

STORIA DELL'URBANISTICA/CAMPANIA IX
Quaderni di «Storia dell'Urbanistica»
Fondati da Enrico Guidoni

Serie regionali

STORIA DELL'URBANISTICA/VENETO
Responsabile scientifico: Ugo Soragni

STORIA DELL'URBANISTICA/PIEMONTE
Responsabile scientifico: Claudia Bonardi

STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA
Responsabile scientifico: Gabriele Corsani

STORIA DELL'URBANISTICA/LAZIO
Responsabile scientifico: Paolo Micalizzi

STORIA DELL'URBANISTICA/CAMPANIA
Responsabile scientifico: Teresa Colletta

STORIA DELL'URBANISTICA/SICILIA
Responsabile scientifico: Aldo Casamento

STORIA DELL'URBANISTICA/SARDEGNA
Responsabile scientifico: Marco Cadinu


Edizioni Kappa
€ 14,00

ISBN 978-88-6514-013-0



9 788865 140130


TRA STORIA E RECUPERO

STORIA DELL'URBANISTICA/CAMPANIA IX
TRA STORIA E RECUPERO

Le città portuali dell'impero spagnolo
nell'età di Filippo II.
L'età del confronto e la riqualificazione
dei fronti a mare storici

a cura di
Teresa Colletta



 Edizioni Kappa


Edizioni Kappa

STORIA DELL'URBANISTICA/CAMPANIA IX

Quaderni di «Storia dell'Urbanistica»

fondati da Enrico Guidoni

ISSN 2035-8733

COMITATO DI REDAZIONE/CAMPANIA

Rosa Carafa, Giancarlo De Pascalis, Antonietta Finella, Irma Friello, Cristina Iterar,
Tiziana Saccone

Responsabile scientifico per la Campania: Teresa Colletta

Questo fascicolo di "Storia dell'Urbanistica/Campania" è stato pubblicato con il contributo parziale del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici dell'Università "Federico II" di Napoli

In copertina: Veduta prospettica dell'arsenale di Napoli dal ms. di E. Dammer del 1685 (London, British Library).

Direttore: Ugo Soragni

Progetto e realizzazione editoriale: Studio Mariano

Editore: Edizioni Kappa, Piazza Borghese, 6, 2 - 00186 Roma - Tel. 06.6790356

Amministrazione e Distribuzione: Via Silvio Benco, 2 - 00177 Roma - Tel. 06.273903

www.edizionikappa.com

ISBN 978-88-6514-013-0

© Copyright 2009 by Edizioni Kappa

Autorizzazione del Tribunale di Roma del 29-4-1982, n. 174

STORIA DELL'URBANISTICA/CAMPANIA IX

TRA STORIA E RECUPERO

Le città portuali dell'impero spagnolo
nell'età di Filippo II.

L'età del confronto e la riqualificazione
dei fronti a mare storici

a cura di
Teresa Colletta



Edizioni Kappa

Editoriale di <i>Teresa Colletta</i>	5	<i>Comune di Mercato Sanseverino: la Convenzione con il Dipartimento di Conservazione dei Beni architettonici ed il progetto di restauro e consolidamento del castello</i>	171
Saluto di <i>Benedetto Gravagnuolo</i>	7	di Tiziana Saccone	
Prefazione di <i>Francesco Forte</i>	9		
Introduzione di <i>Teresa Colletta</i>			
Le città portuali dell'impero spagnolo nell'età di Filippo II. L'età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici. Le ragioni dell'incontro	15		
<i>Ana Marin</i>			
La Sevilla de Felipe II: Puerto y Puerta de las Indias y su transformaciòn posterior	21		
<i>Amadeo Serra Desfilis</i>			
Historia de dos ciudades sin puerto: el Grau y Valencia en la época de Felipe II	37		
<i>Aldo Casamento</i>			
Il progetto per la grande Palermo. Attrezzature portuali e rinnovamento urbano nella seconda metà del Cinquecento	55		
<i>Teresa Colletta</i>			
Napoli . L'espansione della città portuale tra Cinquecento e Seicento in funzione difensiva. Il fronte a mare storico tra storia e recupero.	62		
Attualità			
C. DE SETA, A. BUCCARO (a cura di)			
<i>Iconografia delle città in Campania,</i> di Cristina Iterar			
<i>Studi sul Decennio francese ed i monasteri soppressi in Campania</i> di Rosa Carafa			
A. IACOMONI (a cura di)			
<i>Tracce storiche e progetto contemporaneo,</i> di Rosa Carafa			

Si pubblica in questo nono numero della rivista "Storia dell'Urbanistica /Campania" i risultati della Giornata di Studio su "Le città portuali dell'Impero Spagnolo nell'età di Filippo II. L'età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici" svoltosi a Napoli nell'aprile del 2008 presso il Centro di Cultura Istituto Cervantes.

L'incontro nell'attivare uno scambio culturale tra il Centro di Cultura Istituto Cervantes ed il Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici dell'Università di Napoli "Federico II" ha svolto un confronto fra città storiche di lunga tradizione che hanno una continuità di città-portuale e di cultura spagnola e che oggi affrontano un dibattito sulla corretta valorizzazione di quelle stesse aree portuali storiche.

Città portuali mediterranee per le quali è opportuno ritrovare la via giusta e le migliori possibilità per un corretto recupero odierno dei fronti a mare storici, in molti casi anche all'indomani della delocalizzazione del porto e dei traffici marittimi.

L'incontro è stato reso possibile per la partecipazione delle istituzioni universitarie, Facoltà di Architettura e Dipartimento di Conservazione dei Beni architettonici e ambientali dell'Università di Napoli "Federico II", del Centro di Cultura Istituto Cervantes e dell'Istituto Italiano degli Studi Filosofici che qui si ringraziano.

T.C.

SALUTO

In primo luogo voglio ringraziare il Direttore dott. Josè Vicente che dirige da pochi anni, ma con un piglio brillante questo Cervantes che ci ospita per questa Giornata di studi su "Tra Storia e Recupero. Le città portuali dell'Impero Spagnolo nell'età di Filippo II e la riqualificazione dei loro porti storici".

Credo che non sia retorico sostenere che c'è un legame profondo storico tra Napoli e la Spagna in ragione della dominazione secolare spagnola a Napoli, di circa due secoli tra Cinquecento e Seicento, preceduta dalla dominazione aragonese e poi seguita da quella borbonica. Epoca quest'ultima che ci ha visto uniti nella figura di Carlo, per voi III di Spagna per noi I, del regno borbonico. Questo legame storico profondo è rimasto anche nel dialetto, e sta ritornando ad essere sempre più forte oggi con gli stretti legami culturali.

Il tema affrontato delle città portuali indirettamente riguarda anche una questione attualissima che è la divulgazione della civiltà mediterranea che nell'età di Carlo V e di Filippo II, ma già prima con la scoperta dell'America, proprio tramite i porti diffonde la cultura spagnola in tutto il Mediterraneo e poi è sbarcata anche in America. Quest'ultimo certamente è stato un evento di portata epocale. Forse il modello di civiltà ibero-americano che per anni era stato considerato minore rispetto al modello anglosassone, nordamericano sta avendo una rivalutazione, proprio perché la Spagna, come è ricordato e puntualmente descritto nel libro "Il Mediterraneo nell'età di Filippo II", ebbe la capacità di esportare la civiltà urbana del Mediterraneo e quindi anche quella italiana, anche quella di Napoli. Napoli è una città-porto, come ha studiato la professoressa Colletta e sviluppa e si costruisce in relazione al suo porto.

A Napoli, capitale del vicereame spagnolo, venne costruito il più grande arsenale del regno meridionale nell'ultimo trentennio del Cinquecento e subito dopo alla fine del secolo si decise per attuare un nuovo e più grande porto affidando il progetto a Domenico Fontana. Con Domenico Fontana, che per una crisi di rapporti con Roma, venne a Napoli e divenne il grande regio ingegnere del governo spagnolo si ebbe l'occasione di una trasformazione urbana con un progetto di ampliamento per il porto alla torre di San Vincenzo, vicino al nuovo arsenale vicereale. Progetto per il nuovo porto, iniziato, ma mai completamente realizzato, che segue il progetto per un acquedotto, che collegava le acque del Sarno con Torre del Greco; lavori come è ben noto, che scoprirono Pompei. Fu un momento di grande cultura per Napoli, con Caravaggio, con Domenico Fontana e con i continui e proficui scambi tra le due civiltà.

È stato un periodo di grande civiltà urbana che proprio sulle navi e sulle rotte marittime e quindi sui porti si è basata per più secoli.

In questa linea si potrebbe proseguire il discorso, perché credo che il tema sia di grande interesse storico e di grande attualità, perché la Spagna ha ritrovato una grande spinta economica e può fungere da sponda culturale per i paesi latini americani e per le città del Mediterraneo. È necessario però che il mio intervento introduttivo si interrompa per dare inizio ai lavori veri e propri e dare la parola ai relatori della giornata di studio.

Benedetto Gravagnuolo
Presidente della Facoltà di Architettura di Napoli

PREFAZIONE

Francesco Forte

A nome dei colleghi del Dipartimento di Conservazione dei Beni architettonici della Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II di Napoli, di questa laboriosa comunità scientifica che si pregia del prezioso apporto della prof.ssa Teresa Colletta, desidero ringraziare il Centro di Cultura Istituto Cervantes, e la nostra collega. Trattasi di un dipartimento pluridisciplinare, nel cui contesto sono accomunati più interessi compresenti nella ricerca architettonica, che esplorano la storia urbana e del restauro, la progettazione architettonica ed urbanistica, l'economia urbana ed ambientale, nella consapevolezza che la convergenza di questi interessi realizza le condizioni di una contemporaneità che sollecita trasversalità di valutazioni nei processi di decisione incidenti sulla configurazione e conformazione degli spazi vissuti. A metà degli anni ottanta si era consapevoli delle implicazioni conseguenti dallo sfocarsi del progetto sociale su cui si era fondato il fare architettura, e la stessa critica di questo fare. Su questa consapevolezza si è fondato il Dipartimento, che attribuisce ruolo alla storia e alla memoria quale essenziale conoscenza incidente nel soddisfare l'immanente bisogno di progetto di città, di territori, di politiche urbane di conservazione e innovazione, qualificata manifestazione di cultura di architettura.

Il rapporto terra-mare si è riproposto con enfasi rigorosa nel secondo dopoguerra. L'espandersi delle relazioni transnazionali fondate su vie aeree si accompagnava nei primi due lustri del secondo dopoguerra ad un attenuarsi del ruolo del traffico passeggeri tra le nazioni del mediterraneo e del globo. Il viaggio via mare Italia-Statì Uniti, o anche Italia-Egitto, già negli anni sessanta appariva paradossale. Quella stagione la rapportiamo alla crisi del simbolismo implicito alle grandi navi passeggeri transoceaniche varate a metà degli anni Cinquanta dall'Italia, la "Cristoforo Colombo" e l'"Andrea Doria". In quella stagione il rapporto terra mare ci appare in gran misura dominato dal confronto geo politico - militare tra i due blocchi. La separatezza implicita tra la difesa e l'interazione societaria ha condizionato la percezione del ruolo che veniva attribuito all'infrastruttura portuale nel delineare visioni sul futuro della grande città storica.

Negli ultimi tre lustri del secolo breve hanno assunto forma quei processi epocali di cambiamento sinteticamente riferimento della "globalizzazione". Il nuovo ruolo che l'urbano ha acquisito nel consolidare la rete di flussi implicita nella globalizzazione ha condotto a rimeditare sulle correlazioni tra città storica, e infrastrutturazione storica, e tra città e porto. Le opportunità intraviste conseguenti ai nuovi processi transnazionali ed alle trasformazioni nelle attività implicite alla post modernità, oltre di conseguenza alla "civiltà industriale", hanno richiamato innovazione nella percezione delle correlazioni possibili. L'identità ricercata in spe-



UNIVERSITA' DI NAPOLI FEDERICO II
 Dipartimento di Conservazione
 dei Beni Architettonici e Ambientali

ISTITUTO CERVANTES DI NAPOLI

ISTITUTO ITALIANO PER GLI STUDI FILOSOFICI

CENTRO INTERNAZIONALE DI STUDI PER LA
 STORIA DELLA CITTÀ/ Sezione di Napoli e Campania

INCONTRO DI STUDIO

Tra Storia e Recupero.
 Le città portuali dell'Impero Spagnolo
 nell'età di Filippo II e la riqualificazione
 dei loro porti storici



"Napoli" da J.F. FORESTI, Venezia 1520

4 Aprile 2008, ore 16.00.
 Istituto Cervantes di Napoli
 Via Nazario Sauro 23

Indirizzi di saluto:
 ore 16.00

Dott. José Vicente Quirante Rives
*Presidente del Centro di Cultura
 Istituto Cervantes di Napoli*

Prof. Benedetto Gravagnuolo
Presidente della Facoltà di Architettura

Prof. Francesco Forte
*Direttore del Dipartimento di Conservazione
 dei Beni Architettonici e Ambientali*

Introduzione:

On. Francesco Nerli
Presidente dell'Autorità portuale di Napoli

Interventi:
 ore 17.00

Prof. Teresa Colletta
Università degli Studi di Napoli "Federico II"
*Le ragioni dell'incontro.
 Napoli città portuale ed il fronte a mare
 tra storia e recupero.*

Prof. Ana Marin Fidalgo
Facultad de Historia, Universidad de Sevilla
*La Sevilla de Felipe II: Puerto y Puerta de las
 Indias y su transformación posterior.*

Prof. Aldo Casamento
Università degli Studi di Palermo
*Il progetto per la grande Palermo: attrezzatura
 portuali e rinnovamento urbano
 nella seconda metà del Cinquecento*

Prof. Amadeo Serra Desfilis
Facultad de Geografía, Universidad de Valencia
*Storia di due città: Valencia e il Gran nell'età
 moderna (secc. XVI-XVIII).*

Prof. Carlos Sambricio
Escuela Técnica Superior de Madrid
I porti delle città dell'America Ispaña

Tavola rotonda
 ore 18.30

*Le prospettive di recupero dei water-front
 storici di Napoli, Barcellona, Siviglia, Palermo,
 Valencia.*

Coordinato: Benedetto Gravagnuolo
*Partecipano: Aldo Casamento, Teresa Colletta,
 Francesco Forte, Ana Marin Fidalgo, Carlos
 Sambricio, Amadeo Serra Desfilis.*

cifiche città storiche ha condotto a riformulare il ruolo del porto storico, e delle implicazioni sull'insediamento storico, sollecitando e indirizzando attraverso politiche urbane coerenti trasformazioni funzionali e morfologiche congrue con gli obiettivi assunti dai governi, locali e nazionali. Questo processo intrapreso si è definito "riqualificazione" delle città, negli Stati Uniti "rinnovo urbano", come proposto nelle domande che il convegno si propone di esplorare.

La comunanza tra storie urbane stratificatesi nella civiltà occidentale, e nello specifico in quella stagione che si illumina alla luce della monarchia e cultura spagnola, consente di correlare questo primo quesito ad un altro, interno alle motivazioni che sostengono la ricerca storica. Esplorando con modalità correlate il processo storico di trasformazione della città portuale, e dei bacini portuali, intercorso nella stagione della comunanza geopolitica, sarebbe possibile intravedere comuni valori che, qualora confermati attraverso la ricognizione storica, potrebbero condurre ad ispessire la comprensione della storia dei singoli luoghi, e delle relazioni tra i luoghi, ed esaltando le differenze, consentirebbero di acquisire consapevolezza sul valore della diversità tra luoghi. Dal processo l'identità locale e territoriale ne verrebbe comunque rafforzata, avendo quale prospettiva del lavoro storico la rilevanza e dignità delle specifiche storie, tutte partecipi del lungo percorso della comunità umana, stanziata nei luoghi, ma nomade nel trascorrere del tempo. Questa intenzionalità si ritrova nella metodologia intrapresa da Enrico Guidoni, riferimento della ipotesi cui si riconduce la ricerca della prof.ssa Colletta, e si esplicita nell'attenzione riposta alle "città portuali dell'impero spagnolo nell'età di Filippo II" posta all'attenzione del convegno, con i conseguenti approfondimenti sulle specifiche città, ed altresì sulla dimensione geopolitica di quella stagione, che con il Mediterraneo ha coinvolto le Americhe. Motivatamente quindi la ricerca storica condotta su coordinamento transnazionale focalizza interessi sulla città storica ed il porto storico. E da questa condizione strutturale ne consegue il ruolo del convegno "che mira a svolgere un confronto tra i risultati oggi ottenuti in questo campo di lavoro storico", come evidenziato da Teresa Colletta nel presentare l'odierno confronto.

L'interesse di queste domande si ispessisce qualora le si correli al "Mediterraneo", alle storie delle sue tante città portuali, per quella comunanza di civiltà che nel tempo ormai prossimo condurrà a promuovere il libero scambio tra le nazioni lambite dall'antico "mare nostrum", e quindi tra le città portuali testimonianza di sedimentazione della sua civiltà.

Specifica rilevanza assurge a Napoli questa correlazione tra identità storica, e istanza di rigenerazione e connessa riqualificazione. Il "malessere urbano" che la città esplicita è esito di modalità di percezione di ruoli e obiettivi perseguiti dal governo locale nei recenti lustri. Occorre trapiantare oltre il malessere nel sedimentare "speranza". E questa attitudine positiva necessariamente si confronta con l'istanza di "una corretta valorizzazione delle aree portuali che hanno conservato la loro localizzazione storica", secondo motivo conduttore della motivazione del convegno, evidenziato da Teresa Colletta.

Nel contemporaneo la "trasversalità" tra le storie di città ha assunto rilievo, oltre che per una innovativa pratica delle ragioni della storia, altresì per la ricerca di buone pratiche di "governance" che possano indirizzare la politica delle città nel fronteggiare decisioni congrue con l'intensità di trasformazioni connotanti il contemporaneo. Si è affermata l'attenzione non solo alle storie vissute, ma altresì al "farsi delle storie locali e nazionali", e la trasversalità della conoscenza di questa dimensione della storia ha acquisito spessore.

In Europa con gli anni ottanta si è imposta con vivacità all'attenzione delle comunità nazionali e locali il ruolo dell'infrastrutturazione portuale nella logistica dei flussi transcontinentali, e di conseguenza la correlazione tra la modalità di valorizzazione delle aree portuali e politica urbana delle città storiche. Londra, Rotterdam, Marsiglia, Barcellona si propongono qua-

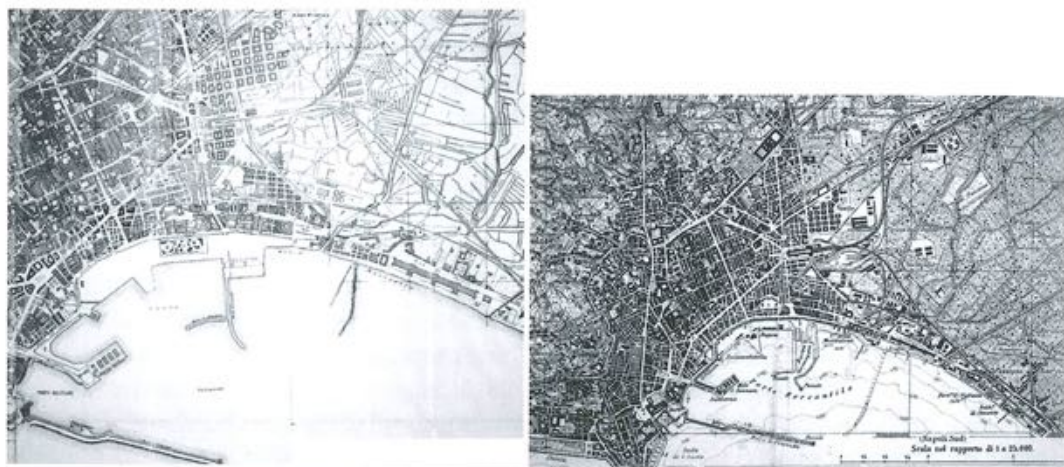
le riferimenti di efficaci pratiche di reinterpretazione del ruolo dei porti storici. E questa politica nazionale e locale ha sollecitato anche in Italia l'affermarsi degli adeguamenti istituzionale e normativi intrapresi negli anni novanta. Effetto di questa nuova cultura è di certo percepibile anche a Napoli, attraverso le trasformazioni funzionali e di stato intraprese dall'Autorità Portuale diretta dall'on.le Nerli. Nel malessere, l'attività portuale risplende per i successi conseguiti nelle transazioni commerciali, e per una intenzionalità di adeguamento funzionale nell'uso delle dotazioni che ha posto l'obiettivo delle correlazioni con i valori della storia, della città e del porto. Ma altresì si stagliano gli stentati avanzamenti nell'adeguamento infrastrutturale, la fragilità delle ipotesi che ne hanno sostenuto la genesi, la scarsità di offerta potenziale di luoghi e funzioni in relazione alla crescita sostenuta della domanda in tutti i settori funzionali che connotano la vitalità dell'infrastruttura portuale.

Dalla trasversalità della riflessione tra culture della decisionale abbiamo dedotto taluni paradigmi incidenti nella configurazione di future conformazioni di stato dei porti storici, reinterpretati attraverso la contestuale riflessione sulla città storica. Tra questi, significativo mi appare il ruolo da attribuire alla teorica dei "connettori", comunicabile attraverso l'immagine che si allega. La teorica si fonda sul rapporto di continuità funzionale e tipo morfologica tra gli spazi dell'antico urbano e gli spazi conseguenti all'innovazione funzionale che riusa preesistenze. Il percorso di impianto che caratterizza l'insediamento storico si espande, trovando nella continuità di fruizione e di flusso il principio morfologico attraverso cui si promuove la ricucitura tra le parti della città, tra insediamento storico e porto storico rivisitato. Allorquando il porto storico si struttura linearmente, come si riscontra a Napoli, e si riscontrava a Barcellona, prioritario ruolo va attribuito agli assi di impianto ortogonali alla linea, che connettono con i fuochi dell'insediamento storico le innovazioni funzionali proposte nel riuso del porto storico. Questa traccia di ispirazione si ritrova a Napoli nell'azione in corso tra Piazza Municipio e la stazione Marittima. Ma dovremmo in tal senso altresì correlazione e continuità di fruizione tra la Via Duomo e la struttura degli spazi che qualificano le funzioni direzionali del



Dall'esplorazione della relazione porto città nella storia (la tavola Strozzi, Napoli, 1480 circa, prima immagine) consegue il criterio assunto a Baltimora (seconda immagine) e Barcellona (terza immagine) negli anni ottanta del trascorso secolo nel riformulare il ruolo del "percorso di impianto", CONNETTORE tra preesistenza urbana e innovazione portuale.

Dalla storia figurativa dell'urbano si è dedotto la teorica dei connettori quale modalità di ricucitura tra insediamento storico e la sua integrazione innovativa. Questo paradigma esalta il ruolo della sintesi propositiva esito non casuale dell'impegno ricognitivo, filtrato dalla capacità e stile del cultore progettista di nuovi valori di paesaggio.



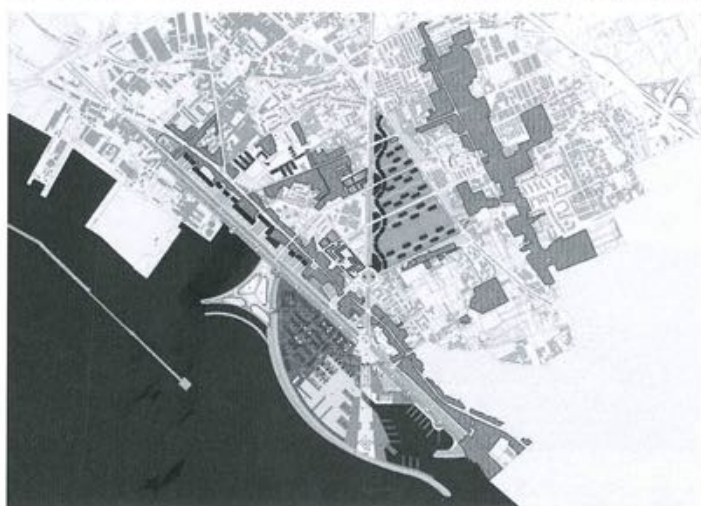
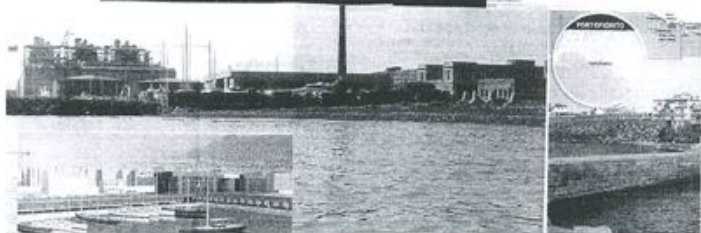
PIANTA DELLA CITTÀ DI NAPOLI

con le variazioni apportate dai progetti di Risanamento ed Ampliamento.
Anno 1806

RICHTER & C^o LITOGRAFI-EDITORI
Fornitori della Real Casa
NAPOLI
Reggio di Calabria



Vigliena
Pianta in forte ritardo
Cascata: possiamo farcela



porto di Napoli; tra la porta del Carmine ed suo fronte mare, tra i corsi e le porte della città storica ed il fronte mare, innovando i punti di discontinuità.

Ed un ulteriore paradigma consegue dalle modalità di azione nel costruito storico, sempre da ricondurre ad una strategia di contesto, e non solo di specifico sito. Esemplificativa appare la strategia di contesto approfondita nell'attività didattica, avente quale tema la riqualificazione dell'insediamento costiero, storico e recente, strutturatosi ad oriente della città di Napoli, svolgendo un percorso che percepisce la struttura di forma metropolitana ed urbana quale sistema di città, in alternativa alle consuete interpretazioni fondate sui "quartieri di periferia".

Nella proposta progettuale volta ad approfondire le opportunità di correlazione terra - mare nella municipalità orientale di Napoli, redatta dagli allievi architetti Carmine De Sena e Raffaele Serafino nella didattica del Corso di Progettazione Urbanistica, quarta annualità del Corso di Laurea in Architettura (2006-2007), il tema del porto viene concepito in stretta integrazione con la ricostruzione di un waterfront dotato di forte identità attraverso l'ispirazione al "mare interno". L'area del nuovo porto si configura in stretta correlazione con il tessuto urbano preesistente, trovando connessione con uno dei principali assi viari di San Giovanni a Teduccio, lungo il quale si ipotizza di sviluppare un insediamento residenziale caratterizzato nel suo orlo di contatto con l'asse attraverso una cortina sinuosa alle cui spalle si articolano gli ulteriori edifici. L'interramento della linea ferroviaria consente di ottenere un asse litoraneo, su cui far confluire il traffico di attraversamento che attualmente interessa il centro storico di San Giovanni. In questo modo, il tessuto storico acquista un nuovo ruolo di asse pedonale.



La corretta valorizzazione, e il conflitto che si riscontra a Napoli nell'uso del suolo del porto storico, conduce ad intravedere la possibilità di delocalizzazione di funzioni portuali, come effettuato a Marsiglia Fos, o a Barcellona. Ne è conseguito un terzo paradigma concernente le opportunità e modalità della possibile delocalizzazione. In tal senso si è imposta all'attenzione l'ipotesi di città porto alla foce del Volturno, commentata nel volume recentemente pubblicato (2008) con Gangemi *"Architettura-Città, dal programma al progetto: nuove città, città nella città"*.

In questo senso la correlazione che si pone la ricerca storica e la riqualificazione, le due parole eleganti che troviamo nel titolo del convegno, sono a Napoli di grande attualità.

Si intravede come la correlazione della modalità corretta di "valorizzazione", implicita al recupero di valori, nella contemporaneità potrebbe a Napoli essere foriera di significativa ricerca ispirante congrui approfondimenti progettuali. Il dipartimento è impegnato nella convergenza delle tesi enunciate dagli studiosi operanti nella cornice degli specifici settori scientifici, ricognitivi, progettuali, valutativi. Trattasi di un orizzonte di significativa suggestione, che già indirizza le ricerche che nel Dipartimento si svolgono, e motiva i differenziati talenti che nel dipartimento sono coinvolti.

INTRODUZIONE

LE CITTÀ PORTUALI DELL'IMPERO SPAGNOLO NELL'ETÀ DI FILIPPO II. L'ETÀ DEL CONFRONTO E LA RIQUALIFICAZIONE DEI FRONTI A MARE STORICI. LE RAGIONI DELL'INCONTRO

Teresa Colletta

Le ragioni di questa Giornata di studio all'Istituto Cervantes di Napoli nascono da un dialogo intrattenuto con il direttore dell'Istituto, José Vicente Quirera, in occasione della presentazione del mio libro su "Napoli città portuale e mercantile", nel marzo 2007, e della possibilità di operare un confronto fra la capitale partenopea e le città storiche di lunga tradizione e di cultura spagnola che come Napoli hanno avuto una continuità di città-portuale.

L'obiettivo dell'Incontro di studio era la possibilità di confrontare la strutturazione delle fasce costiere e dei fronti a mare delle principali città portuali del Mediterraneo spagnolo con Napoli, in un momento storico di grandi trasformazioni urbanistiche, quale quello degli anni dell'impero di Filippo II di Spagna, ossia nella seconda metà del Cinquecento.

Il presupposto di base a tali considerazioni va riscontrato nell'interesse storiografico che la tematica delle città portuali ha prodotto e nell'ampio dibattito posto all'attenzione degli studiosi su analogie e diversità tra le città-porto in questi ultimi anni. Si riconosce al termine città portuale l'esistenza nel corso della storia urbana, di uno stretto rapporto tra il porto e il contesto urbano e marittimo di quella città e quindi non soltanto un interesse alla storia della trasformazione dei porti, come bacino o attracco o approdo, ma ad un'unica entità urbana costruita per tale funzione.

Nella lunga storia delle città portuali ritroviamo un rapporto lungo ed indissolubile che lega la città e il porto. Il legame o anche l'assoluta identità tra la città ed il porto molto spesso si riconduce all'origine dell'insediamento ed alla scelta della fondazione per l'esistenza del bacino naturale portuale; si pensi alle città greche di Napoli e Marsiglia, o a Palermo o a Brindisi o ancora a Messina, il cui porto naturale uno dei più grandi e più comodi dell'Italia meridionale, diventerà un polo difensivo di rilievo lungo la linea di demarcazione con l'impero turco, non differentemente dalla bastionata capitale vicereale ricovero sicuro per le galee spagnole.

Nei secoli del Medioevo la città ed il porto vivono una sorta di simbiosi e per molte città il porto darà vita ad uno sviluppo organico dell'insediamento, fortemente integrato alla struttura urbanistica complessiva; la città portuale ha uno sviluppo straordinario, organizzato sulle comunicazioni e traffici via mare, diventa un centro di transito ininterrotto, e quale polo di forte attrazione dà luogo ad un insediamento stabile di comunità forestiere e colonie mercantili straniere. È in epoca moderna però che il rinnovamento urbano è tale da far assumere ad alcune città portuali una nuova *forma urbis*, modificando gli impianti urbani pre-esistenti con diverse direzioni di sviluppo urbano.

Tutti gli antichi porti mediterranei non solamente Venezia e Genova, ma anche Napoli, Palermo, Messina, Civitavecchia, Marsiglia, Barcellona e Siviglia etc. ... si ingrandiscono e si aggiornano in funzione di una rinnovata importanza di traffici mercantili e di necessaria valenza strategica.

Nell'ambito più generale delle città-porto del bacino del Mediterraneo le città portuali di cultura spagnola assumeranno una funzione strategico militare assolutamente centrale nel ridisegno generale dell'assetto urbano, proprio nella seconda metà del Cinquecento; ossia nel periodo della massima egemonia della cultura spagnola in Europa ed in particolare nel Sud d'Italia.

L'età del confronto scelta è quella dell'assolutismo, delle grandi urbanizzazioni e della magnificenza dell'Impero spagnolo, quando il Mediterraneo ed il Mezzogiorno sono ancora parte integrante all'interno della storia d'Europa. Sono gli anni in cui si determinano le più rilevanti trasformazioni urbanistiche delle città-porto e dei loro porti urbani; risulta quindi di grande interesse il confronto tra le città portuali che rientrano nell'orbita spagnola per ritrovare nei comuni intendimenti, rispondenze ed analogie.

Come ha più volte affermato Enrico Guidoni la ricerca di storia urbana deve basarsi sul confronto e sulla comparazione tra città "Non è molto significativo, e non fa progredire gli studi, il semplice elenco degli interventi, se manca un quadro conoscitivo ed interpretativo generale, un sistema di confronti, una valutazione comparativa di influenze e scambi con altre città".

La domanda che ci si poneva è se il tessuto urbano delle città portuali di cultura spagnola, poste a confronto, favorite dalla collocazione geografica nel cuore del Mediterraneo sul piano degli scambi commerciali e dai traffici economici, come Napoli, Palermo, Siviglia, Valencia e Barcellona, nella seconda metà del Cinquecento, hanno fondato la loro storia urbana con un simile intento di trasformazione dei sistemi marittimi e di strategie difensive; e se esse presentano una costruzione urbana organizzata secondo modalità ed usi riconoscibili e analogie di impianto, subordinato alle esigenze mercantili di città di mare. Tra le molte somiglianze urbanistiche si possono riscontrare: una simile organizzazione delle fasce costiere e localizzazione delle infrastrutture marittime e di terra, una completa separazione delle attività mercantili e di scambio, che si svolgono nei pressi della costa e del porto, lontano dalla cattedrale e dal vescovato; specializzazione degli spazi di mercato, come dei caratteri distributivi interni; dislocazione delle infrastrutture in punti strategici del fronte a mare, opportunamente difese da cinte murarie e da presidi turrati e bastionati, riconducibili ad identiche scelte di strategia difensiva marittima. Le opere militari e difensive marittime così come le visibili e monumentali porte urbane di ingresso agli assi prioritari strutturano le città portuali dell'Italia meridionale spagnola, come le città portuali della Spagna in maniera determinante.

La ricca cartografia storica prospettica e il vedutismo urbano dei fronti a mare delle città portuali "rinnovate" tra Cinquecento e Seicento dimostrano, con esempi di grande pregio figurativo, come le città portuali sono luoghi urbani dalla forte valenza simbolica, prima ancora che formali e funzionali.

Il nostro interesse verte a confrontare il rapporto tra il porto, gli spazi in cui si svolgevano i traffici mercantili e riconoscere contemporaneamente come erano dislocate le diverse strutture mercantili sia quelle pubbliche, che quelle appartenenti a comunità di stranieri, e ancora la trasformazione delle vecchie infrastrutture portuali e la localizzazione delle nuove che si vanno a costruire in ragione delle innovazioni militari, tecnologiche e navali del secondo Cinquecento. Le funzioni dello scambio, del riparo e costruzione di navi, non si con-

centrano nel solo luogo del porto e vicino al molo principale, ma si organizzano lungo tutto il litorale, ampliando notevolmente il fronte a mare o al fiume, arricchendolo di imponenti nuovi grandi arsenali, cantieri e magazzini portuali, dalle molte analogie architettoniche. Trasformazioni urbanistiche che attuano una nuova configurazione urbana per le città portuali ed un rinnovato monumentale fronte mare, punto di riferimento fondamentale in tutta la cartografia urbana storica "dal mare".

Fronti a mare storici e strutture architettoniche costiere dei porti urbani che ove ancora *in situ* vanno oggi salvaguardati e recuperati, anche proponendo nuove funzioni d'uso. Ne consegue la rinnovata attenzione per la riqualificazione dei *waterfronts* dei porti storici e per le opportunità che si offrono di operare per una loro conservazione attiva.

Il convegno concentrato in una singola Giornata di Studi nell'attivare uno scambio culturale tra il Centro di Cultura Istituto Cervantes ed il Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici dell'Università di Napoli "Federico II" mira a svolgere un confronto tra i risultati oggi ottenuti sia nel campo di lavoro storico sulle città portuali mediterranee, invitando a discutere su tali temi valenti storici della città, sia nell'ottica conservativa, e di una corretta valorizzazione delle aree portuali che hanno conservato la loro strutturazione storica.

L'Incontro di studio pone a confronto Napoli capitale del vicereame spagnolo e rilevante città-porto, con le città-portuali spagnole di Siviglia e Valencia e con Palermo città egemone della Sicilia spagnola, e vuole mettere a fuoco le origini e le trasformazioni del rapporto tra il loro porto e il contesto urbano e marittimo su cui durante gli anni dell'impero spagnolo hanno fondato la loro storia urbana. Città portuali che presentano con evidenza il fattore comune della mediterraneità, che certamente rappresenta una specificità urbana evidente, basti pensare ad esempio come Barcellona rispetto a Madrid rappresenti una cultura urbana del tutto diversa.

L'argomento affrontato nell'incontro all'Istituto Cervantes ha posto in evidenza le molte analogie nella attuazione della progettazione urbana cinquecentesca particolarmente rivolta alle nuove strutture per lo scalo ed il ricovero di navi, nell'età di Filippo II, come fu per Napoli capitale, per Barcellona, per Siviglia, per Valencia e per la grande Palermo vicereale. Senza dimenticare la impegnativa attività di progettazione portuale attuata dagli Spagnoli nelle Americhe.

Nell'intento di sottolineare la particolare caratterizzazione urbana di alcune città portuali mediterranee è da rivedersi anche da parte nostra l'ottica di promozione culturale e di corretta valorizzazione di quelle stesse aree portuali storiche. I fronti a mare storici delle città portuali mediterranee possono essere oggi recuperabili anche a nuovi usi. L'individuazione delle ragioni storiche dello sviluppo della struttura urbana portuale danno secondo noi la via giusta alle migliori possibilità per un corretto recupero odierno dei fronti a mare storici, in molti casi anche all'indomani della de-localizzazione del porto e dei traffici marittimi. La riqualificazione dei *waterfronts* marittimi con un ripristino degli spazi esistenti destinandoli a nuove funzioni ed attività prioritariamente urbane, può operare una maggiore integrazione tra la città storica ed il suo porto.

Prima di dare inizio ai lavori vorrei ringraziare il Direttore dell'Istituto di Cultura Cervantes di Napoli José Vicente Quirera per aver accettato fin dall'anno scorso la mia idea di organizzare un Incontro Dibattito di confronto fra le città portuali spagnole e Napoli: un tema di storia urbana e di conservazione e recupero dei centri portuali, per la prima volta affrontato in questo Istituto. In secondo luogo ringrazio i colleghi: il Preside della Facoltà di Architettura,

Benedetto Gravagnuolo ed il Direttore del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici e Ambientali, Francesco Forte, che hanno accolto con entusiasmo l'iniziativa ed hanno accettato l'invito ad introdurre il dibattito sull'argomento.

Inoltre voglio ringraziare l'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici per il contributo economico all'iniziativa e particolarmente tutti i Relatori che hanno accettato di venire qui a Napoli, città di cultura spagnola a parlare delle città portuali di Spagna e hanno dato la possibilità di verificare con le loro specifiche competenze le intenzioni di questo incontro di studio.

L'ottica del confronto tra città portuali con realtà diverse, per merito delle relazioni di competenti storici spagnoli ed italiani ha dato veridicità alle nostre intenzioni di studio comparato. Come è possibile leggere dagli Atti della Giornata di studio che qui si pubblicano.

L'Incontro ha inizio con l'intervento di Francesco Forte sul **ruolo del porto storico nella città contemporanea** e sulla necessità di una sua re-interpretazione e della conseguente valorizzazione da attuarsi per le aree portuali delle città storiche. Le riflessioni effettuate, oggi nella Prefazione, sulle politiche urbane di conservazione e innovazione definiscono il rapporto terra-mare e pongono un preciso ruolo alle infrastrutture portuali nella progettazione del futuro della grande città storica.

La Giornata prosegue con la relazione di Ana Marin Fidalgo su Siviglia che come Napoli ha avuto una riva attiva – *l'Arenal* – per l'approdo e per gli scambi per più secoli e ha registrato dalla fine del XV secolo continue trasformazioni del litorale, quale principale porto urbano per le Indie. La professoressa, *Titular de Historia, a la Facultad de Historia, de l'Universidad de Sevilla*, ci ha illustrato con ampia documentazione fotografica **“La Sevilla de Felipe II: Puerto y Puerta de las Indias y su transformacion posterior”**.

Diverse considerazioni urbanistiche sono affrontate per Valencia, città portuale fluviale e mercantile che ha costruito il suo fronte a mare, lontano dalla città murata, nel piccolo borgo marittimo del Grau, quale unica nuova città portuale, di cui ci ha relazionato Amadeo Serra Desfilis, docente di Storia dell'Arte e Storia della Città, a la *Facultat de Geografia i Historia, Universitat de València*. La documentata esposizione su la “Storia di due città: Valencia e il Grau nell'età moderna (secc. XVI-XVIII)”, è qui pubblicata in spagnolo: **“Historia de dos ciudades sin puerto: el Grau y Valencia en la época de Felipe II”**.

Segue l'intervento su Palermo, da considerarsi la seconda capitale del vicereame, di cui ci ha riferito Aldo Casamento, docente di storia dell'urbanistica nella Facoltà di Architettura di Palermo, con la relazione su **“Il progetto per la grande Palermo: attrezzature portuali e rinnovamento urbano nella seconda metà del Cinquecento”**. Il rinnovo urbano di Palermo si incentra proprio sulla costruzione al di fuori della città murata di un nuovo grande porto. La città portuale siciliana ha realizzato, a differenza di Napoli, il grande ed innovativo progetto del porto cinquecentesco e conserva ancora oggi il grande bacino ed in parte anche la fascia costiera con la storica piazza mercantile; complesso marittimo in via di recupero e restauro urbano.

Dispiace non aver potuto pubblicare, perchè non ricevuta, l'interessante e ricca relazione del Prof. Carlos Sambricio, docente de l'*Escuela Tecnica Superior, de la Universidad de Madrid*, su **“I porti delle città dell'America Ispana”**. L'architetto ci ha mostrato l'intensa attività di progettazione portuale effettuata dagli Spagnoli nel corso del Cinquecento lungo le coste delle Americhe, con la trasformazione di importanti città marittime quali l'Avana e Santo Domingo, tramite una pregevole e qualificata cartografia storica territoriale, militare ed urbana coeva ed anche successiva.

Il tema del **rinnovamento portuale in funzione difensiva della capitale del vicereame e della trasformazione della Napoli marittima tra Cinquecento e Seicento** è sta-

to affrontato dalla sottoscritta. Il rinnovo delle aree costiere di Napoli città portuale è posto a confronto con le trasformazioni effettuate nella seconda metà del XVI secolo a Barcellona e a Palermo. Napoli infatti a differenza di Barcellona e Palermo non ha portato a compimento il progetto per il nuovo porto e ha perduto con i lavori del “Risanamento” tardo ottocentesco molto del tessuto mercantile costiero della “città bassa”. In tale linea si pongono i termini delle strategie di conservazione e di recupero del fronte a mare storico di Napoli e del suo porto urbano, stratificato sullo stesso sito per più secoli, da attivare negli anni 2000.

La giornata di studio affrontata all'Istituto Cervantes offre, secondo noi, nuovi spunti al prosieguo della ricerca comparativa; l'argomento trattato delle città portuali merita infatti ulteriore approfondimento e va impostato e condotto con puntualità, ampliando il campo del confronto anche ad altre città delle coste del Mezzogiorno e della Spagna e ad altre città portuali del Mediterraneo della costa nord e della costa sud per ritrovare nuove rispondenze ed analogie.



1/ Napoli. La darsena Acton ed il molo San Vincenzo da palazzo reale (foto dell'a., 2007).

LA SEVILLA DE FELIPE II: PUERTO Y PUERTA DE LAS INDIAS Y SU TRANSFORMACIÓN POSTERIOR

Ana Marin

Sr. Presidente del Instituto Cervantes, Prof. B. Gravagnuolo, Pres. de la Autoridad Portuaria de Nápoles; Prof. Franco Forte, Profra. Colletta, Sras. Sres.

En primer lugar quiero expresar mi agradecimiento al Presidente del Instituto Cervantes de Nápoles por la invitación recibida para estar presente en este Encuentro/Debate, y participar en este prestigioso ámbito que, como española, considero como algo propio.

Así mismo felicito a la Prof. Colletta por este bellissimo e interesante libro y le agradezco su invitación a la mesa redonda, que ha sido en suma el objeto de que estemos ahora aquí reunidos, para tratar sobre las ciudades que, como Nápoles fueron urbes portuarias en el reinado de Felipe II y por tanto, sedes de puertos históricos y relevantes en la Edad Moderna y al Dpto. de Conservación de Bienes Arquitectónicos de la Universidad de Nápoles «Federico II» como organizador también de esta Jornada de estudio.

Yo hablaré de Sevilla y de su puerto en este periodo, así como de la reconversión del mismo posteriormente; de sus arquitecturas, que nacieron al socaire de las necesidades del tráfico mercantil y de la actividad económica generada por el gran comercio con América, y con otros lugares del mundo y; de las repercusiones que esto tuvo en el contexto urbano.

La ciudad

«Qui non ha vista Sivillia non ha vista maravilla» con esta leyenda que preside uno de los grabados más bellos e interesantes que representan a nuestra ciudad desde la orilla del arabal de Triana, el de Jansonius de 1617, iniciaremos nuestra disertación sobre Sevilla, de quien Diego Cuelbis dirá, cuando la visitó en 1599 «que es una de las más nobles y riquísimas ciudades de las Españas. Cabeza del Reyno y Provincia de Andalucía»¹ (Fig. 1).

En el periodo que nos ocupa, el reinado de Felipe II, la ciudad de Sevilla vivirá uno de los momentos más espléndidos e interesantes de su historia. Asistirá al periodo de máximo apogeo de su Siglo de Oro, especialmente hasta las décadas de los setenta a los ochenta, en que alcanza el cenit de su prestigio en el mundo y ello, tanto en el orden material como intelectual.

Precisamente el propio Monarca la visitaría en 1570 entrando solemnemente por la Puerta de Hércules, que el vulgo había corrompido en Goles, y que desde entonces se llamó Puerta Real. La mejor descripción que se haya hecho de la ostentosa acogida que le rindió la ciudad, nos la legó el docto Juan de Mal Lara en su famosísimo «Recibimiento...», donde con todo lujo de detalles va desgranando los pormenores de las arquitecturas efímeras que jalonaban el recorrido hasta la Catedral y el Alcázar, cuyo programa había sido ideado por el propio humanista con la ayuda inestimable del arquitecto napolitano Benvenuto Tortello².

Alzada la ciudad, en una «llanura excelsa y fértil» como diría el gran Rodrigo Caro, surcada a poniente por un anchuroso río, el Guadalquivir, que en la lengua del Islam significa río Grande, gozó desde su primer asentamiento (siglos IX- VIII a. Xto.) de una privilegiada posición para las relaciones comerciales, pues su situación en el preciso lugar donde el río dejaba de ser navegable, sería uno de los factores de mayor trascendencia en su importancia histórica.

Además la existencia de brazos del río y de arroyos y afluentes como el Tagarete así como las avenidas o arriadas que periódicamente se producían, serían clave para la fundación de esta ciudad en este lugar concreto (Tav. 6).

Como afirma el Prof. Morales Padrón, una ciudad es en parte su emplazamiento y su situación, sus relaciones con las zonas circunvecinas y las ciudades satélites y, además su vocación de distinguirse de las demás. Sevilla hizo gala de todo esto desde su nacimiento, pero alcanzó el rango de gran ciudad en el periodo de los Reyes Austrias, será modelo y además símbolo e historia universal³.

También podemos citar aquí a uno de los grandes estudiosos de «Sevilla y América», de «Sevilla y el Atlántico» en los s. XVI y XVII, como es el Prof. Pierre Chaunu porque la describe de forma muy acertada diciendo que «para quién la contempla desde lo alto de la torre mora de su catedral, Sevilla la andaluza, Sevilla la reconquistada, Sevilla, circular como un símbolo, resulta inseparable de la cinta luminosa de su río, el antiguo Betis, que cada día, le lleva con la marea, los miasmas de las marismas y el agua salada del océano»⁴.

Limitada por ese río y su afluente, el urbanismo sevillano pudo extenderse en los siglos pasados, adquiriendo una forma almadrada, apiñándose su caserío sobre sí mismo y defendiéndose, ya desde época romana, por una cerca murada, que la separaba del propio río y de la campiña exterior y que, posteriormente en la etapa musulmana, se ampliaría por el crecimiento de la propia ciudad, expandiéndose hacia el perímetro amurallado. La proximidad del puerto a este conjunto constituyó un polo de atracción de gran actividad y un factor determinante en su estructura urbana.

Hacia el se abrieron doce puertas y dos postigos, que pervivieron hasta el derribo de las murallas en el s. XIX y se fue consolidando la llanura llamada posteriormente el Arenal, que se defendió en 1220 con la construcción de una torre albarrana, es decir adelantada y, su coracha: la Torre del Oro, que es el espolón avanzado del Alcázar Real sobre el río, defendía esta zona de los posibles ataques enemigos e impedía el paso de embarcaciones, mediante una gruesa cadena que se atirantaba en la orilla de frente, la del arrabal de Triana (Tav. 7).

Precisamente de esta metrópoli islámica surge la base morfológica de Sevilla cuyo tejido laberíntico, opuesto al racionalismo romano, con calles estrechas e irregulares y adarves por los que se accede a las viviendas escondidas en el corazón de las manzanas, aún hoy se mantiene en algunas zonas de la ciudad⁵.

La Sevilla cristiana del siglo XIII al XV, se asentaría sobre lo que constituía el centro de la medina musulmana, superponiéndose sus arquitecturas sobre los edificios islámicos: así sobre la Mezquita de Ibn-Addabas se construiría la Iglesia del Salvador y sobre la Mezquita Mayor o Aljama se alza en el siglo XV la Catedral gótica, y en las alcaicerías y alhóndigas se superponen Mercados y posadas.

Hacia el puerto, el caserío desbordaría los límites de la muralla adosándose a esta por ambos lados ocultándola en parte y; allí se alzarían las arquitecturas portuarias: las Atarazanas, construidas a mediados del siglo XIII por el Rey Alfonso X el Sabio, conjunto de naves cubiertas que serían los astilleros de Sevilla, las Pescaderías, el Compás de la Mancebía, tan ligado siempre a la vida portuaria y el edificio de la Aduana.

La Sevilla del siglo XV era ya próspera y cosmopolita y la mayor ciudad de Castilla y a ella llegaban gentes del norte y del sur, más concretamente italianos, sobre todo genoveses que se establecieron aquí desde la época de la conquista y controlaron las rutas del Atlántico, florentinos y venecianos, también españoles del norte, Centroeuropeos, como flamencos o ingleses, era un centro muy importante del trabajo de la seda y un principalísimo mercado agrícola cimentado sobre todo en la llamada triada mediterránea: el trigo, el olivo y la vid y sede de un tráfico de importación y exportación así como escala del gran comercio internacional.⁶

Esto había atraído hacia la ciudad oleadas de inmigrantes que estaban totalmente asimiladas a finales del s. XV, siendo esta capacidad de asimilación la que la hace diferenciarse, pues según Chaunu, pocas ciudades tuvieron, de forma constante esa capacidad. De esta situación se derivan la antigüedad de las comunicaciones marítimas de Sevilla con Cataluña y con el Mediterráneo y en concreto con Italia.

Ya a finales del siglo XV Sevilla aparece como la poderosa capital del sur que crece en importancia, más en lo terrestre que en lo marítimo, más en la agricultura y en la industria, que en lo comercial. Pero América iba a cambiar su destino lanzándola a un horizonte francamente marítimo y comercial⁷. Su máximo apogeo llegaría a finales del siglo con el Descubrimiento del Nuevo Mundo en 1492 y la concesión del monopolio del Comercio con las Indias, acelerándose vertiginosamente el crecimiento económico, demográfico y urbano. Sevilla entonces se convierte en la ciudad más Universal de la tierra.

Pero destaquemos aquí algo importante puesto de manifiesto por muchos autores, pero muy singularmente por Chaunu y es el destino marítimo de Sevilla. Este contrariamente a lo que podría pensarse, es relativamente reciente, si bien el papel marítimo de la ciudad es bastante anterior al s. XV, entonces no era más que un puerto entre otros y su actividad marítima, una entre otras, no la más importante. Concretamente Cádiz en el siglo XV la sobrepasaba⁸.

En el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna, la trama laberíntica de la Urbe devino

policéntrica y plural y la ciudad del siglo XVI podemos decir que no fue otra cosa que el producto de la transformación del urbanismo islámico asentado sobre el romano-visigótico, donde las casas, hasta bien entrado el siglo, seguirán ofreciendo modestas fachadas y el ambiente seguirá siendo bastante oriental.

Poco a poco, el impulso transformador se reflejaría en la monumentalidad de las nuevas arquitecturas patrocinadas por la nobleza y el clero, en el trazado de las calles anchas y rectas, en algunas zonas puntuales y en las disposiciones reales que tenderían a liquidar estrecheces y salientes para recabar el aire y el máximo de luminosidad. De todas formas y a pesar de los derribos, alineamientos y ensanchamientos, en Sevilla era muy difícil implantar una regularidad y simetría en el conjunto metropolitano pues este era fundamentalmente islámico.

Avanzando el siglo, en las descripciones de los cronistas del momento como Peraza, Morgado, P. de Medina y otros, se destaca ya el cambio, al hablar estos de la riqueza y suntuosidad de los edificios sevillanos labrados «a lo romano» que vierten hacia el exterior sus fachadas, dejando entrever la magnificencia de sus espacios interiores.

En el centro de la ciudad se encontraban tres núcleos: las Alcaicerías o mercados, las Gradas que rodeaban la Catedral y el Arenal-Puerto. Sobre las Gradas el poeta Torres Naharro decía que era una de las «cuatro cosas de verdad de que Sevilla podía loarse» expresándolas así en sus versos: «Un templo de majestad

Sin segundo,
Un Guadalquivir jocundo,
Y un gran campo de Tablada;
Y unas Gradas, que una grada
Vale más que todo el mundo.»

Es decir, aquí encontrábamos el mundo de los negocios de todo tipo, la zona de máxima atracción religiosa, los comerciantes extranjeros al frente de sus bancos y almacenes y los marinos; pero también los maleantes, los pícaros, mendigos y aventureros; es decir el centro se convirtió en un punto de atracción de una muchedumbre heterogénea⁹.

En la Sevilla quinientista, la Sevilla también cosmopolita, el concurso de intelectuales y artistas venidos de toda España y de los países europeos, será uno de los motivos principales para compararla con la «Atenas clásica» y para que el «príncipe de los Ingenios», Miguel de Cervantes, la llamara «Roma triunfante en ánimo y alteza»¹⁰.

Además aunque no fuera Sevilla sede de la corte, era de hecho la capital de la Monarquía española y como afirma Santiago Montoto, por eso era también la ciudad más importante del Universo mundo y así Lope de Vega podía decir de ella «¡Qué Nápoles ni París le hacen comparación!»¹¹.

Ello se reflejó en el enorme crecimiento de su población, que desbordándose de su recinto amurallado se expandió por las huertas exteriores que la rodeaban, pues siendo su número al inicio escaso, debido a las pestes y otras tragedias y a las salidas hacia América, se inicia un aumento progresivo en 1565, en que contando la población flotante alcanzaría la cifra de 100.000 habitantes, para llegar a su apogeo en 1588 con la cifra de 150.000 almas¹².

En este sentido el Prof. Domínguez Ortiz afirma, que sin perder Sevilla el carácter regional que siempre había tenido y que la salvará más tarde de una decadencia absoluta, después del Descubrimiento, acumuló otras funciones que elevaron su rango y extendieron enormemente su radio de acción: el monopolio americano significaba en aquella época en que los transportes terrestres eran tan caros, una prima a la exportación de los productos sevillanos, a la vez que convertían a Sevilla en el primer mercado dinerario de España y además fomentaban una actividad industrial que rebasaba los estrechos límites de la artesanía¹³.

El Complejo Puerto-Río

Atlántico, aunque con inclinaciones mediterráneas; fluvial pero al mismo tiempo marítimo y marinero, así es el Puerto de Sevilla el único comercial de interior que existe todavía en España situado a 80 Kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir. Podemos considerarlo en la actualidad, moderno y polivalente estando equipado para todo tipo de tráfico, tanto por la capacidad de sus muelles, grúas, terminal de contenedores, como por los tanques, silos y almacenes como de zonas logísticas (Tav. 8).

El tráfico del puerto de Sevilla se sitúa en la actualidad en torno a los cuatro millones de toneladas anuales, destacando de forma especial el tráfico relacionado con el sector agrícola (aceites, cereales, abonos). También es importante el tráfico de chatarra y productos siderúrgicos y el de las líneas regulares con las Islas Canarias para contenedores y ro-ro, que convierten al Puerto de Sevilla en pieza clave del comercio marítimo entre el archipiélago canario y la península ibérica.

El problema principal desde el punto de vista portuario fueron siempre las crecidas en el río, con el arrastre y depósito en su cauce que mermaron las condiciones de navegabilidad y también de accesibilidad al Puerto.

Es por ello que desde principios del presente siglo se acometieron numerosas obras para mejorar el Puerto y la defensa de la ciudad ante las subidas del río, que modificaron sustancialmente la ordenación de este a su paso por Sevilla¹⁴. Si este es, en síntesis, el moderno puerto de Sevilla, veamos como fue a lo largo de su historia.

En la zona sur-occidental de la Sevilla romana, en los aledaños de la Catedral y del puerto es donde aparecieron los primeros restos de los foros republicanos. El del puerto era de carácter mercantil y portuario y junto a él, hay constancia de la existencia de importantes astilleros, que hicieron ya, desde el siglo III a. xto. que la ciudad tuviese un perfil marítimo abierto al Mediterráneo y al Atlántico¹⁵. El puerto estaba al sur, situado entre el brazo secundario del río y el arroyo Tagarete, mientras quedaba un espacio de tierra entre el cauce principal y el brazo secundario, que con el tiempo constituirá el famoso Arenal. El río por tanto, desde los orígenes de la ciudad con tartessos, griegos y fenicios, con cartagineses y romanos, será el protagonista del progreso y del desarrollo de la misma, pues a través de él llegaban todas las riquezas y mercaderías y también salían los productos agrícolas de su campiña,¹⁶ además posteriormente simbolizará la relación con América. Pero a la vez el río fue causante de las mayores ruinas porque sus arriadas periódicas arrasaban cuánto encontraban a su paso.

Durante la ocupación visigótica también continúa la tradición marítima, pero será con los

musulmanes cuando se revitalice con más énfasis esta zona portuaria. Sabemos, que en el s. IX Abderramán II mandó hacer una Atarazana o astillero, pero será sobre todo, en el primer tercio del s. XII con los Almorávides, se ampliará el recinto amurallado, forzando la traslación hacia el norte y el oeste de la propia ciudad y buscando sobre todo la proximidad al río. Será entonces cuando se trace el flanco de murallas en paralelo al Guadalquivir y estas se abran mediante la apertura de varias puertas hacia el cauce fluvial, que facilitarían un mejor uso de la ribera.

Fue con los Almohades, cuando parece que se construyeron unas primeras Atarazanas adheridas a la muralla, reforzándose así el carácter portuario del Arenal, que se completaría con las obras ya citadas de la Torre del Oro y la construcción del puente de barcas.

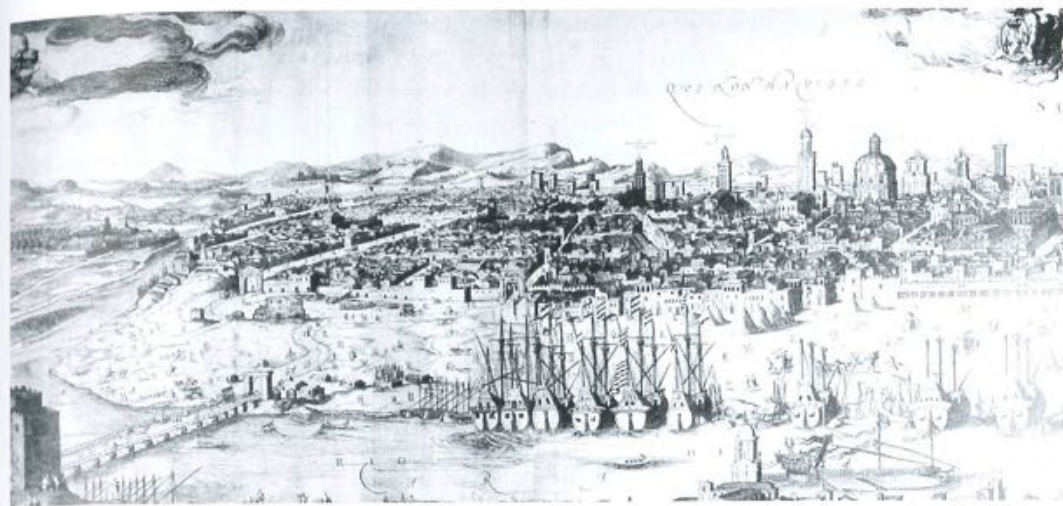
Además ordenaron las riberas del río, y realizaron también un muelle donde atracar los barcos. Es así como en este periodo, esta zona portuaria creada generó, como apuntan distintos autores, una zona de servicios y funciones propias de un puerto importante. Este espacio se transformó además, en un lugar de recreo y esparcimiento de la población¹⁷.

En el siglo XIII, la Corona de Castilla radicó en Sevilla el Tribunal del Almirantazgo o Tribunal de la Mar, jurisdicción independiente a la que estaban sometidos todos los hombres de la mar y desde 1420, todos los pescadores y barqueros del río y concedió privilegios políticos y mercantiles, como era el de ser Sevilla la base de la marina de guerra castellana durante la Baja Edad Media. Ello fue debido a razones estratégicas y de seguridad, a la existencia también de las Atarazanas reales y a la disponibilidad de una importante flota¹⁸. Esta zona fue elegida asimismo por los hombres de negocios y marineros, apareciendo entonces, una serie de almacenes y posadas que determinaron la aparición de los primeros núcleos de población que darían lugar, posteriormente a los arrabales de la Cestería y de la Carretería¹⁹.

Indudablemente el núcleo principal y el responsable del carácter marítimo industrial del Arenal fueron las Atarazanas construidas por el Rey Alfonso X en 1252, de tipología gótico Mudéjar. Sabemos que este arsenal de barcos se construyó con mano de obra musulmana y se componían de 17 naves de arcos de ladrillos apuntados «hechos a dos puntos», de gran envergadura de luz y sobre pilares, siendo tanto unos como otros semejantes a los realizados en los edificios de culto y cubiertos con techumbre de madera como en aquellos²⁰ (Fig. 2).

Durante este periodo se produjo una ordenación de las riberas del río, estableciéndose muelles en las dos orillas, que eran de carácter funcional²¹. Esta zona entonces estaba afectada por las constantes crecidas del curso del río que además inundaba y arrasaba el Arenal quedando las aguas retenidas por la corcha de la Torre del Oro. De forma que el paisaje urbano se transformó y; se concentró en la ribera gran parte de la actividad económica de este periodo, incrementándose el tráfico portuario, redundando todo en el mayor movimiento comercial del Arenal, a pesar de los peligros de inundaciones²².

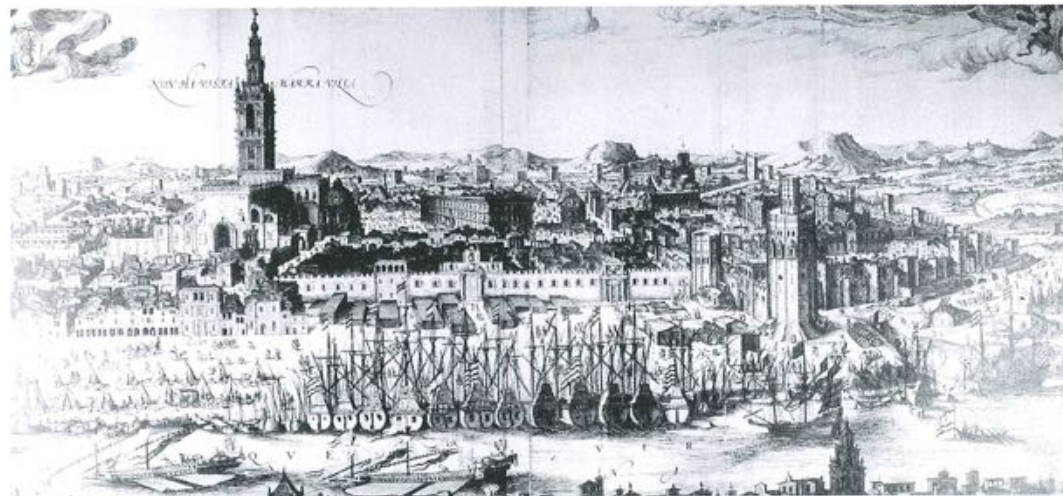
Toda esta práctica para abordar los problemas que surgían en las orillas del río fue lo que permitió el que se concediera a Sevilla por parte de la Reina Isabel el Monopolio del Comercio con las Indias, fundándose también la Casa de la Contratación en 1503, en terrenos pertenecientes al Real Alcázar. La fundación de este tribunal supone el gran momento



1/ Vista de Sevilla desde el sur. "Qui non ha visto Sevilla, non ha vista Marravilla". Grabado de janssonius, 1617 (Primera mitad.)



2/ Las Atarazanas. Foto antigua.



3/ Vista de Sevilla desde el sur. Grabado de J. Jansspnius, s. XVII. (2ª mitad de la anterior).

del comercio sevillano y desde él se dirigieron durante siglos todas las empresas descubridoras y el importantísimo comercio con el Nuevo Mundo, que tanto benefició a España en general y a Sevilla, en particular²³. El cuadro de la Virgen de los Mareantes de Alejo Fernández, en el Palacio sevillano nos recuerda la trascendencia de aquel acontecimiento, destacando a sus principales protagonistas y a los diferentes tipos de embarcaciones utilizadas en la travesía del Atlántico.

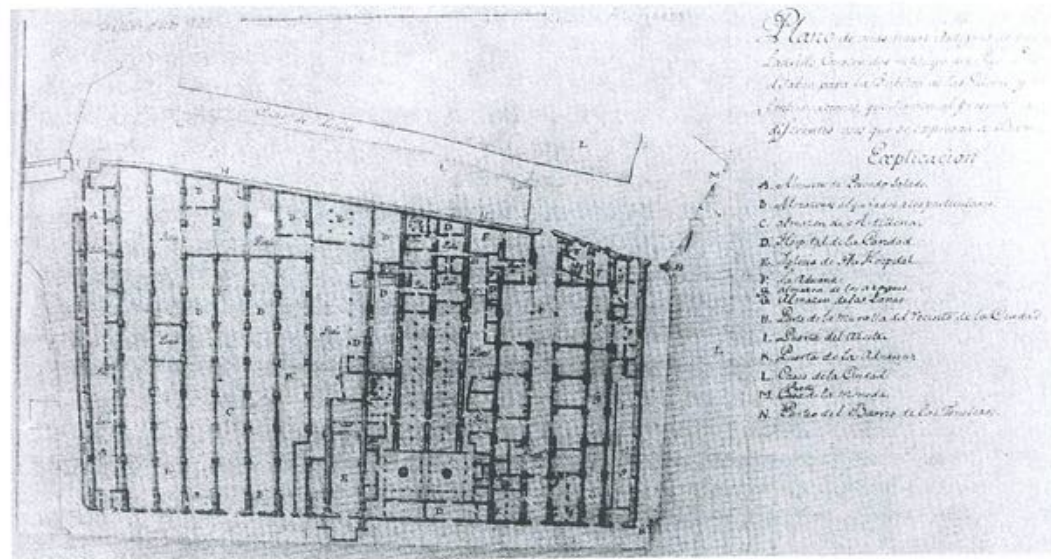
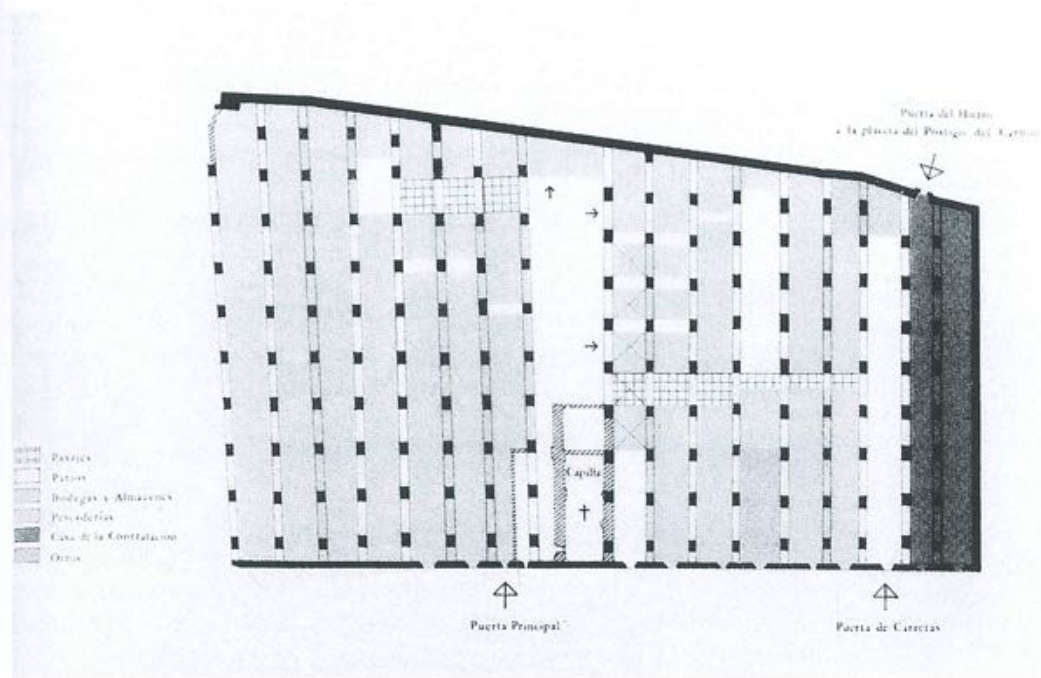
En el siglo XVI la zona portuaria básica estaba entre la Torre del Oro y la Puerta de Triana, en el lugar ya citado como El Arenal. Esta torre musulmana servía ahora como primer almacén del oro y plata que se desembarcaba de las naves de Indias y en el otro extremo, la P. de Triana, era el límite del puerto por el sector izquierdo²⁴. Los barcos que a través del río llegaban para descargar, a veces no encontraban sitio para reposar de la larga travesía, porque el espacio que había era corto y se veían obligados a anclar en Coria del Río o en las Horcadas (a 40 Kms. de Sevilla) situados en el «tramo inferior, que se consideraban otros puertos²⁵ (Fig. 3).

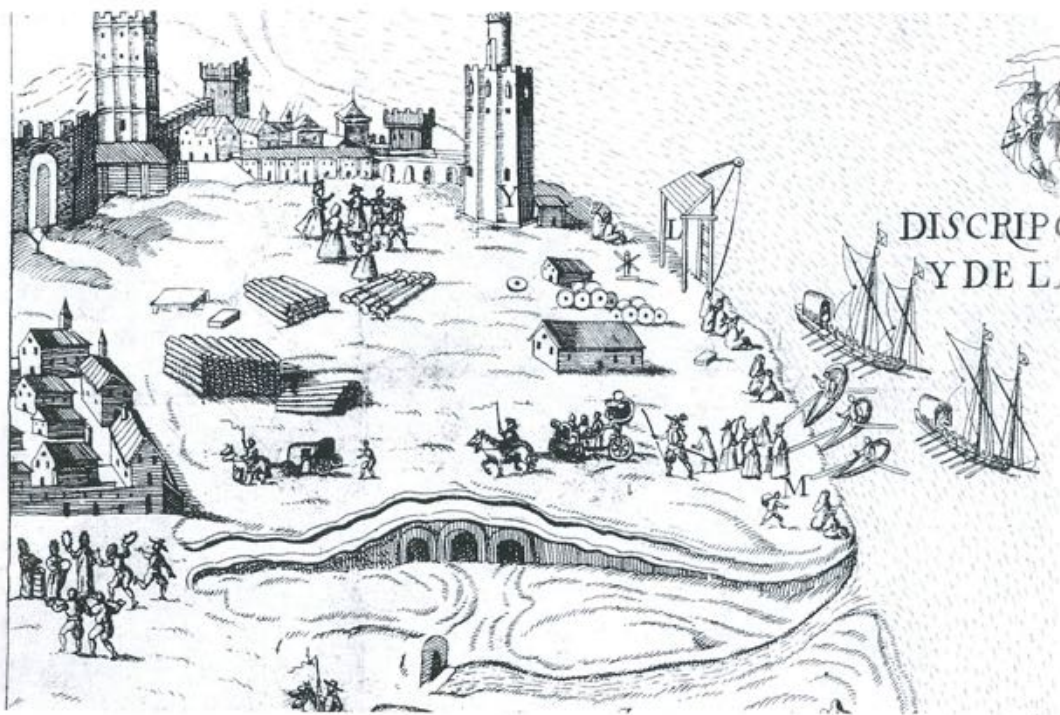
El Arenal comprendido entre la muralla de la ciudad y el Guadalquivir, era una amplia llanura o explanada en donde existían casetas o cobertizos, chozas y palenques para refugio de guardianes y mercancías. A él se llegaba desde el centro de la ciudad a través de la Calle de la Mar y la calle Ancha de San Pedro que conducían respectivamente, la 1ª a la Puerta del Arenal y la 2ª a la Puerta de Triana, las dos más importantes para el tráfico indiano. A espaldas de ambas puertas, intramuros de la ciudad, se hallaban los más antiguos barrios marineros de Sevilla: el de la Magdalena y el de San Vicente donde vivían la gente del mar sevillana que no habitaba en Triana²⁶ (Tav. 9).

También el barrio de los Humeros era barrio de pescadores, situado al oeste donde se encontraban las casas y huerta de D. Hernando Colón.

Las Atarazanas ya citadas, servían ahora de almacenes, además de otros que en 1590 construyó el Ayuntamiento junto a la Puerta de Triana, procurando siempre evitar el que se edificara en el mismo Arenal. Algunas de sus naves se habían alquilado para las Pescaderías de la ciudad y el resto de ellas, en general, se alquilaban a mercaderes para almacenes y otros usos, siendo todas, propiedad de los Reales Alcázares, que las gestionaban. Frente a las citadas Atarazanas se disponía el Muelle de las Muelas, junto a la T. del Oro y al otro lado, el Muelle llamado de Camaroneros. Precisamente el territorio existente entre el río y todo el frente hacia el, donde se construyeron las Atarazanas, y el resto de los edificios portuarios, se conocía como «La Resolana» y era propiedad de los Reales Alcázares, los cuales cobraban tributos, tanto por las mercancías que allí se depositaban, como por las casillas de paja o de madera para albergar los productos que llegaban en los barcos, como por los almacenes y casas que se construyeron contiguos a la Torre de la Plata y Postigo del Carbón y casas fabricadas por una y otra parte de la Torre del Oro, por ser todo ello bienes propios de los Reales Alcázares. En relación con este sector tenemos el plano levantado por el M^o Mayor del Alcázar Vermondo Resta, de 1608, que es el primero que se conoce de este sector²⁷ (Figg. 4-5).

Este puerto antiguo, muy pronto se quedó estrecho, sobre todo cuando la Carrera de Indias tomó una cierta vitalidad y cuando las naves empezaron a crecer en tonelaje, entonces como afirma el Prof. Navarro García, el kilómetro escaso de doble orilla existente ente





5/ La Resolana. Detalle de un puente de piedra entre Sevilla y Triana. Diseño de Juan de Oviedo y de la Bandera 1629-1630, grabado por Alardo de Ppma. A.H.M.S.



6/ Vista Parcial de Sevilla (Fragmento de una general). Cobre, talla dulce. Paris, Biblioteca Nacional.

la Torre del Oro y el P. de Barcas, no podía dar cabida a estos buques. Fue el arrabal de San Telmo el primer lugar utilizado para atracar, situado aguas abajo de la Torre del Oro, lugar poco poblado y en el que a fines del s. XVII se radicaría la Universidad de Mareantes o Colegio de San Telmo. En esta zona atracaban los barcos y también un poco más adelante en el llamado Campo o Dehesa de Tablada, que además de pastar animales era lugar en el que los alfareros y ceramistas de Triana se abastecían del barro, algo que dañaba al río, también existía otro punto de atraque²⁸.

En el frente del antiguo Puerto de Indias y en tres naves de las Atarazanas del Río, la 13, 14 y 15, se edificó uno de los edificios más importantes de la Sevilla Moderna, símbolo de la actividad económica y mercantil, me refiero a **la Aduana**: El aumento que el sistema aduanero-fiscal sevillano experimentó con el tráfico y relaciones con América, exigió la construcción de un edificio amplio y capaz para que en él se administraran las rentas del Almojarifazgo Mayor y de Indias. Así Felipe II en marzo de 1584 mandaba que se tomaran 3 de las naves de las Atarazanas para realizar en ella la Aduana que debía ser un edificio «ancho e capaz»... para que pudiera albergar las nuevas aduanas. El nuevo edificio que sustituyó al antiguo, que se alzó en el Corral de San Juan, junto al Postigo del Aceite, comenzaría a construirse en el 1585 terminándose en 1587. Las trazas fueron del Arquitecto Asensio de Maeda, quién proyectó un edificio de grandes dimensiones construido en ladrillo y cantería, «a modo de un templo, con su crucero y cubierto con bóveda», como nos lo describió Rodrigo Caro²⁹.

Este edificio, que Morales Padrón lo define gráficamente como «garganta», era por donde debían pasar todas las mercancías que llegaban a Sevilla y las que salían para ser exportadas a lejanas tierras. Conocemos los rasgos de él a través de las vistas del Arenal, en las que destaca su monumental portada, donde campea el escudo Real y a través de la planimetría (Fig. 6).

Adentrándonos en la ciudad por el Postigo del Carbón, abierto en la muralla, habríamos de destacar también otro de los edificios emblemáticos de la Sevilla Moderna, como fue **La Casa de la Moneda**: edificio de carácter industrial donde se acuñaba el oro y la plata procedente de América, que incluía además talleres, almacenes para guardar los metales, hornos de fundición, hornazas para capataces y mercaderes, viviendas para empleados y para el Intendente, así como oficinas. Este edificio fue trazado por Juan de Minjares, arquitecto al servicio de la Corte y se erigió en el lugar conocido como las «Atarazanas de los Caballeros, bienes propios del Alcázar, entre los años 1584-1586.

Finalmente el tercero de los edificios sería La Resaltan Negro construido por orden de Felipe II para el Consulado de Mercaderes, con el fin de que en él se realizaran, como decía Fray Juan de Mercado «los tratos y contratos» de sus negocios con las Indias, liberándose así las Gradas y el interior de la Catedral, donde por no tener un lugar a propósito se llevaban hasta entonces a cabo.

Ello ocasionaba conflictos de todo tipo con las autoridades Eclesiásticas, quienes dictaron infinidad de excomuniones por la falta total de respeto hacia el espacio Sagrado. Así que a petición del Arzobispo D. Cristóbal de Rojas y Sandoval, el Rey decidió su construcción llegando a un acuerdo con el Prior y Cónsules de la Universidad de Mercaderes y delegando su representación en D. Enrique de Guzmán segundo Conde de Olivares, a la sazón Alcaide de los Reales Alcázares. Fue ejecutada en los terrenos del Alcázar, donde antes estaba la Casa de la Moneda Vieja, iniciándose sus obras en 1583 y no finalizándose sino

hasta mediados del siglo XVII, trazada por el Arquitecto Real Juan de Herrera, las obras fueron ejecutadas en Sevilla por Juan de Minjares hasta su muerte y continuadas después por diferentes maestros mayores, siendo finalizadas en 1654 por Pedro Sánchez Falconete (Fig. 7).

En este edificio Juan de Herrera plantea una de sus obras de mayor depuración y en concepto, el conjunto no puede ser más renacentista, es pura simetría, un cuadrado exacto, indiferente a todo cuanto le rodea, como encerrado en su propia perfección. Destaca su patio que repite el modelo del de los Evangelistas del Escorial.

Fue así como en el reinado de Felipe II todo este sector hasta el puerto se dignificó altamente con las construcciones reales, dando lustre, grandeza y fama a la que ya en estas fechas era, «más que ciudad, urbe gloriosa en todo el mundo».

El Alcázar jugó un papel importantísimo en esta operación de reordenación del aludido núcleo urbano, participando activamente en todas ellas a través de sus primeras autoridades. Llevándose a cabo así la operación de mayor concentración de edificios civiles sedes de organismos económico-mercantiles de la Sevilla Moderna³⁰.

Las vistas del Puerto de las Indias nos muestran como era la actividad cotidiana de dicha zona, en la que los Carpinteros de ribera cortaban y preparaban troncos, los cordoneros se afanaban en su oficio, los barcos varados se calafateaban y además una multitud de gentes de todo tipo y condición, entre los que se encontraban marinos, artesanos y mercaderes, se distraían con el ir y venir cotidiano de esta zona tan variopinta de la ciudad (Tav. 9).

Junto a la Torre del Oro se alzaba la «Machina» o grúa de dos ruedas y por otro lado, se distinguían en el río a los barqueros que traían y llevaban gentes a Triana y en este paisaje no faltaban los carretones cargados de los productos más requeridos, como el aceite y el vino. El Puente de Barcas era pieza clave en este escenario que según el testimonio de Pedro de Medina, se apoyaba en 13 barcas que permanecían amarradas y sobre ellas se disponían sólidos tablonés, midiendo unos 300 pasos. Se accedía a él desde una calzada que partía de la Puerta de Triana en el lado de la ciudad. A través de él se terminaba en el Altozano, junto al Castillo de San Jorge o de la Inquisición, ya en el arrabal de Triana³¹. Este puente había sido construido en 1171 y en aquel periodo supuso ya el impulso y desarrollo de este Arrabal al conectarlo con la vida portuaria del Arenal. Fue reconstruido permanentemente durante siete siglos hasta su sustitución por el puente de hierro en el s. XIX³².

El incremento mayor de la superficie edificada como hemos podido apreciar se llevó a cabo en los alrededores del puerto y entre la Puerta de Triana y la Torre del Oro, donde se erigieron todos esos monumentos públicos ya citados. Pero también por esta zona en paralelo al río, surgieron los nuevos barrios de la Cestería, Carretería y Baratillo así como el de Marruecos o arrabal de San Telmo al otro lado de la Torre del Oro y del Tagarete. Junto al puerto también me gustaría destacar la situación en la zona occidental de la ciudad del barrio llamado de la Mancebía o también Compás de la Mancebía que era donde se desarrollaba la prostitución. Situado paradójicamente cerca de la catedral y plaza de San Francisco, llegando hasta el Arenal. Este sector sería transformado completamente en el s. XVIII en otro bello y moderno conjunto por iniciativa del Asistente Olavide, ejecutado por

el arquitecto Molbiedro³³.

Semejante sería también el desarrollo en la otra orilla del río donde se hallaba el arrabal de Triana. Esta collación estaba habitada por hortelanos, pero era fundamentalmente barrio de marineros y también de alfareros siendo este oficio tradicional en este lugar, que asimismo acogía diferentes industrias entre las que destacaré las navales, por la relación que tienen con el tema que tratamos. El Prof. Domínguez Ortiz que las ha estudiado en su bello libro «Orto y Ocaso de Sevilla», nos dice que estos establecimientos recibieron un gran impulso en el s. XVI y tenían también su sede en Triana, en los terrenos del Convento de los Remedios, donde estaban situados los astilleros, los más importantes del sur de España, solo parangonables a los vascongados.

La construcción naval sevillana se surtía de los pinos de Segura y Cazorla, desde donde bajaban arrastrados por la corriente del río, formando almadías (pinadas) de millares de troncos, que eran gobernados por hábiles operarios armados con largas pértigas, pero a veces estas se escapaban yendo a parar contra el Puente de Barcas dañándolo seriamente. Ya en el s. XVIII se construiría el Almacén de maderas del Rey o del Segura situado en la margen izquierda, que aún hoy se conserva³⁴.

Precisamente es aquí donde quiero tratar el tema de las deficiencias de las instalaciones portuarias sevillanas y del propio Puerto, que finalmente forzaron su traslado del solar sevillano: El único Puente de maderas sobre barcas como afirma Chaunu, resultaba incapaz de satisfacer la intensa actividad de la ciudad entre Sevilla y Triana, pero a pesar de lo necesario que era un puente de piedra, la técnica de la época no se arriesgó a construirlo sobre el lecho arenoso y movedizo del río. A pesar de la amplitud de las Atarazanas, eran escasos los almacenes y por tanto también escasa la protección de las mercancías, con el consiguiente deterioro; era imposible por la gran dificultad, realizar los imprescindibles trabajos del carenado y calafateado de las embarcaciones en el mismo puerto de Sevilla, a causa de la corriente, así que se debía proceder a la reparación de los cascos aguas abajo, al menos a tres leguas del puerto, siendo San Juan de Aznalfarache, el principal astillero de reparación. Por otro lado con el aumento del tonelaje de los navíos serían los astilleros de la Bahía de Cádiz los que servirían para la reparación de los galeones y de los navíos mayores. Además nuestros astilleros carecían de productos de buena calidad para la construcción naval y también de la mano de obra especializada, de manera que desde el s. XVII se daban quejas contra Sevilla porque los navíos y galeones no eran ya reparados como debieran en cada expedición. Estas negligencias se cargaban en la mediocridad andaluza y más concretamente sevillana, pero Chaunu dice que reflejan también la insuficiencia esencial, en algunos puntos, de uno de los más grandes puertos del s. XVI³⁵.

Fue precisamente el poco resultado que daban las naves fabricadas en nuestros astilleros, lo que provocó en 1593 una ley que prohibía terminantemente que se construyeran naos en todas las costas de Sevilla, Sanlúcar, Cádiz, Puerto de Santa María y también en la del Condado de Niebla, en el Marquesado de Gibraleón y Ayamonte³⁶.

Uno de los problemas más difíciles en Sevilla era su acceso por el Guadalquivir lleno de dificultades y también el fondo del río, que había que limpiarlo o dragarlo porque no siempre estaba expedito, debido a la barra de Sanlúcar, al hundimiento de barcos, a las riadas y a los bancos de arena. Y esto en tiempos de Felipe II se hizo, lo que demuestra la



7/ La Lonja de Mercaderes. Juan de Herrera (1583-1654).



8/ Bahía de Cádiz. Les delices du Spagne e du Portugal. Juan de Colmenar, S. XVIII.

preocupación por parte de la ciudad consciente de lo que el río significaba.

También era muy dificultosa la coordinación de las llegadas de Europa con las salidas en dirección a América. Ya en el siglo XVII, como muy bien pone de manifiesto Veitia y Linaje en su «Norte» es que «el puerto de las Muelas, que está en Sevilla, cerca de la Torre del Oro no es accesible más que para los navíos que no excediesen de 200 toneladas, y la llegada efectiva de estos navíos constituía ya un esfuerzo excepcional.

Ello tuvo como consecuencia que en la 2ª mitad del s. XVII el Puerto de Sevilla tuvo que extenderse a lo largo del Guadalquivir aguas abajo, hasta el punto que tuvo que englobar a todo el curso del río. De manera que las flotas de la Carrera de Indias se hacían y deshacían cada vez más allá del estuario, concretamente en los pequeños puertos de la Bahía de Cádiz.

Entre otros problemas importantes están sin lugar a dudas las anomalías del régimen del Guadalquivir entre 1586-1590 e incluso en 1650, de una serie de crecidas graves y muy peligrosas y por supuesto; la travesía de la barra de Sanlúcar; pero especialmente el aumento del tonelaje de los navíos y el aumento del calado. Es entonces cuando hay que disponer de galeras y «barcos llamados de Alijos», en los que se descargaran las mercancías de los barcos mayores para trasladarlas al Puerto sevillano³⁷.

Durante el siglo XVII Sevilla continuaba siendo la ciudad más importante de España y una de las más preponderantes de Europa y su relación con América seguía gozando de gran vitalidad, sin embargo aunque los problemas económicos ya habían aparecido en los últimos años del reinado de Felipe II, será fundamentalmente durante s centurias siguientes cuando se hagan sentir con una mayor virulencia. A eso debemos añadir otros factores que incidieron negativamente como fueron la aparición de la terrible peste de 1649, que redujo la población a la mitad, de 125.000 a 60.000 y de la cual, como afirma Domínguez Ortiz, no se llegó a recobrar nunca Sevilla³⁸.

Durante esta nueva centuria el puerto siguió teniendo una gran actividad, pero la presencia de barcos de mayor tonelaje, así como los problemas del propio río ya enumerados, y sobre todo algunas de las mayores crecidas como la de 1650, hicieron que comenzara a preferirse para el arribo de las flotas los puertos de la bahía de Cádiz. Ahora bien, otro acontecimiento producido en los inicios del s. XVIII influiría aún más en la decadencia de Sevilla y en el empobrecimiento de su población, así como en el ocaso de su puerto.

Me refiero al traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717, que supondría el golpe de muerte para Sevilla y la prosperidad para la ciudad vecina. Será de esta forma como a lo largo de estas centurias se produce lo que Domínguez Ortiz llamó muy acertadamente el «Orto y el Ocaso» de la Sevilla americana que fuera el gran «puerto y puerta de las Indias»³⁹ (Fig. 8).

Note

- ¹ A. DOMINGUEZ ORTIZ, *El Tesoro Chorográfico de Diego Cuelbis y su descripción de Sevilla*. Anales de la Universidad Hispalense, 1942, nº III., pp. 5-20.
- ² J. DE MAL-LARA, *Recibimiento Que hizo la muy Noble y muy Leal Ciudad de Sevilla a la C.R.M. del Rey Don PHilipe N.S. Sevilla, 1570*.
- ³ F. MORALES PADRÓN, *La ciudad del Quinientos*, Sevilla, 1977, p.17.
- ⁴ P. CHAUNU, *Sevilla y América en los siglos XV-XVII*, Sevilla, p. 24.
- ⁵ VV.AA., *Véase Sevilla Universal*, Sevilla, 1992.
- ⁶ M.A. LADERO QUESADA, *La ciudad Medieval*, Sevilla, 1980, pp. 95-103.
- ⁷ CHAUNU, P., op. cit., p. 25.
- ⁸ *Ibidem*, p. 24.
- ⁹ A. DOMINGUEZ ORTIZ, op. cit., passim.
- ¹⁰ A. MARÍN FIDALGO, *El Alcázar de Sevilla bajo los Austrias*. Estudio Arquitectónico e Histórico, Sevilla, 1990. Vol. I., pp. 127-133 y 181.
- ¹¹ S. MONTOTO, *Sevilla en el Imperio*, Sevilla, 1938, p. 2.
- ¹² A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Orto y Ocaso de Sevilla*, Sevilla, 1981, pp.71-72.
- ¹³ *Ibidem*, p.28.
- ¹⁴ F.J. REY GONZÁLES; J.L. FERNÁNDEZ MARTÍN, *El Puerto de Sevilla*, Rev. Aparejadores. nº 58. Mayo, 2000.
- ¹⁵ A. BLANCO FREJEIRO, *La ciudad antigua*, Sevilla, 1979, p. 133 e J.M. SERRERA, A. OLIVER, *Iconografía de Sevilla 1650-1790*, Sevilla, 1989, p. 10.
- ¹⁶ A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, *De Betis a Guadalquivir: la Victoria de Mercurio*. Itinerarios medievales e Identidad Hispánica, Pamplona, 2001, pp.160-162.
- ¹⁷ A.J. ALBARDONEDO FREIRE, *El Urbanismo de Sevilla durante el Reinado de Felipe II*, Sevilla, 2002, p. 105.
- ¹⁸ L. NAVARRO GARCÍA, L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla Entre dos mundos*, Sevilla, 1992, pp. 82-83.
- ¹⁹ A.J. ALBARDONEDO FREIRE, op. cit., p. 106.
- ²⁰ La importancia y actividad de las Atarazanas han sido estudiadas por COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A., «De Betis a Guadalquivir...», op. cit., p. 175 y ss.
- ²¹ A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, *Sevilla En la Baja Edad Media*, Sevilla, 1984, p. 98.
- ²² ALBARDONEDO FREIRE, A.J., op. cit., p. 106. J. GIL BERMEO, *La Casa de la Contratación de Sevilla*. Anuario de Estudios Americanos. Sevilla, 1973. Vol. XXX, pp. 679-761.
- ²³ A. MARÍN FIDALGO, op. cit., Vol. I., p. 122; R.M. SERRERA, *La Casa de la Contratación (1503-1717)*. En Cat- Exp. España y América un Océano de negocios. Sevilla, 2003.
- ²⁴ L. NAVARRO GARCÍA, *El Puerto de Sevilla a fines del siglo XVI*. Archivo Hispalense. T. XLV. Nº 139-140, Sevilla, 1966, p. 147.
- ²⁵ F. MORALES PADRÓN, op. cit., p.30; A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, op. cit., 2001, pp. 169-170.
- ²⁶ L. NAVARRO GARCÍA, *El Puerto de Sevilla...*, op. cit., p. 147.
- ²⁷ A. MARÍN FIDALGO, op. cit., Vol. I., pp.203-205; Id., *El Real Alcázar de Sevilla Bajo los Borbones. El Reinado de Felipe V (1700-1746)*, Sevilla, 2006, pp. 81-84, 86-87.
- ²⁸ L. NAVARRO GARCÍA, op. cit., *El Puerto de Sevilla...*, p. 148.
- ²⁹ CARO RODRIGO, *Antigüedades y Principado de la Ilustrísima Ciudad de Sevilla y chorografía de su convento jurídico o antigua chancillería*, Sevilla, 1634.
- ³⁰ A. MARÍN FIDALGO, *El Alcázar bajo los Austrias*, op. cit., pp. 182-205; Véase para la C. de la Moneda; M. ESPIAU EIZAGUIRRE, *La Casa de la Moneda de Sevilla y su entorno*, Sevilla, 1991.
- ³¹ F. MORALES PADRÓN, op. cit., pp. 30-31.
- ³² A.J. ALBARDONEDO FREIRE, op. cit., p. 109.
- ³³ L. NAVARRO GARCÍA, *El Puerto de Sevilla...*, op. cit.; F. AGUILAR PIÑAL, *La Sevilla de Olavide*, Sevilla, 1995.
- ³⁴ A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Orto y ocaso...*, op. cit., p. 35.
- ³⁵ P. CHAUNU, op. cit., pp. 29-34.
- ³⁶ A. DOMINGUEZ ORTIZ, op. cit., p. 35.
- ³⁷ P. CHAUNU, op. cit., 3º-34.
- ³⁸ A. DOMINGUEZ ORTIZ, op. cit., p. 133.
- ³⁹ *Ibidem*.

HISTORIA DE DOS CIUDADES SIN PUERTO: EL GRAU Y VALENCIA EN LA ÉPOCA DE FELIPE II

Amadeo Serra Desfilis

En 1519 un mercader milanés anotaba después de su visita a Valencia: *Valentia he apresso al mare a legba mezza et non ha porto alcuno, ma solo spiaggia; et là he una terra quale si domanda il Grado, quale è murata, ma piccola di circa ad vicini 200, et all'intorno alli muri d'essa terra sono molti gabannetti di paglia (...) Essa spiaggia he molto pericolosa, et perbò pochi navili fano scala lì, anze niuni, se non quelli tengono necessitate per mercantie per Valencia, et anche quelle non si accostano alla terra, ma stano in mare mezza lega o circa, et scaricano con le barchette; le altre fano tutte scalle in Cartagena e in Alicante*¹. La descripción de este escenario, que no impedía al viajero apreciar las cualidades de Valencia como bella ciudad mercantil, parece precisa y concuerda con los testimonios visuales y los documentos contemporáneos sobre el Grau a principios del siglo XVI. Sin embargo, un observador más perspicaz podría haber considerado también el factor de inestabilidad que por entonces constituían la abundante población musulmana, forzada a la conversión pocos años después como moriscos, y el rasgo físico predominante de todo el litoral del golfo de Valencia: una costa amplia y baja de acumulación sedimentaria donde alternan las desembocaduras fluviales, las zonas de marjal y las restingas que separan las albuferras del mar. En buena parte del litoral la población era escasa en comparación con las ciudades que se habían desarrollado a cierta distancia del mar, en emplazamientos más seguros y saludables, unidos por vías de comunicación terrestre con el interior y los modestos embarcaderos de la costa².

Las condiciones del lugar

La ciudad de Valencia, fundada por los romanos en 138 a. C. junto al río Turia, estuvo durante mucho tiempo rodeada de marjales y pudo tener un puerto fluvial hasta que la evolución del curso bajo del río y del litoral, junto con el fin del dominio musulmán en el territorio del Sharq-al-Andalus, favorecieron una nueva orientación de los asentamientos humanos y de las rutas comerciales³. Las condiciones naturales, con todo, nunca fueron favorables para el establecimiento de un puerto: los navegantes que se aproximaban al golfo de Valencia se hallaban ante una costa amplia y baja, de playas arenosas, y un modesto embarcadero de madera, aun cuando en el siglo XV la ciudad se hubiera convertido en una plaza comercial de importancia en el Mediterráneo occidental⁴. Los barcos de mayor calado tenían que fondear a cierta distancia de la playa y servirse de barcazas para las operaciones de carga y descarga de mercancías, sin que el Grau ofreciera refugio seguro en caso de ma-

la mar o de vientos adversos. La proximidad de la desembocadura del Turia favorecía los aterramientos y hacia el sur la zona de marjal se fundía con la laguna de la Albufera separada del mar por una restinga (Tav. 10).

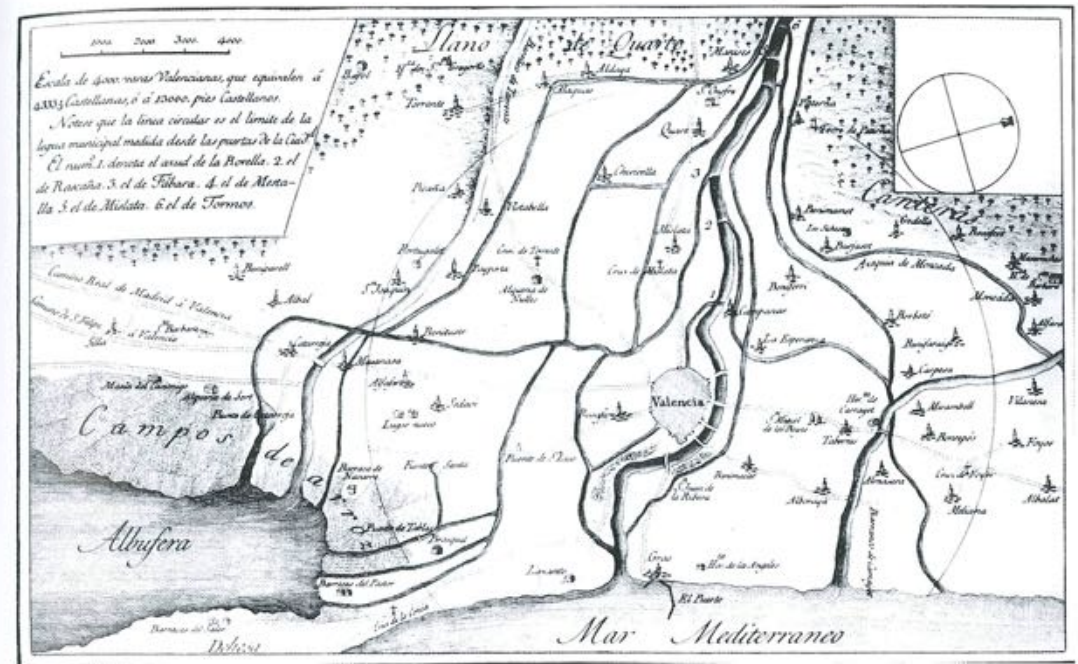
A cambio, Valencia ofrecía oportunidades para el desarrollo del comercio marítimo: un mercado urbano dinámico y expansivo, que consumía cereales de importación y manufacturas; los cultivos de la huerta, orientados hacia el comercio, y una actividad artesanal que podían aprovecharse de la situación de la ciudad en una encrucijada de rutas que ponían en contacto las tierras del interior de la península ibérica con la costa mediterránea y el norte de África. El espaldarazo definitivo lo dio la monarquía en forma de privilegios y concesiones que favorecieron al patriciado valenciano en sus ambiciones comerciales y financieras⁵. Poco a poco Valencia fue ocupando así un lugar destacado en las rutas que surcaban el Mediterráneo y conectaban con las principales plazas financieras de Europa, Levante y el norte de África, pese a la limitación de sus infraestructuras portuarias (Fig. 1).

El Grau y las infraestructuras portuarias de Valencia en la Edad Media

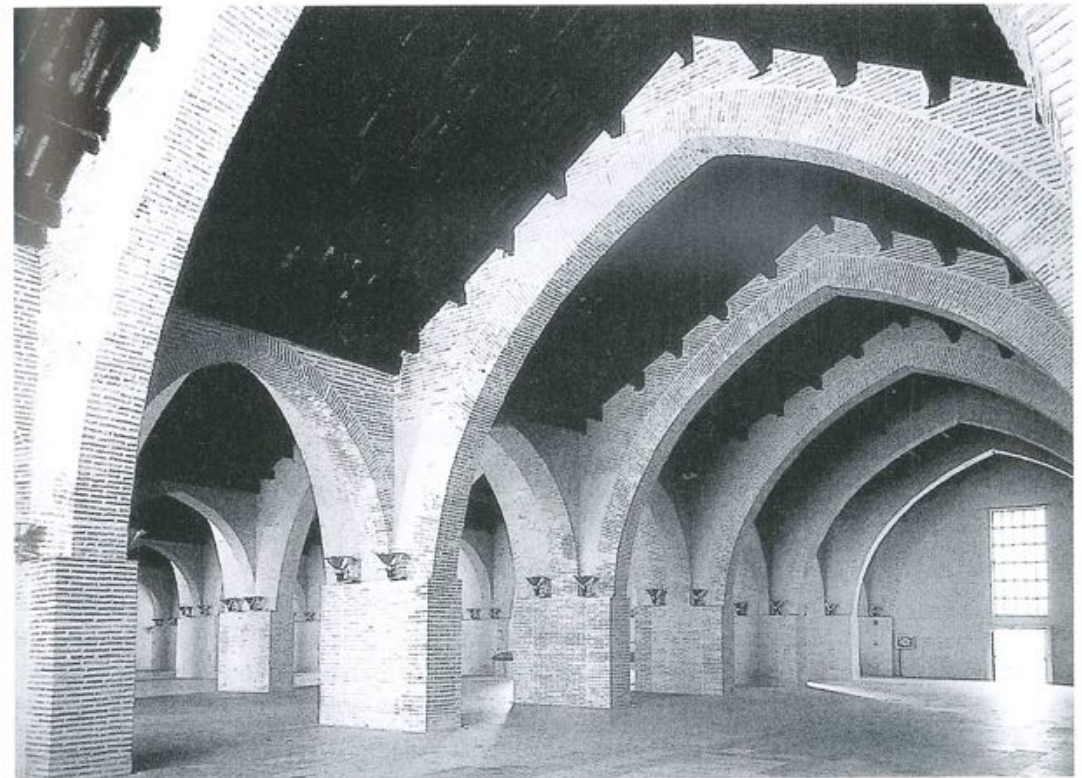
Desde la conquista cristiana de Valencia en 1238 y el primer reparto de sus tierras, el nombre del Grau resuena en la documentación. En el marco de una vasta reordenación del territorio que favorecía al litoral y a las ciudades, el rey Jaime I de Aragón fundó hacia 1249 un núcleo urbano al que llamó *Vilanova del Grau de la Mar* en la zona situada entre la desembocadura del Turia al sur y la playa. En aquel emplazamiento existían barracas, patios y solares en construcción con un recinto amurallado, pero la intención de levantar dentro de él casas con materiales duraderos que trasluce el privilegio real de fundación no ha dejado una imagen definida hasta siglos más tarde. Si Jaime I había apostado con la fundación de ciudades nuevas en las llanuras litorales del reino de Valencia, Pedro III el Grande (1276-1285) emprendió una decidida expansión hacia el Mediterráneo tras su intervención en Sicilia, que requirió la capacidad de una potencia naval: la posterior extensión de los intereses comerciales y políticos de la Corona de Aragón hacia el Mediterráneo occidental con la incorporación de Cerdeña, la reintegración del reino de Mallorca y la ulterior conquista de Nápoles en 1442 no hicieron sino acentuar este vector geopolítico.

Nada parecido a un puerto existía en los siglos XIV y XV, pero las condiciones naturales de la playa no eran impracticables y el interés económico del tráfico de gentes y mercancías iba a impulsar con fuerza los intercambios y la prosperidad de la Valencia marítima. Los regidores de la ciudad se daban cuenta del valor comercial del puerto cuando declaraban en 1323 que *sien encara la dita ciutat e regne contigües a la mar, per la qual cosa hi ha moltes persones abtes e covinents al navegar de la mar, e en lo dit regne se facen alguns fruyts qui de necessitat, per profit de la terra, se cové a trer del dit regne per portar a diverses terres del món*. Estas gentes de mar y los socios que financiaban los fletes, armaban las naves y se beneficiaban con el comercio desde la ciudad o en otros puertos del Mediterráneo contribuyeron a configurar la Vilanova del Grau como un centro urbano: hostales, almacenes, casas y atarazanas se repartían entre calles con pórticos de madera que miraban por un extremo hacia el mar, por el otro hacia la ciudad, distante tres kilómetros pero también pujante y comunicada a través de un camino con tránsito de intensidad creciente. La iglesia de Santa María del Mar, una barrera de protección que quizá fuera poco más que una empalizada o un muro de tapia durante mucho tiempo, una torre vigía y el agua necesaria para aprovisionar las embarcaciones completarían el cuadro.

Faltaba un puerto, pero el empuje del capital comercial, el mercado que la ciudad y su territorio representaban y, sobre todo, la integración en las rutas de navegación e intercambio



1/ La ciudad de Valencia y su huerta a finales del siglo XVIII. Grabado de Tomás López Enguiananos de las *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia* de Antonio José Cavanilles, 1795-1797.



2/ Atarazanas del Grau de Valencia, siglos XIV-XVI: estado actual.

compensarían esta carencia de infraestructuras, por otro lado bastante común en otras ciudades marítimas del Mediterráneo occidental. Algunas naves podían arrastrarse hasta la playa o remontar el río en caso de necesidad y el ir y venir de las barcas bastaba para la descarga y la estiba en las bodegas de las embarcaciones de mayor calado, con zonas separadas para cada actividad: la carga en la playa del Cabanyal-Canyamelar y la descarga frente al Grau, donde eran almacenadas en depósitos que acogían también a los comerciantes. Los *alfòndecs* o alhóndigas, como se denominaban entonces, cumplían estas funciones y su construcción fue promovida por la corona, las autoridades locales y los particulares. En 1347 se tiene noticia de la construcción de una alhóndiga de propiedad municipal, aunque antes ya existía un recinto para depositar el carbón. El mismo destino se había dado a la alhóndiga real de la Vilanova del Grau, cuya explotación fue otorgada a Joan de Fanals en 1314. Las fuentes de los siglos XIV y XV también mencionan el *alfòndec d'en Limotges* o el de Cabanes. En 1409 el gobierno de la ciudad mandó construir un porche de piedra, *en lo qual poguessen ésser e estalviades totes les mercaderies*, con la intención de disponer de una infraestructura más resistente y capaz que las existentes hasta entonces. La iniciativa pública seguramente tenía el propósito de estimular y respaldar a un tiempo las construcciones privadas de casas, tiendas, hostales y almacenes. Estos últimos prosperaron por quedar al margen del sistema impositivo de la ciudad, aunque sí tributaban a la corona, y permitían redistribuir las mercancías directamente a través de la red de transporte terrestre sin necesidad de pasar por el recinto amurallado.

El principal recuerdo de la potencia naval que fue Valencia en los siglos XIV y XV son las atarazanas del Grau. En ellas se construían y aparejaban barcos aptos por igual para el comercio como para la guerra antes incluso de que existiera un puerto, pues Valencia era pieza importante en la expansión mediterránea de la Corona de Aragón. Comenzadas en el siglo XIV, a principios del siglo XV las atarazanas formaban un recinto, en parte cubierto con techumbre de madera sobre varias naves de arcos diafragmáticos, destinado a la construcción naval, que tras muchas intervenciones continúa en pie⁶. Por entonces, los poderes públicos favorecían en el Mediterráneo la construcción de barcos con mayor capacidad de carga que sirvieran para el abastecimiento urbano y la defensa de las costas frente a corsarios o flotas rivales. El municipio valenciano subvencionó a los constructores y armadores de buques en función de sus propios intereses comerciales y estratégicos.

A principios del siglo XV las atarazanas del Grau de Valencia disponían ya de cinco naves paralelas, formada cada una por nueve arcos diafragmáticos apuntados y comunicadas entre sí por otros ocho arcos apuntados, de menor luz, que configuran el mayor espacio cubierto de la arquitectura medieval valenciana con una superficie aproximada de 3.500 metros cuadrados. La techumbre de madera adopta la forma de doble vertiente y se apoya sobre los arcos transversales de las naves. Esta solución constructiva era sencilla por el empleo de técnicas y materiales bien conocidos en la Valencia medieval y resultaba idónea para cubrir una gran área de uso industrial, dejando abierta la posibilidad de ampliar el edificio según las necesidades. Los arcos diafragma permitían también que la construcción y las maniobras con las galeras pudieran realizarse con desahogo. Las naves con su techumbre debían de estar abiertas a un recinto donde se almacenarían los materiales y pertrechos necesarios, y habría también una superficie descubierta y talleres para labores auxiliares. Con estos rasgos las atarazanas de Valencia se aproximaban a un tipo arquitectónico bien conocido en la península ibérica durante la Edad Media en otros arsenales como los de Barcelona, Sevilla y Málaga.

Durante el siglo XV, cuando los astilleros funcionaron a pleno rendimiento, las reparaciones y mejoras fueron casi continuas. El recinto se rodeó de una pared de tapial que sustituía

a la antigua empalizada de madera, aun a costa de derribos parciales cuando las galeras mayores hubieran de botarse o devolverlas al mar y se construyó un edificio porticado en nivel inferior con estancias en el piso alto entre 1416 y 1418 según el proyecto del maestro de obras Joan del Poyo. Conocido como la Casa de las Atarazanas, era una estructura sustentada por arcos de piedra que servía para almacenar pertrechos y otros enseres mientras que las estancias del nivel superior eran dos habitaciones y una gran sala a las que se llegaba por una escalera abovedada. Estas salas debían servir de lugar de reunión a los regidores o *Jurats* de Valencia, para organizar convites y agasajar a visitantes ilustres que llegaran a la playa del Grau, necesidad que había puesto de manifiesto la visita papal de Benedicto XIII en 1415, recibido en una *cambra daurada*; en 1423 Alfonso V el Magnánimo ya fue acogido en las salas de la nueva Casa de las Atarazanas⁷.

Levantadas junto a la orilla del mar, las atarazanas se hallaban también expuestas a los ataques de piratas y corsarios, por lo que estaban llamadas a convertirse en un punto fuerte de la defensa de la costa y de la Vilanova del Grau. Se imponía fortificar el arsenal y dotarlo de artillería que pudiera batir la playa en caso de ataque enemigo. El conjunto estaba protegido por una tapia de obra y un pequeño foso que se podía inundar con las aguas de una acequia; además el armamento de las naves conservado en las atarazanas debió incrementarse con piezas de artillería y pólvora para la defensa del Grau (Fig. 2).

El uso intensivo de las naves de arcos diafragmáticos como arsenal y astillero durante el siglo XV implicaba seguramente que las labores de mantenimiento fueran frecuentes. Además la techumbre de madera resultaba muy frágil al quedar expuesta a la abundante humedad de la playa, por lo que las cubiertas requirieron reparaciones periódicas, a menudo también incompletas y provisionales, aunque hubo programas de mantenimiento bastante amplios como el acordado por el Consejo municipal en 1435. Por este acuerdo sabemos que aparte del recinto defensivo y de las cinco naves de arcos diafragma, en el interior estaban los patios del huerto y el *corral o pati major*, donde se hallaban las balsas para amerar la madera de los astilleros, así como navíos en construcción, porches y cobertizos donde trabajaban a cubierto los operarios, el *standalar*, la casa de los remos, la armería y el archivo. La dotación de armamento y suministros para poner en línea de combate los barcos de guerra y corsarios requerían almacenes para el bizcocho, herrerías y todo lo necesario para calafatear los cascos. La Casa de las Atarazanas, con sus arcadas de piedra en la planta baja y las estancias del piso superior, completaba el conjunto con una función representativa y de residencia ocasional para acoger a huéspedes ilustres como Fernando II el Católico y su esposa Germana de Foix en 1507 o Francisco I de Francia en 1525⁸.

Hacia finales del siglo XV la actividad de construcción naval disminuyó y ya en 1477 las atarazanas empezaron a servir como depósito del trigo que llegaba por mar a la ciudad: la población valenciana consumía cereal importado tanto por vía terrestre como sobre todo por mar. En el siglo siguiente es probable que el menor volumen de buques construidos y reparados en las atarazanas del Grau propiciara un proyecto de remodelación más amplio que los acometidos en etapas anteriores. Dos inventarios de comienzos del siglo XVI (1512 y 1518) nos informan detalladamente de la distribución y uso de los espacios, que todavía no habían cambiado en exceso, aunque habían quedado atrás sus días de máxima actividad naval: abundan las piezas de artillería, la pólvora y todo lo necesario para su fabricación y conservación, los enseres de cocina, pero son relativamente escasos los relacionados con el trabajo en los astilleros, pues los navíos valencianos ya no se construían en las atarazanas, aunque los buques se guardaran en ellas cuando no estaban en servicio.

Conforme avanza el siglo XVI se impone el uso de almacén de cereales para las atarazanas, que exigía reparar el recinto para evitar la sustracción del grano y facilitar las tareas de vigi-

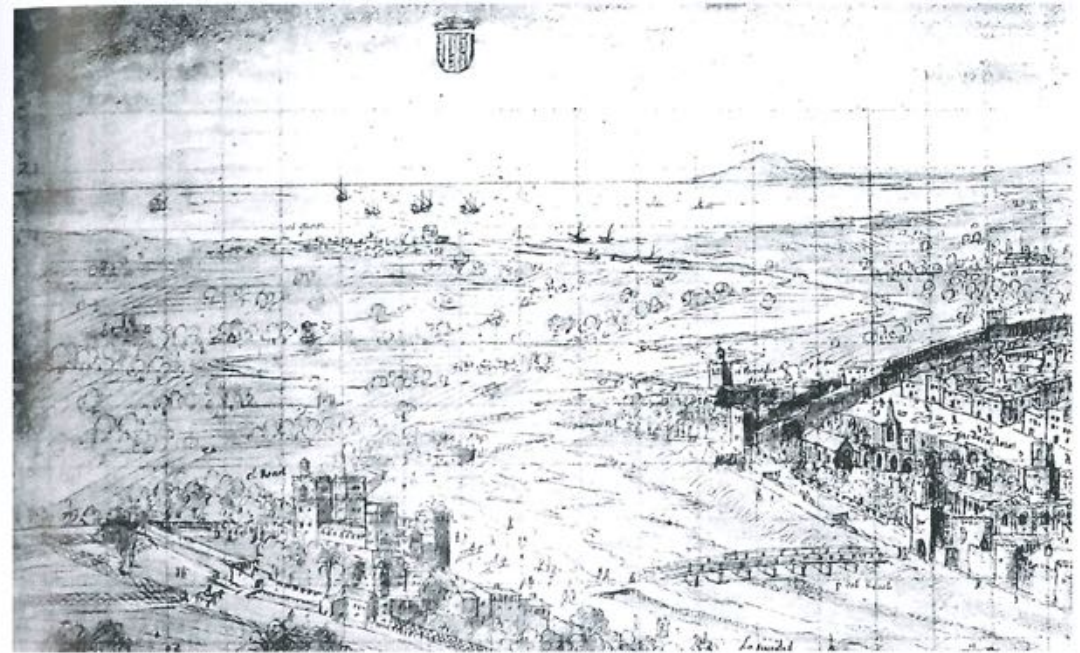
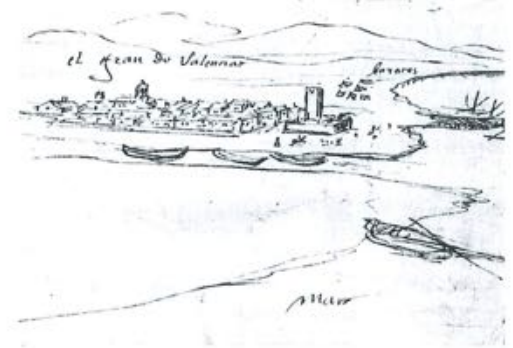
lancia, mientras la construcción del nuevo baluarte del Grau a partir de 1532 permitía liberar al viejo astillero de su función de arsenal. En 1545 el cantero Miquel Joan Porcar suscribió con el municipio un contrato para pavimentar con losas de piedra otras dos de las naves de las atarazanas, seguramente con el fin de acondicionarlas mejor a su uso como depósito de trigo; el enlosado lo amplió en 1565 el mismo Miquel Joan Porcar. Tal función y las reparaciones recurrentes de las cubiertas de madera y teja motivaron las intervenciones llevadas a cabo a lo largo del siglo XVI. Las atarazanas aparecen así en la vista dibujada por Antón van den Wijngaerde en 1563 como una construcción separada del área urbana de la Vilanova del Grau y ya en segundo plano respecto del baluarte. La imagen que pintó Pedro Oromig en el lienzo que narra el embarque de los moriscos en el Grau de Valencia da la impresión de que el patio que servía para armar las galeras frente a las naves de arcos diafragma había perdido su función y tampoco aparece el muro de protección del recinto mientras que el potente baluarte ocupa la primera línea de defensa frente al mar. En 1677 fueron declaradas oficialmente casa pública para la custodia de grano, el cual llegaba con frecuencia por mar para abastecer la ciudad. Los trabajos de mantenimiento en las cubiertas de madera y en el muro perimetral del edificio ocuparon a menudo a los maestros de obras que contrataba la ciudad para ocuparse de las atarazanas como del resto de los edificios públicos del Grau.

Los planos de Nicolás Bodin (1739) y del distrito extramuros de la parroquia de Santo Tomás (1722) trazan el solar de las atarazanas con el área del *corral*, donde ya no queda huella, sin embargo, de otras instalaciones útiles cuando en el arsenal operaban los astilleros de la ciudad. En esta época las naves sirvieron también como almacén de sal, lo que contribuyó a acentuar su deterioro. La ciudad reclamó su dominio al rey Felipe V al terminar la guerra de Sucesión, en 1715, «siendo como es una obra tan magnífica y que está destruida en breve tiempo» por servir de almacén de sal; el municipio aún las reparó, pero en 1802 tuvo que entregarlas a la Hacienda Real para saldar una deuda fiscal y en 1840 la propiedad se fragmentó y fue vendida a diversos particulares. Los diferentes usos de cada una de las naves fueron alterando el aspecto del edificio, de manera que a principios de los años ochenta del siglo XX se había perdido la unidad del conjunto. En 1949 las atarazanas de Valencia fueron declaradas Monumento Histórico Artístico Nacional, pero no fueron expropiadas por el Ayuntamiento de Valencia hasta 1979-1982 y los trabajos de rehabilitación se retrasaron hasta 1990-1992, cuando pudo ser inaugurado como sala de exposiciones, uso al que continúan dedicadas en la actualidad (Fig. 2).

Embarcaderos de madera frente a la playa del Grau existieron con seguridad en el siglo XV, pero su mantenimiento era costoso y difícil: en 1423 el embarcadero fue engalanado para recibir al rey Alfonso V, como se había hecho antes con su padre, Fernando I; para la llegada por mar de Fernando II el Católico y Germana de Foix después de la conquista definitiva del reino de Nápoles en 1507, el escultor Damià Forment realizó un modelo del puente de madera. La crónica oficial de Valencia evoca así aquel 20 de julio de 1507: *desembarcaren ses Magestats, en la vesprada, en lo pont, lo qual los jurats de València havien fet molt bé guarnir ab molts arcs triumpfals a la romana, de molta teleria blanca, pintada de blanc i negre a la romana, ab moltes banderes des les armes de València i ab tots los sons, tabals, trompetes i menestrils i anaren a descavalcar a la casa dels jurats, que tenien en lo Grau y domiren allí aquella nit*⁹.

Años antes, en 1483, Antoni Joan había obtenido del mismo monarca, el privilegio de recaudar los derechos reales de la carga y descarga de mercancías en el muelle de madera o *pont de fusta* que debía construir por unos 10.000 florines más 600 anuales para su mantenimiento, pero mucho tuvo que invertirse en su conservación antes de que la riada de 1555

3/ Antón van den Wijngaerde, bosquejo de la vista del Grau de Valencia, 1563 (Londres, Victoria and Albert Museum).



4/ Antón van den Wijngaerde, Detalle del Grau en la vista de la ciudad de Valencia desde el norte, 1563 (Viena, Österreichische Nationalbibliothek).

lo inutilizara definitivamente. La proximidad de la desembocadura del río no facilitaba las cosas y llegó a pensarse en drenar el cauce del Turia para consentir que las barcazas se acercasen a la ciudad, pero también contaba el control fiscal que las autoridades querían mantener sobre el comercio marítimo. Hacia 1450 una fuente informa de que por entonces *les fustes e navilis que venien a la dita plaia no podien descarregar ni carregar ses mercaderies... per causa de la extorsió que lo dit riu feya, cò que redundava en gran dan e perill del drets, rendes e moluments de la dita ciutat*¹⁰. El proyecto de construcción de un embarcadero de piedra presentado por el veneciano Giovanni Caboto en 1491 fue rechazado poco después tanto por su excesivo precio cuanto en razón de su dudosa viabilidad técnica¹¹. En todo caso, un embarcadero no era un muelle y los buques de mayor calado tenían que mantenerse apartados de la costa para confiar el trasiego de mercancías a barcas más ligeras. Las naves que fondearon en el Grau se adaptaban a estas condiciones, de manera que predominaban las de arqueo pequeño y mediano, aunque no faltaron buques aptos para la navegación atlántica y con mayor capacidad de carga. Ante el mal tiempo o aguas difíciles, los buques podían recalar en Cullera o Dénia para buscar un abrigo más seguro.

El embarcadero y la defensa del Grau en la Edad Moderna

La defensa de la playa, de las embarcaciones que se refugiaban en ella y de la Vilanova del Grau explica la construcción del baluarte y el refuerzo de las fortificaciones del núcleo urbano en el siglo XVI, con las atarazanas como arsenal. Ya en 1503 el Consejo municipal adoptó disposiciones para la mejor defensa de la Vilanova del Grau ordenando que se repararan las fortificaciones del recinto, abriendo portales donde fuera necesario, y que se levantasen defensas en el frente de las atarazanas que miraba hacia el mar¹². De este modo, la Vilanova del Grau se convertía en un recinto urbano fortificado que abarcaba también el conjunto de las atarazanas, convertidas en un verdadero arsenal. En junio de 1519, ante la amenaza de una escuadra de catorce fustas norteafricanas, se puso en pie de guerra la artillería de la ciudad en el Grau y se encomendó la defensa al jurado Miquel Àngel Bou¹³.

Si bien desde tiempos de Jaime I habían existido en el Grau algunas estructuras de vigilancia y defensa de la rada y del núcleo urbano como una torre vigía, la construcción de un baluarte armado con piezas de artillería y avanzado frente al mar se decidió en 1531 y se realizó a lo largo de aquella década dentro del plan de defensa de las costas valencianas frente a la amenaza de los corsarios berberiscos y de los turcos en el Mediterráneo¹⁴. El escenario geopolítico del Mediterráneo había cambiado mucho desde los tiempos en que Valencia era la capital de un reino de la Corona de Aragón y se servía del Grau como centro de su comercio marítimo y puesto avanzado en la vigilancia de la costa. La monarquía hispánica de Carlos V formaba parte de un proyecto imperial que medía sus fuerzas con los turcos y los corsarios norteafricanos en el mar, jugando una partida en la que Italia, Túnez, las plazas del norte de África y las islas mayores del Mediterráneo occidental ocupaban la primera línea de batalla. En Valencia y en la Vilanova del Grau la amenaza se dejaba sentir combinada con el temor a una sublevación de la población morisca en la retaguardia.

Desde 1525 existía una guardia de la costa que estaba atenta a los ataques de navíos enemigos, pero era insuficiente para contrarrestar una agresión de flotas de corsarios norteafricanos y no digamos un ataque en toda regla de una gran armada enviada por el imperio otomano o desde Berbería. Además había que contar con la quinta columna que representaban los numerosos núcleos de población morisca, antiguos pobladores musulmanes valencianos que habían sido bautizados a la fuerza, muchos de ellos cercanos al litoral. Con todo, los jurados de Valencia deseaban que una armada de galeras vigilase también la costa,

para evitar ataques berberiscos o turcos y permitir la llegada de buques que trajeran el grano a la capital del reino. Así escribían a la emperatriz Isabel de Portugal y a sus consejeros el 20 de septiembre de 1532: «Este mar es quasi innavegable por causa de las armadas de los dichos moros y turcos que van y vienen tan a menudo por esta costa marítima, tomando todos los vassos y navíos que a la mano les vienen, que ya no hay ninguno que ose navegar ni traer ningunas provisiones ni otras cosas a esta ciudad»¹⁵.

Las autoridades de la ciudad de Valencia consultaron al capitán Diego de Cárceres, veterano en las guerras de las Germanías y en la revuelta morisca de Espadán, para que diera su parecer sobre la fortificación artillera. Los trabajos de construcción comenzaron el 9 de agosto de 1532, y fueron dirigidos en su primera fase por Vicent Eiximeno, llamado también Vicent de Oliva, con la colaboración del maestro de obras de la ciudad, Jaume Daroca, a partir de un modelo o maqueta del carpintero Genís Linares. En 1538 de los trabajos de cantería se ocupaban Domingo Urtiaga y Miquel Porcar¹⁶. La obra de fábrica dio forma a un fortín artillado, de planta cuadrangular, con torres redondeadas en las esquinas más próximas a la playa y otra, más elevada y robusta, hacia el interior, con funciones de vigía. Esta torre debía avistar cualquier embarcación enemiga o intento de desembarco corsario y notificarlo a la capital del reino y al virrey de Valencia¹⁷ (Figg. 3-4).

El Grau en tiempos de Felipe II

*Éstas son las arenas y la playa
de la ciudad insigne de Valencia,
éste es el Grao y torre que atalaya
del Píramo morisco la inclemencia*
Lope de Vega, *El Grao de Valencia*

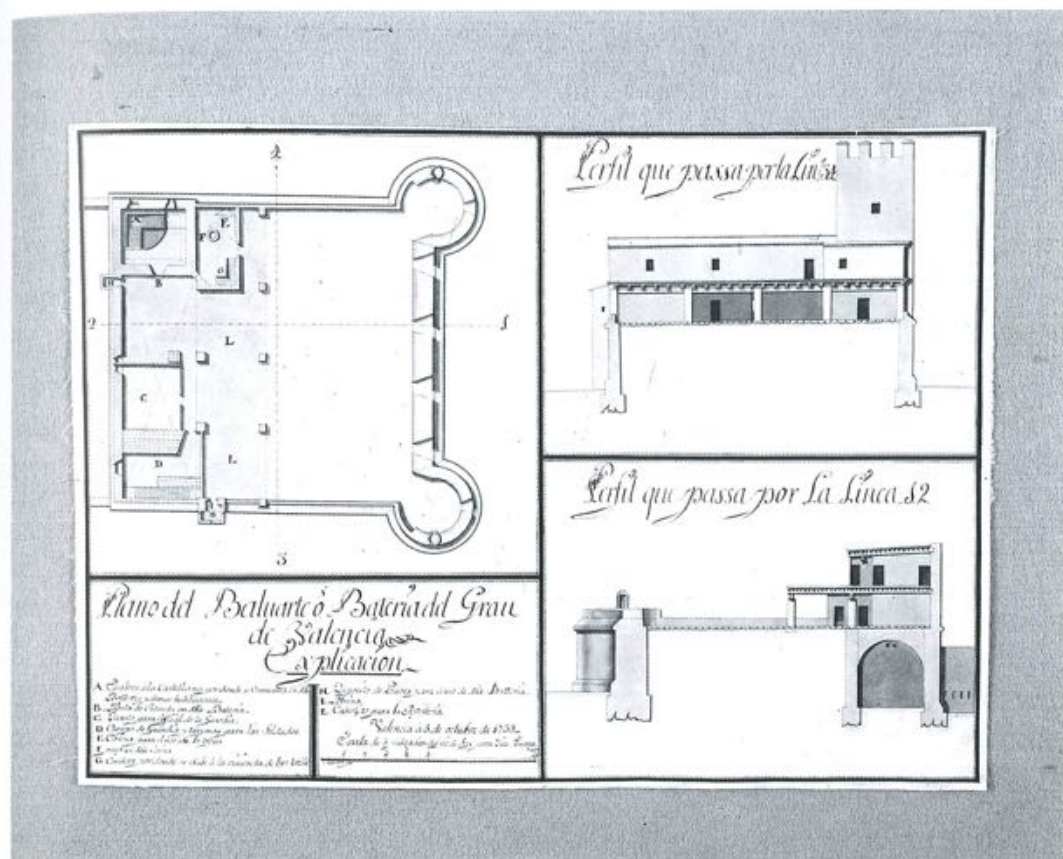
Los poderes del reino de Valencia se inclinaron con el tiempo por proteger la costa y a sus habitantes desde la tierra y no desde el mar: el viraje se consumó en las Cortes de Monzón de 1552 y favoreció la defensa con una red de torres vigía que mediante avisos y señales dieran alerta a las poblaciones vecinas y a la guardia permanente del litoral, con el apoyo de las plazas fuertes y arsenales¹⁸. En el fondo se trataba de un sistema de vigilancia y protección semejante al que existía en otras costas de los reinos mediterráneos expuestos a los ataques desde el mar como Sicilia, Nápoles, Cerdeña o Mallorca¹⁹. La técnica de fortificación que traían consigo los ingenieros militares italianos y españoles al servicio de la monarquía hispánica debía responder a la doble y no siempre compatible exigencia de la estrategia imperial de defensa en el Mediterráneo con los intereses particulares de la ciudad de Valencia, necesitada del aprovisionamiento comercial, sobre todo de trigo, que llegaba desde el mar y de los habitantes de la Vilanova del Grau, puestos en primera línea de batalla en caso de ataque enemigo. Para la monarquía el Grau era sólo un eslabón más de una cadena tendida a lo largo de las costas mediterráneas por las penínsulas ibérica e italiana, por las grandes y pequeñas islas y las plazas del norte de África, de manera que la defensa abarcaba un horizonte muy amplio en que el peligro principal lo representaban la armada turca, antes y después de la victoria de Lepanto en 1571, y las flotas corsarias que operaban desde sus bases africanas o desde Levante. Y con todo, aquella frontera al fin y al cabo no era sino una de las muchas expuestas al ataque enemigo en el Viejo y el Nuevo Mundo²⁰. La artillería, la milicia y la defensa pasiva de las fortificaciones eran piezas de un engranaje complejo y relativamente costoso, difícil de engrasar y de mantener a punto. En este contexto territorial, de escalas diferentes y intereses contrastados, el ingeniero italia-

no Giovanni Battista Antonelli y el entonces Mestre Racional del Reino, Vespasiano Gonzaga, exponían en 1563 la conveniencia de que «el Grau de Valencia se fortificara asimismo para seguridad de los habitantes dél y para no dexar tan desamparada la marina aunque sea mala playa y que el enemigo que desembarcase allí no tenga seguras las espaldas por aquella parte»²¹. El mismo ingeniero italiano agregó en otro informe que el Grau, como desembarcadero de la ciudad de Valencia, estaba protegido por un «castillejo», el baluarte, equipado con unas piezas de artillería para batir el mar. Antonelli consideraba que había que «cerrar la costa como una muralla, haziendo cuenta que los lugares della sean baluartes, los puertos sean las puertas, y las torres las garitas, o atalayas»²². Pocos años más tarde, Giacomo Palearo conocido como el capitán *Fratín*, se mostraba partidario de no construir más fortificaciones en el puerto de Valencia y prefería reforzar con torres las defensas de los muros de Vilanova del Grau. Éstos deberían resistir el primer ataque mientras llegaba ayuda militar desde la capital del reino. Convenía construir torres en las puertas del recinto amurallado y fortificar los ángulos que correspondían al huerto de en Doménech y de las atarazanas, clausurar las puertas de las casas que daban al mar y abrir troneras en los muros expuestos a un ataque. Parece que la muralla no cerraba del todo el caserío del Grau y los muros de las casas servían entonces de línea forzosa de defensa²³.

Se comprende así que los ingenieros militares tuvieran que afrontar el tema de la fortificación de un puerto y una ciudad en términos muy distintos de cómo acostumbraban en otros lugares de la monarquía hispánica, donde las ciudades de nueva planta habían sido fundadas como puertos con buenas condiciones naturales para el refugio de las embarcaciones. En Valencia una ciudad populosa y bien amurallada, con su arsenal en la Casa de las Armas, se hallaba a unos pocos kilómetros del mar, donde se alzaba un sencillo embarcadero y otro núcleo urbano sin una ciudadela que lo amparase en caso de ataque y sólo protegido por la artillería del baluarte y la guardia de la costa. El Grau era un puesto avanzado de vigía en el sector costero que le correspondía, entre El Puig, al norte, y la laguna de la Albufera, a mediodía, con modesta capacidad de defensa estática gracias a las piezas de artillería del baluarte y a las fortificaciones, que debía alertar al virrey y a las autoridades de Valencia si surgía el peligro²⁴ (Fig. 5).

En su viaje a los reinos de la Corona de Aragón de 1585-1586, el rey Felipe II acudió al Grau a inspeccionar el baluarte y la modesta infraestructura del puerto, como se anota en el *Llibre de memòries de la ciutat: Sa Magestat ab los senyors Príncep e Infanta y algunes dames de sa cassa anaren al Geray y pujaren en lo pont bon estigueren gran estona* y lo confirma Hendrick Cock, humanista neerlandés y miembro del séquito del monarca, en su crónica de aquel viaje²⁵. Describe el Grau como «una población de unas cien casas, en la costa del mar, con un buen baluarte y munición. Llamóse el Grau por esto de los arenales que allí hace el río Guadalaviar y son como unos escalones debajo del agua (...) suele esta población estar en la misma marina, más ahora está más que un tiro de ballesta de la misma agua y de sus olas (...) El martes, 4 de febrero [de 1586], el rey y su comitiva fueron al Grau, para ver el fuerte construido en su ribera y gozar del espectáculo de la campiña de Valencia»²⁶ (Tav. 11).

Lo que vio el rey en el Grau queda reflejado en la imagen que dibujó Antón van den Wijngaerde en 1563 como parte de las vistas de ciudades hispánicas realizadas por encargo de Felipe II²⁷. Del baluarte sobresale una potente torre cuadrada y tras él se distingue el recinto urbano del Grau con la iglesia de Santa María del Mar, el embarcadero de madera conocido como el *pont de fusta* y unas barracas al fondo, un poco más hacia el norte, que son la primera imagen conocida del Canyamelar y del Cabanyal mientras el primer plano lo ocupa la línea de costa y la desembocadura del Turia. Los dibujos preparatorios y la vista



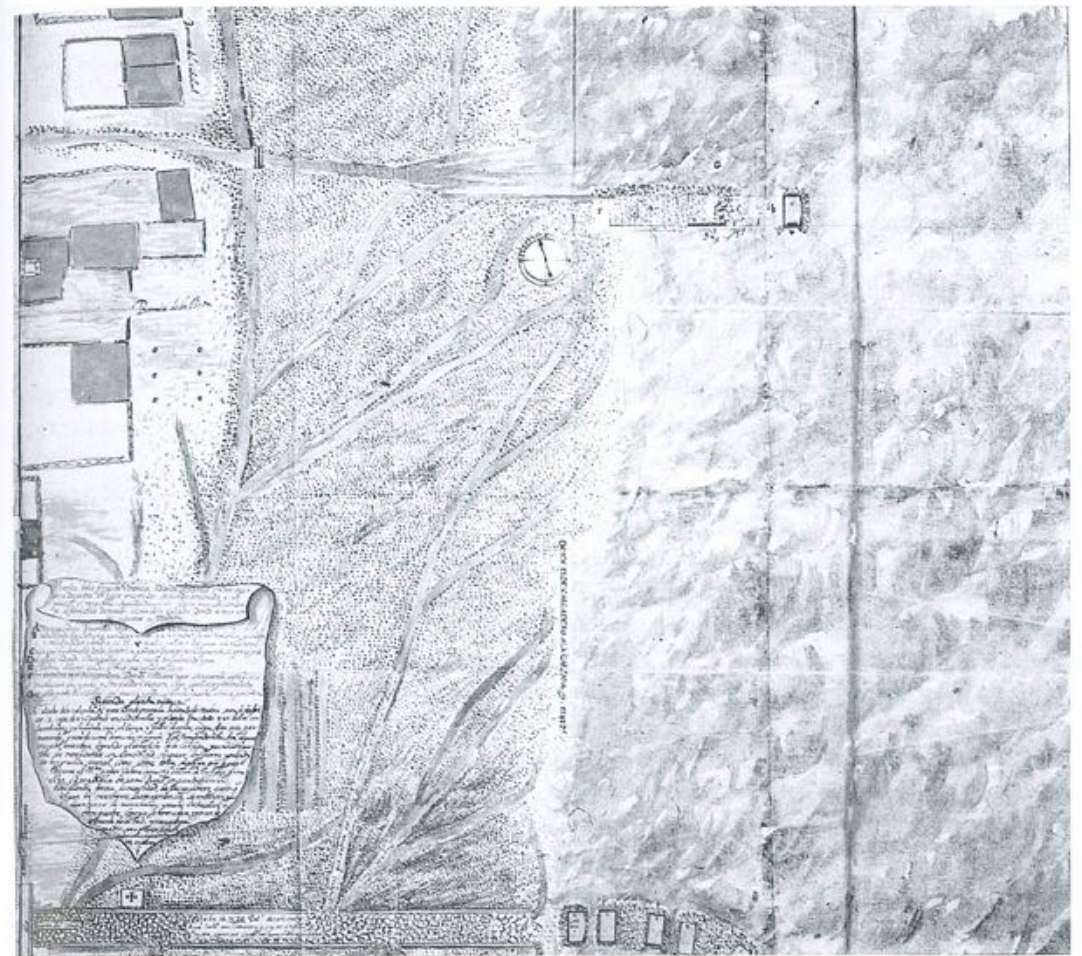
5/ Plano y sección del baluarte del Grau de Valencia según Nicolás Bodin, 1739 (Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, nº 176).

del Grau están animados por embarcaciones de poco calado y vela latina que navegan cerca de la costa o están varadas en la playa y eran las que mejor podían adaptarse a las carencias de un muelle o embarcadero de fábrica que proporcionara abrigo y facilitara las operaciones de carga y descarga de mercancías, por no hablar del atraque de cargueros pesados. El informe de Juan de Acuña, veedor general de la infantería española, redactado en 1585, enfoca con más nitidez esta imagen una veintena de años después, al describir el baluarte con su plataforma, la torre vigía, el cuerpo de guardia y los cubos redondos, así como su equipamiento artillero y la dotación militar, observando con particular atención las condiciones de defensa del núcleo urbano de setenta casas, muchas de las cuales formaban con sus muros y las tapias de sus huertas el recinto mientras el resto lo delimitaba una muralla baja y delgada, con una campiña llana y bien cultivada, con mucha arboleda alrededor. La playa se ofrecía a la vista «muy descubierta, y llana y arenosa por todas partes», y a ella llegaban «gran cantidad de navíos grandes y pequeños cargados de vituallas y mercaderías de Italia, Francia, y las islas», sirviéndose de «un puente de madera como de ciento y veinte pasos, que es descargadero»²⁸. No en vano hombres de la milicia como Acuña, artistas como Wijngaerde e ingenieros como Antonelli eran los ojos del Rey a la hora de observar y representar con palabras y dibujos las tierras y ciudades de una monarquía que se extendía por varios continentes y afrontaba amenazas dentro y fuera de sus vastas fronteras²⁹ (Tav. 12).

Panorama desde el mar: imágenes y descripciones del Grau antes de la construcción del puerto de Valencia

La expulsión de los moriscos en 1609 puede interpretarse como una respuesta frente a un factor de inestabilidad interior que podía conjugarse fatalmente con el ataque exterior de los corsarios o incluso de una armada turca. El pintor Pere Oromig representó en 1612 la escena del embarque en el Grau de los moriscos expulsados del Reino de Valencia tres años antes como parte de una serie de lienzos en la que participaron otros artistas³⁰. El cuadro conmemora un acontecimiento en un escenario urbano y marítimo que sirve de telón de fondo a los protagonistas. La costa bulle con las barcas, galeras y otros navíos que abordan los deportados con sus familias mientras el virrey y sus cortesanos supervisan el cumplimiento de las órdenes del monarca. Desde las terrazas del baluarte y los balcones que miran al mar numerosos espectadores contemplan la marcha forzada de los moriscos y la visión de la flota concentrada en el Grau para la ocasión. En el extremo derecho del cuadro una construcción con crujeas perpendiculares a la fachada y cubiertas a doble vertiente puede tomarse como una libre interpretación del aspecto que entonces podían tener las viejas atarazanas. Las rejas y las puertas parecen haber sido añadidas para favorecer su uso como almacén de sal y entre las naves y el baluarte destaca un edificio algo más alto, con torrecillas en los extremos de la fachada, que podría coincidir con la antigua Casa de las Atarazanas³¹ (Tav. 13).

Pocos años después el portugués Pedro de Texeira incluyó la ciudad de Valencia y el Grau en la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos* (1634) que dedicó al rey Felipe IV, aunque la imagen resulta a primera vista desconcertante por la descripción del paisaje que rodea el Grau: un núcleo urbano con varias torres en las que no es fácil distinguir el campanario de la iglesia de Santa María del Mar y el baluarte avanzado frente a una playa extensa y desprotegida. Las galeras pesadas se mantienen a distancia de la costa, impulsadas por sus remos, mientras las pequeñas embarcaciones de cabotaje se aproximan a la orilla, donde unas pocas están varadas. La imagen corresponde a la anotación que el autor dedicó al Grau en la *Descripción*: «Su puerto no es capas de grandes baxeles por ser una



6/ Plano del estado del embarcadero del Grau en el siglo XVIII. Barcelona, Archivo de la Corona de Aragón, MP 287.

plaia abierta y mal segura con los bientos traueñas de la costa³² (Fig. 6).

La Vilanova del Grau era por entonces un modesto núcleo de población. Si el mercader milanés había calculado en 1519 una población aproximada de 200 vecinos, las fuentes fiscales de la Tacha Real de 1513 contaron 55 familias, una cifra casi equivalente si se estima que cada una podía contar con un promedio de cuatro individuos³³. Hendrick Cock estimó que el Grau había un centenar de casas en 1586, y el historiador Gaspar Escolano contó en 1611 sesenta viviendas, a las que había que añadir unas cuarenta barracas de pescadores en el Cabanyal. Como herencia probable del núcleo fundacional del siglo XIII, las casas del Grau se distribuían en una trama urbana definida por calles en ángulo recto y manzanas rectangulares que acomodaban su perfil a las líneas defensivas del recinto fortificado hacia el mar y a la presencia de los grandes edificios públicos de la iglesia de Santa María del Mar y de las Atarazanas. Estas construcciones propiciaron que el crecimiento urbano se orientara preferentemente hacia el sur, aun evitando la proximidad de la desembocadura histórica del Turia, y contando con el desarrollo desordenado de la zona de barracas de pescadores y marineros, situada más al norte, donde hoy se hallan los barrios del Canyamellar y el Cabanyal. El recinto contaba seguramente con cuatro puertas: la de Valencia, que conducía a la capital del reino; la meridional, hacia la desembocadura del Turia; otra cercana a las Atarazanas y al Canyamellar-Cabanyal, y la cuarta, amparada por el baluarte. La primera imagen fidedigna de la estructura urbana del Grau y sus alrededores la tenemos en el plano de Nicolás Bodín de 1739, que confirma esta interpretación, si bien hacia el sector occidental el carácter ortogonal de las calles se difumina³⁴. Este plano refleja también la primacía de calle principal, que atravesaba el Grau de este a oeste, desde la zona del baluarte hasta el portal de Valencia, adonde llegaba el camino del Mar desde la ciudad de Valencia, y de una plaza en la encrucijada de los ejes viarios, junto a la iglesia de Santa María del Mar (reconstruida entre 1683 y 1697)³⁵ y la fuente pública vecina. El viajero francés Barthélémy Joly en 1603-1604 evoca su visita al Grau, un pueblo donde vivían comerciantes y marineros, pero que resultaba un fondeadero peligroso, pues «para entrar es preciso esperar el viento y sacar las naves a la fuerza, porque de otra forma no se puede abordar. Si tuviera puerto, Valencia excedería todas las otras [plazas] de España en comercio³⁶. En efecto, la pujanza comercial se sustentaba en parte en aquel modesto embarcadero y en la actividad de los mercaderes hispanos y extranjeros que operaban desde la próspera plaza de Valencia, pero quedaba condicionada por las exiguas infraestructuras al tráfico de buques pequeños o medianos, muy ligada a los circuitos de redistribución regional del Mediterráneo, y pasó mucho tiempo antes de que las rutas atlánticas la alcanzasen de lleno³⁷. La expulsión de los moriscos no parece haber dañado al Grau mercantil a principios del siglo XVII, y las dificultades de la mitad de la centuria fueron superadas con el desarrollo de la agricultura comercial basada en la viticultura, los frutos secos, las materias primas y, sobre todo, las fibras textiles con la seda en primer lugar. No sorprende que Albert Jouvin de Rochefort observara en 1672 la abundancia y diversidad de las mercancías que llegaban al puerto y se custodiaban en los almacenes, todo lo cual requería la fortificación del lugar frente a ataques turcos³⁸.

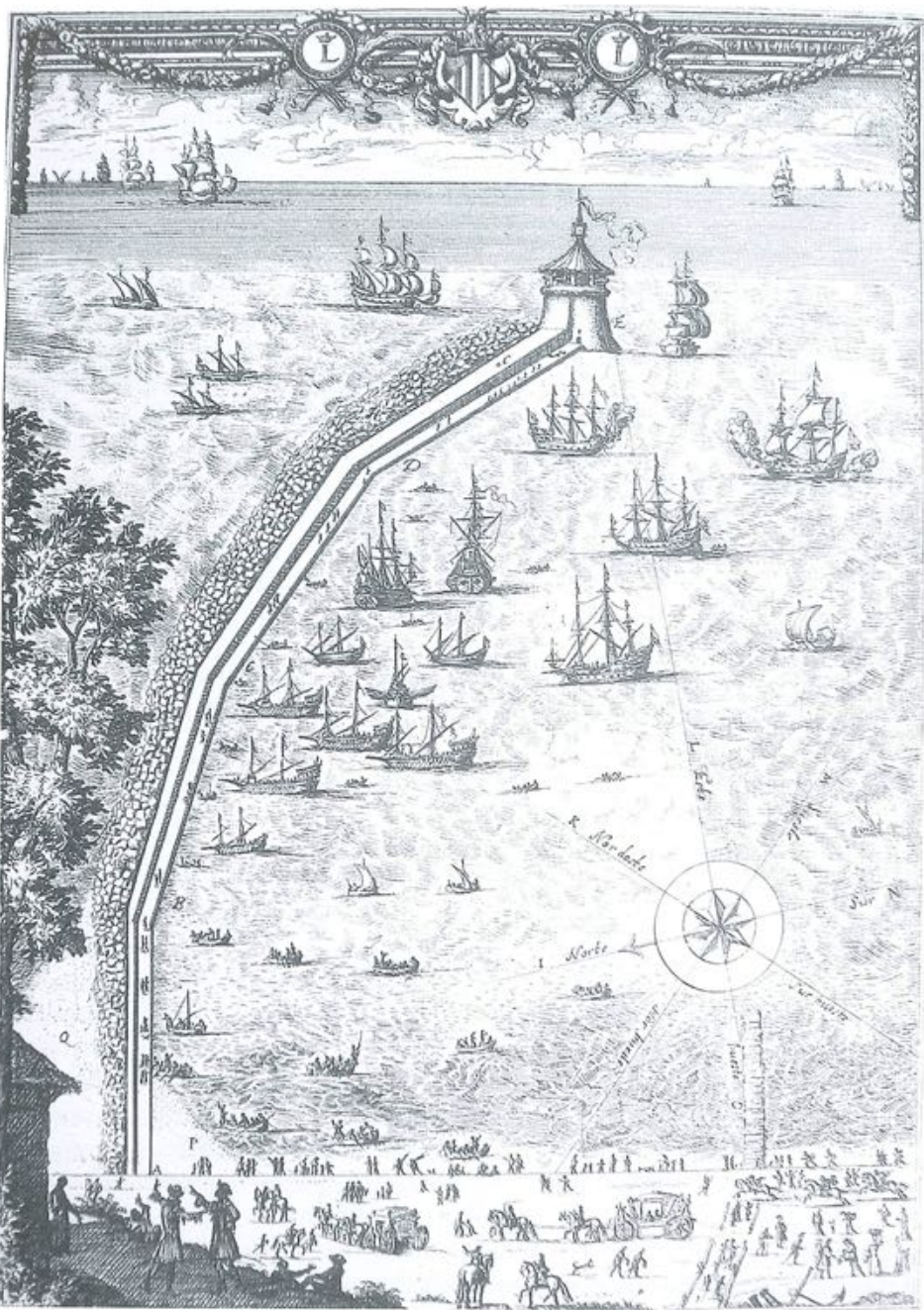
En agosto de 1644 se puso la primera piedra de la nueva obra del baluarte con la asistencia del virrey de Valencia, el Duque de Arcos, y del arzobispo fray Isidoro de Aliaga, además de las autoridades municipales. La obra respondía ahora más bien a la amenaza de la flota francesa de Luis XIV que había atacado plazas de Cataluña. No se conoce bien el alcance exacto de estas obras, pero los planos del baluarte del Grau de Nicolás Bodin (1739)³⁹ (Tav. 14) dibujan una fortificación de planta cuadrangular reforzada por torres redondas en los ángulos que miran al mar y una torre cuadrada sobre la plataforma de la artillería, que no es

tan distinta del apunte rápido dibujado por van den Wijngaerde y de la fortificación que ocupa el centro del lienzo de la expulsión de los moriscos.

Con una mirada retrospectiva no exenta de nostalgia, el historiador Gaspar Escolano escribió en 1611, una vez consumada la deportación de los moriscos: «quando los reyes de Aragón reynaban en sola esta corona, había dos atarazanales, con ordinaria armada que de galeras y otros vaxeles tenían la ciudad y particulares, con que iban en corso y hazían notables servicios a la corona y daño en la de los enemigos. Preciábase la ciudad de estar abastecida de todo género de xarcias y municiones (...) con la mudanza de los tiempos, feneció aquel estilo y se sigue agora otro, y la seguridad de la costa se ha reducido a las torres que están edificadas en ella, con las guardas que vamos escribiendo y las cinco compañías de caballos⁴⁰.

La expulsión de los moriscos no había venido a cambiar este estado de cosas, pero con el tiempo los poderes de Valencia y su reino empezaron a asumir la necesidad de construir un muelle sólido y duradero para mantener el tráfico de mercancías y embarcaciones. Tras comprar los derechos a los antiguos propietarios, en 1576 el municipio había considerado la posibilidad de alzar un muelle de piedra, pero se prefirió reconstruir el de madera. Tres años después, los Jurados de Valencia pedían a los monjes jerónimos de San Miguel de los Reyes sabinas de Manzanera (Teruel) para reparar la estructura del muelle, confiando en las buenas cualidades de esta madera para resistir los embates de las olas y el deterioro que provocaban⁴¹. Todo parecía inútil: las reparaciones eran costosas e incesantes, de suerte que los ingresos que generaba el embarcadero no bastaban para soportar el mantenimiento de esta obra frágil. En 1671, el arrendatario de los derechos del *pont de fusta*, Antonio Fenollés, se arruinó y el municipio tuvo que asumir los trabajos más urgentes⁴² (Fig. 7).

A finales de 1685, con la autorización del monarca Carlos II, se encargó a Tomás Güelda el proyecto de un embarcadero de fábrica. El grabado de Crisóstomo Martínez de 1686 ilustra un muelle de piedra de casi 500 metros de longitud articulado en cuatro secciones en dirección noroeste-sureste que se adentraba en el mar frente a la playa del Grau y debía rematarse con un baluarte artillado, aunque este elemento nunca pasó del proyecto. El muelle tenía un pretil más alto que debía servir para las operaciones de carga y descarga por la borda de los buques. Un contramuelle más pequeño se disponía más al sur para proteger a las embarcaciones de la proximidad de la desembocadura del río⁴³. La obra del maestro de obras Blai Dauder y el carpintero Hipòlit Ravanals no fue duradera ni acertada al parecer en su ejecución, pues en 1695 se hallaba en ruinas, pero ha sido identificada en los restos arqueológicos hallados en la calle J. J. Dómine en 2002, que corresponden a una estructura de firmes estacas de madera y un encofrado del mismo material en el que se asientan los bloques de piedra de mampostería sin trabar⁴⁴. El canónigo Antonio Pontons desde Génova consultó con un ingeniero para que se ocupase de la obra del muelle de piedra y un año después visitó el Grau el genovés Marco Corsiglia, pero la obra estaba gravemente dañada y acaso mal planteada y parte de sus materiales fueron aprovechados por el general Basset durante la guerra de Sucesión española para la fortificación de la ciudad. El propio Hipòlit Ravanals recibió el encargo de reconstruir el embarcadero de madera que siguió en servicio durante buena parte del siglo XVIII a costa de reparaciones siempre onerosas. El viajero francés Jouvin en 1672, pocos años antes de que tomara forma el proyecto de muelle de piedra de Güelda, describió el embarcadero de madera que avanzaba doscientos pasos sobre el mar para descargar las mercancías y los almacenes donde se depositaban éstas. La cartografía histórica ha conservado alguna imagen de esta situación con dos embarcaderos semiarruinados, separados por una playa arenosa frente al núcleo urbano del Grau, como la del plano del estado de los embarcaderos del Grau del Archivo de la Corona de Aragón⁴⁵



7/ Proyecto de muelle del Grau de Valencia de Tomás Güelda. Grabado de Crisóstomo Martínez.



8/ Detalle de la vista del Grau que acompaña el plano de las obras del puerto de Valencia de Manuel Mirallas, 1798 (Valencia, Cartoteca de la Universitat de València).

o el de Nicolás Bodin que describe la estructura urbana de la Vilanova del Grau y las atarazanas en 1739. Hacia finales del siglo XVIII el panorama desde el mar estaba a punto de cambiar y los proyectos parecían cada vez más viables, aunque tardaran en cuajar como una infraestructura sólida capaz de responder a las exigencias del comercio y la navegación de entonces (Fig. 8).

Note

¹ Citado por E. CRUSELLES GÓMEZ, *El puerto de Valencia en el Mediterráneo medieval*, en *Historia del puerto de Valencia*, ed. de A. SERRA DESFILIS, E. CRUSELLES, A. PONS, Valencia, Universitat de València-Gobierno de España, 2007, pp. 35-43.

² J. F. MATEU BELLÉS, C. SANCHIS IBOR, M. FERRI RAMÍREZ, *El golf de València durant els segles XVI i XVII. Canvis ambientals*, en *Geoarqueologia i Quaternari Litoral. Memorial María Pilar Fumanal*, ed. de V. M. ROSSELLÓ et al., València, Universitat de València, 1999, pp. 367-374.

³ V. M. ROSSELLÓ, *El Grau de València, un puerto difícil*, Estudios geográficos, 199-200 (1990), pp. 619-634; P. CARMONA, J. M. RUIZ, *La desembocadura del Guadalaviar en época medieval: progradación deltaica y avulsión* en *Geoarqueologia i Quaternari Litoral* cit., 1999, pp. 245-257; P. CARMONA, J. M. RUIZ, *Cambios geomorfológicos y puertos históricos en la costa mediterránea valenciana*, en *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras. IV Jornades d'Arqueologia Subaquàtica*, ed. de J. PÉREZ BALLESTER, G. PASCUAL BERLANGA, Valencia, Universitat de València, 2003, pp. 115-123; A. RIBERA, *València romana, puerto fluvial y marítimo. Instalaciones portuarias y vocación comercial*, en *Historia del puerto de Valencia* cit., 2007, pp. 35-43. Amadeo Serra Desfilis es professor de Historia del Arte de la Universitat de València.

⁴ J. GUIRAL-HADZIOSSIF, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, Alfons el Magnànim, 1989.

⁵ CRUSELLES GÓMEZ, *El puerto de Valencia en el Mediterráneo medieval*, en *Historia del puerto de Valencia*, cit. 2007, pp. 64-125.

⁶ G. M^a. CONTRERAS ZAMORANO, *Las atarazanas del Grao de la mar*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2002.

⁷ S. CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries de diversos sucesos e fets memorables e de coses senyalades de la Ciutat e Regne de València (1308-1644)*, Valencia, Acció Bibliogràfica Valenciana, 1930, vol. I, pp. 453-454 y 457-459; F. IBORRA BERNAD, M. MIQUEL JUAN, *La Casa de las Atarazanas de Valencia y Joan del Poyo (I)*, Anuario de Estudios Medievales, 37/1 (2007), pp. 387-409.

⁸ S. CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries*, cit., 1930, II, p. 750; J. SORIA, *Dietari*, ed. de F. de P. Monblanch González, Valencia, Acció Bibliogràfica Valenciana, 1963, p. 92.

⁹ CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries*, cit., 1930, II, p. 750; M. FALOMIR, *Entradas triunfales de Fernando el Católico en España tras la conquista de Nápoles*, en *VI Jornades de Historia del Arte. La visió del mundo clàssic en el arte espanyol*, Madrid, CSIC, 1993, pp. 49-55.

¹⁰ Citado por CRUSELLES, *El puerto de Valencia* cit., 2007, p. 116.

¹¹ S. CARRERES ZACARÉS, *Proyecto de un puerto en la playa de Valencia en el siglo XV*, en *Almanaque Las Provincias*, 1930, pp. 225-228.

¹² *sia tancat lo Grau de la mar de la present ciutat e tots los carrers, e fer hi alguns portals necessaris e fer la paret de l'arch e de part de la marjal davant les taraçanes qui va a la carnereria e cloure les taraçanes a la part de la mar e fet tos que sian necessari, e en les parets fer hi bombarderes e ballesteres*. CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries*, cit., 1930, II, p. 731.

¹³ J. F. PARDO MOLERO, *La defensa del Imperio. Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Carlos V y Felipe II, 2001, pp. 84-85.

¹⁴ *Fon provebit que per custodia del Guerau fos fet un baluart per a l'artilleria*, Archivo Municipal de Valencia: Varios de Murs i Valls, ññ-2, 10 de noviembre de 1531. Véase también la carta citada por PARDO MOLERO, 2001, p. 274, nota 89.

¹⁵ Carta de los jurados de Valencia a la emperatriz, 20 de septiembre de 1532, citada por PARDO MOLERO, 2001, p. 278.

¹⁶ Noticias sobre el baluarte en M. GÓMEZ-FERRER LOZANO, *Arquitectura en la Valencia del siglo XVI. El Hospital General y sus artífices*, Valencia, Albatros, 1998, p. 207, en el trabajo de L. ARCINIEGA GARCÍA, *Defensas a la antigua y a la moderna en el Reino de Valencia durante el siglo XVI*, Espacio, tiempo y forma, 12 (1999), pp. 61-94, con las aportaciones de PARDO MOLERO, 2001, p. 274.

¹⁷ J. BOIRA MAIQUES, *Las torres del litoral valenciano*, Valencia, Generalitat Valenciana, 2007, pp. 164-165.

¹⁸ PARDO MOLERO, 2001, pp. 375-376; BOIRA MAIQUES, 2007, pp. 27-41.

¹⁹ A. CÁMARA, *Las torres del litoral en el reinado de Felipe II: una arquitectura para la defensa del territorio*,

Espacio, Tiempo y Forma, serie VII, 3 (1990), pp. 55-86; serie VII, 4 (1991), pp. 53-94.

²⁰ A. CÁMARA, *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*, Madrid, Nerea, 1998, en particular, pp. 58-81.

²¹ Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, E-329-I, citado por J. V. BOIRA MAIQUES, *Geografía i control del territori. El coneixement i la defensa del litoral valencià al segle XVI: l'informe de l'enginyer Joan Baptista Antonelli*, Cuadernos de Geografía, 52 (1992), pp. 183-199; véase también ARCINIEGA GARCÍA, *Defensas a la anti-gua* cit., 1999, pp. 86-87 donde se recuerda la participación de Vespasiano Gonzaga en la redacción del informe.

²² Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, legajo 72, ff. 294-295 citado por CÁMARA, *Fortificación y ciudad*, cit. 1998, p. 109. Véase también Archivo General de Simancas, Guerra Marina, legajo 72, nº 182, citado por CÁMARA, *Las torres del litoral* cit., 1991, p. 68 y ARCINIEGA GARCÍA, *Defensas a la antigua* cit., 1999, pp. 87-88.

²³ Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, legajos 78, nº 20, citado por CÁMARA, *Las torres del litoral* cit., 1991, pp. 68-69, y J. V. BOIRA, A. SERRA, *El Grau de València. La construcció d'un espai urbà*, València, Alfons el Magnànim, 1994, pp. 53-54.

²⁴ El papel del Grau en relación con la guardia de la costa se expone con más detalle en BOIRA, SERRA, *El Grau de València* cit., 1994, pp. 55-57.

²⁵ CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries*, cit. vol. II, 1930, p. 984; H. COCK, *Relación del viaje hecho por Felipe II, en 1585, a Zaragoza, Barcelona y Valencia*, reedición facsímil de la edición original de Madrid, 1876, Valencia, París-Valencia, 1994.

²⁶ J. V. BOIRA MAIQUES, *La mirada dels altres. Els viatgers al Grau i al port de València (segles XVI-XIX)*, en J. BOIRA MAIQUES, A. SERRA DESFILIS, *El port de València i el seu entorn urbà. El Grau i el Cabanyal-Canyamelar en la Història*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1997, pp. 11-28, en especial p. 16.

²⁷ R. KAGAN, F. MARÍAS, *Ciudades españolas del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Antón van den Wyngaerde*, Madrid, El Viso, 1986; V. M. ROSSELLÓ VERGER, *El Grau de la Mar de València*, en *Les vistes valencianes d'Antonie van den Wijngaerde (1563)*, València, Generalitat Valenciana, 1990.

²⁸ Archivo de la Corona de Aragón, Consejo de Aragón, legajo 761, documento 103, ff. 16v-17r. El texto completo puede leerse como apéndice en BOIRA MAIQUES, *Las torres del litoral*, cit., 2007, pp. 237-254 y el pasaje referente al Grau se transcribe en la p. 246; sobre Juan de Acuña véase pp. 59-69.

²⁹ CÁMARA, *Fortificación y ciudad* cit., 1998, pp. 221-225.

³⁰ J. VILLALMANZO, *La expulsión de los moriscos del Reino de Valencia*, catálogo de la exposición, Valencia, Fundación Bancaria, 2003.

³¹ IBORRA BERNAD, MIQUEL JUAN, 2007, p. 398.

³² F. PEREDA, F. MARÍAS, *El Atlas del Rey Planeta*, Madrid, Nerea, 2002, p. 353. Esta edición, con los estudios que la acompañan, recoge la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos* de Pedro Teixeira (1634).

³³ R. GARCÍA CÁRCCEL, *Notas sobre población y urbanismo en la Valencia del siglo XVI*, Saitabi, 25 (1975), pp. 133-153, en particular p. 139.

³⁴ Servicio Geográfico del Ejército (Madrid), nº 178.

³⁵ F. PINGARRÓN, *Arquitectura religiosa del siglo XVII en la ciudad de Valencia*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1998, pp. 301-306.

³⁶ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, vol. II, Madrid, Aguilar, 1959, p. 75 a partir de la edición original B. JOLY, *Voyage de Barthélémy Joly en Espagne (1603-1604)*, Revue Hispanique, 20 (1909), pp. 406-608.

³⁷ E. SALVADOR ESTEBAN, *El comercio marítimo de Valencia en los siglos XVI y XVII. Bajo el signo de la economía-mundo en El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del Mar*, ed. de I. AGUILAR CIVERA, Valencia, Generalitat Valenciana, 2006; R. FRANCH BENAVENT, *El comercio valenciano en la Edad Moderna. De su tradicional vinculación con el mundo mediterráneo a su creciente inserción en el tráfico atlántico* y E. SALVADOR ESTEBAN, *Sistemas de navegación y rutas marítimas en Historia del puerto de Valencia* cit. 2007, pp. 128-149.

³⁸ A. JOUVIN DE ROCHEFORT, *Le Voyageur d'Europe*, Paris, Louis Billaine, 1672 (ed. original), con traducción al español en GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal* cit., 1959, p. 830.

³⁹ Servicio Geográfico del Ejército, Madrid nº 176.

⁴⁰ G. ESCOLANO, *Décadas de la Historia de la Insigne y Coronada Ciudad y Reyno de Valencia*, vol. II, Valencia, Pedro Patricio Mey, 1611, columna 271.

⁴¹ L. ARCINIEGA GARCÍA, *El monasterio de San Miguel de los Reyes*, vol. I, Valencia, Biblioteca Valenciana, 2001, p. 344.

⁴² A. DÍAZ, A. PONS, J. SERNA, *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1986, pp. 21-22.

⁴³ T. M. HERNÁNDEZ, *Los Novatores ante la problemática portuaria de Valencia en el siglo XVII*, en *Estudios dedicados a Juan Peset Aleixandre*, vol. II, Valencia, Universitat de València, 1983, pp. 353-374; S. ALBIÑANA, T. M. HERNÁNDEZ, *Técnica e Ilustración en Valencia: los proyectos portuarios*, Saitabi 24 (1984), pp. 121-151.

⁴⁴ J. V. LERMA, *Valencia. El puerto de los Austrias y de la Ilustración*, en *La Mar de Arte/Art Galore*, catálogo de la exposición, Valencia, IVAM, 2005.

⁴⁵ Archivo de la Corona de Aragón, Mapas y planos, MP-287.

IL PROGETTO PER LA GRANDE PALERMO. ATTREZZATURE PORTUALI E RINNOVAMENTO URBANO NELLA SECONDA METÀ DEL CINQUECENTO

Aldo Casamento

In un saggio sulle città portuali della Sicilia in età tardomedievale Henri Bresc, riferendosi a Palermo, dichiara di ritenere ingiustificato il fermento produttivo e la crescita urbana che si è soliti riconoscere nella vasta area insediativa che circonda il bacino portuale: un porto, sostiene, la cui importanza è essenzialmente politica, incentrata soprattutto sulla gestione amministrativa del commercio del grano siciliano. E conclude: "Se a Palermo il legame è fortissimo tra porto e città, non è il porto a condizionare lo sviluppo della città, bensì la funzione di capitale a creare le condizioni dello sviluppo del porto"¹.

La tesi di Bresc si fonda essenzialmente su una analisi del sistema politico e istituzionale della città di Palermo tra XIV e XV secolo e degli aspetti socio-economici nel quadro dei rapporti con le Repubbliche marinare del Tirreno; se analizziamo però la questione sul piano urbanistico, se studiamo cioè i processi di formazione e di crescita dei quartieri e delle contrade alla luce del modello d'impianto e valutiamo la configurazione e la distribuzione degli spazi cittadini nel contesto delle attività e delle relazioni economiche e mercantili, ci accorgiamo allora che è il porto – con la sua funzione di infrastruttura di comunicazione primaria – a indirizzare lo sviluppo urbano di Palermo e a delinearne il disegno, sebbene nel medioevo esso non solo non riesca ad ampliarsi come bacino, ma subisca un progressivo interrimento e una drastica riduzione fino a rischiarne la sparizione. Sembra paradossale per una città che dal porto aveva preso il nome *pan-ormòs*, tutto porto.

Questa unione genetica, questo profondo e indissolubile legame fra città e porto che sta all'origine dell'insediamento punico e romano, continua ancora nei secoli del medioevo quando l'una e l'altro, la città e il porto, vivono una sorta di simbiosi, come si evince dai "Capitolî" e dai "Privilegi" sanciti dai sovrani aragonesi, da Federico III ad Alfonso il Magnanimo, e come documentano gli "Acta Curiae" del Senato palermitano del Tre e del Quattrocento²; simbiosi che darà vita, in età moderna, ad uno sviluppo organico e fortemente integrato della struttura urbanistica, così da fare assumere alla Palermo del Cinquecento una funzione strategico-militare assolutamente centrale, come città e come porto, nello scacchiere del Mediterraneo.

La celebre pianta del Villabianca, prodotta alla fine del '700, sintetizza efficacemente l'equilibrio raggiunto in età moderna dalla città murata, distinta nelle tre parti storicamente definite di città alta (il Cassaro), città bassa (i quartieri medievali) e porto³. Ma questo equilibrio, conseguito attraverso i "grandiosi" e radicali interventi dell'età di Filippo II, è frutto di una accurata opera di preparazione, predisposta nel secolo precedente, tesa a fissare i termini e le modalità della costruzione urbanistica attuata nel secondo Cinquecento.

Sul piano topografico, tra Tre e Quattrocento sono le contrade di Porta Patitelli (poi Conceria) e della Kalsa, a corona del porto - dove si erano insediate numerose le "nazioni mercantili" di amalfitani, pisani, liguri, lucchesi, lombardi, napoletani, mantovani, francesi, catalani - ad emergere nel complesso del sistema urbano, per sviluppo di attività economiche e incremento degli interessi fondiari. Il Cassaro, la *civitas superior* arroccata sul promontorio e sovrastata dalle potenti masse del palazzo-fortezza dei Normanni e della chiesa-Cattedrale, è ancora chiuso dentro l'antica cerchia di mura che lo rende penetrabile con difficoltà. La sede vicereale nel XV secolo si colloca all'estremità orientale della *civitas inferior* nel trecentesco palazzo chiaromontano dello Steri sul piano della Marina, di fronte al porto e limitrofo alla via Alloro, una importante arteria cittadina lungo la quale si insediano le famiglie della più facoltosa *élite* urbana. Cuore economico e civile della città medievale, e insieme luogo di scambio e di mercato, è la baricentrica piazza della Bocceria, un largo ai piedi del promontorio sul quale si apre la porta Patitelli, che verrà varie volte ampliato e regolarizzato e che si confermerà l'unico spazio centrale di riferimento, anche rappresentativo e cerimoniale, di Palermo sino a tutto il Cinquecento⁴.

Nel 1445 due iniziative separate del Senato della città interessano da un lato l'ampliamento della piazza della Bocceria con l'abbattimento di alcune case⁵ e dall'altro il prolungamento del molo sud del porto, la cui realizzazione ampliarà del doppio la capacità del bacino portuale: operazione questa complessa che vedrà impegnato Fra Giuliano Maiali, e che si concluderà nel 1492 con l'edificazione sull'estremità terminale di un fortino: ma altrettanto significativa, per il suo forte significato urbano, la costruzione lungo il molo nel 1457 di una "loggia", un portico colonnato a decoro dello specchio d'acqua, nel quale non può non ritrovarsi un riflesso dell'albertiana piazza porticata sul porto⁶.

Nella prima metà del Cinquecento prende corpo il programma di profondo rinnovamento della struttura urbanistica palermitana che inizia con la ristrutturazione e la ricostruzione della grande cerchia di mura bastionate che ingloba a levante il porto, difeso dal castello-fortezza dotato di baluardi. I lavori, progettati e diretti da Antonio Ferramolino, iniziano nel 1536 durante il vicereame di Ferrante Gonzaga, giovane governatore lasciato in Sicilia da Carlo V nel corso del suo celebre viaggio lungo la penisola italiana, di ritorno dalla campagna di Tunisi⁷.

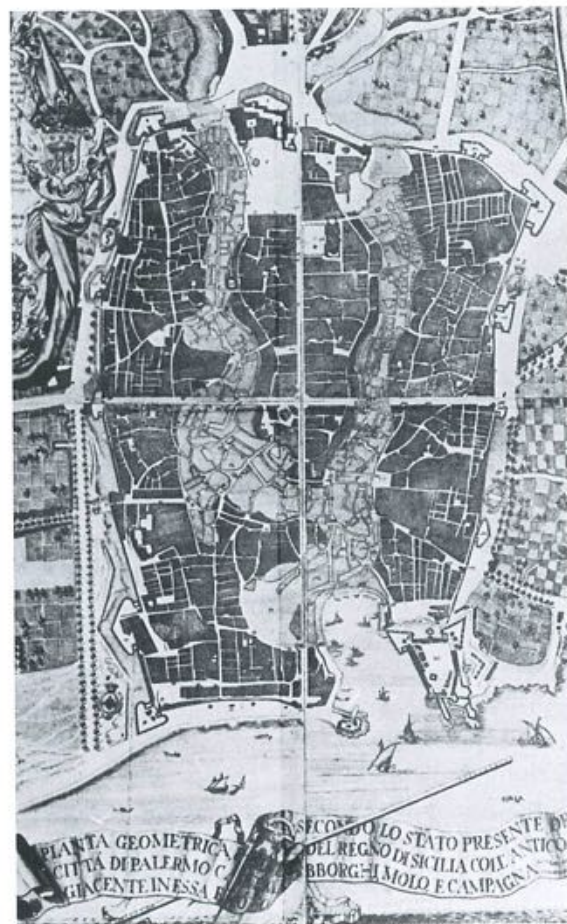
Nel 1546 al Gonzaga succede Giovanni De Vega la cui opera, vasta e incisiva ma nel complesso pochissimo valutata, è alla base delle grandi trasformazioni urbanistiche della seconda metà del Cinquecento⁸. Egli prosegue e incentiva le opere di fortificazioni promosse dal predecessore e, all'interno della nuova cornice di mura bastionate, interviene nel tessuto della città con un programma di iniziative di ampio respiro e sviluppo futuro.

Innanzitutto ristruttura le aree centrali consolidandone la funzione e rinnovandone il tessuto con un impianto moderno e proporzionato: nel 1548 dispone l'ampliamento di piazza della Loggia mediante l'abbattimento di alcune case e nel 1556 avvia l'ampliamento e la regolarizzazione di piazza della Bocceria; quindi nel 1557 si procede alla rettifica e all'ampliamento di via dei Merceri fino a piazza Marina, in asse con la porta della Pescheria, in continuazione alla precedente rettifica della via Nuova degli Argentieri. Attua così il modello rinascimentale della strada rettilinea congiungente tre piazze tra loro equidistanti e in asse con la porta sul porto⁹.

Poi, per agevolare gli interventi pubblici che richiedono grandi investimenti, nel 1553 istituisce la Tavola della città, un istituto finanziario pubblico, una sorta di cassa di depositi e prestiti gestito dall'amministrazione municipale, e ne individua la sede in piazza della Loggia, dove operano i Banchi dei genovesi e dei catalani¹⁰.



1/ Veduta del porto della Cala di Palermo nel XVI secolo. A sinistra del molo la "loggia delle Dame".



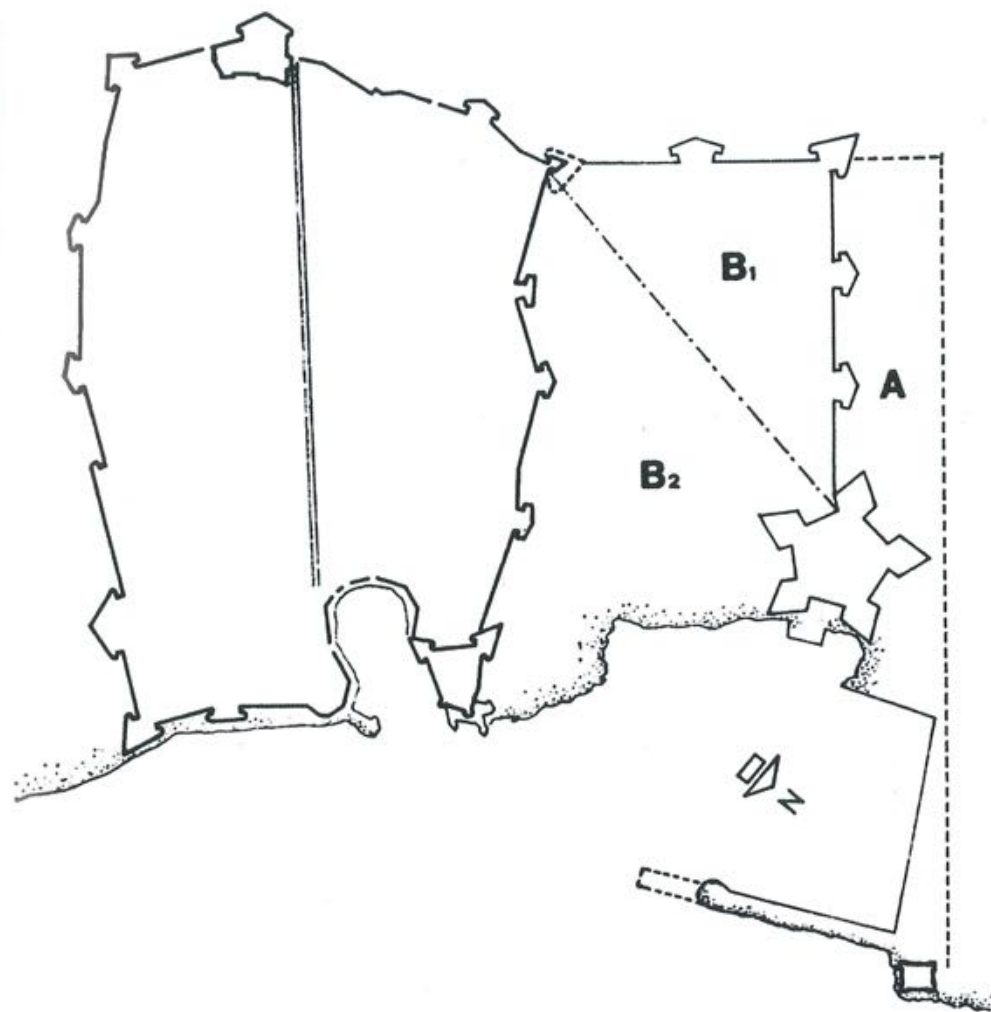
2/ Pianta geometrica della città di Palermo del marchese di Villabianca, 1777. In evidenza, al centro, delimitata dalle depressioni dei due corsi torrentizi, la *civitas superior*.

Infine De Vega concepisce due idee "rivoluzionarie" per l'assetto urbanistico della città:
 - nel 1551 sposta la sede vicereale, portandola dal Castellammare, dove era stata trasferita trenta anni prima per ragioni di sicurezza, nell'antica reggia normanna¹¹. L'arroccamento e l'allontanamento dal mare del Palazzo reale, oltre che inusuale, farà nascere il bisogno di una comoda strada di collegamento con l'area portuale e la Marina e nel 1559 si indicherà tale asse proprio nella via Alloro, opportunamente allargata e rettificata¹².
 - ancora nel 1551 decide di aprire un nuovo porto a nord della città, sul luogo della tonnara del Monaco dove era già stata costruita nel 1539 una fortezza a difesa della parte settentrionale del golfo, a circa due chilometri di distanza¹³. Questa idea, anch'essa inusuale se consideriamo la posizione del porto nelle proposte dei teorici del '500, da De Marchi a Cataneo, è condivisa invece da Paolo Caggio, fine letterato, umanista, uomo di cultura ma anche uomo delle istituzioni, segretario del Senato e confidente di De Vega, che nel 1551 pubblica a Venezia un opuscolo dal titolo *Ragionamenti*, riflessioni sul governo dei principi e sulla vita degli uomini, in cui dichiara che l'ideale per una città di mare sarebbe che moli e porti non si costruissero né troppo vicino né eccessivamente lontano dalla città¹⁴.

Né la via diritta dell'Alloro, né il nuovo porto vedranno la luce con De Vega, ma il programma, accantonato dal suo successore, verrà ripreso con forza, dieci anni dopo, da Garcia di Toledo, figlio di Pedro, "capitano generale del mare" e vicerè di Sicilia dal 1565 al 1568. Il suo ruolo di comandante supremo della flotta navale spagnola - che lo aveva visto quello stesso anno 1565 vittorioso nel contrastare l'attacco turco all'isola di Malta - è determinante nella decisione di fondare un nuovo grande porto (proprio là dove l'aveva previsto De Vega) ma in una ottica non certo commerciale bensì militare. La delibera del Senato del 1566 che approva la costruzione del Nuovo Molo è tanto esplicita quanto strumentale e pretestuosa: il nuovo porto assicurerebbe la "residenza del principe" nella Capitale, in quanto che per ospitare la corte e i tribunali serve un porto che possa contenere anche le galere e l'armata. E' chiara la rivalità con Messina, dove era solito sostare Garcia, il cui porto naturale è uno dei più grandi e comodi del Mediterraneo lungo la linea di demarcazione con l'impero turco¹⁵.
 Ma se Garcia chiede alla città di assumersi il pesante onere di costruire un nuovo porto, il Senato chiede a Garcia di volere approvare l'apertura di una strada larga e diritta che colleghi il Palazzo reale alla Marina, come da tempo la città chiedeva. La decisione non riguarderà però la via Alloro ma l'antico asse della città alta; e la delibera per l'allargamento della strada del Cassaro viene approvata quello stesso mese di giugno 1567 in cui iniziano i lavori per la costruzione del Nuovo Molo. L'interdipendenza tra le due iniziative è evidente ed è confermata dalla presenza, tra i componenti di entrambe le Deputazioni che dovranno gestire le operazioni, di due personaggi chiave della vita politica palermitana del secondo Cinquecento: Carlo d'Aragona, Presidente del regno e Aloisio Bologna¹⁶.

Prende il via così il progetto per la grande Palermo, un lavoro complesso che avrà un iter difficile e contrastato sul piano finanziario e che nell'arco di trent'anni trasformerà radicalmente il volto della città anche se non verrà eseguito nella sua interezza: un primo esito è rappresentato nella bella pianta di N. Bonifacio del 1580, caratterizzata dal lungo asse rettilineo al centro dell'area murata, che prenderà il nome di via Toledo, e dal grande porto *extra-moenia*, a settentrione. L'immagine riporta anche i numerosi piani di lottizzazione che erano stati eseguiti e altri che stavano per essere portati a termine in varie zone inedificate all'interno delle mura¹⁷.

Non registra invece il grande progetto di addizione, un piano di ampliamento della città che si presenta come la naturale conseguenza della nuova realtà portuale e che innesca un acceso dibattito tra la Corona, il vicerè e il Senato di Palermo.



Nel 1568, appena un anno dopo dell'inizio dei lavori e mentre sono in corso le attività di scandaglio dei fondali ad opera di mastri ingegneri fatti venire da Genova, il Consiglio civico vota l'ampliamento della città proposto dal vicerè, Francisco Fernando de Avalos marchese di Pescara, all'interno di una nuova cinta di mura che si estende sino alla fortezza del Molo. La decisione sarà ribadita con forza con una lettera inviata dal vicerè a Madrid nel 1571 e un anno dopo l'idea verrà formalizzata in un progetto redatto da Gabrio Serbelloni, ingegnere esperto di fortificazioni di origine lombarda, consigliere militare di Don Giovanni d'Austria reduce da Lepanto, che propone tre soluzioni tutte incentrate su una cittadella pentagonale a difesa del grande porto¹⁸.

Si susseguono una serie di proposte tecniche e di pareri contrari mentre alcuni privati cominciano a lottizzare i terreni prospicienti il porto dando vita al primo nucleo del borgo di S. Lucia.

Nel frattempo, ragioni economiche e militari, impongono nel 1574 la sospensione dei lavori al nuovo molo, mentre nel 1575, allo scoppio della peste, l'area vicino al borgo è attrezzata a lazzaretto. Infine, per dirimere il contenzioso, nel 1576 Madrid invia in qualità di "esperto" l'ingegnere militare Scipione Campi, il quale valuta negativamente l'idea dell'espansione della città *extra-moenia*, e invita a concentrare le risorse sulla difesa e l'ammodernamento della struttura esistente¹⁹.

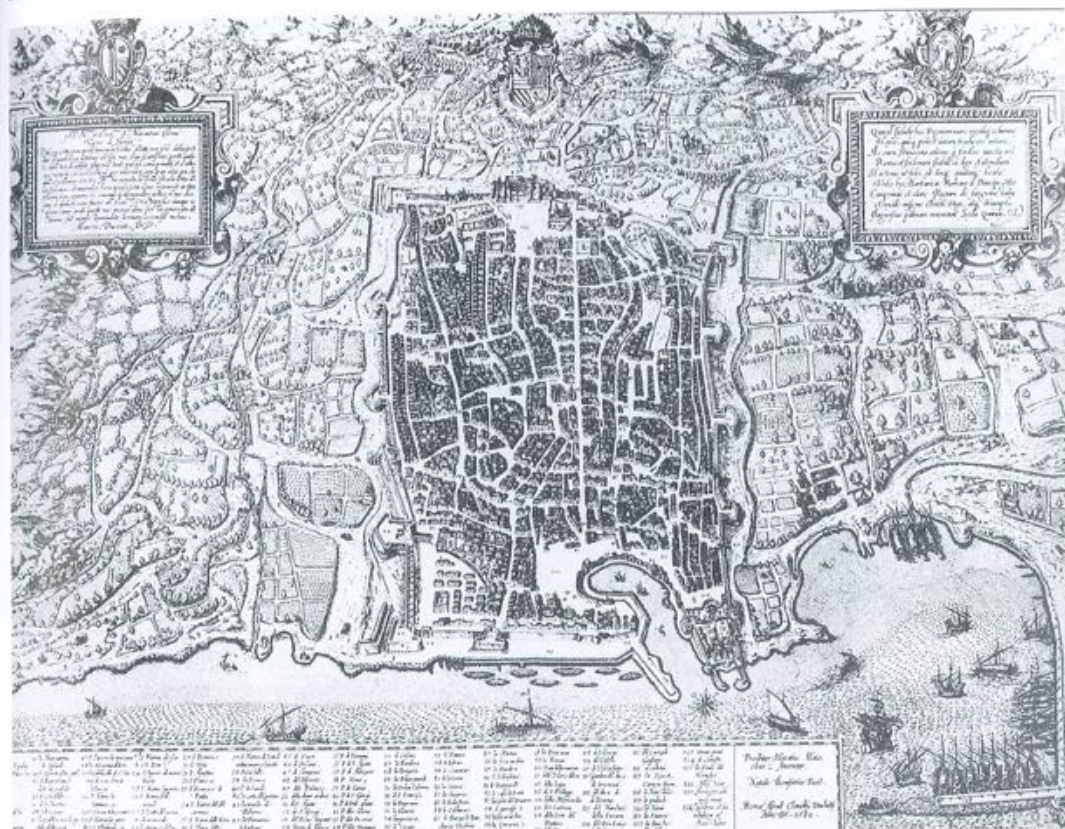
Parere che viene accolto pienamente da Marco Antonio Colonna, vicerè di Sicilia dal 1577 al 1585; egli interviene sul tessuto urbano attuando, nell'area della marina, il prolungamento della via Toledo, l'apertura della porta Felice e la creazione della strada Colonna, una via prospiciente il mare collegata al lungo asse interno, al molo vecchio e al porto della Cala. Riprende poi il cantiere del nuovo Porto e chiama a dirigerne i lavori nel 1584 Giovan Battista Collipietra. Il Molo Nuovo è ultimato nel 1590, con una lunghezza di 230 canne delle 300 previste in progetto, e nel 1592 viene attrezzato di un fortino con lanterna.

Interessante il parere che su queste due ultime iniziative, la strada Colonna e il grande Porto, esprime nel 1597 Domenico Fontana, sollecitato da Bernardino de Olivares, vicerè di Napoli a prevedere, nella sua qualità di architetto regio, analoghi interventi nella città partenopea²⁰.

Si conclude così il progetto per la grande Palermo, ma con un epilogo sconvolgente: la decisione, presa quattro anni dopo, nel 1596, di aprire ortogonalmente alla strada Toledo una Nuova strada (che si chiamerà Maqueda), orientando la città lungo le quattro direzioni polari e imprimendo sulla struttura urbana di Palermo il segno indelebile di una grande croce. L'importante rilievo di Francesco Negro, eseguito intorno agli anni Trenta del Seicento, mostra il risultato di questa intensa stagione di profondo rinnovamento e di grande respiro progettuale.

Come denuncia la pianta, si eseguono ancora lavori di rifinitura al nuovo Porto – è in corso la costruzione della banchina – ma nessuno sviluppo urbanistico nell'area ad esso prospiciente, nella quale l'esito della lottizzazione del Borgo, arrestatasi sessanta anni prima, testimonia l'inadeguatezza del momento storico per interventi così impegnativi²¹.

Perché il porto torni ad essere ancora una volta elemento trainante di fatti urbanistici dovranno trascorrere altri due secoli, quando il pretore della città Regalmici nel 1778 rivolgerà in quella direzione il piano di espansione della città: ne vediamo l'impianto nella planimetria di G. Lossieux del 1818. Qualche decennio più tardi l'attività imprenditoriale dei Florio, Vincenzo prima e Ignazio dopo, che fonda insieme a Rubattino la *Navigazione Generale Italiana*, rilancerà il grande porto di Palermo come l'infrastruttura più importante per l'economia della città e del territorio siciliano.



4/ Veduta planimetrica a volo d'uccello della città di Palermo di N. Bonifacio, 1580.



5/ Pianta di Palermo di G. Lossieux, 1818. E' già visibile il programma di addizione del pretore Regalmici nell'area prospiciente il nuovo porto.

Note

1°... la maggior parte delle botteghe, dei mercati all'aperto, dell'artigianato pesante (mulini, forni di ceramica, "trappeti" da olio, poi da zucchero, macelli, fucine) vengono attratti dall'attività del porto e si sistemano nel fondo delle valli dei due fiumetti che scendono lungo il Cassaro. L'attività del porto, però, non sembrerebbe giustificare questo movimento: Palermo non è il punto per cui passa l'esportazione siciliana e le navi cariche di merci (panni, ferro, oggetti lavorati) non sono numerose, anche se la capitale raccoglie la quasi totalità delle importazioni dell'isola"; H. BRESCH, *La città portuale e il porto senza città nella Sicilia dei secoli XIV e XV*, in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, a cura di E. Poleggi, Genova 1989, pp. 287-294. Le ragioni di Bressch e le sue contraddizioni mettono in luce, ancora una volta, l'insufficienza delle analisi storico-politiche e socio-economiche a spiegare, da sole, fenomeni di natura urbanistica riguardanti il progetto della città e i modelli formali e architettonici del suo impianto.

2° Cfr. M. DE VIO, *Felicitas et fidelissimae urbis Panormitanae selecta aliquot Privilegia*, Palermo 1706, rist. anast. Palermo 1990, in part. pp. 24-342 e, relativamente a Palermo, V. LA MANTIA, *Antiche Consuetudini delle città di Sicilia*, Palermo 1900, rist. Messina 1993, pp. CLXXXVII-CCXLVIII e pp. 157-276; per i Registri di Lettere ed Atti cfr. *Acta Curie felicitis urbis Panormi*, Palermo 1982-1994, in part. n. 5, a cura di P. Corrao, n. 6, a cura di L. Sciascia e n. 8, a cura di C. Bilello e A. Massa.

3° La tradizione storiografica palermitana non ha seriamente considerato la natura orografica del sito come fondamentale per una corretta valutazione e una realistica ricostruzione della struttura topografica dell'insediamento in età medievale. La separazione della città in due nuclei altimetricamente distinti, la *civitas superiore* e la *civitas inferior*, sistematicamente ribadita dalle fonti documentarie, non ha pertanto suggerito motivazioni e spunti interpretativi, per altro fondati e inequivocabili, a vicende urbanistiche centrali e determinanti nella storia della città moderna. A. CASAMENTO, *Palermo nel Trecento. Appunti per una analisi della forma urbis*, in *La città europea del Trecento. Trasformazioni, monumenti, ampliamenti urbani*, a cura di M. Cadinu e E. Guidoni, «Storia dell'Urbanistica/Sardegna», I (2008), pp. 152-161.

4° L'importanza e il ruolo di piazza della Bocceria nella strutturazione e nella progressiva articolazione dell'impianto urbanistico medievale non trova riscontro né adeguate attenzioni da parte degli storici e degli studiosi della città di Palermo. La sua riduzione nell'Ottocento a principale mercato di quartiere – e la fortuna popolare che ha accompagnato lo sviluppo sino alla prima metà del Novecento – ne hanno offuscato il primitivo significato e ridotto la portata degli interventi di ristrutturazione e di rinnovamento di quello che fino all'età moderna era lo spazio di riferimento più importante della città, centro civico e principale luogo di incontro e di scambio della cittadinanza. N. BASILE, *La Bocceria grande, vecchia o della foglia*, in Id., *Palermo felicissima. Divagazioni d'arte e di storia*, vol. III, Palermo 1932, rist. anast. Palermo 1978, pp. 225-235. Una più rigorosa ricostruzione delle vicende ad essa relative è in fase di completamento da parte di chi scrive e sarà pubblicata entro il 2010.

5° L. GENUARDI, *La costruzione della "Piazza Nuova" in Palermo nel 1454*, in "Archivio Storico Siciliano", n.s., XXXVI (1911), pp. 486-488; A. CASAMENTO, *Palermo nel Quattrocento. La via di Porta di Termini*, in *La città del Quattrocento*, «Storia dell'Urbanistica», n.s., IV (1998), pp. 7-20.

6° Il portico, che prenderà il nome di "Loggia delle Dame", rovinerà nel 1583 e verrà ricostruito nel 1591 su progetto di G.B. Collapietra. Una sintesi delle vicende riguardanti gli interventi quattrocenteschi nel porto di Palermo è contenuta in G. CARDAMONE, M. GIUFFRÈ, *La città e il mare: il sistema portuale di Palermo*, in *Sopra i porti di mare. Sicilia e Malta*, a cura di G. Simoncini, Firenze 1997, pp. 162-167; si veda anche M.C. RUGGERI TRICOLI, M.D. VACIRCA, *Palermo e il suo porto (750 a.C.-1986)*, Palermo 1986, pp. 81-86.

7° N. SOLDINI, *Nec spe nec metu. La Gonzaga: architettura e corte nella Milano di Carlo V*, Firenze 2007; V. DI GIOVANNI, *Le fortificazioni di Palermo nel secolo XVI giusta l'Ordini dell'ing. Antonio Ferramolino*, in «Documenti per servire alla storia di Sicilia», IV, s. IV, Palermo 1896; M. GIUFFRÈ, *Palermo "città murata" dal XVI al XIX Secolo*, in «Quaderno dell'IDAU», n. 8 (1976), pp. 41-68; G. TADINI, *Ferramolino da Bergamo. L'ingegnere militare che nel '500 fortificò la Sicilia*, Bergamo 1977. Qualche decennio prima l'ingegnere regio Pietro Antonio Tomasello aveva rafforzato con torrioni e alcuni baluardi le mura della città; cfr. M. VESCO, *Pietro Antonio Tomasello da Padova e la fortificazione in Sicilia nel secondo ventennio del Cinquecento*, in «Storia dell'Urbanistica», serie III, II (2009), in corso di stampa.

8° E. GUIDONI, *L'arte di costruire una capitale. Istituzioni e progetti a Palermo nel Cinquecento*, in *Storia dell'arte italiana*, vol. XII, Torino 1983, pp. 265-287, poi ripubblicata in Id., *L'arte di progettare le città. Italia e Mediterraneo dal medioevo al settecento*, Roma 1992, pp. 169-197. Per una aggiornata lettura critica e una revisione della figura e dell'opera di Giovanni De Vega, cfr. A. CASAMENTO, *L'idea di città nel piano di rinnovamento di Palermo di Juan De Vega*, in *Scritti in onore di Enrico Guidoni*, Roma, in corso di stampa.

9° Una dettagliata analisi degli interventi di rinnovamento condotti tra il 1548 e il 1557 nel quartiere della Loggia e la restituzione grafica del progetto d'impianto modulato sul principio compositivo delle tre piazze in A. CASAMENTO, *Il ruolo della piazza nel progetto di rinnovamento urbanistico di Palermo (secoli XVI-XVIII)*, in *I regolamenti edilizi*, «Storia dell'urbanistica», n.s., n. I (1996), pp. 170-182; Id., *La strada e la piazza nella prima età moderna. In-*

novazioni progettuali e prassi applicative, in *La città europea. Temi e modelli*, Roma, in corso di stampa.

¹⁰ R. GIUFFRIDA, *La funzione storica del Banco Pecuniario di Palermo detto Tavola (1551-1855)*, Palermo 1991.

¹¹ E. GUIDONI, *L'arte di costruire...*, cit., p. 173; A. CASAMENTO, *Palermo 1567-68. Dal Cassaro alla via Toledo, un processo di riprogettazione continua*, in *L'urbanistica del Cinquecento in Sicilia*, a cura di A. Casamento e E. Guidoni, «Storia dell'Urbanistica/Sicilia», n. III (1999), pp. 200-209.

¹² A. CASAMENTO, *La rettifica della Strada del Cassaro a Palermo. Una esemplare realizzazione urbanistica nell'Europa del Cinquecento*, Palermo 2000, p. 24 e sgg.

¹³ T. FAZELLO, *De rebus Siculis decades duae, nunc primum in lucem editae*, Palermo 1558, rist. anast. Palermo 1990, vol. I, p. 399. L'idea di De Vega, ignorata da gran parte della storiografia otto-novecentesca, è ricordata in G. CARDAMONE, M. GIUFFRÉ, *La città e il mare...*, cit., p. 170.

¹⁴ P. CAGGIO, *Ragionamenti di Paolo Chaggio, di Palermo, ne quali egli introduce tre amici, che naturalmente discorrono intorno à una vaga fontana, in veder se la vita cittadinesca sia più felice, del viver solitario fuor le città, e nelle ville*, Venezia 1551, p. 29. Cfr. G. GIARRIZZO, *La Sicilia dal vicereame al regno*, in *Storia della Sicilia*, vol. VI, Napoli 1978, pp. 39-43.

¹⁵ G. CARDAMONE, M. GIUFFRÉ, *La città e il mare...*, cit., p. 171.

¹⁶ A. CASAMENTO, *La rettifica della Strada del Cassaro...*, cit., pp. 30-33.

¹⁷ Relativamente al piano di bonifica e di lottizzazione dell'alveo del Fiumetto, cfr. M. VESCO, *Una strada tra due fondali nella Palermo della Rinascenza: la via di Porta di Castro e il piano del viceré Medinaceli*, in *Storia Città Arte Architettura. Studi in onore di Enrico Guidoni*, a cura di A. Casamento e M. Vesco, «Storia dell'Urbanistica/Sicilia», V (2008), pp. 65-76.

¹⁸ M. GIUFFRÉ, *Palermo "città murata"...*, cit., pp. 48-53.

¹⁹ Ivi, pp. 54-55. Riguardo alla pianificazione del borgo di S. Lucia, cfr. M. VESCO, *Un piano di espansione per Palermo nel secondo Cinquecento: Guglielmo Fornaya e la fondazione del borgo di Santa Lucia*, in *Scritti in onore...*, cit.

²⁰ Id., *Lo stradone Colonna e l'area portuale di Palermo alla fine del Cinquecento*, in *L'urbanistica del Cinquecento...*, cit., pp. 194-199.

²¹ F. NEGRO, C.M. VENTIMIGLIA, *Atlante di città e fortezze del Regno di Sicilia, 1640*, a cura di N. Aricò, Messina 1992.



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II
Facoltà di Architettura
Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici e Ambientali
ISTITUTO CERVANTES DI NAPOLI

ISTITUTO ITALIANO PER GLI STUDI FILOSOFICI

CENTRO INTERNAZIONALE DI STUDI PER LA STORIA DELLA CITTA'/ Sezione di Napoli e Campania

INCONTRO DI STUDIO

Tra Storia e Recupero.

**Le città portuali dell'Impero Spagnolo nell'età di Filippo II
e la riqualificazione dei loro porti storici**



"Napoli" da J.F. FORESTI, Venezia 1520

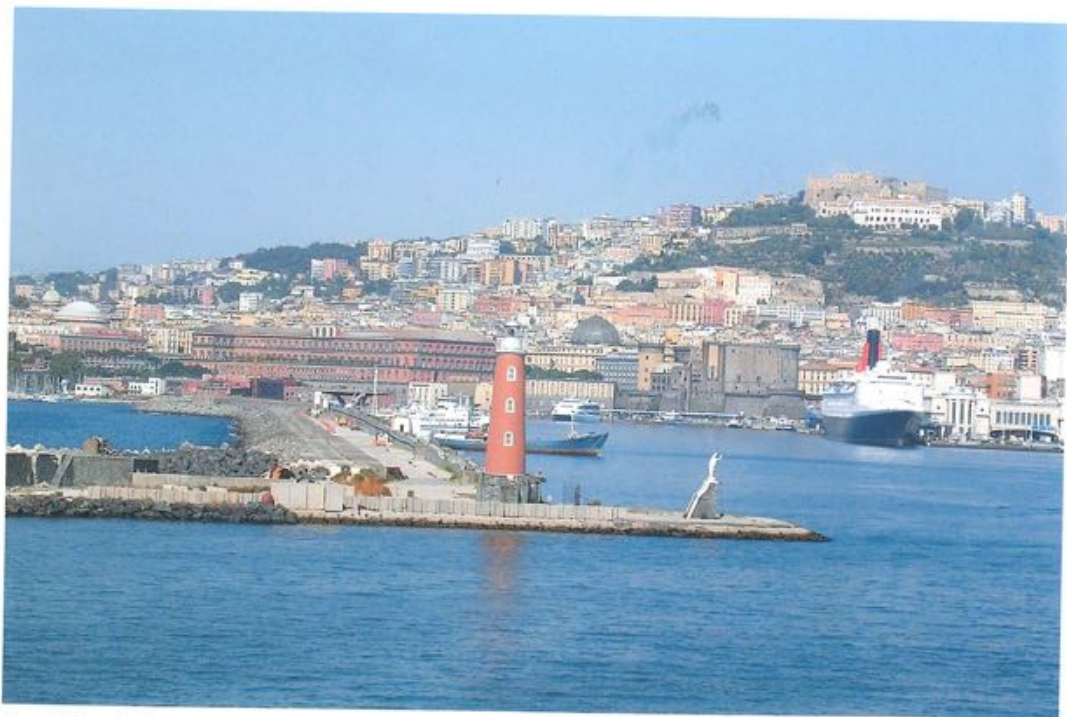
Tav. 1/ Locandina dell'Incontro di studio.



Tav. 2/ Napoli capitale vicereale ed il fronte storico monumentale nella veduta di Gaspar Van Wittel dalla Darsena nel 1702 (Napoli, Museo Nazionale di San Martino).



Tav. 3/ Il criterio assunto a Baltimora (prima immagine) e Barcellona (seconda immagine) negli anni ottanta del trascorso secolo nel riformulare il ruolo del "percorso di impianto", CONNETTORE tra preesistenza urbana e innovazione portuale.



Tav. 4/ Napoli. Il porto storico visto dal mare, in primo piano il molo S. Vincenzo e il faro (foto di T. Colletta, 2007).



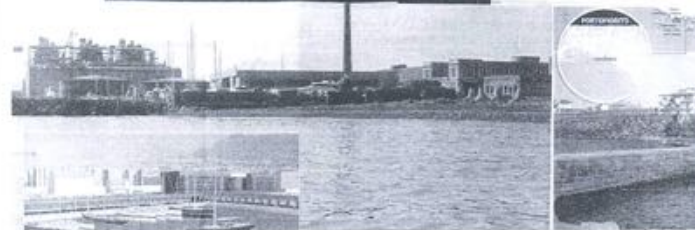
PIANTA DELLA CITTÀ DI NAPOLI
con le variazioni apportate dai progetti di Risarcimento
ed Ampliamento.
Anno 1896

RICHTER & C. LITOGRAFI-EDITORI
Fornitori della Reale Casa
NAPOLI
Reggione di viale, 104

Igm, 1927



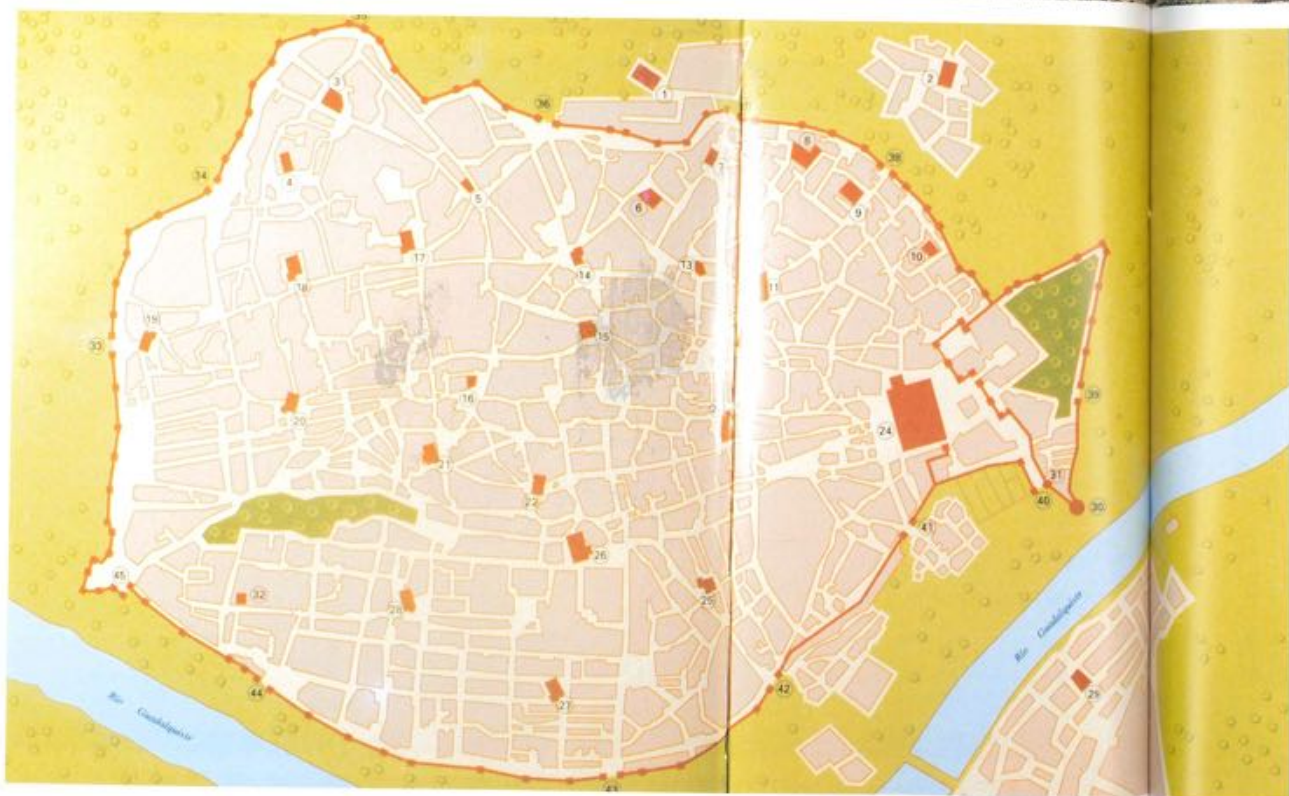
Vigliena
Portualità in fronte ritardo
Caserta: possiamo farcela



Tav. 5/ Napoli, il porto ad oriente... e la sua rigenerazione possibile.



Tav. 6/ Vista de Sevilla desde el norte. Hoefnagle, "Civitas Orbis Terrarum", s. XVI.



COLLACIONES

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1. San Roque | 16. San Juan de la Palma |
| 2. San Bernardo | 17. San Marcos |
| 3. Santa Lúcia | 18. Santa Marina |
| 4. San Julián | 19. San Gil |
| 5. San Román | 20. Omissum Sanctorum |
| 6. Santiago | 21. San Martín |
| 7. San Esteban | 22. San Andrés |
| 8. San Bartolomé | 23. El Salvador |
| 9. Santa María la Blanca | 24. Santa María la Mayor |
| 10. Santa Cruz | 25. Santa María Magdalena |
| 11. San Nicolás | 26. San Miguel |
| 12. San Isidoro | 27. San Vicente |
| 13. San Isidoro | 28. San Lorenzo |
| 14. Santa Catalina | 29. Santa Ana |
| 15. San Pedro | |

TORRES

- | |
|--------------------|
| 30. Del Oro |
| 31. De la Plata |
| 32. De D. Fadrique |

PUERTAS Y POSTIGOS

- | |
|-----------------|
| 33. Macarena |
| 34. Córdoba |
| 35. Sol |
| 36. Osario |
| 37. Carmona |
| 38. Carne |
| 39. Jerez |
| 40. Carbón |
| 41. Aceite |
| 42. Arenal |
| 43. Triana |
| 44. Gótes |
| 45. Bib - Rigel |

Tav. 7/ Mapa de Sevilla en la época Medieval (tomado de A. Collantes de Terán).



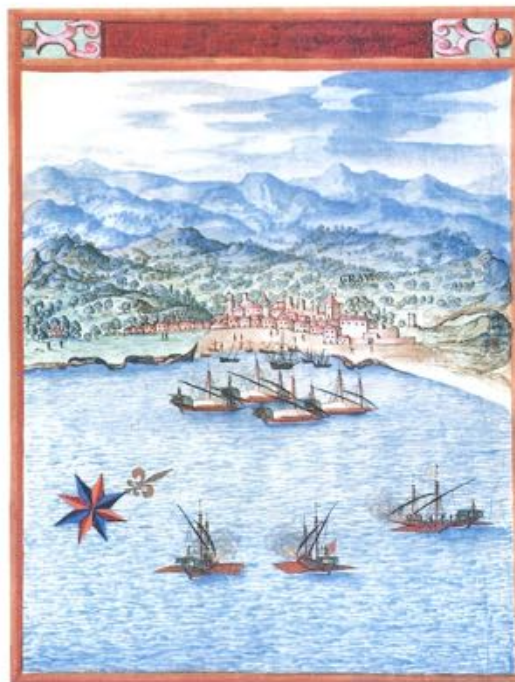
Tav. 8/ Vista de Sevilla desde Triana. Anónimo, atribuido a C. Alonso Coello. S. XVII. Museo de América. Madrid.



Tav. 9/ Vista de Sevilla desde Triana. Detalle del Puente de Barcas. Anónimo, atribuido a C. Alonso Coello. S. XVII.



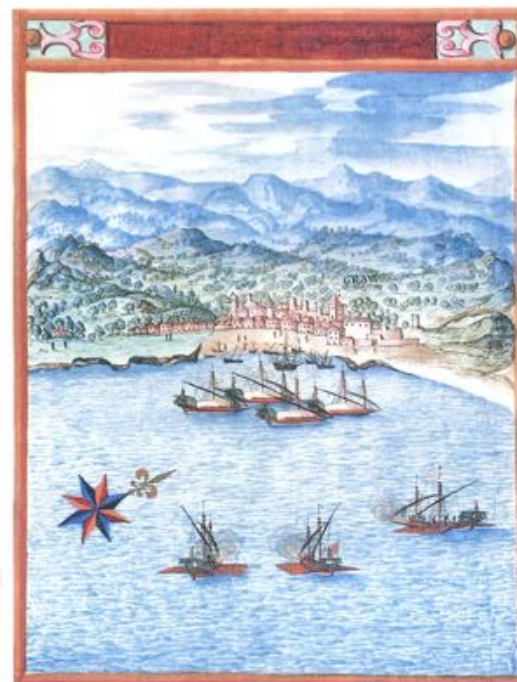
Tav. 10/ Mapa del Reino de Valencia, Abraham Ortelius, 1585 (Valencia, Cartoteca de la Universitat de València).



Tav. 11/ Pedro Texeira, El Grau de Valencia en la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos*, 1634 (Viena, Österreichische Nationalbibliothek).



Tav. 10/ Mapa del Reino de Valencia, Abraham Ortelius, 1585 (Valencia, Cartoteca de la Universitat de València).



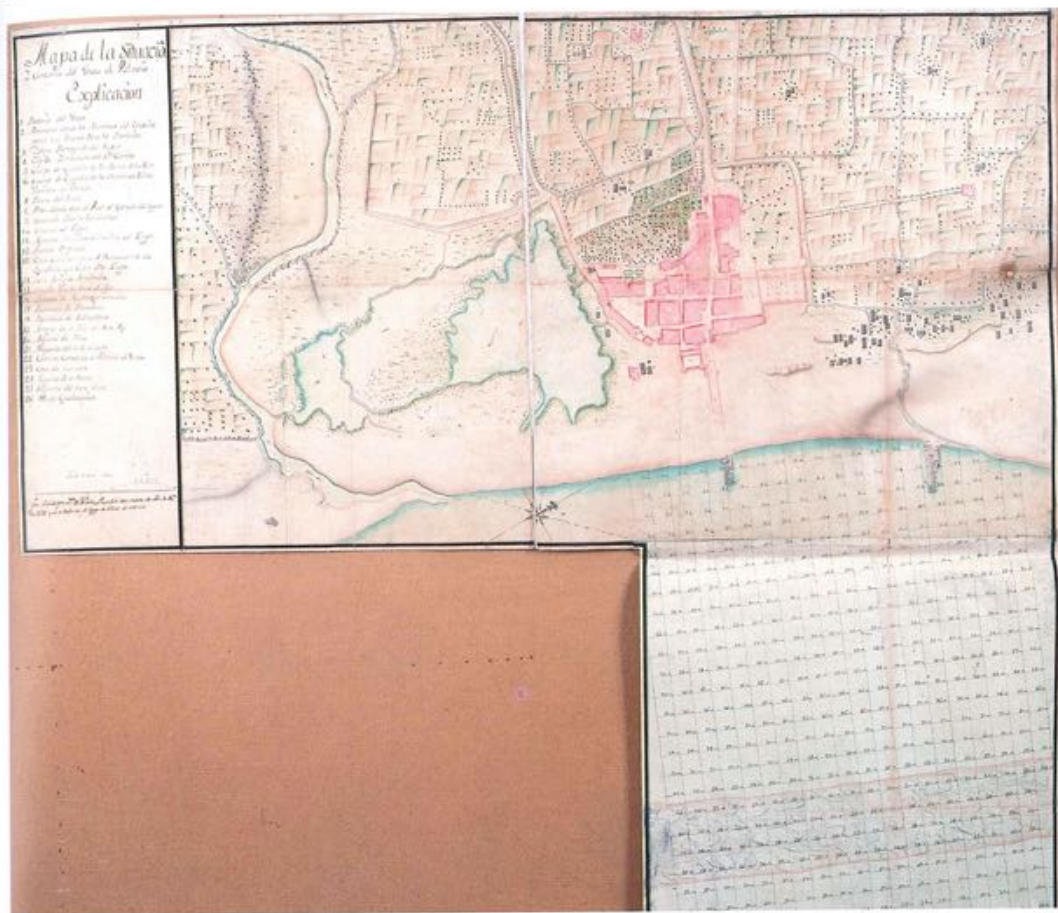
Tav. 11/ Pedro Texeira, El Grau de Valencia en la Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos, 1634 (Viena, Österreichische Nationalbibliothek).



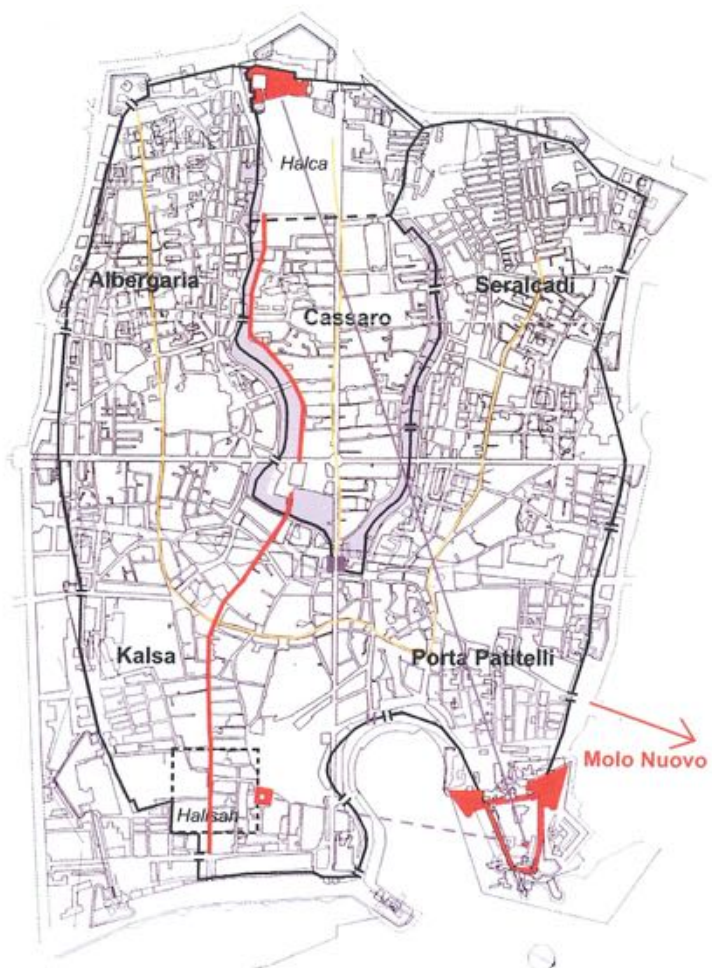
Tav. 12/ Antón van den Wijngaerde, Detalle del Grau en la vista de la Albufera de Valencia, 1563 (Viena, Österreichische Nationalbibliothek).



Tav. 13/ Pere Oromig, Embarque los moriscos en el Grau de Valencia (Valencia, colección Bancaja).



Tav. 14/ Mapa de la situación y contornos del Grau de Valencia, de Nicolás Bodin, 1739 (Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, nº 178).



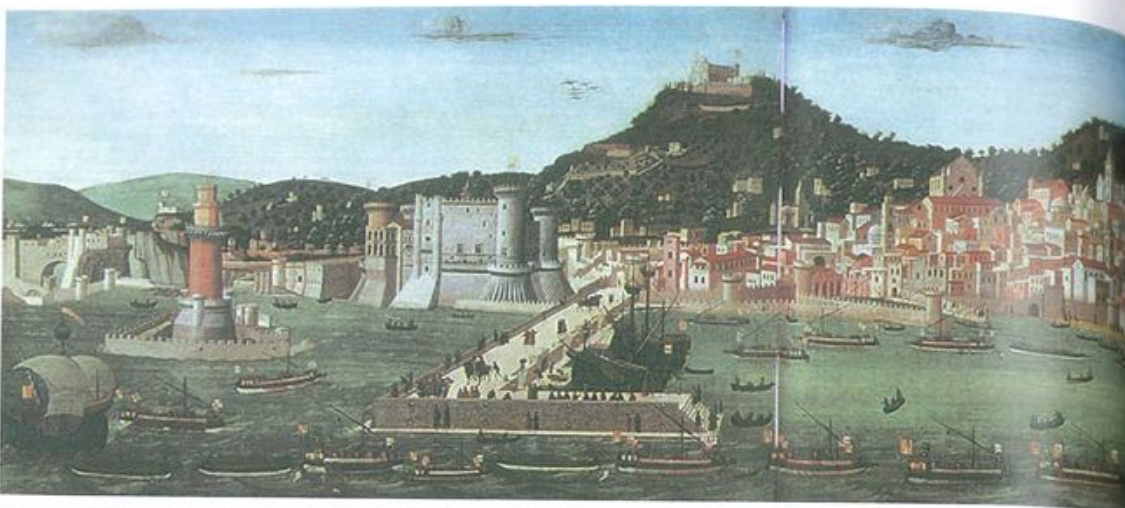
Tav. 15/ Palermo, sintesi grafica della "rivoluzione" di Juan de Vega (a cura dell'a.).



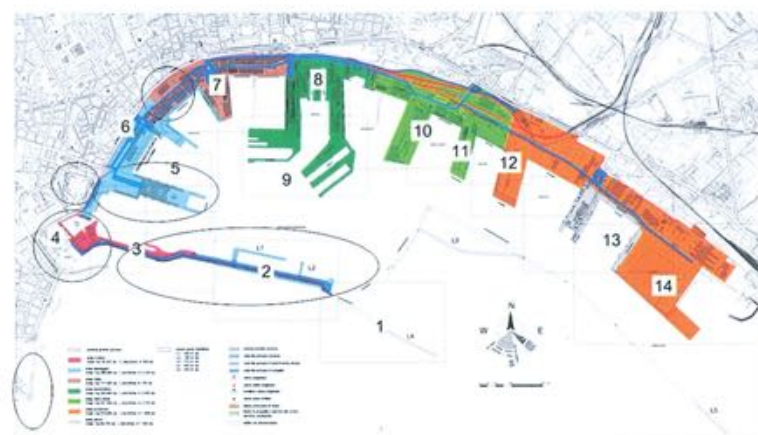
16/ Veduta del Molo Nuovo nel *Teatro Geografico antiguo y moderno del Reyno de Sicilia*, 1686.



17/ Pianta in proiezione ortogonale della città di Palermo di F. Negro, 1640.



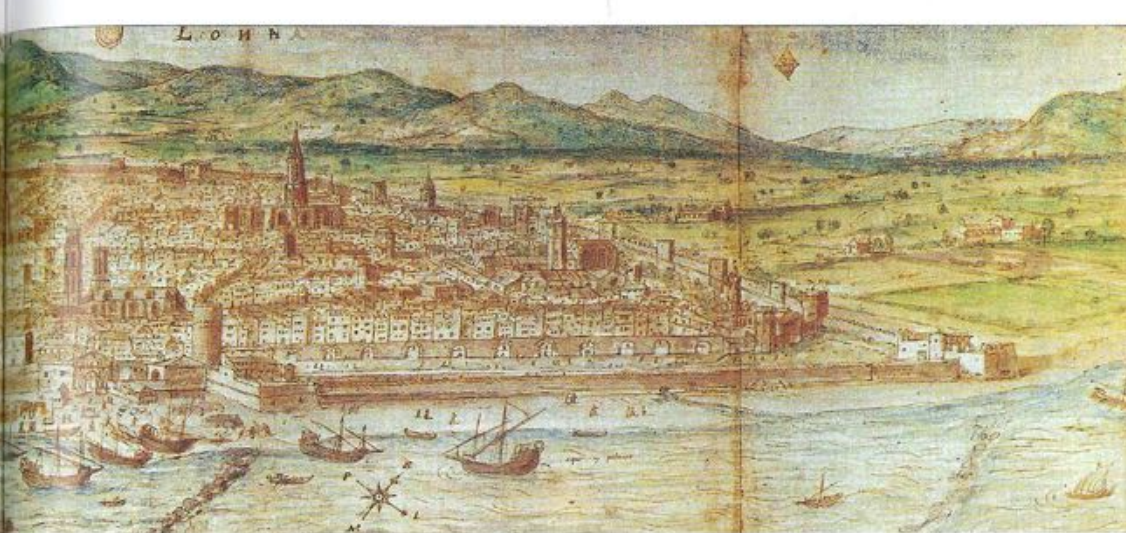
Tav. 18/ Ignoto, Napoli nella Tavola Strozzi (1473) (Napoli, Museo di San Martino).



Tav. 20/ Napoli. Suddivisione dell'odierno fronte a mare in diverse zone funzionali soggette all'Autorità portuale (2005). In evidenza, con circoletti neri, le parti del waterfront storico: Castel dell'Ovo, Castelnuovo-Molo Beverello-Stazione marittima, Darsena Acton e molo San Vincenzo, molo porta di Massa (da sito web Autorità portuale).



Tav. 19/ Barcellona nella Veduta di Van den Wyngaerde (1563) (Vienna, National Bibliotek).





Tav. 21/ Il porto storico di Marsiglia ed il nuovo porto in una veduta aerea zenitale.



Tav. 22/ Napoli in una veduta dall'alto: in primo piano il porto storico (foto dell'a.).

NAPOLI. L'ESPANSIONE DELLA CITTÀ PORTUALE TRA CINQUE E SEICENTO IN FUNZIONE DIFENSIVA. IL FRONTE A MARE STORICO TRA STORIA E RECUPERO

Teresa Colletta

In queste note vorrei focalizzare brevemente l'attenzione su Napoli città portuale e mercantile e sottolineare la grande rilevanza della capitale del vicereame spagnolo nel bacino del Mediterraneo, a confronto con le altre città portuali di cultura spagnola nell'età di Filippo II. Si confronteranno le operazioni urbane napoletane avendo uno sguardo alle altre città portuali spagnole che si affacciavano sul Mediterraneo con problematiche comuni di rinnovamento delle strutture portuali, sia in funzione di difesa, che di scambi commerciali.

In particolare per il periodo preso in esame è fondamentale l'analisi delle città portuali che svolgono un ruolo egemonico nelle rotte commerciali all'interno dell'impero spagnolo, ma principalmente come polo difensivo di rilievo lungo la linea di demarcazione con l'impero turco; per adempiere a tale scopo l'impostazione del riassetto urbano diventa fondamentale. Tutte le città spagnole, come anche Napoli, sono città portuali di lunga tradizione, quali sede di porti storici fin dall'antichità, e nell'età di Filippo II raggiungono una dimensione rilevante, anche in termini di accrescimento della popolazione urbana. Inoltre nel progettare l'ampliamento urbano e congiuntamente del perimetro fortificato della cinta, conseguentemente sviluppano un più lungo fronte mare con la realizzazione di nuove infrastrutture portuali: moli, arsenali, dogane, strade costiere e piazze di sbarco e magazzini etc..

Le città portuali hanno una lunga storia come piazze di scambi economici e come porta di accesso per ogni trasmissione di popolazioni, merci, di tecnologie tra la città portuale madre e le sue città porto coloniali, di costruzioni ed anche di forme urbane. Di conseguenza lo studio delle città portuali è una miniera di informazioni per gli storici urbani e può essere efficacemente allargato grazie a indagini su fenomeni prevalentemente tecnologici e di adeguamento, come la ristrutturazione dei moli e la costruzione degli arsenali, che sembrano maggiormente pertinenti ad altri ambiti scientifici.

Gli studi più avvertiti di storia dell'urbanistica hanno posto l'accento su una storia delle città portuali non solamente descrittiva, con un elenco delle operazioni progettuali delle strutture portuali, secondo una corretta periodizzazione, ma fondata sulla reale consistenza della città materiale, costruita nel corso dei secoli in relazione al suo porto e i loro reciproci rapporti. L'obiettivo è di porre l'accento sulla realizzazione della città-porto, riconoscendo in questo termine uno stretto rapporto tra il porto e il contesto urbano e marittimo su cui Napoli ha fondato la sua storia urbana¹. Gli studi sulla città hanno focalizzato l'interesse alla costruzione della "città portuale", ossia nell'accezione, più volte evidenziata, che consiste nel riconoscimento di un progetto e di un funzionamento organizzativo che in determinati momenti storici lega la città al suo porto, talchè si possa parlare di spazi urbani costruiti a tal fine². Il porto

diventa non solamente un punto di passaggio obbligato e di attraversamento, ma una piazza permanente quale centro di transito ininterrotto attrezzato con punti di sbarco, dove si accumulano merci destinate ad essere trasportate più lontano, si creano infrastrutture adeguate e nuovi spazi mercantili e di scambio. Non si ha solamente riferimento con il porto, inteso come insenatura, marina o fluviale, per l'attracco delle navi, quale rifugio. Le città portuali sono all'avanguardia di ogni creazione di nuove iniziative culturali e sociali, creano quartieri e sobborghi multietnici, ed importano materiali e tecnologie costruttive ed anche progettazione urbana.

Di fatto ha sempre assunto particolare rilievo la cartografia storica delle città portuali e dei loro fronti a mare riconoscibili, nelle immagini di vedute e piante prospettiche dal mare, siano esse disegni, dipinti o cartografie. Tematica di grande interesse, che in questi anni compie progressi tecnici notevolissimi, alla quale sono stati dedicati studi di interesse, non solamente per Napoli³.

Come abbiamo potuto verificare nella storia della città napoletana tra Trecento e Quattrocento possono essere individuate alcune scelte e precisi intendimenti rivolti a costruire una diversa organizzazione dello spazio urbano rispetto alla *Neapolis* greca, prioritariamente indirizzati allo scambio e alle attività mercantili, ossia ad un progetto concreto per attuare la città portuale e mercantile, non differentemente che in altre città portuali mediterranee⁴. La città portuale di Napoli, alla quale abbiamo dedicato una specifica ricerca⁵, presenta un'organizzazione urbanistica che vogliamo porre a confronto con alcune città portuali spagnole, non solamente per i secoli XIV e XV ma anche in un momento successivo della loro storia urbana alla fine del Cinquecento sotto il regno di Filippo II di Spagna.

Come ha scritto molto opportunamente Enrico Guidoni, "Non è molto significativo, e non fa progredire gli studi, il semplice elenco degli interventi, se manca un quadro conoscitivo ed interpretativo generale, un sistema di confronti, una valutazione comparativa di influenze e scambi con altre città"⁶. In questa linea prosegue di fatto la storiografia urbana più avvertita come dimostra il tema che è affrontato nel VI Convegno Internazionale dell'European Association of Urban History (EAUH) di Lione (luglio 2008) dedicato per l'appunto all'*Histoire comparée des villes européennes*⁷.

Infatti anche per i secoli dell'età moderna si può constatare come i modelli di intervento urbano si aggiornano e vengono applicati su una larga scala, in uno scambio che coinvolge intere regioni ed anche più ambiti nel caso delle città portuali. Il rinnovo delle aree portuali è infatti una costante per le città che si affacciano nel bacino del Mediterraneo alla metà del Cinquecento e particolarmente per quelle dell'impero di Spagna. Gli antichi porti mediterranei come Venezia, Genova, Napoli, Palermo, Messina, Civitavecchia, Marsiglia e Barcellona si ingrandiscono e si aggiornano in funzione di una rinnovata importanza strategica.

Nuovi approdi sono allestiti sulle coste settentrionali d'Europa sviluppando nuovi insediamenti urbani (Le Havre, Anversa etc.). Anche Santo Domingo e l'Avana e molte città costiere e città portuali delle Americhe, come ci ha illustrato Carlos Sambricio nel corso dell'Incontro al Cervantes, hanno un grande rinnovo delle strutture marittime e dei fronti a mare. Nel 1570 saranno 230 le città fondate lungo la costa (Lima, Caracas, Bogotá etc.) come è testimoniato da una ricca cartografia storico militare in particolare costiera. La fondazione delle città lungo il litorale, dal Panama al Messico fin verso la Cordigliera e la zona di Bogotá, diventa una sorta di laboratorio per tutta l'Europa, come ad esempio saranno le città portuali di Santo Domingo o dell'Avana. Anche oltreoceano la linea guida è garantire la difesa e la sicurezza delle città-porto ed emerge con evidenza, come preminente, il tema della difesa dei porti e quali possano essere le strategie più adeguate a tale scopo. È nel Cinquecento che i porti e le città-

porto da città portuali e commerciali diventano via via piazze militari.

Il modello di città portuale adottato nel Trecento per Napoli, secondo noi potrebbe essere condizionato dalle città francesi, ossia dalle città di provenienza degli Angiò, già costituite in senso commerciale a tale data; da un lato Parigi, capitale del regno francese e forse dall'altro anche Marsiglia, grande porto marittimo della Provenza. Per il Quattrocento ed il Cinquecento invece, lo sguardo è rivolto alla Spagna ed alle città portuali che in questi secoli hanno costruito la loro fortuna sul mare: Siviglia, Barcellona e Valencia.

Una riconversione del porto storico e della struttura urbana che per Siviglia, come ha ben messo in evidenza in questo stesso volume Ana Marín, trasforma l'approdo fluviale dell'*Arenal* con nuove architetture portuali – gli *atarazanas* e il nuovo molo – in funzione delle necessità dei traffici commerciali e delle attività economiche generate dall'apertura della via marittima per le Americhe, raggiungendo il suo massimo splendore proprio negli anni '70 del secolo con una popolazione nel 1588 di 150.000 abitanti.

Napoli e Barcellona città portuali e mercantili nell'ambito del Mediterraneo spagnolo. La costruzione dei nuovi arsenali

Napoli in effetti entra nell'orbita della Spagna alla metà del '400 con Alfonso d'Aragona e con l'istituzione di un regno autonomo continua nel suo ruolo di capitale del regno meridionale, iniziato con gli Angiò nel 1282, con il trasferimento di questo ruolo urbano di rilievo da Palermo, capitale durante il regno normanno-svevo.

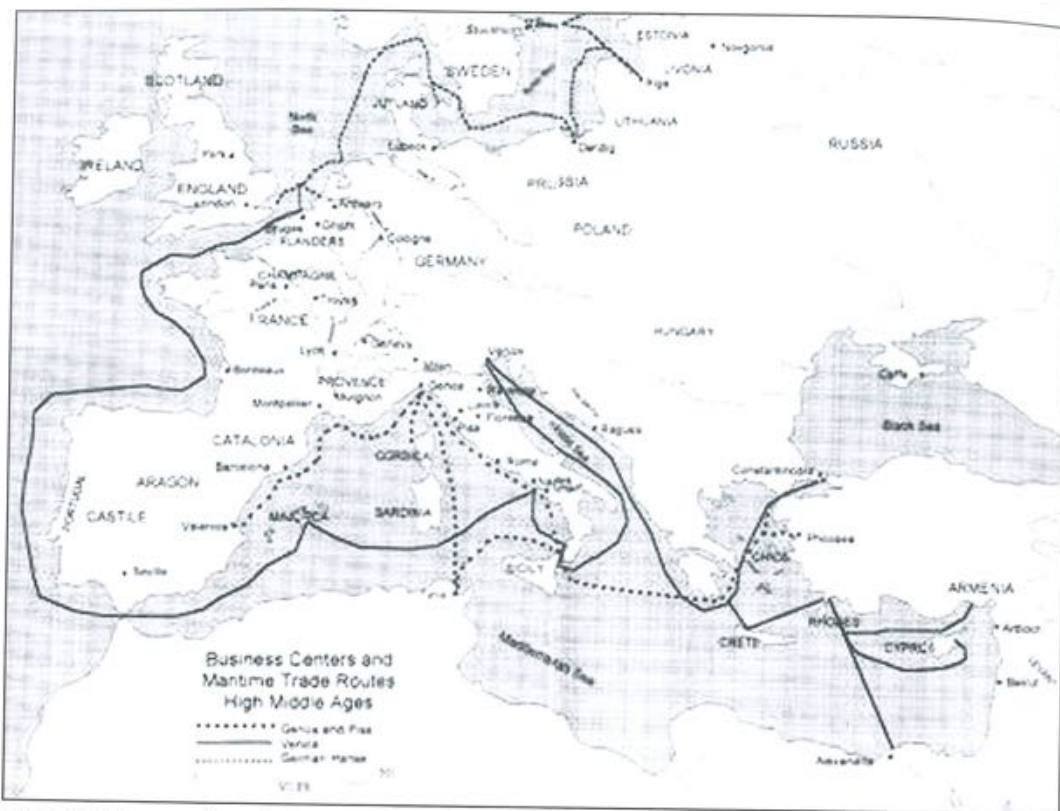
È in quest'epoca in cui Napoli entra nel Demanio della Corona d'Aragona che si stringono i rapporti tra Napoli e Barcellona che diventa una rotta marittima preferenziale all'interno del bacino mediterraneo e tramite queste si attuano scambi artistici e culturali, oltre che commerciali e mercantili, come è stato ampiamente dimostrato (Figg. 1 e 2).

La capitale aragonese fonda la sua fondamentale attività politica, culturale e commerciale sul suo porto come ben evidenzia la Tavola Strozzi nel 1473 con il rientro delle navi del Magnanimo dalla battaglia vittoriosa di Ischia del 1465 (Tav. 18).

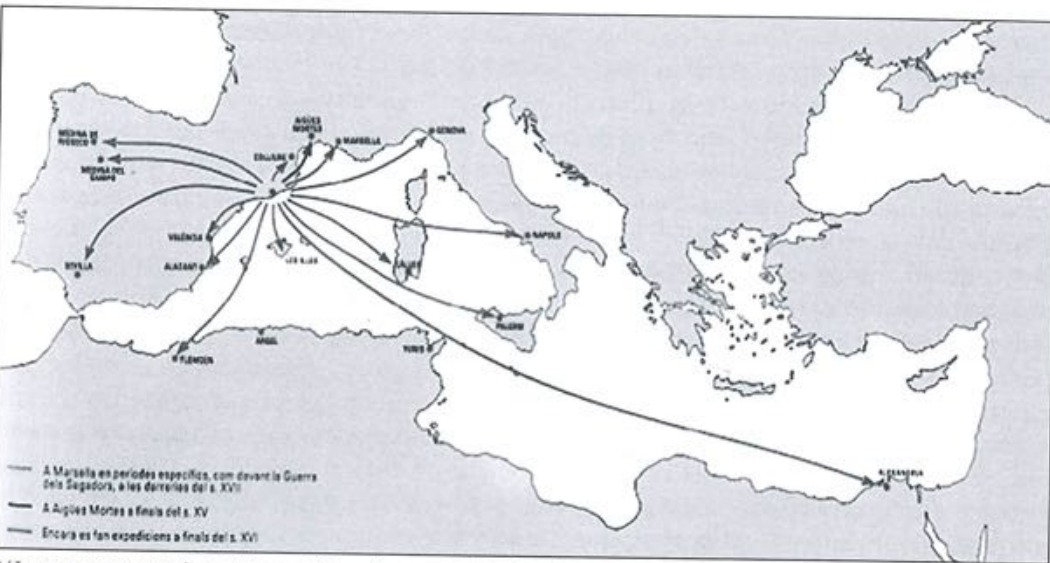
Documento iconografico e topografico di eccezionale valore documentario, sul quale hanno scritto e discusso illustri storici per definirne la sua attribuzione; in essa è posta in primo piano, evidenziandola con particolare attenzione e precisione, proprio la riva mercantile e le infrastrutture portuali tra il Castelnuovo aragonese, proteso sul molo angioino ad ovest, ed il torrione del Carmine ad est.

Il decentramento del mercato pubblico, dal cuore antico, ove mancavano ampi spazi liberi, nel nuovo grande vaso, verso est coinvolgendo tutto il litorale come approdo per lo svolgimento degli scambi e del commercio, costituiva una presa d'atto di una nuova *forma urbana* per Napoli. Tra Trecento e Cinquecento la capitale del regno meridionale è un grande centro internazionale del Mediterraneo, nel quale lo scambio di merci, di persone, di informazioni, di modelli culturali e artistici è interrelato con funzioni amministrative, religiose... sicuramente complesse e si configura come città-portuale in continua trasformazione. La Metropoli medievale napoletana era un polo portuale rilevante agli inizi del XV secolo, registrava più di 60.000 abitanti ed un fronte a mare di circa 2 km, aveva cioè un'importanza paragonabile a Venezia, a Genova, che aveva un fronte a mare più limitato fra 500 e 600 metri ma denso di attività, ed anche a Siviglia, con un fronte fluviale, l'*Arenal*, di circa 1 km.

Nel corso della mia ricerca su "Napoli città portuale e mercantile" avevo operato un primo confronto della capitale meridionale con le città portuali spagnole di Siviglia e Barcellona, rivolgendo attenzione all'individuazione dello sviluppo di una struttura mercantile costiera quale centro di scambio e di commercio, confermata dalla ricca presenza di colonie straniere-



1/ Le rotte del commercio marittimo in periodo medievale (da S. HUNT, J. MURRAY, *A history...*, op. cit., pp. 5-6)



2/ Le rotte commerciali marittime da Barcellona verso Napoli nel Quattrocento (da *Atlas Historico...*, op. cit.)

re lungo il litorale. L'individuazione di un modello di mercato e di attività portuali diffuse lungo tutto il fronte a mare è secondo noi un buon punto di partenza per un confronto.

Anche Barcellona come Napoli, sviluppa le attività portuali e mercantili tra Trecento e Quattrocento e si caratterizza come città portuale e mercantile; i quartieri destinati alle attività di scambio assumono una posizione diffusa su tutto il lungo fronte a mare e decentrata rispetto al nucleo religioso che permane nel cuore della città antica⁸. In coincidenza con la grande espansione mediterranea della Corona catalano-aragonesa nel secolo XIII, Barcellona ebbe il suo grande sviluppo e, pur nell'inesistenza di un porto naturale, costituì lungo la spiaggia l'approdo su due strade est-ovest di collegamento tra le "Atarazanas veejas" (l'antico arsenale navale) ad ovest dal lato opposto della città di antica formazione (la *Barcinum* romana) e l'"urbanización de las manzanas de la Ribera" – il quartiere mercantile – intorno a *Santa Maria del mar* (1329-1394), sulla riva orientale. In questa configurazione con il quartiere mercantile ad oriente e gli arsenali ad occidente la città murata si consolida, rimanendo in posizione centrale e direttamente collegata con la riva portuale⁹.

Il fronte a mare di Barcellona aumentò del doppio rispetto alla città medievale con l'edificazione della grande *Muralla de mar*: che incluse all'interno del nuovo perimetro murario tardo quattrocentesco il quartiere occidentale del *Raval*, l'area marittima innanzi *la Ribera*, tra l'antica muraglia e la nuova e tutta l'area degli arsenali tre-quattrocenteschi. La costruzione del nuovo molo e del porto artificiale, per volere di Alfonso V, collocato proprio innanzi *la Ribera* tra il 1439-1454 definì la facciata urbana quattrocentesca di Barcellona¹⁰. La formazione della *Muralla de mar* e la costruzione del porto sono i più forti cambiamenti della città storica nel XVI secolo.

La nuova configurazione urbana della capitale catalana con tutto il fronte mare nel pieno delle attività mercantili e portuali e con i diversi spostamenti avuti dalla linea di costa dagli anni 1435 ben si legge nella veduta dal mare di Anton Van den Wyngaerde del 1563¹¹ (Tav. 19). Il disegno del fronte a mare cinquecentesco mostra la città moderna e la cinta turrita della Marina lungo tutto il fronte a mare che ha una lunghezza di circa metri 1300: dagli Arsenali nuovi alla chiesa di S. Maria del Mar. Il monumentale Portale del Mare si apre davanti lo spazio mercantile dove si erano costruiti i principali edifici pubblici per il commercio.

La veduta ci conferma la fortuna commerciale della Catalogna e della città portuale di Barcellona, che dipendeva dai re aragonesi e che a partire dalla metà del XIII secolo si prospettava sempre più come una diretta rivale delle grandi città mercantili e marinare e come un insediamento crescente al loro consolidato predominio mediterraneo.

Le grandi dimensioni della città sul mare, dal porto vecchio ai nuovi arsenali cinquecenteschi, dimostrano il protagonismo della monarchia catalana aragonesa nel contesto mediterraneo ed il risultato dell'apice commerciale della città catalana e della sua flotta commerciale e militare, quale forte potenza navale¹² (Tav. 19).

Un nuovo bacino portuale con un altro molo fu costruito nella capitale catalana solamente tra il 1590 e il 1619¹³. Modificazioni e spostamenti che proseguono (1614, 1717 e 1890) in relazione alla forma del nuovo porto artificiale, oltre le mura marittime lungo la riva fino a tutto l'Ottocento.

Specialmente nel bacino occidentale del Mediterraneo, ormai ben più di Marsiglia che pure non cessava di essere l'importante centro portuale e mercantile fin dal XII secolo, Barcellona rappresentava il centro di un sistema di relazioni finanziarie e mercantili di grande raggio e di avanzato sviluppo anche dal punto di vista tecnico, come dimostrano i continui ampliamenti degli arsenali reali per tutto il Cinque ed il Seicento.

L'ampliamento dei traffici mercantili e l'accrescimento della flotta, dopo la conquista delle Baleari e di Valencia da parte della Corona d'Aragona determinò per le città portuali la necessità

di nuove costruzioni per custodire e riparare le navi, le grandi galee spagnole. Marsiglia invece, come è già stato osservato, non modificherà lo schema territoriale che alla fine del XVII secolo con l'ampliamento della cinta muraria (*Plan d'agrandissement* del 1666) raggiungerà una maggiore centralità dell'area mercantile; piano ben visibile nel disegno a penna della città e porto del 1649, detto *Plan Beaulieu*⁴. Soltanto alla metà del Seicento in attuazione del nuovo piano la riva sud, detta "*Rive-Neuve*", antico luogo di culto del monastero-abbazia di Saint-Victor, si costruiranno i primi *quais*, e si svilupperà anche l'arsenale ed i magazzini.

L'incremento del traffico mercantile e militare dei porti, come la costruzione di nuovi tipi di navigli, galere, vascelli etc., dette avvio allo sviluppo e alla specializzazione degli arsenali. Molte delle città portuali trasferiscono, ampliano o rinnovano gli antichi arsenali tre-quattrocenteschi non più sufficienti per la molteplicità delle attività produttive che ivi si attuano.

Tutte le principali città marittime italiane e così anche Napoli e Barcellona si dotano di grandi arsenali: *atarazanas* o *drassanes* reali (Fig. 3), così come altre città portuali spagnole: Malaga, Siviglia e Valencia.

A Valencia, non essendo di facile attuazione la costruzione di un porto, per dare adito al grande sviluppo dello scarico e carico delle merci, si trasforma in una piazza commerciale e finanziaria di grande importanza nel Mediterraneo occidentale costruendo a *Vilanova del Grau*, il porto, alla foce del fiume Turia. Il porto del Grau è un rifugio sicuro per le imbarcazioni e base per ogni infrastruttura portuale necessaria, tra cui i grandi *atarazanas*, ancora oggi in loco (Fig. 4), come ci illustra in questo stesso volume Amadeo Serra Desfilis, ricostruendone la storia urbana e territoriale anche in funzione difensiva negli anni di Filippo II⁵. Nelle rappresentazioni tardo-cinquecentesche delle città portuali mediterranee gli arsenali sono immediatamente identificati da sequenze serrate di capannoni, come luoghi circoscritti e separati, ma all'interno delle mura, con il caratteristico andamento pluricuspidato dei tetti a capanna, come può leggersi nella veduta di Barcellona disegnata da van den Wyngaerde (1563), ed ora alla Biblioteca Nazionale di Vienna (Fig. 5 e Tav. 19) o nelle immagini di Genova (1573) e di Messina (1576) incise da Antonio Lafrery. Anche la storia della città di Napoli in periodo vicereale registra lo sviluppo del nuovo grande arsenale e non può dissociarsi da quella degli altri grandi porti del Mediterraneo spagnolo: Siviglia, Barcellona e Valencia (Figg. 6-7-8-9-10).

Napoli città porto nell'età di Filippo II di Spagna (1556-1598). L'ampliamento del fronte a mare storico e la sua organizzazione in funzione militare. Il confronto con Palermo

Napoli, capitale del regno meridionale, centro di felicissima collocazione strategica sia ai fini mercantili che marinari, era diventata prima con i sovrani francesi e poi con gli aragonesi un importante nodo portuale e per la sua qualità di mercato un importante centro produttivo, consona ad ospitare una corte con tutte le esigenze a questo connesse, inizia con il vicereame a divenire anche una città del consumo¹⁶.

A Napoli si arrivava dal mare e, ad iniziare da Ferdinando il Cattolico, la baia di Napoli era porto di partenza della flotta militare e mercantile. Città portuale prima con la corona d'Aragona e grande città-porto emporio del Mediterraneo nel regno unificato di Castiglia da parte della monarchia spagnola *ispanica*. L'immenso stato di Carlo V modifica il quadro politico e gli antichi equilibri in tutta Europa ed il vicereame spagnolo del Sud rientra in questo dominio che aggiunge il massimo splendore nel periodo di Filippo II. Napoli dopo Costantinopoli era la



3/ Gli arsenali di Barcellona oggi in una veduta aerea (da «Dressana». Revista del Museu Maritim, n. 3, 1995, p. 1).



4/ Gli arsenali di Valencia (foto dell'a., 2005).



5/ Il fronte a mare di Barcellona, la Ribeira, particolare della veduta di Van den Wiyngaerde (1563), (Vienna, National Bliotek).



6-7-8/ I fronte a mare nel '500. I Fronti a mare nelle vedute di Napoli, Valencia e Siviglia nella cartografia storica cinque-seicentesca.

città più popolosa del Mediterraneo con 250.000 abitanti, 7 volte quelli di Madrid. Il panorama politico economico di Napoli si trasforma con la presenza del governo spagnolo e a partire dai primi anni del XVI secolo, come già aveva intuito e pubblicato Benedetto Croce sottolineando il ruolo della cultura spagnola nell'Europa moderna e in Italia, la città riveste un ruolo sempre più speciale nella geografia sociale del Sud d'Italia; Napoli divenne il "gioiello della Corona", La "joya della Coruna", come ha scritto Michel Aguilò Alonso¹⁷.

Con l'ingresso del regno nell'Impero spagnolo Napoli attua le direttive provenienti da Madrid in campo di politica urbana e la capitale partenopea da un lato ebbe uno sviluppo simile a molte altre capitali europee riflettendo le idee che hanno caratterizzato il Cinquecento in Europa, dall'altro lato non può negarsi che nel vicereame napoletano gli interventi urbani più evidenti furono orientati alle necessità di difesa del territorio peninsulare per la sua strategica posizione nel bacino del Mediterraneo esposto agli attacchi ed alle incursioni turche¹⁸. La "grande ampliamento" vicereale Toledana (1537-1540) tutta rivolta verso occidente, sulla quale esiste una vasta letteratura, spostò il centro del potere politico e militare intorno al palazzo vicereale, al porto e al Castelnuovo, la piazza del mercato angioina – il *Forum magnum* – e tutto il sistema strettamente concatenato di vie, di botteghe sui fronti strada e di slarghi della fascia litoranea orientale, si ritrovò in una posizione decentrata rispetto alla città consolidata e nuovamente cinta da poderosi bastioni. Napoli accresce la sua dimensione (di circa 400 ettari) ed il numero dei suoi abitanti arriva a circa 300.000. Come ricorda il Braudel Napoli alla fine del Cinquecento è una delle più grandi città del Mediterraneo e gli abitanti sono due volte la popolazione di Venezia, tre volte quella di Roma e quattro volte quella di Firenze¹⁹. Nel Cinquecento Napoli era infatti la capitale del Mediterraneo durante il vicereame spagnolo, in città vi era una società ispano napoletana e non vi era un rapporto coloniale ma di parità tra la Spagna e Napoli. Dal tardo Medioevo all'età moderna Napoli non è mai stata una colonia spagnola come valenti storici hanno più volte affermato²⁰.

Il rinnovamento urbano attivato dal viceré Toledo, programmato per motivi di difesa, chiuse la città in una nuova cortina muraria marittima, ma non rivolse attenzione ai problemi della città portuale e mercantile. Per tutta la lunghezza del suo fronte a mare fu realizzata una nuova cortina muraria bastionata che incluse in posizione centrale il bacino portuale angioino-aragonese. Un piano di fortificazioni secondo un sistema bastionato che definì una nuova linea di costa (1537) dal ristrutturato forte del Carmine ad est fino al rinnovato Castel dell'Ovo ad occidente, inglobando il fronte di Chiaia, raggiungendo in questi anni i 3 km di lunghezza. Fronte a mare ben individuato anche nella ben nota pianta prospettica di Etienne Dupe- rac, incisa da Antoine Lafrery nel 1566 (Fig. 9).

Le nuove fortificazioni marittime e la cittadella ri-fortificata con bastioni intorno il Castel nuovo aragonese, il molo angioino-aragonese rinnovato ed ampliato, con al termine la quattrocentesca lanterna-faro, costituirono un punto nodale della difesa urbana marittima alla quale contribuiva, a dominio dell'ansa della baia storica della città e a controllo e protezione dei sudditi, il potente forte Sant'Elmo sulla collina di San Martino.

Il fronte a mare storico di Napoli si amplia e si caratterizza ulteriormente dopo la metà del secolo con lo spostamento delle infrastrutture marittime oltre Castelnuovo verso Castel dell'Ovo ad occidente. Forte sviluppo della riva occidentale si ebbe con la costruzione del grande arsenale vicereale nel 1577-78 protetto dal grande torrione circolare trecentesco di difesa sull'isolotto di San Vincenzo. Torre di San Vincenzo ben visibile in tutta la cartografia storica di Napoli dal mare.

Con la costruzione di questa gigantesca infrastruttura marittima, il grande arsenale vicereale ad 11 campate cuspidate da parte dell'arch. Vincenzo Casale, dopo lunghe contese, che il

governo spagnolo attua la grande trasformazione del fronte a mare napoletano trasferendo le infrastrutture marittime per il riparo delle navi militari spagnole a stretto contatto con le residenze del potere: il Castelnuovo ed il vecchio palazzo vicereale. La grandiosa infrastruttura navale al Molosiglio va paragonata agli arsenali medicei di Pisa e a quelli di Genova, Barcellona, Valencia come bene individua il militare inglese E. Dummer nel resoconto manoscritto del suo viaggio di ispezione militare al Sud del 1683, offrendo restituzioni attente dal mare di queste infrastrutture marittime mediterranee²¹ (Fig. 10).

Arsenale vicereale distrutto dalla I guerra e demolito negli anni venti del XX secolo per formare il grande giardino pubblico del Molosiglio (Fig. 11).

Proprio in conseguenza del grande ampliamento urbano della capitale e per i cospicui traffici delle galee spagnole si determinò la necessità di realizzare un nuovo porto più ampio e sicuro, adeguato dal punto di vista tecnico. Il Fontana nominato "architetto regio" negli anni 1597-1602, come si è approfondito in precedenti saggi²², riutilizza in una nuova configurazione gli elementi esistenti del fronte mare e progetta il nuovo porto in vista di un rinnovo della capitale vicereale secondo una nuova *forma mentis*. La prima idea dell'architetto Domenico Fontana, "incaricato" dal governo vicereale, fu di differenziare il bacino mercantile da quello più propriamente militare.

La trasformazione ebbe inizio con la costruzione del nuovo molo secondo il progetto del Fontana che unì l'isolotto di San Vincenzo alla terraferma. I lavori iniziati vennero interrotti a causa di catastrofi naturali e mareggiate e, per contrasti e ragioni, di cui abbiamo ampiamente parlato in altra sede²³, sospesi non furono eseguiti.

Come è ben noto il dibattito per un nuovo porto per la capitale vicereale proseguì per almeno due secoli, con lunghe discussioni e dibattiti tra ingegneri, architetti, esperti marittimi, militari, tutti con idee contrastanti quelle iniziali del Fontana com'è dimostrato dalla ricca cartografia militare conservata negli Archivi Europei (Parigi, Madrid, Valladolid-Simancas, Londra, Napoli)²⁴.

Con la costruzione della nuova reggia vicereale da parte del Fontana (1602), affacciata sull'arsenale e sul porto, il fronte a mare napoletano si specializza ulteriormente in un polo marittimo accentrato, una cittadella del potere, secondo gli intendimenti dei viceré, ben protetto dal recinto di Castelnuovo ad oriente, con la nuova porta urbana marittima detta dell'arsenale e l'Arsenale medesimo ad occidente. Il nucleo costruito in età vicereale con scopi militari ben definiti è nettamente separato dalla città portuale e mercantile dei secoli angioino-aragonesi, quartieri marittimi che restano chiusi all'interno delle nuove mura marittime Toledane degli anni 1537. Come bene illustra la pianta delle fortificazioni di Napoli tardo cinquecentesca ("Neapolis 1647") della Biblioteca Nazionale di Francia nell'individuare la cittadella vicereale occidentale, pur se non è ancora disegnata la nuova reggia vicereale (Fig. 12).

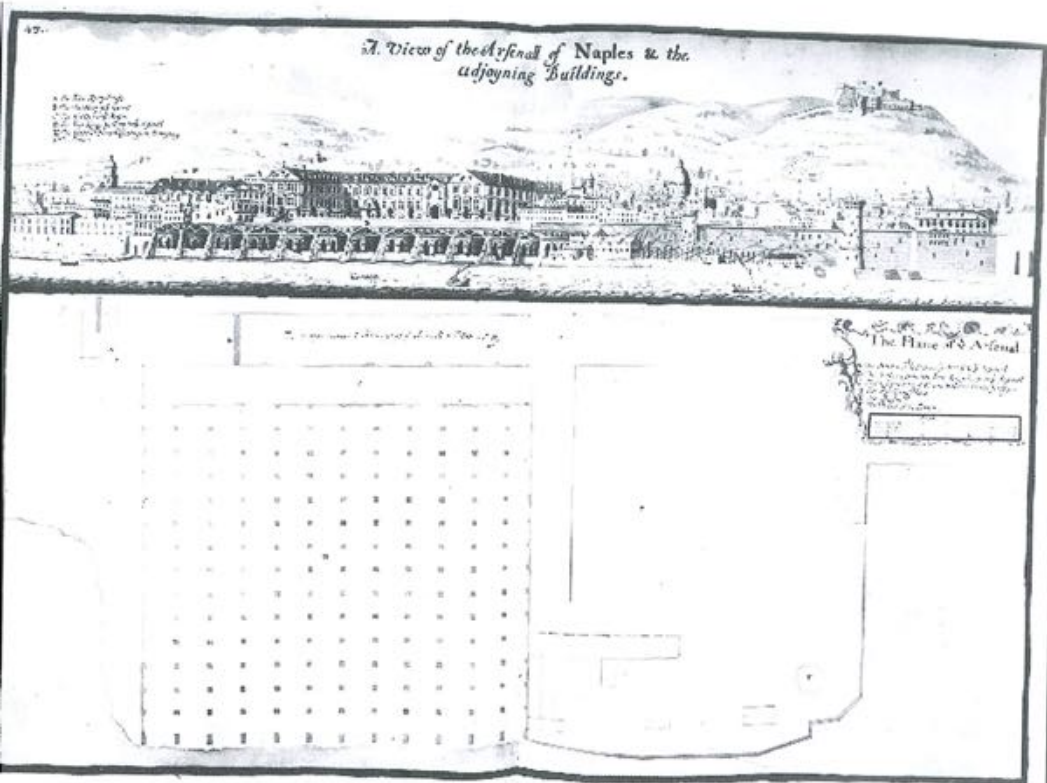
Pur con le importanti trasformazioni urbane del fronte a mare in funzione militare la capitale vicereale non riuscì a realizzare **un nuovo porto, adeguato alla sua nuova configurazione urbana** per tutto il Seicento, restando il molo angioino-aragonese l'unico porto per la Napoli cinque-seicentesca, benché le ipotesi furono molteplici, come dimostra il disegno del regio ingegnere Antonino Vento alla metà del Seicento (Fig. 13).

Sia a Napoli, che a Palermo che a Siviglia i fronti -mare delle città portuali si trasformano considerevolmente nella seconda metà del Cinquecento.

Le città portuali spagnole del Mediterraneo presentano molte analogie nella struttura urbanistica d'impianto nell'età di Filippo II, perchè attuano una nuova configurazione urbana ed in molti casi progettano nuove strutture per lo scalo, come fu per Napoli capitale, per Barcellona e per la grande Palermo vicereale, di cui riferisce in questo volume Aldo Casamento. Palermo a differenza di Napoli riuscì nell'intento di costruire un nuovo molo proprio in questi



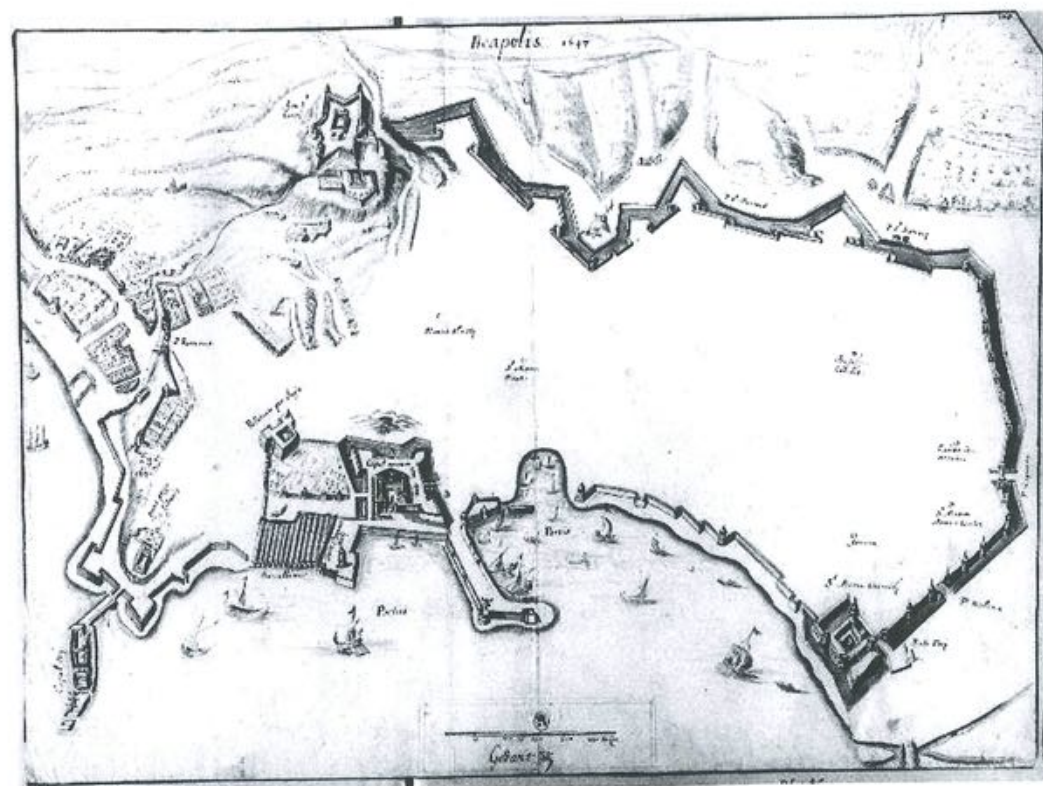
9/ Particolare della pianta prospettica di E. Duperac e A. Lafrery (1566), con la trasformazione del fronte a mare di Napoli alla metà del Cinquecento.



10/ Ignoto, Veduta prospettica e pianta dell'arsenale vicereale di Napoli, dal ms. di E. Dummer del 1683 (London, British Library) (da T. COLLETTA, *Napoli città portuale...*, op. cit., p. 364, fig. 21).



11/ Napoli. I giardini del Molosiglio da Palazzo reale sull'antico spazio dell'Arsenale vicereale (foto dell'a., 2007).



12/ Il fronte a mare fortificato, la cinta bastionata Toledana, i 4 castelli ed il nuovo arsenale vicereale in un disegno ms della metà del XVII secolo (Parigi. Bibliotheque Nationale de France) (da T. COLLETTA, *Napoli città portuale...*, op. cit., p. 376, fig. 39).

anni, (1567) ampliando notevolmente le capacità di attracco realizzando un più grande bacino portuale verso oriente, oltre la cinta bastionata.

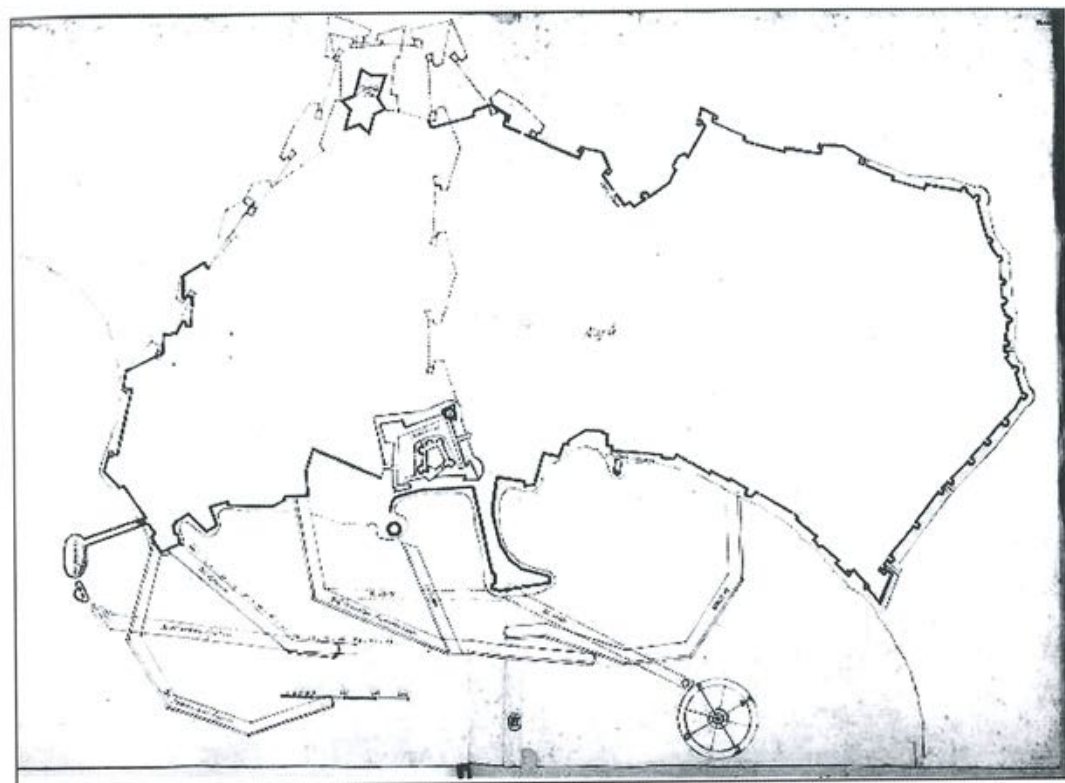
L'iter del progetto per il nuovo porto di Palermo è di grande interesse se posto a confronto con quello napoletano.

Palermo, la seconda capitale del regno ove la città ed il porto vivono una sorta di simbiosi che darà vita in età moderna ad uno sviluppo organico e fortemente integrato della struttura urbanistica, tale da far assumere alla Palermo cinquecentesca una funzione strategico militare assolutamente centrale come città e come porto nel bacino del Mediterraneo. L'equilibrio conseguito attraverso i grandiosi interventi di Filippo II è frutto di un'attenta opera di preparazione predisposta nel secolo precedente, che si fa nei termini della costruzione urbanistica. Tra Tre e Quattrocento sono le contrade di Porta Marina e del Cassaro, nella città bassa, dove si erano insediate le numerose colonie mercantili (amalfitani, napoletani, catalani, pisani, lombardi etc.) ad emergere nel complesso del sistema urbano per lo sviluppo delle attività economiche. Il cuore economico e civile della Palermo medievale, insieme luogo di scambi e di mercato, è la Piazza della Bocceria, l'unico vero centro di riferimento fino a tutto il Cinquecento (Fig. 14). La città di Palermo si ristrutturava dotandosi di un più ampio bacino portuale, costruendo ex novo il molo tra il 1564 ed il 1570 verso nord-ovest, oltre il bacino naturale della vecchia *Cala* ed sul quale era stata fondata l'antica città di *Panormus*, nell'idea di fondare un nuovo grande porto in funzione militare, fuori la cinta muraria bastionata, ben visibile nella ben nota pianta del marchese di Villabianca²⁵ (Fig. 15). Si realizza a Palermo così una delle più grandi trasformazioni urbanistiche della seconda metà del secolo XVI, progetto del porto che va inserito nel programma più vasto di ampliamento della città: "il progetto per la grande Palermo"²⁶. La costruzione del nuovo molo – lavori più volte sospesi e ripresi tra il 1584 ed il 1590 – anno in cui il molo nuovo è ultimato, coinvolge nel 1567 pareri esterni tra cui anche quella di Domenico Fontana, sollecitato dal vicerè napoletano Zuniga a prevedere analoghi interventi nella città partenopea pochi anni dopo, tra il 1597-98, con la costruzione del nuovo molo, unendo l'isolotto con la torre di San Vincenzo alla terraferma.

A Palermo si realizzerà il nuovo porto, attuando una prima espansione urbana lungo il litorale, verso l'area del nuovo molo; il bacino scelto offre nuove possibilità allo sviluppo futuro della città, oltre ad uno sviluppo notevole dell'area portuale la città acquista un'area libera a fronte mare a forte possibilità di nuove costruzioni, infrastrutture e postazioni difensive. A differenza Napoli non aveva alcuna possibilità di ampliamento su aree libere per ampliare il bacino portuale a distanza breve dalla città consolidata. Tutte le proposte che sono state avanzate, ad iniziare da quelle del Fontana, ri-disegnano il fronte a mare già esistente, riposizionando il molo secondo diverse localizzazioni o prolungandolo secondo diversi orientamenti (Fig. 13), ridefinendo così il litorale con nuovi collegamenti viari nell'intento di offrire sicurezza militare, riparo e attracco per le navi spagnole. I progetti portuali vicereali infatti sia per Palermo che per Napoli sono sempre improntati dalle necessità difensive.

Nella stessa ottica di riutilizzo delle aree del fronte a mare per attivare un più adeguato funzionamento delle aree portuali si realizzerà a Napoli nel sito, ottenuto dalla demolizione del vecchio arsenale angioino aragonese, il nuovo "quartiere della dogana" intorno alla piazza omonima nell'ultimo decennio del Cinquecento. Intervento urbanistico di grande rilevanza progettuale, da parte degli arch. Cafaro e Picchiatti, di cui si è riferito in altra sede, che si concluderà nella lottizzazione del quartiere e con la progettazione a fronte mare del nuovo palazzo della Dogana della Farina dello stesso architetto Domenico Fontana nel 1599.

Alla fine del Cinquecento la capitale vicereale può essere considerata una monumentale città con porto e queste considerazioni vanno ad accentuarsi con il prosieguo dei lavori lungo il litorale ad occidente, al di sotto della nuova reggia vicereale con la costruzione della nuova



13/ A. Vento, Le sette ipotesi di bracci di molo per il nuovo porto di Napoli, disegno ms. (Parigi. Bibliotheque Nationale de France) (da T. COLLETTA, *Nuove proposte...*, op. cit., Fig. 1).



14/ Palermo. Piazza della Bocceria (foto dell'a.).



5/ Palermo. Pianta dell'antico porto di Palermo e della cinta bastionata, particolare della "restituzione" della pianta del marchese di Villabianca del 1777 (da P. DI FRANCESCO e A. MILAZZO, op. cit., 2005, Tav. IX).

darsena militare; come ben illustra l'architetto certosino Bonaventura Presti nello splendido disegno manoscritto di tutto il Fronte a mare da Castel Dell'Ovo al Carmine, datato 1666 e firmato, realizzato per delineare il progetto della nuova "Darsena a farsi" nella sua esatta localizzazione geografica²⁷ (Fig. 16).

Un sistema infrastrutturale portuale marittimo e terrestre di eccezionale rilievo in primis in termini militari; Napoli oltre ad essere la più popolosa città, la terza città d'Europa, dopo Londra e Parigi (circa 300.000 abitanti in un centro abitato di 700 ettari entro la cinta bastionata e nei sette borghi esterni) presentava un fronte a mare di ben 3 km. dal Carmine a Castel dell'Ovo (Fig. 9).

Perché il porto torni ad essere elemento trainante di fatti urbanistici, e non solamente militari, dovranno trascorrere altri due secoli, sia per Napoli, ove il porto rimane sempre centrale per la città, che per Palermo, ove il porto nuovo, resta in posizione periferica, di borgo alla città storica. In effetti solamente negli ultimi anni del Settecento il piano di espansione urbana realizzerà il grande porto di Palermo come l'infrastruttura più importante della città. Così per Napoli, capitale borbonica fin dal 1737, per dare inizio all'ampliamento del porto, proprio al molo San Vincenzo, bisognerà attendere la metà dell'Ottocento, per poi portarlo a realizzazione in più tappe alla fine dell'Ottocento.

In effetti ancora nel XVIII secolo, dopo la distruzione parziale delle mura di fortificazione meridionale, la città si espande ad occidente, ma il porto mantiene la sua localizzazione tra il Molo siglio ed il Beverello e non si adegua alle nuove dimensioni urbane, nel contempo avviene la separazione della città dal porto e dalla riva per la creazione di nuove infrastrutture viarie costiere est-ovest. Inizia così la disarticolazione tra la città ed il suo porto, la città storica si allontana sempre più dalle aree portuali e nel XIX secolo con la colmata innanzi la città storica si attua l'allontanamento definitivo del porto dalla città e ciascuna entità si sviluppa in modo distinto. Le industrie manifatturiere realizzate sul litorale marino e la costruzione delle infrastrutture necessarie quali depositi, magazzini, bacini, etc. determinano una nuova fascia costiera di costruzioni portuali talché tra il 1860 e la metà del XX secolo si conferma una totale disarticolazione tra città e porto. Non si hanno collegamenti viari e ferroviari con i nuovi poli urbani. La rivoluzione dei trasporti marittimi, l'evoluzione delle tecniche portuali, etc. sono i fattori principali della separazione città-porto²⁸ (Tav. 20).

Siamo convinti che l'individuazione delle ragioni storiche dello sviluppo della struttura urbana portuale possono indicare la via giusta per individuare le diverse possibilità di recupero odierno dei waterfronts storici e di un loro riuso per la città abitata, in molti casi all'indomani della delocalizzazione del porto e di tutte le attività di imbarco e sbarco dei passeggeri e delle merci.

Strategie di conservazione e di recupero del fronte a mare storico di Napoli

La riqualificazione dei waterfronts è oggi uno dei temi principali delle politiche urbane di molte città-porto²⁹. Storicamente i waterfronts delle città portuali hanno avuto un'importanza strategica per ragioni sia commerciali e di scambio che politico e militari, spesso infatti sono stati protetti da fortificazioni e postazioni difensive: castelli, torrioni, forti e fortezze per ostacolare le incursioni nemiche dal mare. Con la demolizione delle cinte marittime, per la scomparsa delle esigenze difensive alla metà del Settecento e con la contemporanea crescita del settore dei trasporti marittimi, legati agli sviluppi industriali e alla cantieristica navale queste aree costiere non erano più sufficienti e hanno richiesto la disponibilità di spazi sempre più vasti, rendendo necessario il decentramento delle attività portuali di molte città, prima ubicate a ridosso del centro storico.

La delocalizzazione del porto in molte città ad iniziare negli anni '70 negli Stati Uniti, si pensi a San Francisco e a Baltimora, e in Europa negli anni '80 a Barcellona e poi più recentemente a Valencia, hanno conseguentemente generato ampi spazi di città da riqualificare e da adibire a nuovi usi, avendo perduto la funzione di porto. Le proposte di ri-connessione del "nuovo luogo urbano" al tessuto urbanistico esistente fondano su una pluralità di funzioni, perlopiù però queste operazioni sono rivolte al *loisir*, il tempo libero e le attività turistiche, con un ridisegno forte e una ri-definizione del paesaggio urbano storicamente determinatosi nel corso dei secoli di molte città portuali.

Non è il caso di Napoli che presenta a tutt'oggi l'uso del suo molo storico per l'imbarco e l'approdo dei passeggeri e croceristi, con le infrastrutture per la navigazione inserite nella zona portuale a poca distanza dal centro storico della città, sebbene con l'abitato urbano non abbia più una stretta interdipendenza.

La città portuale fonda su una organizzazione dell'organismo urbano costruito a tale fine, in un legame stretto tra la città ed il porto. Legame che si è disperso nel corso del Settecento con i grandi lavori viarii est-ovest alla Marina e le due entità si sono separate definitivamente con la colmata a mare ottocentesca. L'area portuale non coincide più con gli spazi della città, ma le attività portuali e le infrastrutture marittime delimitano uno spazio specializzato un territorio artificiale che si frappone tra la città ed il suo margine costiero.

Bisogna sottolineare che Napoli, a differenza di molte altre città, tra le quali ci sono Londra e Baltimora, ma anche città porto mediterranee come Barcellona e Marsiglia, non ha previsto il decentramento in altro luogo del suo porto, cioè fuori della città storica, ma anzi Napoli "conserva" il suo porto storico ancora oggi nello stesso sito, per l'imbarco e l'approdo dei passeggeri e croceristi e con le infrastrutture per la navigazione inserite nella zona portuale a poca distanza dal centro storico della città (Tav. 20).

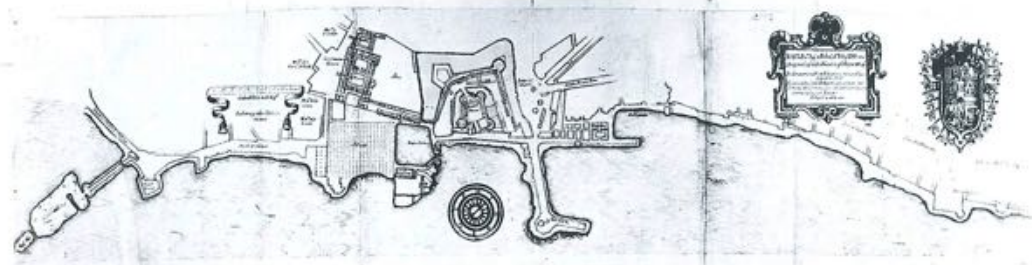
La città oggi tende progressivamente a riappropriarsi di porzioni dell'ambito portuale in particolare nei casi di persistenza delle localizzazioni storiche dell'attracco e dei moli. Si punta pertanto al rinnovamento dell'interfaccia città-porto e alla riqualificazione dei waterfronts con un ripristino degli spazi esistenti destinandoli a nuove funzioni ed attività prioritariamente urbane per operare una maggiore integrazione tra la città storica ed il suo porto.

Si pensi a Marsiglia, tra le città mediterranee che hanno traslocato in altro luogo il porto, con la costruzione della nuova *cit  de la m diterran e* nel 2005, non diversamente dalle citt  spagnole (Tav. 21 e Fig. 17). A differenza per  delle altre citt  mediterranee Napoli conserva in uso per l'imbarco di traghetti, navi e crociere il suo porto storico tra il Molo San Vincenzo, il Molosiglio, il Beverello, la Calata porta di Massa, etc... non avendo avuto alcuna delocalizzazione non presenta necessit  di riconversione quale area dismessa dall'uso portuale. Le citt  che hanno delocalizzato il loro porto hanno conseguentemente generato ampi spazi di citt  da riqualificare e da adibire a nuovi usi, avendo perduto la funzione di porto.

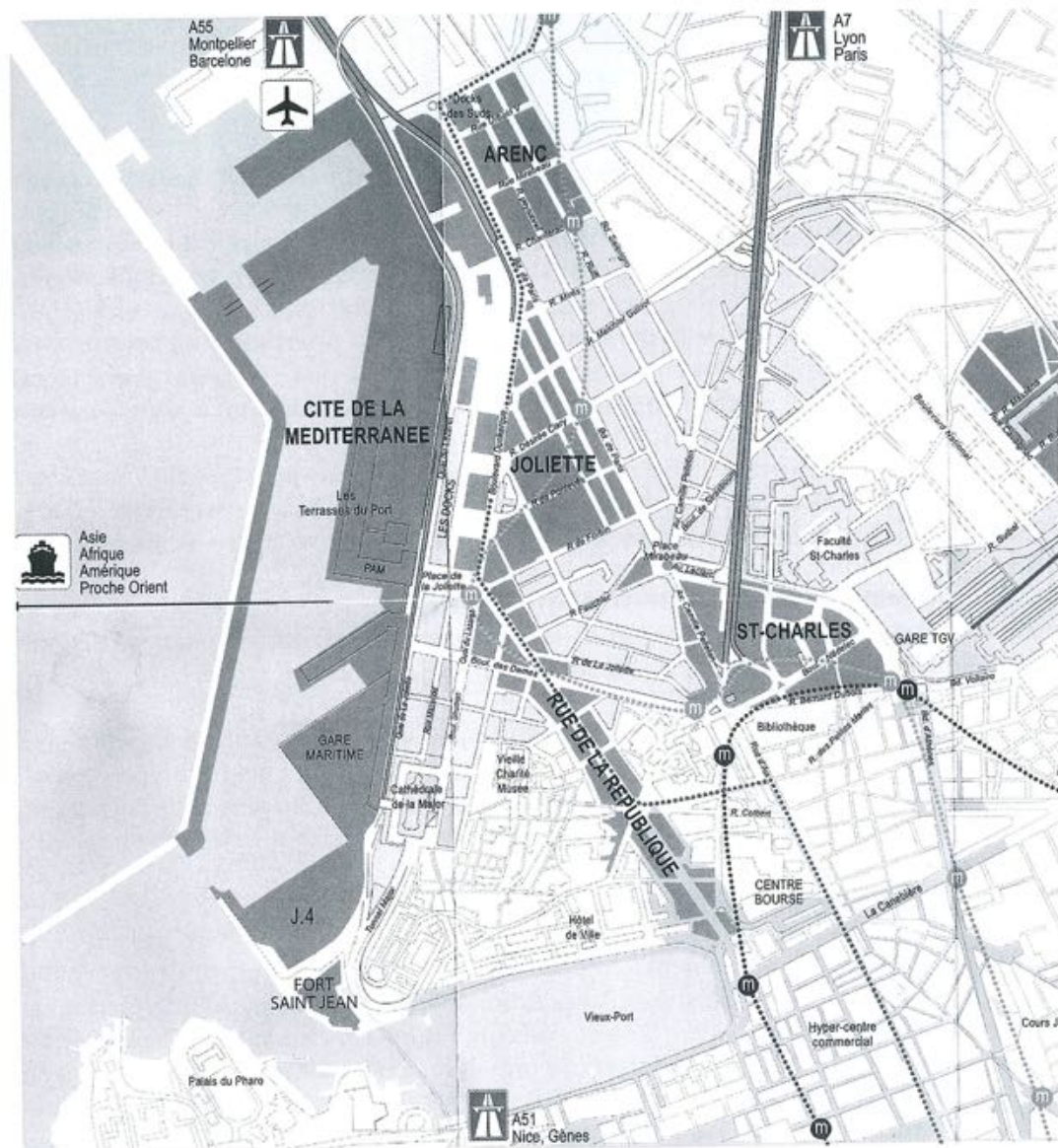
Napoli invece presenta la necessit  di operare una riqualificazione del waterfront con l'acquisizione delle aree ancora di propriet  militare.

Si pensi alla cittadella della Base navale affacciata sulla darsena Acton di cui ci stiamo interessando³⁰ in accordo con la Soprintendenza ai Beni Architettonici e Ambientali per le sue conservate qualit  architettoniche ed edilizie sei-ottocentesche.

La riqualificazione dell'area storico-monumentale del porto di Napoli dovrebbe trovare vantaggio nella eventualit  di una delocalizzazione del demanio militare attualmente presente nel complesso di edifici che ruotano intorno alla darsena Acton. La darsena progettata nella seconda met  del Seicento ha subito nel corso della sua storia molteplici vicende di distruzioni, ampliamenti e nuove edificazioni, ma   rimasta sempre ad uso esclusivo dei militari, in particolare della Marina militare. Lo specchio d'acqua, a differenza dell'Arsenale tardo-cin-



16/ Fronte a mare con l'arsenale vicereale nel disegno dell'arch. certosino fr  Bonaventura Presti, firmato e datato 12 dicembre 1666 (Roma, Biblioteca Vaticana) (da T. COLLETTA, *Napoli citt  portuale...*, op. cit., p. 378, fig. 42).



17/ Pianta del porto storico e del nuovo porto al di fuori della citt  storica; La costruzione della nuova "cit  de la Méditerranée" (dal sito web euromediterranee.fr).

quecentesco, oggi ancora in situ e gli edifici presenti mostrano con tutta evidenza la naturale vocazione ad accogliere nuove funzioni ad uso civile e turistico, recuperando le antiche costruzioni, come gli spazi aperti in diretto collegamento con il molo storico di San Vincenzo. (darsena Acton, stazione Marittima, e il sistema delle nodalità urbane poste sul fronte)³¹. La vicinanza della darsena Acton al cuore della città storica più rappresentativa (Palazzo Reale, Piazza Plebiscito, Giardini del Molosiglio, Castelnuovo etc...), dovrà prevedere specifiche indicazioni per le modalità di un cosciente riuso e valorizzazione nel rispetto delle strutture ereditate dal passato militare dell'area, con un riuso degli spazi esistenti e/o una riconversione dei luoghi militari consoni ed adeguati ed in dialogo con la città esistente.

Il tema della ricucitura urbana lungo il fronte a mare storico potrebbe trovare qui facile soluzione non essendoci barriera doganale, essendo stato trasferito l'Ammiragliato Navale a Taranto, la Base Navale Napoletana ha meno necessità di spazio e si potrebbe operare un ridimensionamento con l'acquisizione di alcuni spazi prospicienti il mare "sotto utilizzati". Il riuso pubblico con grandi spazi ricreativi per i cittadini e i turisti e i croceristi rientra nella più generale riqualificazione del waterfront napoletano, da usi militari ad usi sociali, culturali e di svago, funzioni di uso più idonee ad una zona così rilevante dal punto di vista paesaggistico. In effetti anche lo spazio verde dei giardini del Molosiglio sono sottoutilizzati con la sede dell'ASL, il piccolo molo della società velica e l'antico Circolo Canottieri che hanno nel loro complesso definitivamente privatizzato l'accesso al mare dalla città, creando una barriera non diversamente da quando era ivi localizzato l'arsenale vicereale e tutta la zona militare connessa. A chi percorra il lungomare il Molosiglio appare come uno spazio informe verde ed abbandonato e certamente il mare da qui scompare allo sguardo. Spazi aperti e a verde e spazi chiusi da riconvertire per generare un rapporto più stretto tra la città e la zona costiera: litorale di Napoli che è più di 15 chilometri (da Mergellina ...alla Darsena di levante...a Vigliena) con vere e proprie barriere tra la città ed il mare (Tav. 20).

Una riconquista degli spazi militari è auspicabile come è avvenuto per i castelli di Sant'Elmo e di Castel dell'Ovo, dopo il terremoto dell'80, con una riconversione ad uso pubblico con la concessione delle zone storiche monumentali fino a quel momento ad uso esclusivo dei militari, utilizzandole invece, adeguatamente restaurate, a fini urbani.

La questione prioritaria è un migliore coordinamento tra la gestione urbana e la gestione portuale, un buon esempio può essere considerato il decentramento della Capitaneria di Porto dall'edificio storico monumentale dell'Immacolatella per organizzare in quel luogo: il Museo dell'emigrazione.

L'intento delle riflessioni che si propongono è di valutare il fine ultimo dell'odierno ridisegno del waterfront napoletano inquadrando l'intervento sull'area storica nel più ampio e complessivo programma di potenziamento del porto. La riorganizzazione gestionale del perimetro doganale portuale, la riarticolazione della rete di interconnessione e dei suoi invasi fisici ed infrastrutturali, è riferimento specifico della strategia, ed ha dato luogo al noto concorso di progettazione, con affermazione del gruppo di Michel Euvè.

Riassetto del waterfront oggi innescato (2004-2005) con il concorso pubblico del ridisegno del fronte a mare storico: in una nuova definizione dell'interfaccia città porto. Con la costituzione della società pubblica Nausicaa, l'Autorità portuale ha annunciato una interpretazione strategica, già coltivata nel passato, dedotta dalla opportunità di esplorare la connessione tra area storica centrale e reinterpretazione delle opportunità portuali, agendo su componenti del patrimonio immobiliare pubblico di eccezionale significato storico e morfologico-funzionale. È proprio l'esistenza del porto storico, di antica formazione, che crea a Napoli secondo noi il quadro di potenzialità e ricchezza in molti campi, non ultimo quello delle tradizioni e del patrimonio degli edifici e delle attrezzature del lavoro portuale che costituiscono



un bene prezioso da conservare e valorizzare³² (Tav. 22 e Fig. 18).

Penso inoltre che la rifondazione del ruolo della propria portualità per Napoli non può non ripartire che dalla considerazione, peraltro dai più disattesa, che la città storica è oggi sito UNESCO, perché inserita nella W.H.L. dal 1995. Riconoscimento tanto discusso per anni ed ambito da ogni città storica del mondo, mentre noi napoletani non abbiamo ancora saputo centrare alcun obiettivo in proposito. Politiche di riqualificazione urbana, tra cui anche quelle del fronte portuale, che andrebbero discusse e poste all'attenzione di un più vasto pubblico.

Per valutare il fine ultimo del ridisegno del waterfront bisogna inquadrare l'intervento sull'area storica nel più ampio e complessivo programma di potenziamento del porto in tutta la sua complessità da Bagnoli ad ovest fino a Vigliena ad oriente.

Note

¹ Cfr. P. RIETBERGEN, *Porto e città, o città-porto? Qualche riflessione*, in AA.VV., *I porti come impresa economica*, Istituto di Storia economica "F. Datini", Firenze 1988, pp. 615-624.

² Cfr. per la particolare struttura dell'insediamento della città portuale, come una nuova tematica di storia urbanistica il volume: E. POLEGGI (a cura di), *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia*, Genova, 1985; in particolare i capitoli di E. POLEGGI, *La costruzione della città portuale un nuovo tema di storia*, pp. 7-9. e di E. GUIDONI, *Le città-porto fluviali*, pp. 217-234; cfr. anche la relazione di E. GUIDONI, *Le città portuali ed il paesaggio urbano medievale. Tipologie*, al Seminario di Amalfi "Le città ed il mare", 1-3 giugno 2001, in "Rassegna storica Amalfitana", numero monografico, Amalfi 2006.

³ Cfr. M. BURY, *The print in Italy. 1550-1620*, The British Museum Press, London 2001; C. DE SETA, D. STRAFFOLINO (a cura di), *L'Europa moderna. Cartografia urbana e vedutismo*, Atti del Convegno (Napoli 2000), Napoli 2001; GUEINIERE FOUIMIER, *Barcelone, Genes et Marseille. Cartographies & images, XVe-XIXe s.* Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, These de Doctorat, 2008, B. Marin tutor.

⁴ Cfr. T. COLLETTA, *Napoli città portuale e mercantile. La città bassa, il porto ed il mercato dall'VIII al XVII secolo*, Roma, Kappa Edizioni, 2006, pp. 474, ill. 84, con le «piante ricostruttive» della città bassa costiera in VI Tavole a colori fuori testo.

⁵ Cfr. T. COLLETTA, *Napoli città portuale e mercantile*. op. cit., le VI Tavole a colori fuori testo.

⁶ Cfr. E. GUIDONI, *Modena e le città europee* in AA.VV., *Le città medievali*, Modena 1996, op. cit., p. 90.

⁷ Convegno in cui sono coordinatore di una sessione specialistica che riguarda proprio una tematica da ritenersi fondamentale nella strutturazione delle città portuali mediterranee: "Villes portuaires de la Méditerranée et colonies des marchands étrangers: une comparaison pendant l'âge médiéval et moderne", ove si è proposto un confronto tra le città portuali delle due coste mediterranee per studiare il diverso metodo di insediamento delle colonie dei mercanti stranieri tra Medioevo ed Età moderna e nella quale si confronteranno le città di Istanbul, Ragusa, Fama-gosta, Akko, Tunisi, Amalfi e Napoli.

⁸ Cfr. T. COLLETTA, *Napoli città portuale...* op. cit., cap. V, "Barcellona tre-quattrocentesca: il mercato diffuso su tutto il fronte a mare e le comunità straniere stabili: un confronto tra due città portuali in epoca moderna".

⁹ Si costruiscono tra Trecento e Quattrocento le principali infrastrutture portuali relazionate con il mare: gli Arsenali (1280, 1328-1378) e le grandi infrastrutture mercantili: la famosa "Lonja de los mercaderes" (1339-1392) e i "Pal-lols" o depositi del grano, entrambi sul fronte marittimo orientale, a diretto contatto con il nuovo porto ed il quartiere mercantile. Entrambi i due grandi edifici pubblici mercantili sono separati dalle strutture di deposito e costruzioni delle navi - gli arsenali - localizzati sul mare, oltre le mura della città più antica, ad occidente.

Gli arsenali reali di Barcellona, una delle più grandi costruzioni del gotico civile catalano, costruiti a più riprese tra il 1280-1378, ancora oggi conservati nella loro configurazione trecentesca al Pla de Palau, erano localizzati nel Duecento vicino la porta de Regomir, l'attuale strada di la Fusteria e D'Avinyo. Cfr. AA.VV., *Atlas Històrico de ciudades. Europeas*, Penisola Iberica, Barcellona 1994, pp. 66-68; L. CARBONELL RELAT, *Un arsenal reconverti en musée de la marine*, in "Un avenir pour notre passé", Conseil de l'Europe, n. 28, 1986, pp. 20-23.

¹⁰ Cfr. M. DE SOLA MORALES, O. CLOS, *Barcellona: storia e progetti di riuso collettivo del porto vecchio*, in E. POLEGGI (a cura di), *Città portuali...* op. cit., pp. 167-192. Gli arsenali sono detti "drassanes" in lingua spagnola catalana e "atarazanas" in spagnolo castigliano. Il nuovo porto quattrocentesco era costituito da due dighe: una iniziata nel 1439 e l'altra nel 1477 entrambe ortogonali al fronte a mare e localizzate innanzi al quartiere della Ribera, ma fuori e mura marittime, tra il convento di Santa Clara e la "Lonja de los mercaderes" cfr. AA.VV., *Atlas historico...*, op. cit., p. 67 e fig. 6.

¹¹ Cfr. AA.VV., *Barcellona en temps dels Austries. La vida a la ciutat en el Renaixement i el Barroc 1492-1714*, Mu-

seu d'Historia de la ciutat, Barcellona 2001, pp. 68 e 71.

¹² Cfr. J. ALEMANY, *El port de Barcelona. Historia i actualitat*, Barcellona 1984.

¹³ Cfr. AA.VV., *Atlas historico...*, ibidem.

¹⁴ Cfr. M. RONCAYOLO, *Marseille. Les territoires du temps*, Marseille 1996, pp. 17-18 e figg. p. 21.

¹⁵ Cfr. J. BOIRA MAIQUES, A. SERRA DESFILIS, *El porto de València e il seu entorno urbà. El Grau y el Cabanyal - Canyamalar en la Historia*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1997.

¹⁶ Cfr. G. GALASSO, *Carlo I d'Angiò e la scelta della capitale*, in Id., *Napoli capitale*, Napoli 1986, pp. 46-58.

¹⁷ Cfr. M. AGUILO ALONSO, *Introduzione* al volume curato con C. DE SETA, *La Spagna nel Mediterraneo. La costruzione dello spazio*, Biblioteca Nacional de Madrid, Madrid 2007.

¹⁸ Cfr. T. COLLETTA, *Piazzeforti di Napoli e Sicilia. Le carte Montemar*, Napoli ESI, 1981.

¹⁹ F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris (1949) 1966.

²⁰ Facciamo riferimento all'intervento di Giovanni Muto all'incontro con il Direttore Archivio Simancas all'Istituto Cervantes il 6 marzo 2008, e a come Napoli compare nella suddivisione dell'Archivio della corona d'Aragona (cfr. il sito web con tutti i Documenti, Ministero della Cultura di Spagna, Ministro Fares).

²¹ Cfr. E. CONCINA, *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma, La nuova Italia scientifica, 1987, figg. 17-18.

²² Cfr. T. COLLETTA, *Domenico Fontana a Napoli: i progetti urbanistici per l'area del porto*, in «Storia della città», n. 44, 1987, pp. 77-98 in "Appendice" la trascrizione del ms. (112 fl.) della Biblioteca Nazionale di Napoli, sui lavori al porto nel XVII secolo.

²³ Ibidem. Accanto al grande torrione di San Vincenzo del 1268 voluto da Carlo I d'Angiò e chiesa di San Vincenzo in terra *Portu Neapolitano*, donata al Monastero di San Vincenzo al Volturno e più volte ristrutturato. Torrione demolito solamente nel 1752 su proposta dell'Intendente dell'Arsenale.

²⁴ Cfr. T. COLLETTA, *Napoli città portuale e mercantile...*, op. cit., cap. VI, pp. 369-382. La situazione militare del fronte occidentale è ancora ben in evidenza immutata per tutto il Settecento nel disegno inserito nel ms. del Dammer del 1680 della British Library e nel disegno del periodo francese della Bibliothèque Nationale de France.

²⁵ Cfr. P. DI FRANCESCA e A. MILAZZO, *La restituzione planimetrica della pianta settecentesca di Palermo*, Tav. IX. in «Storia dell'Urbanistica/Campania», VII, 2005, *Le piante ricostruttive di città*, a cura di T. Colletta.

²⁶ Cfr. E. GUIDONI, *L'arte di costruire una capitale. Istituzioni e progetti a Palermo nel Cinquecento*, in Id., *L'arte di progettare la città*, Roma, Kappa, 1992, pp. 169-98.

²⁷ Il progetto della Darsena del 1666 da parte dell'architetto Bonaventura Presti fu molto contestato, ma come dimostrano i numerosi disegni, tutti a firma dell'architetto certosino, il bacino d'acqua per le navi venne realizzato secondo quegli intenti nel 1668 dall'ingegnere maggiore del regno l'arch. Francesco Antonio Picchiatti proprio nella piazza innanzi all'arsenale e sotto Castelnuovo. Come attestano i disegni che convalidano il progetto del Presti attento disegnatore, la Darsena era congiunta con l'arsenale costruito da Vincenzo Casale nel 1557 definendo una prima costruzione prospiciente nel bacino d'acqua, nel progetto tardo seicentesco. La grande piazza alle spalle della palazzina risulta libera e prospiciente sul mare e denominata "cantiere", essendo in diretto congiunzione con lo spazio di mare antistante l'arsenale; i futuri Giardini del Molosiglio. La topografia ed il disegno in scala del fronte a mare sono parte dell'opera progettuale di stampo militare. Disegni e cartografie militari di rilievo e di progetto accuratamente eseguiti, come dimostra Bonaventura Presti, l'architetto certosino, dal Fuidoro definito "cartesiano" proprio per le sue particolari doti di precisa rappresentazione planimetrica. Le testimonianze odierne della struttura seicentesca sono visibili nella Base Navale e nella Darsena Acton. Il disegno del Presti è conservato alla Biblioteca Apostolica Vaticana, di cui come abbiamo dimostrato, all'Archivio di Simancas vi è copia fedele in T. COLLETTA, *Napoli...*, op. cit., pp. 379-382.

²⁸ Cfr. R. RODRIGUEZ MALTA, *Il riassetto del fronte a mare di Napoli*, in B. GRAVAGNUOLO (a cura di), *Il porto e la città*, Napoli ESI, 1996, pp. 188-207.

²⁹ Cfr. numero monografico della rivista "Revue Méditerranéenne", "Villes portuaires horizons 2020, Les nouveaux enjeux du développement", curato da Rachel Rodrigues-Malta, Professore dell'Università di Provenza.

³⁰ Cfr. T. COLLETTA, *The historical Naples' waterfront and the rehabilitation-reconversion of the military spaces. The Acton dock, the Bourbon dockyard and the San Vincenzo pear*, in "Revue Méditerranéenne", n° 3-4, volume 111, 2008, pp. 121-130.

³¹ Cfr. F. FORTE, *Napoli...*, Architettura e città, INU, Roma, 2006, il cap. Il porto storico.

³² Vale ricordare che il 12 ottobre 1999 è stato firmato il Protocollo d'intesa tra l'Autorità portuale di Napoli ed il Ministero per i Beni e le Attività culturali, Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici di Napoli e Provincia per il "Recupero e Risanamento del Molo San Vincenzo". Il Porto di Napoli viene vincolato paesaggisticamente a quella data con tutti gli edifici di oltre 50 anni. Per questo progetto sono stati spesi ad oggi 16 Miliardi dal 1999. L'intento è la riqualificazione ad uso ricreativo e di passeggiata culturale e panoramica, in un ambiente paesistico di eccezionale bellezza. Cfr. T. COLLETTA, *The restoration/rehabilitation of the San Vincenzo pear (1999-2006)*, in *The historical Naples' waterfront...*, op. cit., pp. 126-129. Una prima tappa di questo obiettivo è stato il fitto alla Società di Brokeraggio per le Barche a vela del tratto della Darsena parallelo a via Acton e il modello di Mascalzone Latino installato su tale passeggiata pedonale. Più recentemente sono stati restaurati i grandi Magazzini di fronte la Calata Porta di Massa e destinati a stazione marittima del nuovo attracco per le navi traghetto per le isole.

ATTUALITÀ

C. DE SETA e A. BUCCARO (a cura di)*, *Iconografia delle città in Campania. Napoli e i centri della provincia. Vol. I. Le province di Avellino, Benevento, Caserta, Salerno. Vol. II*

Napoli, Electa Napoli, 2006-2007.

(Volumi di grande formato (25x30 cm, di 416 e 420 pagine con foto a colori e bianco e nero)

Cristina Iterar**

Tra il 2006 ed il 2007 sono stati pubblicati il primo ed il secondo volume sull'Iconografia delle città in Campania dedicati a Napoli ed alle Province campane a cura di Cesare De Seta ed Alfredo Buccaro. Il progetto, varato dal Centro Interdipartimentale di Ricerca sull'Iconografia della Città Europea dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II", è stato realizzato con il contributo della regione Campania (delib. G.R. 6427 del 23/XI/01, 3815 del 2/XII/03, 2507 del 30/XII/04).

La ricerca effettuata a monte della pubblicazione rientra nell'ambito del PRIN 2003-2005 "Atlante dell'Iconografia delle città italiane in età moderna" finanziata dal MIUR.

Il primo volume, pubblicato nel 2006, presenta un'Introduzione sull'"Archivio della Iconografia storica della Campania" redatto dai curatori; risulta poi composto da due parti: la prima è dedicata a "Napoli e il suo territorio", ricca di articoli sull'evoluzione delle tecniche, dei modelli e sui metodi di rappresentazione delle iconografie partenopee; la seconda parte dedicata a "I luoghi e le immagini", presenta l'evoluzione delle rappresentazioni dei singoli luoghi della provincia napoletana e ciascun saggio è a firma di giovani studiosi.

Il secondo volume, pubblicato nel 2007, dedicato alle altre province della Campania, contiene la raccolta sistematica di schede iconografiche del Centro Studi di Iconografia dell'Università Federico II di Napoli riguardante dipinti ad olio, disegni, acquerelli, gouaches, incisioni che documentano le aree urbane meno conosciute del territorio regionale.

L'opera consta di tre sezioni: la prima celebra la storia della Campania attraverso gli studi di storici autorevoli quali Giuseppe Galasso, Giovanni Muto e lo stesso Cesare De Seta; la seconda dipana con grande maestria l'evoluzione della iconografia della Campania tra il '700 e '900 attraverso gli articoli di studiosi quali Leonardo Di Mauro ed Alfredo Buccaro, per citarne alcuni; la terza dedicata ai singoli luoghi dell'area regionale più famosi e meno conosciuti.

Questa ultima parte è costituita da schede singole dedicate in particolare a zone territoriali di interesse quali: Avellino ed il Principato Ultra; Benevento; il Sannio; Caserta e la Reggia; Capua e la Terra di Lavoro; Salerno e la Valle del Sarno; Cava de' Tirreni e la costiera amalfitana; i monti Picentini ed i territori dei fiumi Irno, Sele e Tanagro; il Cilento e Paestum nei percorsi del Gran Tour.

mentre la prima parte della scheda è una carrellata sulle fortune iconografiche dei singoli luoghi, la seconda enumera le immagini delle località accompagnate da breve didascalia.

Le numerose iconografie interessano le vedute delle città e degli scorci dei singoli luoghi consolidate nell'immaginario collettivo nel corso dei secoli e riportate nelle raccolte storiche manoscritte quali

quella tardo seicentesca di Francesco Cassiano de Silva, a stampa settecentesche quale quella del Pacichelli, ed ottocentesche quali quella di Cuciniello e Bianchi, solo per citarne alcune. La raccolta delle immagini ha interessato anche il rinvenimento di singole rappresentazioni di vedute prodotte per le più disparate ragioni, politiche, economiche, quali rappresentazioni topografiche come viste prospettiche e mappe, di corredo ad apprezzati, o solo come immagini artistiche di noti e meno noti pittori paesaggisti.

La catalogazione così effettuata sia per Napoli che per le altre province campane evidenzia suggestioni e problematiche in larga misura inedite, attraverso una ricca schedatura sistematica avvenuta mediante il rinvenimento della documentazione nei musei, archivi e biblioteche regionali e non, attraverso il confronto con studi già effettuati ed i riferimenti bibliografici.

I due Volumi sono nella loro complessità letteraria una piacevole scoperta per i "non addetti ai lavori", mentre per gli storici dell'urbanistica, una preziosa raccolta di dati storici e scientifici fondamentali per la conduzione di un'indagine sulla struttura urbana dei capoluoghi di Provincia ed il recupero dei centri minori della Campania.

** CRISTINA ITERAR è dottore di Ricerca in "Storia dell'Architettura e della Città", Titolo conseguito presso l'Università di Napoli "Federico II".

Studi sul decennio francese ed i monasteri soppressi dei Minimi in Campania nel V centenario della morte di S. Francesco di Paola, in "Quaderni della biblioteca del Seminario di Caserta", vol. 8/2008.

Rosa Carafa**

Il quaderno n. 8 della Biblioteca del Seminario di Caserta, pubblica il ciclo di conferenze programmate dall'associazione *Civitas Casertana* tenute nell'anno sociale 2006/07 che hanno riguardato "Le celebrazioni del decennio francese" e il "V centenario della morte di S. Francesco di Paola".

Pier Luigi Rovito nel saggio "Da Pietro Giannone a Bernardo Tanucci. Percorsi della laicità nel mezzogiorno continentale" ha esposto la lunga ricerca svolta su un tema poco indagato relativo al rapporto tra Stato e Chiesa nell'Antico Regime con particolare riguardo al Mezzogiorno dove vigevo un ampio sistema di immunità ecclesiastiche per cui tutti i luoghi di culto e le immediate adiacenze godevano di una sorta di extraterritorialità che precludeva ogni possibilità di intervento da parte della forza pubblica. La Chiesa con i privilegi si espandeva sempre più con un peso notevole anche a livello urbanistico ove si realizzano intere insule conventuali con le aggregazioni di palazzi nobiliari come è ben visibile nelle vedute e nelle cronache settecentesche. E qui l'autore si sofferma sui due autori: il primo che con le sue opere influenza quella che sarà la base del Concordato tra Stato e Chiesa, l'altro che come ministro di Carlo III è l'ispiratore del riformismo carolino. Conclude evidenziando che l'anticurialismo si stava attuando in pieno quando la rivoluzione francese oscurò la laicità e con la Restaurazione Trono ed Altare "si strinsero in un abbraccio che sapeva di medioevo".

Marcella Campanelli nel saggio "Le soppressioni monastiche in Terra di Lavoro in età napoleonica" riferisce che manca uno studio esaustivo sulla situazione monastica ma che nel suo studio ha preso in esame le relazioni inviate dagli ordinari diocesani alla Congregazione del Concilio nell'età post napoleonica da cui risulta che degli oltre 2000 conventi esistenti, circa 1550 furono aboliti per cui la proprietà ecclesiastica risulta drasticamente ridimensionata con i beni incamerati dal demanio ed in parte ventuti a privati. Tutti i monasteri benedettini vengono soppressi ad eccezione di Montecassino, Cava dei Tirreni e Montevergine. Si assiste ad un brusco mutamento del panorama conventuale e delle sue ricche proprietà fondiarie avendo la soppressione napoleonica posto fine ad una intera epoca della storia monastica.

Ernesto Rascato nel saggio "Gli insediamenti dei Minimi in terra di Lavoro" propone una rassegna dei conventi realizzati dai Minimi nelle diocesi di Caserta, Aversa, Capua, Napoli illustrando ampiamente quello di Aversa, divenuto Ospedale Psichiatrico giudiziario F. Saporito, di cui rimane la platea nell'archivio storico diocesano della proprietà di Aversa.

Maria Rosaria Strazzullo nel saggio "Valorizzazione delle fonti documentarie di Terra di Lavoro" illustra l'attività di vigilanza che effettua la Soprintendenza Archivistica di Napoli presso le sedi Comunali e gli enti ecclesiastici, (parrocchie e diocesi) per la realizzazione e la valorizzazione degli archivi locali custodi delle documentazioni ancora a tutt'oggi.

Giuseppe Guadagno nel saggio "Spunti storici su S. Francesco di Paola ed il suo tempo" ha riletto alcuni episodi della vita del Santo puntualizzandoli con l'attento esame dei *Registri Aragonesi* per il soggiorno del Santo a Napoli e la successiva partenza per Parigi su ordine di papa Sisto IV come richiesto da Luigi XI. L'autore si sofferma ampiamente sul soggiorno parigino del Santo presentando le immagini rinvenute alla Biblioteca Nazionale di Parigi del grande convento di Passy integro sino alla Rivoluzione francese e quello che rimaneva nel XIX sec. dopo l'abolizione degli ordini religiosi: le gallerie delle cantine superstiti, recuperate, ospitano oggi il "Museo del vino".

Seguono nel Quaderno 4 saggi più chiaramente architettonici ed artistici, quali quelli di Lucia Giorgi su La chiesa ed il convento di S. Francesco di Paola in Caserta dalla fondazione agli anni ottanta del novecento (1606-1980) amplia, rispetto alla relazione tenuta, con una attenta ricerca bibliografica ed archivistica su tutta la vita del convento, dilungandosi sulle trasformazioni avvenute dopo la dismissione per la nuova destinazione assegnata all'immobile. Suddivide quindi il saggio in paragrafi relativi a: Fase della fondazione fino alla dismissione; Fase dalla dismissione fino agli anni ottanta del Novecento; l'ospedale per forzati e soldati di Casanova; Il nuovo ospedale militare di Caserta; Descrizione dell'ospedale militare; Il mistero della sepoltura di Luigi Vanvitelli. Aggiunge poi un'appendice documentaria con la trascrizione di quattro documenti ottocenteschi rinvenuti nell'Archivio della Reggia di

Caserta.

Loredana Toscano nel saggio "Il restauro delle statue della chiesa di S. Francesco di Paola a Caserta" illustra l'intervento specialistico di restauro conservativo, in tutte le sue fasi, effettuato su quattro statue in cartapesta, S. Francesco di Paola, La Madonna Addolorata, S. Giuseppe Colasanzio, S. Rocco, dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici Artistici e Storici per le provincie di Caserta e Benevento.

Giovanna Sarnella nel saggio "Gli altari marmorei in chiese campane dei padri minimi" riprende un tema già trattato in altri saggi presentando un contributo molto documentato e di grosso spessore non solo per la ricerca che lo supporta ma anche per le conclusioni a cui perviene. L'altare viene visto non solo per la preziosità della fattura ma anche per la sua problematica spaziale che la posizione privilegiata determina rispetto a tutto il complesso ecclesiale.

La sottoscritta nel saggio "Il convento di S. Francesco di Paola e la Chiesa di S. Maria via Coeli in S. Maria Capua Vetere" ha cercato di ubicare e dare forma ad un edificio di cui rimangono solo sommarie descrizioni riportate dagli storici locali. La ricerca archivistica, il rinvenimento della pianta del progetto del carcere presso l'Archivio di Stato di Caserta e l'esame dei documenti del Corpo "Ponti e Strade" hanno consentito di chiarire che il Convento con l'annessa Chiesa era stato realizzato dove erano le scale monumentali di accesso al monumento Romano descritte dagli studiosi, mentre i bracci del criptoportico erano stati riutilizzati come stalla per la Regia Cavalleria; sul perimetro del Criptoportico romano, per risparmiare le fondazioni su tre lati, fu realizzato il carcere borbonico, per il quarto lato di chiusura fu necessario demolire il complesso religioso. Il Quaderno si conclude con 2 saggi dedicati a S. Francesco di Paola: Antonio Castagliuolo "Due opere inedite dedicate a S. Francesco di Paola nella omonima Chiesa in Foria d'Ischia" presenta una ricerca approfondita che tenta di dare la paternità artistica alle due opere e Battista Marelli nel saggio "Iconografia di S. Francesco di Paola nei dintorni di Caserta" presenta le raffigurazioni del Santo quasi sempre molto vecchio che si appoggia ad un alto bastone rinvenute a Pozzano, Briano, S. Maria C.V., Marcianise e nel museo diocesano di Capua.

Tracce storiche e progetto contemporaneo a cura di Andrea Iacomoni, Roma 2009

Rosa Carafa

Il volume raccoglie dieci progetti di restauro redatti per la riqualificazione del centro urbano di Monte San Savino (AR) elaborati a livello nazionale da altrettanti giovani studi di architettura che hanno dato vita ad un seminario di progettazione per ridisegnare la "Monte San Savino del futuro". Il Seminario sperimentale, organizzato, coordinato e gestito da Andrea Iacomoni e patrocinato dall'Amministrazione Comunale, ha posto l'attenzione al territorio nel suo complesso sia in riferimento a strutture storiche, sia ad interi agglomerati urbani, sia alle aree da qualificare.

La mostra degli elaborati è stata presentata il 23 maggio 2009 al Museo del Cassero di Monte San Savino nel convegno "Costruire nell'esistente" con la partecipazione dei professori Dezzi Bardeschi, Morandi, Rossi Prodi, Ricci, Taddei ed Iacomoni. Nella stessa occasione è stato presentato il volume, arricchito anche dagli interventi già in corso a cura dell'arch. Ilaria De Andreis dell'Ufficio Tecnico Comunale, con saggi di autorevoli studiosi della Conservazione, che hanno proposto interessanti riflessioni scientifiche sugli aspetti strategici della trasformazione dei centri storici minori e dello spazio pubblico. Gli esperti, specialisti delle varie discipline che operano nel campo della conservazione dei centri storici minori, hanno posto una serie di riflessioni sul valore del progetto architettonico ed urbano per il recupero dei centri minori.

I progetti in mostra svolgono il tema della trasformazione e quello dell'identità, in un dialogo tra "antico e nuovo", che è sempre stato presente nei tessuti urbani e che è all'origine di quello che noi chiamiamo stratificazione e riguardano di edifici singoli, percorsi di accesso al centro, riqualificazioni urbane e spazi aperti, interventi paesaggistici nel territorio del Comune di Monte San Savino. Essi dimostrano che i centri minori possono essere il luogo di una nuova stagione di sperimentazione progettuale. L'analisi condotta per rilevare le tracce storiche e il progetto proposto rappresentano un approfondimento ai temi legati alla trasformazioni delle città, al recupero del significato d'identità. Al pro-

getto urbanistico e di architettura vengono così attribuiti contenuti, valori e nuovi significati in relazione alla trasformazione, all'innovazione e alla salvaguardia del rapporto tra territorio naturale e città storica.

A tal proposito concordiamo con lo Iacomoni quando dice che *"...Il centro storico rappresenta una risorsa per la riqualificazione della città per cui è necessario comprendere strategie di riuso di edifici e di spazi sia all'interno del centro storico che nelle relazioni tra questo e il suo territorio, riconsiderando il progetto del nuovo come strumento di valorizzazione dell'antico: la ricerca progettuale contemporanea deve interagire con la struttura urbana antica superando l'antinomia tra modernità e conservazione e dare significato alla stratificazione storica del costruito utilizzabili come tracce su cui innestare il proprio operare, inserendo nuovi valori e nuove forme, non rinunciando così al fondamentale ruolo propositivo dell'architettura urbana che in ogni epoca ha lasciato testimonianza di sé..."*.

Nel complesso rapporto tra antico e nuovo infatti, ove il risultato è tutto nella sensibilità del progettista a instaurare quel rapporto di continuità e cambiamento (il confronto) che si instaura con il passato, il progetto diventa la trasformazione di ciò che esiste da prima e, conformandosi al luogo, una aggiunta di valori al costruito storico. Gli aspetti della conoscenza legata alla ricerca, in sintesi vengono così individuati nella progettazione del nuovo, dove esso non prescinde dai caratteri legati alla dimensione, ai rapporti formali e alle matrici del contesto, ma ne individua gli aspetti più intrinseci per raggiungere la qualità architettonica e urbana.

Anche il prof. Mancuso dell'Università di Venezia ritiene che *"...un buon progetto, se colto e consapevole, può e deve stabilire un'inedita caratterizzazione dell'antico: che passa inevitabilmente attraverso il disegno del nuovo, la sua equilibrata misura, la sua pacata incidenza, il suo linguaggio dialetticamente ma non aggressivamente contrapposto a ciò che già c'è..."*

Infine la prof.ssa Ricci della Università di Roma La Sapienza, richiamando l'evoluzione del concetto di tutela che dal singolo edificio è passato allo spazio circostante, poi a singoli comparti urbani ed infine a tutto il contesto urbano ed al territorio, anticipa il concetto di rigenerazione dei centri storici minori come sistemi integrati territoriali. Argomento molto affascinante le cui premesse sono nel Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio che prevede la promozione e valorizzazione del Patrimonio Culturale con azioni integrate che travalicano i territori comunali. Questa, ritiene l'autrice, è una strada tutta da percorrere per arrivare a sviluppare la "rigenerazione" di sistemi territoriali integrati intendendo per "rigenerazione" l'insieme delle politiche di valorizzazione.

ROSALBA CARAFA è ricercatore confermato in "Storia dell'architettura" presso l'Università di Napoli "Federico II".

Comune di Mercato Sanseverino: la Convenzione con il Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici e Ambientali e il Progetto di restauro, consolidamento e messa in sicurezza finalizzato alla riqualificazione paesaggistica ed alla fruizione turistico-culturale del castello di Mercato S. Severino

Tiziana Saccone**

Il 19 maggio nell'ambito della fiera "4 A" (Agricoltura, Artigianato, Alimentazione ed Ambiente) che annualmente si tiene a Mercato S. Severino è stato annunciato l'imminente inizio dei lavori di restauro, messa in sicurezza e consolidamento del Castello con la collaborazione della Soprintendenza ai Beni Architettonici, Ambientali, Paesaggistici ed Antropologici della provincia di Salerno a cui è stata affidata la direzione dei lavori sotto la responsabilità dell'arch. Giovanni Villani. Si avvia a conclusione il lungo processo di studio e di ricerca condotto nel borgo incastellato da parte di numerosi professionisti. Borgo oggetto anche di una Convenzione tra il Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici e Ambientali (proff. T. Colletta e R. Paone) e il Comune di Mercato S. Severino per l'approfondimento di alcuni temi riguardanti la storia dell'architettura ed il restauro del bene architettonico ed urbanistico (Anno 2008).

L'impianto fortificato sorge sulla cima della collina del Palco, nell'unica valle di accesso tra il golfo di Salerno ed i primi contrafforti irpini a controllo di un importante nodo viario, grazie all'innesto tra la via Annia-Popilia, parallela o coincidente con la strada delle Cammerelle e l'attuale via dei Due Principati.

Il Castello si estende su una superficie di circa cinque ettari e si suddivide in quattro ampi settori, sviluppati in diversi momenti storici.

Il primo circuito murario circoscrive la cima della collina del Palco e costituisce molto probabilmente il primo impianto della fortificazione che si caratterizza per essere privo di merlature, torri e feritoie. Al suo interno vi sorge la cosiddetta "area palazziale", costituita da diversi ambienti, tra cui un'ampia torre, una cappella palatina ed una cripta.

La seconda cinta di mura, al contrario della prima, si caratterizza per le merlature, le feritoie e le torri quadrangolari che ad intervalli regolari potenziano il circuito difensivo. Questa cinta è posta sul crinale sud-occidentale della collina delimitando una vasta area di circa tre ettari sulla quale si estende il nucleo abitato.



La cosiddetta "Piazza d'Armi" a pianta trapezoidale protegge l'area piazzale sul fronte settentrionale e si caratterizza per un singolare impianto difensivo costituito da torri a pianta trapezoidale per l'alloggiamento delle catapulte.

Infine l'ultimo circuito murario a pianta triangolare con al vertice una torre a rondella è posta a protezione della propaggine meridionale del rilievo.

L'ampia estensione del sito, il luogo impervio ed una vegetazione che inesorabilmente aggredisce le strutture antiche costituiscono i principali nemici di una importante memoria storica che invece merita di essere valorizzata per i contenuti che essa rappresenta e che ancora custodisce.

Attualmente buona parte dell'impianto fortificato è inaccessibile sia per i crolli dovuti al degrado delle strutture che per la vegetazione invasiva. Pertanto l'obiettivo dell'intervento è quello di rendere fruibile l'intera area, seguendo i principi guida del restauro che mireranno alla conservazione delle diverse stratificazioni storiche e dei materiali originari, senza alterare minimamente le strutture antiche. Il progetto di riqualificazione dell'area del castello è stata suddivisa: la progettazione è a cura dell'arch. Tiziana Saccone per l'area palazziale, la piazza d'armi ed il nucleo abitato, dell'arch. Carmine Petracaro per la cinta angioina-aragonese, dell'ing. Alessandro Scovotto per il recupero dei sentieri, ed infine del prof. Giuseppe Rescigno, già presidente della LEA, per la fruizione turistico culturale del sito.

L'obiettivo dell'intervento è quindi di consentirne la corretta fruizione del rudere antico nel rispetto dei valori culturali ed ambientali che in questo caso sono strettamente connessi.

** TIZIANA SACCONI è dottoressa di ricerca in "Archeologia medievale".

STORIA DELL'URBANISTICA/CAMPANIA IX
Responsabile scientifico per la Campania: Teresa Colletta

VOLUMI PUBBLICATI

- I. *Pozzuoli* a cura di Teresa Colletta
- II. *Platee e Progetti: dal Settecento al Novecento*, a cura di Teresa Colletta
- III. *Centri dell'Irpinia*, a cura di Teresa Colletta
- IV. *Benevento, catasti storici, mura e piazze*, a cura di Teresa Colletta, Monica Aceto e Flavia Belardelli
- V. *Centri altomedievali della Campania: Acropoli, Castelvolturno, Borgo di Corpo di Cava*, a cura di Teresa Colletta
- VI. *Napoli e Amalfi tra IX e XII secolo*, a cura di Teresa Colletta e Edith Giacalone
- VII. *Le piante ricostruttive dei tessuti urbani medievali e moderni. Metodi e ricerche*, a cura di Teresa Colletta
- VIII. *Tra storia e urbanistica. Colonie mercantili e minoranze etniche in Campania tra Medioevo ed Età moderna*, a cura di Teresa Colletta