

La Piana Campana: geomorfologia e armatura urbana

## La Piana Campana: geomorfologia e armatura urbana



Università degli Studi di Napoli "Federico II"  
Polo delle Scienze e delle Tecnologie  
Dipartimento di Progettazione Architettonica e Ambientale

Dottorato in: Composizione Architettonica, Progettazione Urbana,  
Storia Architettura Ambiente  
XVII Ciclo  
Coordinatore: Prof. Arch. Albero Cuomo

Indirizzo: Storia Architettura Ambiente  
Coordinatore: Prof. Arch. Aldo Loris Rossi

Tutor: Prof. Arch. Aldo Loris Rossi  
Dottorando: Arch. Paolo Sibilio

# La Piana Campana: geomorfologia e armatura urbana.

Tutor Prof. Arch. **Aldo Loris Rossi**  
Dottorando: Dott. Arch. **Paolo Sibilio**

*"ea que sun, sicut sunt"*  
*"le cose sono, così come sono"*  
*Federico II*

*ai miei genitori*  
*che mi hanno sostenuto*

*all'ing. Errico Forte,*  
*che mi ha insegnato a guardare*  
*il mondo dall'alto verso il basso.*

## Introduzione.

“Nostra intenzione è far conoscere, attraverso questa opera, le cose che sono, così come sono, e di ricondurle alla certezza di un’arte: di esse nessuno, finora, ha posseduto scienza (conoscenza teorica) né arte (conoscenza, abilità pratica)”.

A differenza di Federico II nel suo *“De arte venandi cum avibus”*, in questo lavoro non ci siamo occupati di quella antica tradizione normanno-sveva di allevare falchi per la caccia agli uccelli, ma abbiamo cercato di seguire il principio filosofico: quel *“manifestare in hoc libro ea, que sunt, sicut sunt, et ad artis certitudinem redigere”* che ispirò l’opera del sovrano Svevo.

Una ricerca, crediamo, debba basarsi su fatti certi dai quali far nascere un modello teorico. Le cose sono così come sono (i fatti certi),[...] ricondurli alla certezza di un’arte (modello teorico).

L’oggetto dello studio è la Piana Campana, il fine è stato quello di individuare le cause dell’attuale stato di degrado, dell’abbandono politico, del decadimento sociale e ambientale del territorio antropizzato, che altri hanno giustamente definito “spazzatura edilizia”, attraverso l’analisi dei principi insediativi antropici.

La ricerca si è concentrata sul rapporto tra geomorfologia del territorio e armatura urbana, dal quale si può dedurre i principi insediativi antropici che hanno determinato l’attuale assetto: un sistema, monocentrico e monodirezionale che in origine era sistema urbano policentrico lungo una direttrice principale di attraversamento.

Una lettura del genere può contribuire, attraverso un processo di riqualificazione, alla creazione di un modello di sviluppo sostenibile, caratterizzato da un piano a vasta scala: un “Masterplan”.

La proposta di un “Masterplan” per la grande Napoli è stata dissertata per la prima volta dal prof. Aldo Loris Rossi, nostro tutor in questo lavoro. Proposta

quale strumento di risoluzioni delle innumerevoli problematiche che interessano l'area in oggetto estendendosi ad un modello di sviluppo lineare che da Napoli giunge fino a Roma

La Piana Campana, una volta denominata "Campania Felix", poi "Terra di Lavoro", è un'entità geomorfologica omogenea, caratterizzata dalla presenza di un'area perimetrale calcarea e, nel suo interno, da tre importanti complessi vulcanici: Somma - Vesuvio, Roccamonfina, e Campi Flegrei, alcuni dei quali hanno terminato da tempo la loro attività eruttiva.

L'obiettivo della ricerca è quello di proporre un modello di riequilibrio sostenibile dell'area metropolitana, un'area che oltrepassa l'attuale definizione dei limiti provinciali, estendendosi per tutto il territorio omogeneo innanzi definito.

Omogeneità non solo geologica e morfologica, ma anche e soprattutto storico culturale.

Nell' "Inchiesta su Napoli" il prof. Aldo Loris Rossi scrive che la Piana Campana è: "abitata da una popolazione di oltre 4 milioni di abitanti, all'incirca come quella della Norvegia e della Finlandia, ma concentrata su un territorio 90 volte più piccolo: senza un'armatura industriale adeguata, senza un sistema integrato di trasporti pubblici di massa, senza un sufficiente inquadramento terziario, in un territorio diviso in clan politici affaristici e camorristici spesso collusi"<sup>1</sup>.

Se ciò è vero, e noi crediamo che lo sia, il nostro obiettivo non può allontanarsi da una proposta "militante"; una militanza, si badi bene, non politica ma culturale! Una militanza propositiva.

Ci siamo avvicinati a questo filone di ricerca cercando di dare il nostro modesto contributo, ritenendo, infatti, che nello svolgersi di uno studio bisognava essere guidati, se non spinti, da una tensione etica, una tensione morale, senza le quali le nostre tesi, le nostre scelte, le nostre proposte, rifletterebero il

---

Note:

<sup>1</sup> Aldo Loris Rossi "Inchiesta su l'architettura della città e del paesaggio in Italia: Napoli" in *L'architettura cronache e storia* n. 558/2002 -Roma

mero pragmatismo di una società corrotta.

La vasta scala, potrebbe far pensare ad una ricerca urbanistica o ad una ricerca sociologica, addirittura antropologica; ma non è proprio così.

Ci occuperemo, infatti, di "urbatettura", definizione cara a Bruno Zevi, dove storia ambiente, energia e architettura, si inverano in un *unicum* spaziale.

Abbiamo strutturato il nostro lavoro in due fasi: analisi e modello teorico.

Nella prima fase ci siamo occupati dell'analisi geomorfologica e dalla lettura delle cartografie antiche e storiche della Piana per ricostruire, nel tempo, lo sviluppo dell'armatura urbana antica e, dividendo i vari periodi storici, sperando di ottenere un quadro generale dello sviluppo antropico.

La ricerca soddisfa uno studio che rimanda sempre alle fonti, principio con cui Benedetto Croce scrisse la sua *Storia del Regno di Napoli*: "a che pro riscrivere per filo e per segno ciò che altri hanno già scritto e meglio, senza che a questi studi si dia un nuovo contributo?"<sup>2</sup>

La lettura geomorfologica è avvenuta con i tradizionali strumenti cartografici in uso dai geografi e geologi.

Lo sforzo è consistito nel rendere funzionale al nostro studio, informazioni di discipline specialistiche apparentemente estranee all'architettura. Durante questo lavoro è emerso l'affascinante dinamismo del territorio in esame. Un dinamismo non leggibile nella nostra comune percezione del tempo.

Nelle cartografie storiche è stato possibile leggere, oltre che le interpretazioni del territorio, contaminate dalle visioni filosofiche<sup>3</sup>, il progressivo strutturarsi dell'armatura urbana.

Abbiamo notato e sottolineato il suo primo lento procedere, dettato dalla morfologia dei luoghi, dal sistema idrografico, per poi vederne l'esplosione nell'urbanizzazione caotica dovuta all'aumentata *capacità di trasformazione*.

Cosa era avvenuto?

In principio, la *capacità di conoscenza*, intesa come capacità di controllare i

<sup>2</sup> Benedetto Croce, *Storia del Regno di Napoli*, Napoli 1924

<sup>3</sup> Umberto Eco "dalla Terra piatta alla Terra cava" in *Segni e sogni della Terra, il disegno del mondo dal mito di Atlantide alla geografia delle reti*, Novara 2001

processi di trasformazione e i loro effetti sull'ambiente, era di gran lunga superiore alla *capacità di trasformazione*, intesa come capacità tecnica e economica di trasformare il territorio. Nel tempo il rapporto Capacità di conoscenza - capacità di trasformazione si era man mano ridotto per il progredire delle tecniche<sup>4</sup>, fino ad invertirsi con effetti devastanti sull'ecosistema.

I membri delle piccole comunità dei primi insediamenti persero, attraverso il passaggio dei secoli di storia, la loro originaria identità: passando dalla loro condizione di pastori o agricoltori a quella di sudditi di feudi, regni, stati nazione, per poi diventare cittadini ed in fine in *city-users*<sup>5</sup>.

Il binomio Uomo-Natura costantemente presente nella linea del tempo si riformula in *Uomo-Tecnica-Natura*.

I processi di crescita delle singole comunità, l'aumento demografico e la ricerca di nuove fonti di sopravvivenza, furono, sin dalle origini della civiltà, invariante delle scelte politiche ed economiche, che regolavano i principi insediativi antropici e le relazioni sociali, contaminando le forme espressive in caratteristici linguaggi estetici architettonici.

L'antropizzazione del pianeta, così come quella della Piana Campana ha subito varie e complesse fasi di sviluppo e di trasformazione. Tali processi, regolati da fattori intrinseci e estrinseci, sono spesso documentati, per ciò che riguarda lo sviluppo urbano, nelle fonti cartografiche, iconografiche e dalle innumerevoli fonti sincroniche.

Abbiamo cercato in questa fase di rileggere la storia della Piana Campana tracciandone una storia parallela, ricostruendone una bibliografia, riorganizzandone le fonti, cercando di trasmettere la tensione culturale che ci spinge in questo progetto; sperando di dividerne con tutti voi il fine. Lo sforzo è stato quello di ricondurre ad un'arte, attraverso una tensione etica, ciò che è considerata scienza, conoscenza...

---

<sup>4</sup> Emanuele Severino in "Tèchne" Milano 2002

<sup>5</sup> Lewis Mumford in "La città nella storia" Milano, 1967 e in "La cultura della città" Milano 2000

1. La struttura geofisica della Piana Campana.

### 1.1. Evoluzione morfologica, geotettonica e idrografica.

L'ambiente fisico costituisce il risultato di una complessa successione di eventi, processi e forme che si possono leggere nel paesaggio ed interpretare in chiave geologica come il risultato di un sistema che in tempi geologici e in modo dinamico ha subito, subisce e subirà, continue ed incessanti modificazioni nelle forme e nei rapporti tra le varie componenti fisiche che lo costituiscono.

L'insieme di queste modificazioni dà luogo ai processi evolutivi e alle forme che, in un determinato momento, caratterizzano un territorio; esse generano sempre nuove forme del paesaggio, attraverso il costante riproporsi ed alternarsi dei molteplici processi d'erosione, trasporto e deposizione, connessi sia alle azioni della dinamica esogena (clima, acque meteoriche, escursioni termiche, vento, ecc.) sia ai fenomeni della dinamica endogena (sismi, eruzioni vulcaniche, ecc.). Processi questi che per innescarsi, svilupparsi e concludersi richiedono, come è noto, tempi geologici. In sostanza la nostra lettura morfologica dell'ambiente fisico del territorio in esame rappresenta la lettura di un fotogramma dell'inarrestabile procedere della vita geologica del nostro pianeta. Condizione della nostra esistenza e sviluppo (è da tenerlo sempre a mente) non può non essere considerato estraneo la quiete geologica di questo periodo.

Secondo diversi studi, la Piana Campana ha una recente formazione. La sua origine geologica deve ricercarsi nelle spinte orogenetiche che hanno poi disintegrato l'Appennino Campano in zone asimmetriche arricchite da fratture e da materia fuoriuscita dai bacini magmatici dei vari vulcani. Non sono state estranee all'azione costruttrice di questa regione forze endogene ed esogene che hanno poi causato l'emersione delle vertebre calcaree esistenti sulle dorsali principali dell'Appennino che circonda la piana. È durante il Miocene che avviene la regressione del mare, mentre nel Pliocene gli studiosi hanno potuto accertare una nuova trasgressione marina durante la quale il Tirreno si è collegato all'Adriatico e l'Appennino è restato circondato dalle acque. Il passaggio dal Terziario al Quaternario coincide con il sollevamento della terra

che ha generato fratture originanti l'asimmetria dei versanti; con la fuoriuscita di quantità di magma si sono avute le prime bocche o uscite del Somma-vesuvio, del Roccamonfina, dell'Epomeo e di tutta la zona Flegrea.

Nel golfo si sono avute due aree nelle quali si localizzarono le più larghe fessure del terreno: nella parte occidentale la zona Flegrea con le vicine isole di Ischia, Procida e Vivara; nell'area orientale la zona che è stata chiamata Vesuviana, dove le prime eruzioni sono avvenute sotto lo specchio del mare.

Nel Quaternario si può dire che la regione ha finalmente assunto l'attuale configurazione, con le lente oscillazioni di terre emerse e quei fenomeni di bradisismo positivo e negativo avvertiti da sempre sia nella zona Flegrea che nelle isole.

La Piana Campana comprende le pianure costiere, recapito dei sistemi fluviali del Volturno, del Sebeto e del Sarno, ben separate tra loro solo verso Sud-Ovest, dove si elevano i rilievi vulcanici dei Campi Flegrei e del Somma-Vesuvio. I due fiumi principali che la solcano hanno andamenti diversi: il Volturno presenta meandri sinuosi, mentre il Sarno ha andamento sub-rettilineo dovuto principalmente alla rettificazione che subì durante le modifiche di epoca borbonica. Circa il Sebeto vi è da dire che questo corso d'acqua non ha mai avuto un vero e proprio letto, e la sua strada è stata spesso modificata da interventi antropici, o, peggio, da ipotesi di studiosi storici, così come la sua portata ridottasi con il crescere dei prelievi d'acqua dai pozzi per l'agricoltura, in un primo tempo, e successivamente aumentata con l'impermealizzazione del suolo limitrofo.

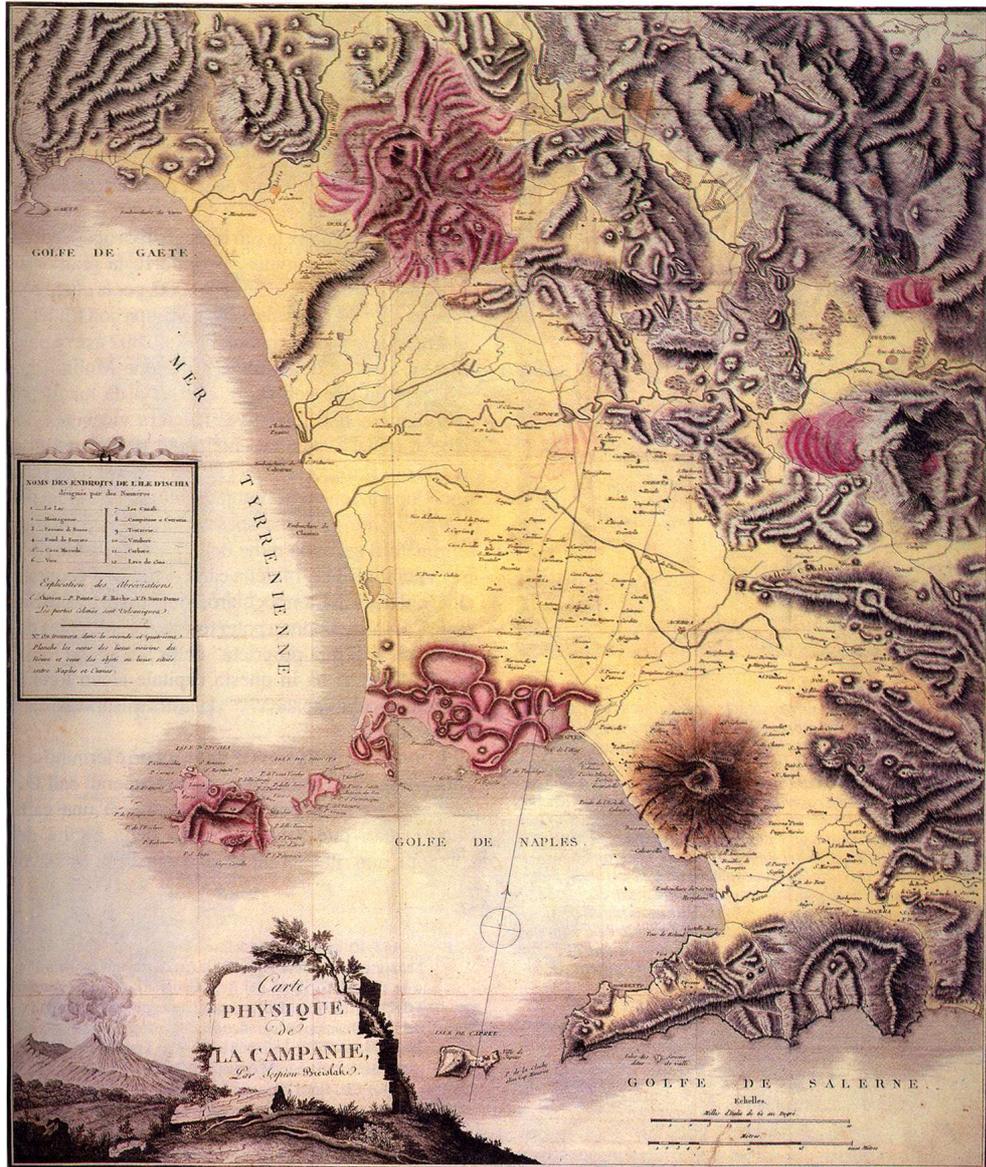
La depressione ospitante l'intera Piana si accompagna e segue le fasi delle attività vulcaniche e dell'attività tettonica che aveva conformato i lineamenti carsici. La presenza dei tre suoi principali corsi d'acqua determina in maniera differenziata la struttura dei tre bacini.

Una volta che si è ridotta l'attività tettonica il Volturno, che sfociava all'altezza dei monti di Caserta (130.000 anni fa), riempie progressivamente il territorio. I ritmi della subsidenza tettonica si riducono sin quasi ad azzerarsi e l'area viene investita dai prodotti piroclastici da flusso e da caduta di provenienza Flegrea, in particolare va segnalato l'arrivo della potente coltre ignibritica che ha costituito

il noto Tufo Giallo Campano (37.000 anni fa).

Concludendo, data la sua evoluzione recente, dominata da subsidenze e da aggradazioni piroclastiche, tutta la piana oggi presenta una morfologia poco articolata, da piatta a dolcemente ondulata (luoghi dove si sono accumulati maggiori spessori di piroclastici).

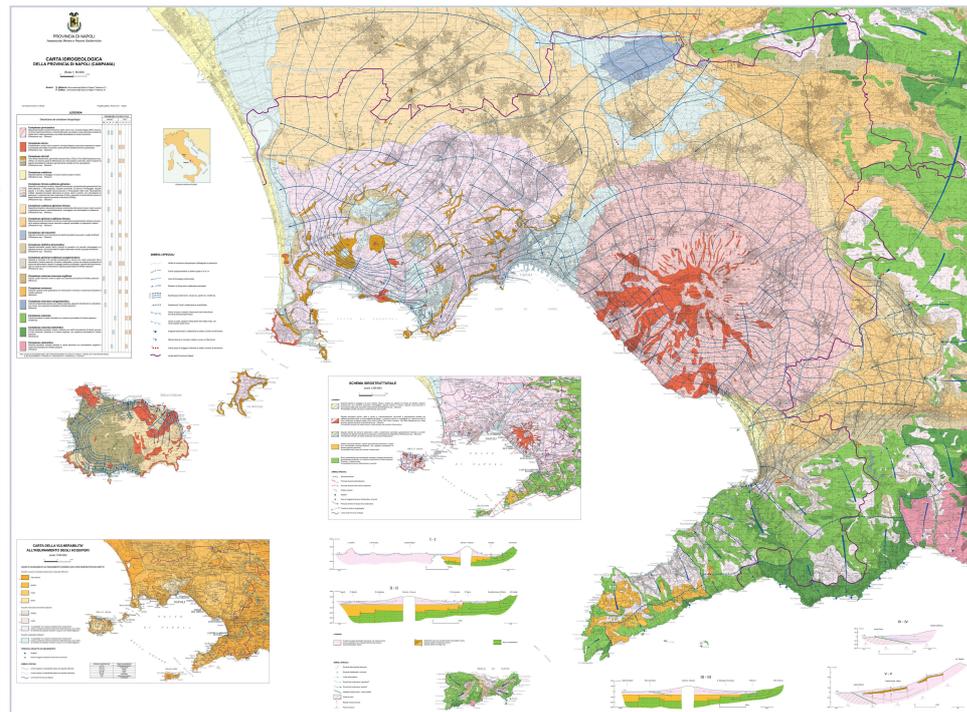
In sintesi, i movimenti tettonici della crosta terrestre hanno determinato il nascere dell'intera dorsale appenninica che costituisce il primo nucleo fisico della penisola. Successivamente questa dorsale si è fratturata in più parti. Una di queste, la penisola sorrentina, ha ruotato verso il mare. Di seguito hanno iniziato, o continuato, attività vulcaniche di tipo eruttivo che hanno riempito parte dell'area costituente la piana, coperta dalle acque. Contemporaneamente erosioni, frane e pioggia di prodotti piroclastici, hanno finito di riempire l'area, lasciando alcuni corsi fluviali. Di recente nella piana, e precisamente nel comune di Afragola, durante i lavori per la TAV sono stati ritrovati resti di alcuni villaggi dell'età del bronzo seppelliti ed evidentemente distrutti dall'eruzione del Vesuvio di tipo pliniana avvenuta 3.500-4.000 anni fa, eruzione detta delle ceneri di Avellino. Per quelle popolazioni la quiete geologica non durò molto.



Voyages physiques et lithologiques dans la Campanie  
Scipione di Breislak, (1801)



Carta Geognostica dei Vulcani della Campania e dei territori adiacenti  
B. Montani (Napoli, 1859)



*Carta Idrogeologica della Provincia di Napoli (Campania)*  
V. Allocca, P. Celico, (Napoli, 2004)  
Carta Digitale  
Napoli, Provincia di Napoli

## 1.2. I sistemi vulcanici.

L'attività vulcanica campana è il prodotto dei movimenti di campi di forza generati dalla convergenza Africa - Europa e dall'apertura del Tirreno che spinge la penisola italiana verso Est, causa dell'attività sismica presente in quasi tutto l'Appennino.

Secondo approfonditi studi<sup>6</sup> e ricerche lo scivolare delle due croste produce una migrazione del magma verso la superficie terrestre e il conseguente generarsi di sacche che alimentano l'attività vulcanica campana. È al tempo stesso interessante e terrificante sapere che l'attività vulcanica è relativamente recente. I rilevamenti di prodotti piroclastici più antichi affioranti risalgono a circa 150.000 anni fa, e si ritrovano nell'isola d'Ischia. In località Trecase sono stati ritrovati prodotti lavici di alcune centinaia di migliaia di anni rilevati con l'ausilio di carotaggi profondi.

Trascurando per ora l'attività del Roccamonfina, periferico alla nostra area di studio, possiamo sintetizzare l'attività dei tre principali sistemi vulcanici Ischia, Campi Flegrei e Somma-Vesuvio:

il primo ha una formazione complessa e articolata, i prodotti più antichi testimoniano un'attività iniziata all'incirca centocinquantamila anni or sono ed è suddivisa in due cicli di particolare intensità. Il primo è culminato in una importante eruzione che ha prodotto il collasso della caldera stessa e il secondo che nasce con una grande eruzione ignimbritica e culmina con il sollevamento del monte Epomeo di circa 800 metri;

Il secondo, i Campi Flegrei, si sviluppa all'interno del "graben" della Piana Campana, con eruzioni che hanno un'età non superiore ai 100.000 anni. L'attuale struttura vulcanica e geomorfologica è il prodotto di tre fasi cadenzate da eruzioni fortemente esplosive che hanno prodotto le attuali depressioni calderiche e hanno investito di prodotti ignimbritici l'intera Piana penetrando

---

<sup>6</sup> AA.VV. *L'ambiente geologico della Campania*, a cura di Antonio Vallario Napoli 2002

nelle valli appenniniche, che bordano la Piana Campana raggiungendo addirittura quote superiori ai 600 metri. A tali eruzioni stanno seguendo le più recenti attività infracalderiche, di tipo risorgivo come quello più appariscente degli ultimi 2000 anni che è il Monte Nuovo, o quelle meno appariscenti ma comunque visibili come i bradisismi e la Solfatara. Riteniamo superfluo ricordare che le eruzioni ignimbritiche hanno prodotto il più noto Tufo Giallo Napoletano.

Il terzo è sicuramente il più noto: il Somma Vesuvio. Questo complesso presenta una struttura geomorfologica che consente una chiara lettura della sua attività vulcanica. Una prima caldera che con un'eruzione esplosiva collassa (17.000 anni fa) all'interno della quale si forma un cono più piccolo che continua la sua attività, depositando prodotti magmatici quali la lava sul suo versante meridionale e investendo di prodotti piroclastici i territori nel quadrante opposto. I vulcanologi hanno diviso le sue eruzioni in due tipi: quelle *pliniane* e *subpliniane* e in quelle di tipo *stromboliano* seguenti l'eruzione del 1631.

### 1.3. Conclusioni.

Abbiamo volutamente omesso di descrivere seppur sinteticamente le vicende dell'ormai spento vulcano di Roccamonfina, perché pensiamo di richiamarlo e chiudere questo capitolo passando a quello successivo nel modo che noi riteniamo più opportuno: un suggestivo racconto.

Lo riportiamo così come ce lo hanno raccontato, modificando solo la parte terminale. In questa storia c'è un po' di tutto: Geologia, Antropologia, Psicologia, Ricerca, Legenda, Religione... Sintesi di ciò che ci accingiamo a documentare nella nostra ricerca, analisi geomorfologica e principi insediativi antropici, per far sì che la nostra *capacità di conoscenza* ci guidi nei processi di trasformazione del territorio.

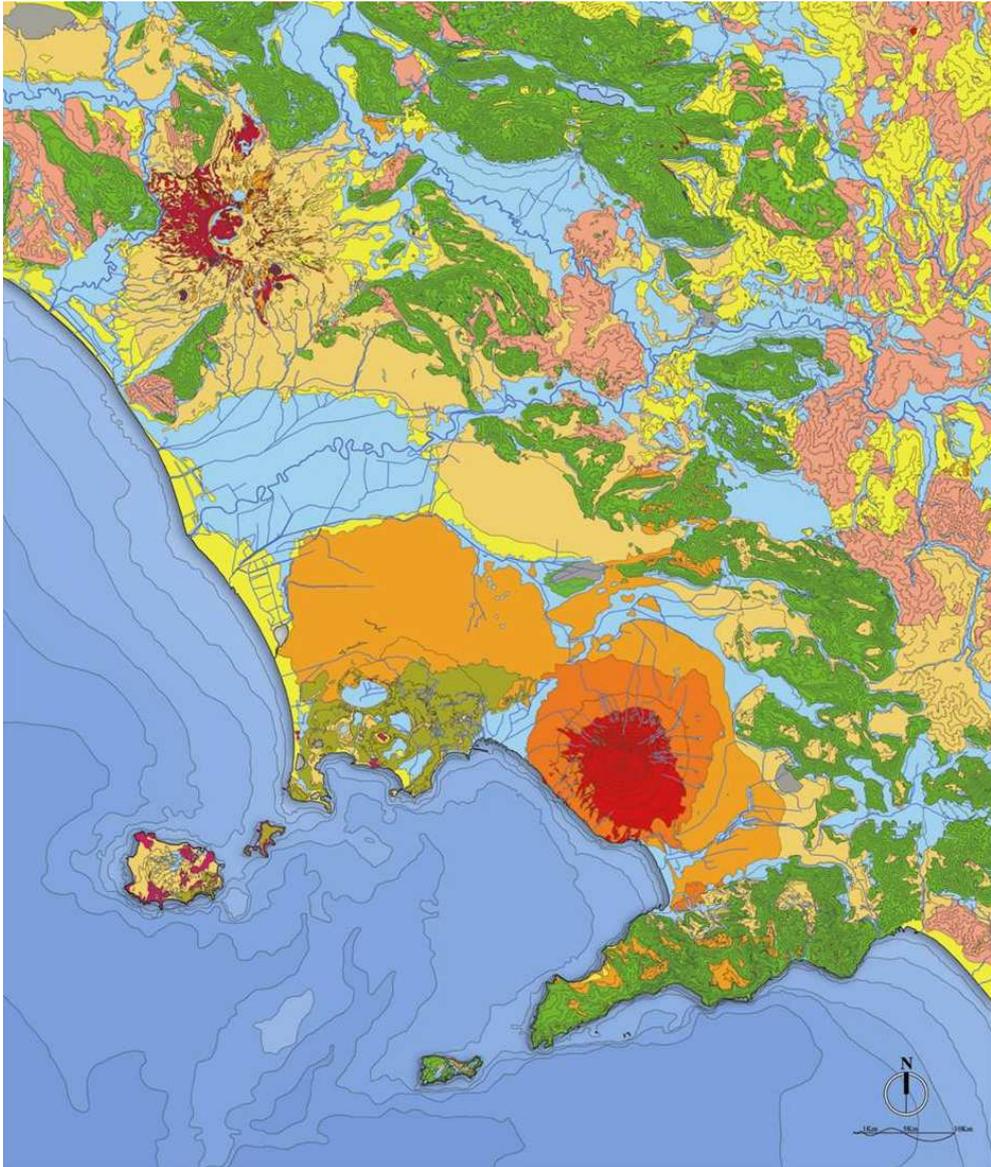
"Circa 350 mila anni fa, dalle parti di Caserta.

Tutta la montagna si è svegliata e dalle cento piccole bocche il vecchio vulcano erutta lava e sbuffa ceneri che oscurano il cielo e ricoprono la campagna con una coltre spessa e grigia. Da giorni ormai il "mostro" nascosto nelle profondità della terra s'avventa dalle fratture della roccia lanciando fiamme e lapilli, lava, acque bollenti che sgorga fumante e poi si disperde in rivoli lungo il ripido pendio roccioso coperto di fango e ceneri. Tutto potrebbe finire da un momento all'altro, come tante volte è accaduto, ma tutto può anche esplodere in fiamme seminando morte. Lo sanno bene i tre piccoli uomini che quasi senza accorgersene si sono trovati troppo vicini al pericolo. Sono spaventati e indecisi sul da farsi si guardano in torno in cerca della via di fuga e dopo qualche incertezza scelgono il pendio coperto da quell'impasto tiepido d'acqua e ceneri che rallenta il cammino e sembra voglia inghiottirli ad ogni passo. La fanghiglia si sta raffreddando e sulla superficie s'è formata una sottile crosta che in certi punti cede facendo affondare gli uomini fino a mezza gamba.

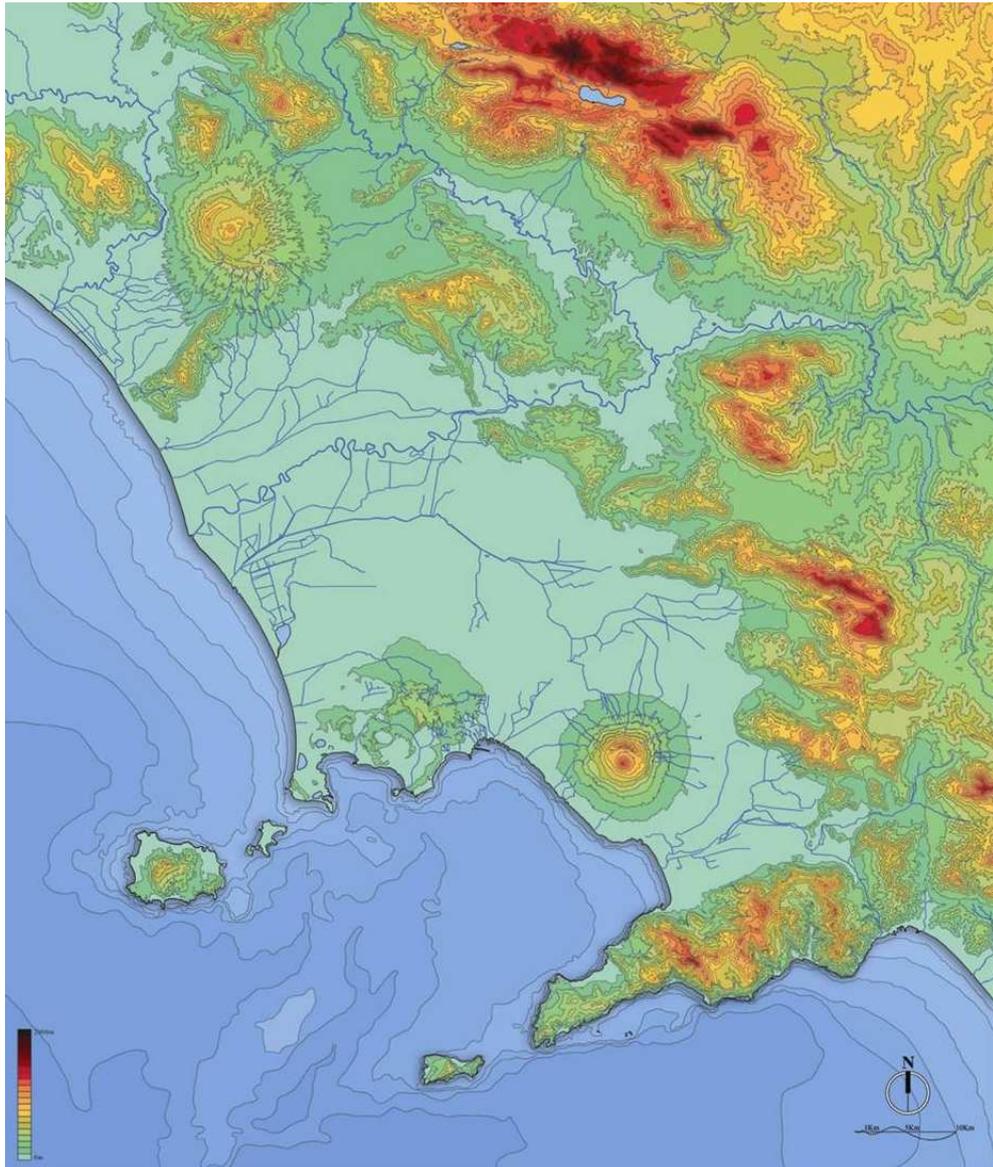
I tre procedono a passo svelto controllando a fatica la discesa. Due hanno scelto una traiettoria a zig zag, il terzo invece affronta il pendio in modo diretto e d'improvviso si trova davanti a un salto di un paio di metri: si ferma, considerata

l'altezza s'accovaccia, appoggia le mani per terra dietro di se e poi salta; un altro si è impantanato rischiando di cadere in più punti s'appoggia con le mani sullo strato di fango. La scena si dissolve nel tempo e riaffiora pietrificata su un pendio di roccia vulcanica in località Foresta, nel territorio di Tora e Piccilli, in provincia di Caserta. Ma non è ancora il tempo in cui si parla di ominidi e d'impronte fossili e la gente che vede quelle orme sprofondate nella pietra non può pensare che al Demonio [...].” Chi altri può aver lasciato i suoi passi sulla lava bollente se non il Demonio?

Chi può immaginare che quelle orme siano la testimonianza di una giornata di 350 mila anni fa?



Tav. 1 Carta Geolitologica della Piana Campana



Tav. 2 Carta Geomorgologica della Piana Campana

## 2. La formazione della armatura urbana nella Piana Campana.

## 2.1. La nascita dei primi insediamenti nella Campania Antica.

Prima della conquista romana, avvenuta dopo le guerre sannitiche, il territorio della piana era abitato da diverse popolazioni che si differenziavano per radici etniche, religiose, economiche e soprattutto culturali, tanto da determinare una differente crescita e formazione dei centri urbani e dei loro sistemi di comunicazioni.

Lungo la linea pedemontana e montana degli Appennini popolazioni di agricoltori e piccoli villaggi sanniti; nella piana Capuana e Nolana Oschi e addirittura qualche villaggio abitato da Etruschi; lungo la costa città e colonie greche. Delle popolazioni preistoriche e delle età del bronzo tracce sono state trovate in diversi punti; sia della fascia montana e pedemontana sia nella piana, al di sotto di lapilli e ceneri vulcaniche, sia tra le cavità calcaree presenti sulle coste delle isole e della terraferma<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Aldo Lori Rossi *Struttura e dinamica dell'armatura urbana...*, Napoli 2005

### 2.1.1. Le popolazioni Sannite e Osche nella Piana Campana.

Trovandoci ad argomentare fatti, dobbiamo subito dire che delle popolazioni Sannite non si hanno tracce. Arroccate in insediamenti appenninici queste popolazioni ebbero come economia trainante la pastorizia la quale si sviluppava soprattutto nelle distese prative dei fondovalle e degli altopiani. Mentre circa l'organizzazione interna delle strutture urbane insediative non si hanno tracce, mentre perdurano i toponimi dei centri abitati trasmesseci dagli scrittori romani, qualche volta addirittura senza determinarne una precisa localizzazione.

Di fisico sono sopravvissute tracce di cinte murarie ma non le tipologie insediative costruite per la maggior parte da materiali da costruzione deperibili che venivano usati quali legno e mattoni in fango e paglia.

Fino al IV secolo, quindi, non sono sopravvissute significative tracce di questi insediamenti rappresentati per la maggior parte da villaggi che duravano il tempo di una stagione visto che lo "svenamento" dei greggi avveniva lungo la fascia adriatica.

La "capacità di trasformazione" del territorio, come da noi definita, era legata alle più elementari forme primitive di sopravvivenza, l'organizzazione sociale: la tribù trovava all'interno della tradizione le regole e forme del vivere quotidiano. I cicli stagionali determinavano i cicli delle attività sociali e culturali, ed erano strettamente legati con le ritualità. Il trascendente e l'immanente avevano le stesse cadenze temporali. Per ciò che riguarda il rapporto con la geomorfologia, la transumanza dei greggi, fonte di sopravvivenza, avveniva seguendo le direttrici di attraversamento che permettevano la migliore facilità di percorso per gli ovini. Tali direttrici o vie erano definite "tratturi".

I tratturi si adeguavano al territorio segnandone le cadenze, adattando la propria larghezza e la facilità di percorrenza alle caratteristiche morfologiche e fisiche del sito. I tratturi possono essere considerati la prima armatura viaria anche per il traffico delle comuni merci lungo i quali sorsero, con il crescere e l'intensificarsi dei viaggi, i primi centri stabili.

La presenza di insediamenti sannitici rinvenuti nei pressi di Ercolano e di Pompei, in età immediatamente precedente la conquista romana ci fanno comprendere come dal IV secolo queste popolazioni di pastori e guerrieri, grazie ai contatti avuti con le popolazioni di pianura e di costa, sia pure attraverso lo scontro più che l'incontro, abbiano acquisito una maturazione di civiltà ed un allargamento della cultura tale da promuovere un radicale mutamento delle principali caratteristiche istituzionali ed economiche. E' da ritenere, infatti, possibile che la discesa a valle delle popolazioni e il conseguente contatto avuto con le popolazioni che in valle erano insediate abbiano creato un primo momento di scontro, e poi di incontro per mezzo del quale si siano avute delle contaminazioni culturali e sociali tali da "costringere" i sanniti ad un'evoluzione sociale proiettata ad una rudimentale organizzazione di tipo amministrativo. Dalle aspre cime montane gli insediamenti, uscendo dall'isolamento commerciale, raggiungono le aree di pianura o quelle immediatamente pedemontane, organizzandosi per comunità (*vici*) coordinate da centri che fungono da poli amministrativi (*pagi*) e di mercato.

Da questi nodi di incontro e di traffico commerciale, istituzionale e religioso, talvolta indipendentemente dalla presenza urbana rinveniamo il tempio ed il teatro, elementi immanenti di strutture trascendenti, determinati in sistemi assiali al centro di recinti che custodiscono i valori emblematici del coordinamento e delle alleanze.

Alcuni di questi insediamenti possono individuarsi nei centri di Venafro, Isernia, Boiano e Sepino che si snodano lungo l'arco del sistema montano, mentre i centri di Morcone (*Mucre o Murgantia*), Telesse e Alife ne chiudevano il sistema a mezzogiorno.

Certamente i collegamenti tra le unità residenziali su citate sono esistite sino dall'origine dei tempi: trattasi di collegamenti snodate a ridosso dei fiumi che solcano i fondovalle e dei loro affluenti che consentono le penetrazioni verso l'interno, vie obbligate per chi si muovesse con gli originari sistemi di trasporto.

Quale è, a questo punto, l'evento da ritenersi rivoluzionario tale da permettere una diversa disposizione del sistema abitativo?

Anche se la risposta è da ritenersi banale, la prima rivoluzione della storia che

interessa le politiche di trasformazione del territorio è l'aratro, e più precisamente l'aratro trainato dai buoi.

La "capacità di trasformazione" si arricchisce di questo nuovo strumento. Vengono scelti ed individuati terreni di tipo alluvionale, pianeggianti, scartati quelli con forti pendenze e ricchi di pietre calcaree o rocce di origine vulcanica che evidentemente ostacolavano l'attività agricola. Le valli intermontane ad alta quota costituiscono i primi campi, poi vengono aggiunti le valli pedemontane, ma solo dopo che questi territori erano passati sotto il controllo delle popolazioni sannite.

Nel quarto secolo si verificano, infatti, con la scoperta dell'agricoltura come risorsa, i primi spostamenti urbani a valle. Lo si registra a Venafro, ad Alife, a Telesia, centri snodatisi lungo l'asse fluviale Volturno-Calore.

In questo medesimo periodo, con l'intensificarsi degli scambi commerciali, acquistano particolare rilevanza i nodi territoriali di Chiazzo, Malavento, Claudio e Avellino, distribuito lungo i principali percorsi dei tratturi o alla loro convergenza.

Per i sanniti, come anche per le popolazione lucane presenti nel Cilento, le trasformazioni del territorio riguardano solo l'uso agricolo della superficie, con la produzione dei cereali. Fonte primaria del sostentamento alimentare e moneta di scambio dei commerci. Il manto superficiale viene sfruttato con discontinuità secondo la pratica del maggese.

Le lavorazioni artigianali, come la produzione agricola dovevano esaurirsi nell'ambito della comunità tribale e non strutturarsi in organizzazioni corporative atte alla definizione di una particolare tipologia insediativa.

L'intensificarsi della produzione dovuta alla tecnica di coltivazione genera un surplus di prodotti agricoli che, oltre ad soddisfare il fabbisogno primario, genera la necessità di conservazione dei prodotti e innesca un sistema virtuoso di scambio. In sostanza, avendone in sufficienza, il cibo in eccedenza veniva scambiato con le tribù vicine o le popolazioni un tempo nemiche in cambio di ciò che esse avevano nel contempo conservato per la stessa finalità. Gli scontri per il controllo del territorio o per attriti sorti tra tribù rivali, perdurano ma con toni e motivazioni diverse. Gli interessi economici e la

necessità di scambi commerciali rendevano necessari modelli di interazione sociale basati su modelli immanenti, materiali...

Quali erano le necessità trascendenti? Le necropoli sannite a differenza di quelle osche ed etrusche si presentano come semplici aggregati sepolcrali consistenti in fosse scavate a pochi metri dalla superficie del piano di campagna ricoperte di pietre. La salma veniva adagiata nella fossa con un'anfora o, se guerriera, con un'arma.

Fu con le guerre con i Romani che i Sanniti trovarono un'identità etnica e soprattutto politica. Divennero sempre più evidenti e consolidate tradizioni tribali che assunsero una dimensione sociale allargata all'identità territoriale. L'espansione dell'impero da un lato e la conservazione dell'identità etnica dall'altro, provocarono uno scontro che, come la storia ricorda, videro per prima soccombere gli interessi espansionistici e successivamente capitolare le popolazioni autoctone.

Ciò che i romani ereditarono dai sanniti furono le vie di comunicazione che rimarranno comunque in prevalenza i solchi dei tratturi, i corsi dei fiumi, le selle collinari montane o i fondovalle di media quota.

In sintesi possiamo dire che il sistema urbano Sannita ebbe come principali attraversamenti il percorso del Volturno e del Calore, le penetrazioni del Torano che consentirono il collegamento trasversale tra centri di Chiazzo (*Calatia*), Alife (*Allifae*) sita sul monte Cila, la Civita di Boiano, che sarà nel secondo conflitto contro Roma centro della Lega Italica.

Altri collegamenti trasversali sono individuabili nella catena del Matese risalendo il Lete ed il Titerno; quest'ultimo metteva a contatto il centro di Telesia, sul Monte Acero, con Terra vecchia di Sepino attraverso la sella di Pietraroia.

Il tratturo che da Pescasseroli-Candela tocca i territori di Santa Croce del Sannio, Circello o Castel Pagano, mentre tratturi di minore dimensione interessando le valli del basso e medio Tamaro e dell'alto Fortone che collegavano Benevento alla Daunia.

Analoghi percorsi vanno riscoperti nella valle dell'Ufita e del Mescano nonché quelli che attraversano il vallo di Baiano stabilivano un naturale collegamento tra i centri del Sannio Irpino a quelli dell'area Nolana.

Va di fatto sottolineato che il principale asse di percorrenza longitudinale della regione restava, anche in età preromana, la dorsale appenninica che dipartendosi da Venafrò seguiva fino a Benevento attraverso la sella di Telese tra il Taburno ed il Matese, i corsi del Medio Volturno e del Basso Calore e proseguiva per Eclano sino alla sella di Consa e da qui sino al Vallo di Diano, in territorio Lucano. Lungo tale tratturo venivano ad attestarsi i centri insediativi di maggior respiro, ubicati in posizione tale da controllare un'ampia fascia di territorio specie in corrispondenza delle penetrazioni trasversali. Venafrum controllava i valichi laziali insieme al centro i cui resti sormontano l'insediamento dell'attuale Presenzano.

L'impianto urbano di Tremula controlla il passaggio dalla pianura di Allifae a quella di Capua. *Calatia* domina i valichi di Trifischio ed è in diretto collegamento con i centri attestati sui rilievi del Tifatina, del Matese Alitano e del Taburno. *Telesia* controlla i valichi del Calore del Volturno e del Titerno. *Maloenton* sorge nel nodo di convergenza del Sabato nel Calore e domina il basso corso del Tamaro lungo il quale si snoda una dei principali tratturi indirizzato verso la Daunia. *Aeclanum* domina il corso dell'alto Calore e dell'Ufita; *Compsa* fa da sella tra i due alti corsi dell'Ofanto e del Sele, controllando il traffico lungo questa viabilità trasversale che stabilisce uno dei più diretti rapporti tra la costiera tirrena e quella adriatica.

Superata Compsa si entra in territorio Lucano seguendo il corso del Tangaro sino al vallo di Diano, nel cuore dell'alto Cilento. Qui troviamo *Valcei* che domina l'alto corso del Tangaro, *Atina*, *Consilinum* e *Grumentum* che controllano i valichi di collegamento con l'alta valle dell'Angri e *Sontia* attestato sull'alto corso dell'Alento. Ma tali luoghi, parte integrante del sistema urbano sannita, sono esclusi dal nostro lavoro.

Le aree pianeggianti dell'agro Capuano e quelle del Nolano, erano costellate di insediamenti Oschi che, distribuiti in villaggi o accentrati in consistenti nuclei urbani, vivevano sostanzialmente di un'economia agricola. La fertilità del sito solcato dal *Clanis*, un fiume il cui originario tracciato scomparve a seguito delle eruzioni del Vesuvio, aveva consentito una rapida e prospera economia agli insediamenti urbani interessati dal suo corso, i maggiori dei quali si qualificavano

sin dalla sua fondazione come baricentri di attività commerciali di interesse ultraregionale. Nelle stesse aree erano presenti popolazioni che in età del bronzo avevano insediamenti analoghi, ma che le eruzioni vesuviane erano state seppellite nell'oblio. Oggi grazie allo squarcio che i lavori della TAV stanno compiendo in quei medesimi territori, è stato possibile rimetterli alla luce, per poi essere ricoperti. Sopravvissuti all'eruzione vulcanica e ricoperti per 3.500 anni rischierebbero di essere distrutti dall'incuria a cui le amministrazioni locali certamente li sottoporrebbero.

Capua, Atella e Nola divengono i nodi di relazioni cinematiche che accresceranno la loro dimensione urbana.

In origine più che città esse potevano classificarsi come i centri di una federazione di borghi distribuiti nel territorio di pianura secondo una logica aggregativa fondata sul massimo sfruttamento dei potenziali agricoli del territorio: borghi legati tra loro da relazioni amministrative, politiche e di culto, più che da interessi commerciali.

Il *surplus* produttivo delle derrate agricole provocò il decollo della politica economica urbana fondata sul commercio; e Nola, Atella e Capua divennero presto importanti aree di mercato su cui presero a gravitare le stesse comunità greche presenti sulla costa che nel commercio traevano la fonte primaria della propria economia.

Le prime vie commerciali, erano originariamente costituite dal basso corso dei fiumi maggiori, specie se questo era tale da consentire la navigabilità.

A questa circostanza sembra doversi la fortuna commerciale di Capua, sita in origine a poca distanza dal Volturno, di Atella e Nola raggiungibili tramite il *Clanias* e il Sarno.

Le relazioni di scambio non si esaurirono comunque a livello commerciale ma si svilupparono anche sotto il profilo della cultura e della civiltà, dell'arte e della tecnologia, sicché nel corso di pochi decenni si ha una fioritura dei centri nel senso modernamente terziario che resero indispensabili una serie di infrastrutture e servizi di elevato livello. La "capacità di trasformazione", già qui più volte evocata, aveva raggiunto livelli ragguardevoli, sia per ciò che riguarda i sistemi di trasporto, che per ciò che riguarda le tecniche di costruzione e

parallelamente di distruzione.

Vennero a definirsi così i primi tracciati viari, questa volta progettati, per stabilire un più rapido collegamento tra i centri urbani e i nuclei distribuiti nell'agro, nonché una adeguata rete stradale collegante i centri maggiori della pianura con quelli di costa: completavano il quadro delle relazioni cinematiche i collegamenti con i tratturi longitudinali provenienti dai territori degli Ausoni, dei Volsci, dei Latini, o quelli trasversali che collegavano la costa e la pianura con il territorio dei Sanniti e dei Lucani.

Gli archeologi che hanno affrontato lo studio delle antiche percorrenze non sono giunti a formulare, per mancanza di fonti dirette, precise definizioni delle originari sedi. Attraverso le documentazioni indirette è stato comunque possibile avanzare l'ipotesi che buona parte degli originali tracciati viari furono utilizzati e ristrutturati in età romana, anche perché essendo obbligati taluni valichi nei fiumi maggiori e pressoché omogenea la giacitura del sito le scelte localizzative erano indirizzate dalla semplice necessità di collegare nella misura più diretta le realtà urbane, quelle stesse che sopravvissero col medesimo ruolo nell'età romana.

I principali collegamenti si svilupparono lungo un quadrilatero che ha come capisaldi le città di Capua, di *Cumae*, di *Neapolis* e Nola.

Una strada proveniente dal territorio dei latini attraverso quello degli Auringi in corrispondenza di Sessola, per il valico di *Cales* penetrava in Capua secondo un tracciato che sarà recuperato dalla via Appia.

Da Capua, a raggiera venivano a dipartirsi altre quattro strade, una indirizzata verso *Galatia* costeggiante i rilievi del Tifata sino alla attuale Maddaloni dove si biforcava in direzione di *Saticula* e di Benevento. Una seconda strada attraverso il valico di Triflisco raggiungeva *Calatia* nella media valle del Volturno. Una terza collegava Capua a Puteoli attraversando la piana di Quarto e l'agro giuglianesi con diramazioni per Cuma ed Atella nei pressi dell'attuale Qualiano.

Questo asse viene quasi a coincidere con quello della consolare Campana, dato il suo andamento quasi perpendicolare alla linea di costa; la strada si incrociava con numerose arterie che attraversavano longitudinalmente la pianura di S.

Cesareo, come ricostruisce il di Grazia<sup>8</sup> la Consolare si incrociava con sue diramazioni della via Antiqua, che riunitesi, proseguivano presso Grumo.

Nei pressi di S. Paolo di Aversa la strada incrociava la via collegante Atella con *Cales* e *Volturno*.

La strada lungo la quale si svilupparono le principali relazioni cinematiche del mondo Osco era costituita da una via denominata poi via "Antiqua" che collegava Atella al mare innestandosi nella via Litoranea che prenderà successivamente il nome di *Domiziana* dall'imperatore che completò il tracciato Roma-Napoli via costa.

"Parallela all'Appia ed alla Cumana, perpendicolare alla Consolare, alla Domiziana ed all'Atellana, costituiva uno dei cardini della rete stradale osca; una fitta serie di strade minori la collegava a tutte le altre città greche ed osche, sia all'interno della regione che lungo la costa, rendendola preziosissimo collegamento"<sup>9</sup>

Numerosissime tombe distribuite lungo il suo percorso consentono di individuarne il tracciato sia nell'agro aversano che in quello di S. Maria a Cubito, nei cui pressi confluisce in un asse di collegamento al mare, in corrispondenza del Lago Patria. Lungo il suo percorso si aprivano con gli assi principali della via Atellana, della Consolare Campana oltre che colla linea di costa (*Domiziana*) una fitta rete infrastrutturale di servizio al territorio più densamente urbanizzato.

La via Atellana collegava Capua ad Atella e senza dubbio doveva proseguire con Nola, da tale asse si dipartono i collegamenti secondari che consentivano agevoli comunicazioni tra i centri dell'entroterra e quelli di costa, grazie alla giacitura perfettamente orizzontale del sito.

Atella, dunque costituiva, come Capua, un centro di irradiazione di primaria importanza nei collegamenti diretti con *Cumae*, *Cales*, *Volturnum*, Capua, *Neapolis*, *Nolae*.

Così come Nola che dalla sua ubicazione pedemontana si collegava ai centri di Pompei, Numera, Atella e *Neapolis* secondo un itinerario che seguiva il *Clanis* e il Sarno.

<sup>8</sup> Galanti, *Le vie osche nell'Agro Aversano*, in rassegna storica dei comuni anno 1 n. 5-6 1969-1970

<sup>9</sup> Galanti, oper. Cit.

Vale la pena sottolineare come le popolazioni Osche siano state capaci di predisporre l'armatura viaria originaria, potenziata, estesa, e riorganizzata successivamente dai Romani. Meno bellicosi e dediti alla produzione agricola oltre che al commercio la struttura viaria si presenta come rete cinematica policentrica che mette in relazione i diversi luoghi di mercato presenti nella Piana. Modello di sviluppo di una comunità che trova nelle relazioni e nelle interazioni con le popolazioni sannite, latine e greche la sua politica di sviluppo. Le colonie greche, invece, insediatesi lungo la costa utilizzano come strada di maggiore traffico il mare e stabiliscono contatti con le popolazioni osche e sannite dell'entroterra risalendo il corso navigabile dei fiumi. Solo in un secondo tempo, allorché all'espansione indiscriminata dell'abitato si preferì la moltiplicazione delle fondazioni urbane, si rese necessario un collegamento anche via terra, che legasse tra loro l'intera fascia insediativa del golfo napoletano.

Si ha quindi la realizzazione di un asse che, adattandosi alle linee della costa stabiliva un collegamento, il più possibile diretto, tra i centri di *Cumae*, *Puteolis*, *Neapolis*, Pompei, Stabia e attraverso *Nuceria*, con un valico interno che scavalcando il promontorio sorrentino-amalfitano, con le colonie della piana del sele ed in particolare *Poseidonia*.

Con i centri Oschi i collegamenti erano assicurati dalla viabilità innanzi descritta.

## 2.2. La Piana Campana dopo la conquista Romana.

Con la conquista Romana la piana Campana come gli altri territori allora assoggettati, viene dotata di una considerevole armatura viaria atta a garantire un più saldo controllo militare, un maggiore sfruttamento delle risorse, un più rapido spostamento delle truppe e un più agevole trasferimento di merci nella capitale.

La "capacità di conoscenza e di trasformazione" per i romani erano condizione *sine qua non* la pianificazione a scala territoriale diventava strumento e al tempo stesso politica di sviluppo. La tabula Peutingeriana di seguito descritta, chiarisce il fine. Un Impero doveva, per politica e per definizione, essere rappresentato, descritto, controllato e raggiunto in tutte le sue parti. Le vie osche e sannite di maggiore percorrenza vengono tutte romanizzate, dotate cioè di una più salda armatura tecnologica, rettificata nei tracciati e rese più idonee al traffico dei carri pesanti.

La capacità di trasformazione dei romani, come si rileva dalle realizzazioni dei monumentali acquedotti e dall'arditezza dei ponti o dal giro delle volte di ampissima luce, nelle basiliche e nei complessi termali consentirono interventi sul territorio talvolta di radicale trasformazione, quale il taglio di intere pareti lapidee (presso Terracina) l'apertura di profondi varchi nel cavo di anfratti montuosi (la montagna spaccata) e persino il traforo di colline (a *Neapolis*)

Numerose sono poi le strade che i romani realizzarono anche nelle zone impervie dell'entroterra, curando la fondazione di nuovi centri urbani (*Castra*) con scopi originariamente militari, per tenere sotto controllo, cioè, le popolazioni lucane e sannite.

Dalla Tavola Peutingeriana, che costituisce uno dei più antichi ed eccezionali mappamondi dell'antichità, una guida stradale dell'impero romano con annotazioni simboliche che definiscono la dimensione del centro e con la specifica indicazione delle distanze in miglia romane, si può avere, sia pure imprecisa, immediata visione della viabilità nel contesto regionale.

L'itinerario Antonimi ed il Ravennate forniscono con maggiore puntualità la più antica ed autentica descrizione dei collegamenti viari, centro per centro, stazione per stazione come un moderno memoriale di viaggi.

### 2.2.1. la Tabula Peutingeriana.

La Peutingeriana presenta un territorio regionale volutamente schiacciato, deformato, quasi a rendere più immediato il racconto.

Secondo le ripartizioni amministrative operate da Augusto, il Sannio molisano e campano scompaiono come regione ed i loro territori vengono ripartiti in *Abulia* e *Irpinia*

Le regioni Campania ed Abulia sono separate nel grafico da un interrotta catena montuosa nella quale si aprono i varchi di *Esernie*, di *Sepinum*, di Benevento e di *Acerronia*.

Al di qua della fascia collinare e montana che taglia orizzontalmente il foglio, insiste la via che circumviaggiando il Matese nel versante molisano, toccata *Esernia*, *Cluturno*, ad *Lepos*, *Sepinum* e *Sirpium* converge su Benevento per poi proseguire lungo l'alto corso del Calore.

Il medio e l'alto Volturno è del tutto ignorato dalla Tabula che falsa prospetticamente anche la localizzazione di centri di una certa entità quali *Esernia* e *Sepinum* ubicandoli ad immediato ridosso del Calore-Volturno nel versante campano del Matese, mentre Bobiano ed *Aequo Tutico* compaiono nel versante molisano.

Nella Tabula Peutingeriana non compare il *Clanius* il che farebbe presupporre che sia stata redatta dopo la sua scomparsa, mentre abbiamo invece il *Silarum*, ovvero il Sele che nel suo medio corso viene a biforcarsi per sfociare secondo il redattore della tabula a Salerno e a Stabbia.

Tornando alla viabilità il territorio campano vede come centri di irradiazione a Nord-Ovest Teano Sidicino in cui convergono il percorso della Casilina che da Roma procede attraverso *Cales* sino al Volturno dove confluisce nell'Appia ed una deviazione della Latina che da Teano si Collega a *Cluturno* e *Adianas*, ed un collegamento con la Domiziana, con convergenza a mare in *Minturnus*.

In Capua Confluiscono l'Appia, definita la "*Regina Viarum*", per le sue caratteristiche di più agevole percorrenza, per le città e i territori collegati ed

attraversati e per la particolare cura tecnologica con cui venne realizzata e che ha consentito la conservazione in molti tratti.

La via Appia, raggiunto il mare dopo un andamento pressoché rettilineo, presso Terracina se ne allontana pur seguendo da breve distanza la linea di costa fino a Minturno e Sinuessa per puntare verso l'interno e raggiungere il Volturno nel guado di Casilino incrociandosi con l'omonima strada che pur proveniente da Roma aveva seguito un itinerario del tutto interno. Da *Casilino* raggiunge Capua e solcando l'ampio arco pianeggiante dell'agro campano secondo l'andamento dei rilievi del Tifata, penetra attraverso il valico di "ad Nonas" (S. M. a Vico) e lo stretto di *Arpaia* nella piana Caudina e da questa prosegue per Benevento; di qui rimontando il corso dell'alto Calore raggiunge il valico di *Eclano* proseguendo per Aquilonia, *Venusie* per puntare quindi su Taranto.

Una terza strada dipartitesi da Capua, aggirando con ampio respiro i rilievi del Vesuvio in direzione Nord, raggiunge dopo diciotto miglia Nola, per Suessola, e prosegue per "ad Teglano" di difficile localizzazione e quindi per *Nuceria* donde prosegue alla volta di Salerno

Una quarta strada irradiatesi da Capua raggiunge *Neapolis* attraverso la città di Atella.

La quinta strada che si diparte da Nola in direzione nord raggiunge, superato il passo di "ad Diana" (Triflisco) la media valle del Volturno biforcandosi per *Telesia* e *Galitia* che nella Peuntigeriana risultano invertite nell'ubicazione. Altro centro di irradiazione viaria documentato dalla Tabula e *Benevento*.

In essa convergono oltre l'Appia, alla quale si è fatto cenno, la strada che recuperando in buona parte il tracciato del tratturo Pescasseroli-Candela, circoscriveva il Matese nel versante molisano passando per *Alfadena*, *Energie*, *Cluturno*, *Sepinum* e *Sirpium*.

Da Benevento si ripartiva inoltre un'arteria di aggancio per la via Traiana attraverso *Aequo Tutico* e Foro Nuvo. Un altro collegamento viario riportato dalla Tabula riguarda l'asse Benevento - Salerno tramite *Abellino*, sviluppatosi l'ungo l'alto corridoio del Sabato e la valle dell'Irno.

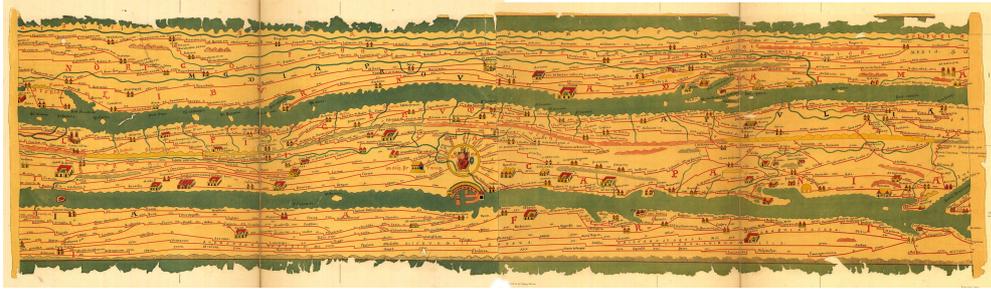
Altro centro di irradiazione è *Nuceria* che raccoglie in direzione ovest l'asse Capua Nola ed il proseguimento dell'Atellana che procedendo in prossimità della

costa passa per *Neapolis*, *Herculanum*, *Oplontis* e *Pompeis*.

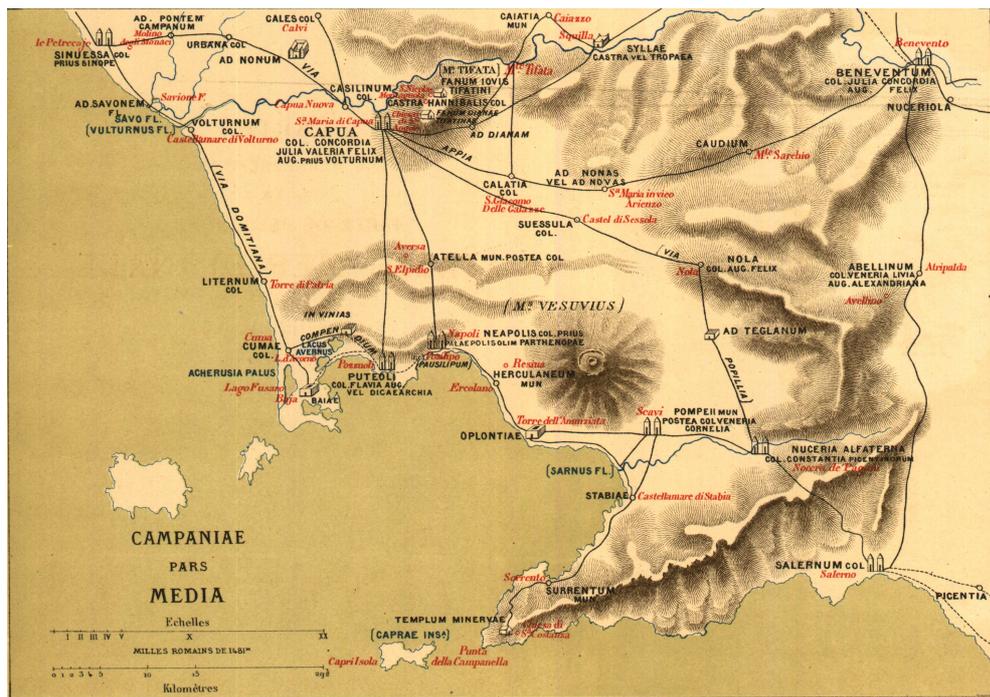
Una piccola bretella di raccordo viene a collegare inoltre *Nuceria* all'asse costiero che da *Stabias* raggiunge *Surrento* ed il tempio di Minerva.

Abbiamo infine un collegamento diretto con Salerno che la tabula porta come terminale.

Centri minori sorti sull'incrocio di due o più strade sono distribuiti un po' ovunque nella Peutingeriana talvolta con vistosi errori interpretativi che nascono dalla necessità di accorpate in una sintetica planimetria un universo di informazioni e dati di complessa portata.



*Tabula Peutingeriana*  
Copia Medievale da un originale del IV sec. d.C.  
Firenze, Istituto Geografico Militare sez. Storica



La Tabula Pautinger (Restituzione ortografica della Tabula Peutingeriana)  
E. Desjardin (1899)

### 2.2.2. La Carta della Campania Antica di Beloch.

Gli altri itinerari, essendo descrittivi, consentono un più sereno rimontaggio delle notizie raccolte in un contesto geografico più controllato grazie alle attuali conoscenze del settore.

Le pubblicazioni del Miller e del Beloch, relative agli itinerari romani in generale l'una, e riferite al territorio campano, l'altra, ci forniscono una più sistematica rassegna, peraltro dotata di ricostruzioni grafiche delle comunicazioni anche minori interessanti il territorio in studio.

I grafici del Miller, sviluppatisi su un territorio a più ampie dimensioni hanno quasi un carattere diagrammatici e sono anche in virtù di questo, agevolmente leggibili nella strutturazione e classificazione. Ai grafici generali seguono a tratti sviluppi di ambiti quasi regionali all'interno dei quali le definizioni acquistano maggiore puntualizzazione.

I grafici del Beloch sono più geografici e si sovrappongono ad un territorio già graficizzato all'attualità che consente un più agevole riscontro tra le circostanze cinematiche in due momenti storici.

Il Beloch nel suo grafico riporta anche le diramazioni dei fiumi minori, quali il *Clanius*, il cui corso poco si discosta dall'attuale sede dei Regi Lagni, il *Sebethos* che dalle pendici del Vesuvio raggiunge la costa in prossimità di *Neapolis*, e numerosi affluenti dei quali non trascrive i nomi.

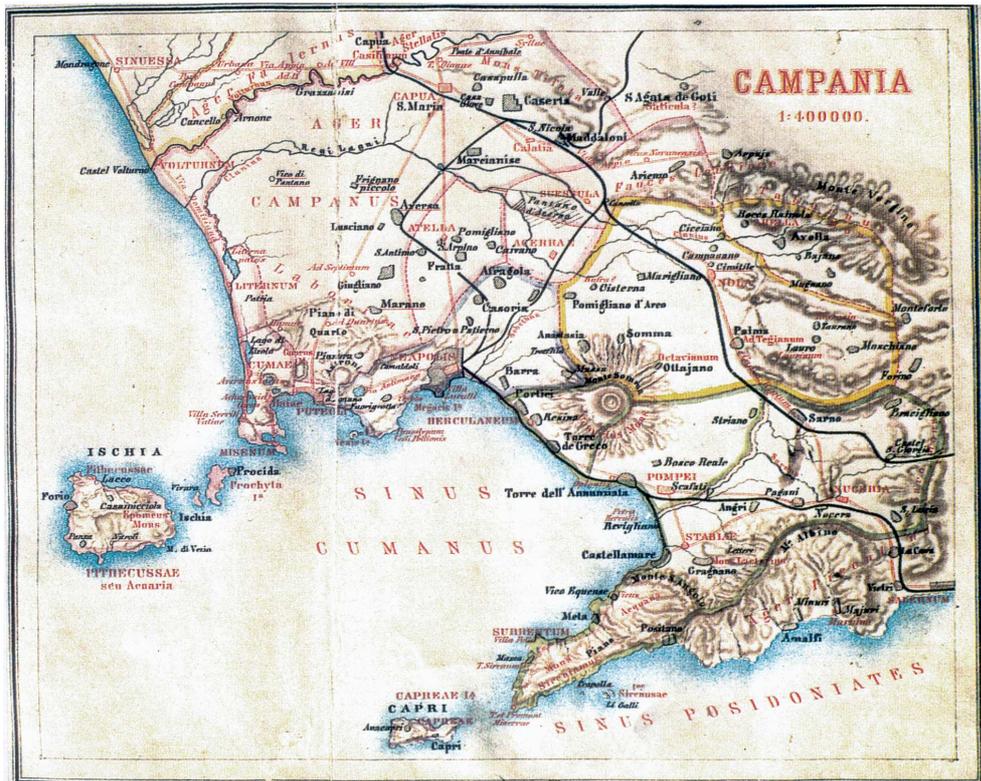
I rilievi montani sono messi in risalto dal tratto a sfumo sicchè la morfologia territoriale diviene di immediata lettura e consente la sottolineatura dell'articolato snodarsi delle viabilità romane e preromane, trattate con segno grafico differenziato per leggerezza, spessore e tono cromatico.

I centri urbani attraversati dalle strade vengono riportati sia col nome originario che con quello contemporaneo all'autore e ciò rende di più agevole comprensione la distribuzione insediativa e dei collegamenti in una lettura simultanea del vecchio e del nuovo che evidenzia, con immediatezza, il processo stratigrafico del territorio.

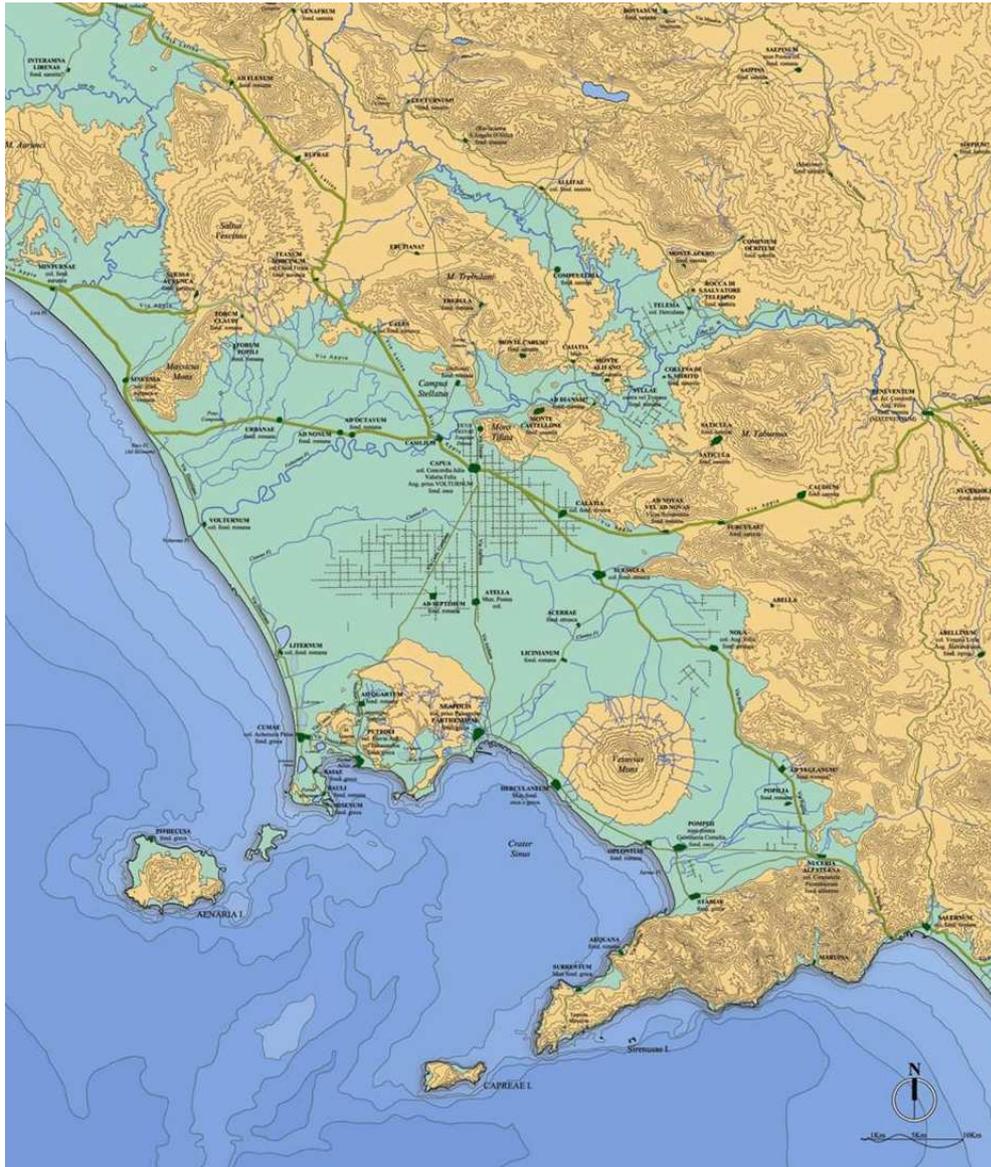
Che la maglia viaria romana non si esaurisse in quella su elencata reperita negli itinerari "*picta*" o in quelli descrittivi ma che fosse affiancata da una fitta orditura di strade secondarie di penetrazione a servizio dell'intero contesto territoriale produttivo è non solo ipotizzabile ma anche agevolmente documentabile attraverso la lettura diretta del territorio campano, in particolare dell'attuale piana casertana, interessata come è dalla rigida griglia della centuratio, definita da canali e sentieri incrociatisi ad angolo retto, realizzati non solo per ripartire l'agro in lotti da distribuire ai reduci delle guerre civili, ma per consentire un più intensivo uso delle risorse attraverso la canalizzazione di bonifica e la irrigazione, ed un più agevole accesso e movimento delle merci.

Dalla storia del Paesaggio Agrario di Emilio Sereni, si evince come nella romanità tardo imperiale anche le contrade meno produttive sotto il profilo agricolo furono dotate di sentieri praticabili di accesso alle *Villae Rusticae* che costituirono da un lato il prototipo dell'insediamento sparso e dall'altro uno dei poli attorno cui, nell'approfondirsi della crisi urbana, ebbero a svilupparsi nuovi insediamenti residenziali e di servizio.

Sarà proprio questa viabilità minore a costituire l'orditura del sistema relazionale nelle comunità urbane che nasceranno e si svilupperanno come costellazione antipolare, espressione del decadimento della città, che accompagnò e caratterizzò il crollo dell'impero romano.



Campania  
J. Belloch (1979-1980)



Tav. 3 Armatura urbana in età romana

### 2.3. Basso e Alto Medioevo.

La crisi del mondo romano non fu semplicemente politica, militare ed istituzionale: fu una crisi ancora più profonda di economia, di cultura e di civiltà, che comportò un rapido e radicale mutamento anche nel comportamento insediativi e conseguentemente nell'utilizzazione delle risorse, e nella dotazione dei servizi.

La gradualità con cui si manifestarono tali mutamenti ci documenta l'assenza di rivoluzione che ebbe a caratterizzarli anche se a ritmo di essi divenne talmente precipitoso da realizzarsi nell'arco di due o più generazioni.

La fuga migratoria delle città di pianura, dotate di più agevole accessibilità e quindi continuo bersaglio di scorrerie gotiche e saracene, provocò un rallentamento delle coltivazioni proprio nelle aree più fertili e ciò diede vita ad un processo reattivo di cause ed effetti che comportò l'abbandono degli stessi agri centuriati che, rimasti privi della dovuta manutenzione, furono causa diretta del primo insorgere della malaria.

L'impaludamento della pianura accentuato con lo sconvolgimento tellurico che alterò profondamente il corso del Clanio sino a determinarne la scomparsa, provocò la quasi completa desertificazione demografica dell'agro campano trasformatosi in un acquitrino, la cancellazione di fiorenti città quali Atella dalla geografia regionale e la riduzione ad insignificanti villaggi delle città di Capua e Nola il cui territorio urbanizzato ricopriva vastissime estensioni. Il processo di degrado delle città comportò al tempo stesso un processo di ricomposizione e riorganizzazione. Per Paolo Delogu il medioevo si struttura durante la caduta di "un mondo in condizioni drammatiche, ma al contempo si riorganizzano la vita nelle città"<sup>10</sup>

In sostanza la de-stutturazione coincide con la fine del mondo antico, la ristrutturazione con la nascita del medioevo<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Paolo Delogu *Cronaca della conquista Normanna*, Milano 1998

<sup>11</sup> Paolo Delogu op. cit.

Questo processo di de-strutturizzazione, avviatosi nel V e VI secolo trovò con le incursioni saracene del X secolo il suo momento di maggiore crisi e comportò la quasi totale cancellazione della viabilità romana di maggiore interesse territoriale.

L'Appia, la Domiziana, la Consolare Campana e la Popilia sopravvissero solo in brevi tronchi declassati al traffico locale; i grandi collegamenti interregionali furono interrotti e di alcune strade anche provinciali si perse non solo la sede e il tracciato ma addirittura il ricordo. Le orde Gotiche, Vandaliche, Unniche ed infine Longobarde attraverso di esse avevano raggiunto e distrutto i capisaldi degli insediamenti urbani percorrendo longitudinalmente la regione; i Saraceni rimontando la viabilità trasversale ed i corsi dei fiumi avevano completato le opere di devastazione, di saccheggio cancellando dalla memoria anche questi insediamenti sfuggiti alla malaria.

Dal desolante quadro che ne deriva è agevole ipotizzare come la strada, divenuto uno strumento di pericolo per l'insediamento residenziale urbano, cadesse in completo disuso e la sua sede, per la mancata manutenzione, fosse riguadagnata dalla natura alla quale la tecnologia l'aveva talvolta violentemente sottratta.

I solchi naturali del sito costituiscono, per il medioevo miserabile che si sviluppò nella piana Campana e ancor più nel basso Mezzogiorno d'Italia, la sede su cui aveva preso ad insistere un traffico ridiventato essenziale, fondato sul prevalente uso di animali da soma.

Il traffico commerciale, la dove era sopravvissuto un tracciato viario o la sede di un tratturo, si esauriva a scala territoriale modesta essendo crollata con la viabilità anche l'organizzazione commerciale che aveva promosso e sorretto la terziarizzazione urbana in età romana.

IL territorio regionale trovò il suo assetto amministrativo anche se precario ed instabile in età bizantina e longobarda allorché sul cadere del VI secolo i primi avevano preso ad esercitare il controllo del,le coste, mentre i secondi si erano più stabilmente insediati nell'entroterra appenninico eleggendo a sede capoluogo di un ducato, quasi autonomo la città di Benevento.

L'economia mercantile ed urbana in questo periodo si concentra a ritmo ridotto solo nei principali centri di costa che ritarderanno la loro agonia (*Puteoli*, Cuma,

e *Paestum*) o sopravviveranno anche grazie ai traffici intrapresi con il mondo arabo (*Neapolis*, Amalfi) quali repubbliche marinare, utilizzando quale unico e indistruttibile asse di comunicazione il mare. Nell'entroterra tende invece a svilupparsi una straordinaria polverizzazione insediativa accentuatasi con lo spopolamento o distruzione delle aree insediative più forte.

La Piana Campana, vede scomparire i centri urbani, i superstiti si arroccano alle falde o sulla sommità del Tifata o si concentrano in aree naturalmente protette come la Nuova Capua fondata in un'ansa del basso Volturno.

Solo pochi centri dell'entroterra perlopiù preesistenti l'epoca romana e successivamente romanizzati, sopravvivono in una ridimensionata dignità urbana quali Chiazzo, Teano, S. Agata dei Goti, Benevento. Le zone più impervie, più aspramente montane, meno agevolmente raggiungibili e quindi più sicure, divengono la sede ambita dei nuovi insediamenti urbani, perlopiù arroccati a ridosso di un'emergenza istituzionale quale un castello, un'abbazia, un convento. Vengono così popolate le montagne del Cilento le pendici del Matese, del Taburno, del Terminio, e del Cervialto.

Più radi sono gli insediamenti del medio e basso corso dei fiumi o lungo la linea dei tratturi, o a ridosso delle emergenze collinari che dominavano i vecchi attraversamenti (valle del Volturno, del Garigliano, del Sarno, del Sele, i rilievi del Roccamonfina, del Monte S. Croce).

L'ordinamento amministrativo in base al quale i Longobardi gestivano il territorio conquistato, ricalca grosso modo quello romano.

Il territorio nazionale era ripartito in ducati, ogni ducato si suddivideva in "*castraldati*" e questi a loro volta trovavano nel "*castrum*" l'unità amministrativa elementare.

Il castello nasceva dapprima come isolato fortalizio sulle vette più elevate dominanti i corsi fluviali, le valli e gli attraversamenti dei tratturi, presidiando un ambito territoriale all'interno del quale in prossimità dei fondovalle più produttivi erano decentrati i "*casales*", modesti complessi insediativi che costituivano gli equivalenti dei "*vici*" e dei "*pagi*" sannitici e romani.

I caselli erano in genere dotati di un ampio recinto all'interno del quale potevano trovare spazio le derrate agricole, il bestiame e la popolazione dei casali nei

momenti di pericolo.

È nel tardo periodo longobardo che i castelli, allargando le opere difensive ad un territorio più vasto accolsero all'interno delle mutazioni anche gli insediamenti residenziali dapprima dei vassalli poi anche delle più basse categorie della plebe che con le proprie braccia venivano a costituire un ulteriore potenziale difensivo del nucleo urbanizzato.

L'alto corso dei fiumi ed i valichi montani divennero i protagonisti dello sviluppo insediativi dell'alto medioevo. L'ordinamento longobardo era tale da conferire alle diverse scale della ripartizione amministrativa larghi margini di autonomia nella gestione delle risorse. L'organizzazione era prevalentemente militare e l'interruzione dei traffici comportò la quasi totale chiusura dei canali commerciali.

A parte il capoluogo di Benevento e successivamente quelli della Nuova Capua e di Salerno che nella tarda età longobarda acquistarono un'autonomia amministrativa, baricentri del decentramento ducale assunto con Arechi II a principato, non si ebbero delle vere e proprie qualificazioni urbane, centri cioè di attività commerciale, produttiva e culturale; le stesse sedi di castaldato, che il più delle volte coincisero con quelle vescovili non ebbero fioritura urbana; anzi di talune si è addirittura perso il nome o l'identità localizzativi.

Data la dimensione del ducato è da ipotizzare, specie nel secondo periodo, prossimo al principato, che dovessero essere attivati i collegamenti con Salerno e Capua, in parte utilizzando i solchi naturali del Sebeto e dell'Irno, ed in parte recuperando tratti della vecchia Appia con dirottamenti dai vecchi tracciati. In corrispondenza delle maggiori depressioni malariche, il che dovette comportare lo spostamento della sede in luogo più sollevato e cioè quasi pedemontano alla scarpata del Tifata.

Restavano attivi i tratturi che solo marginalmente finirono con l'interessare e quindi servire la piana, indirizzati come erano verso le ampie distese del Tavoliere delle Puglie.

La presenza normanna in Campania così come nel resto del mezzogiorno non comporta sostanziali innovazioni nei traffici commerciali anche se tramite essi si realizza, per la prima volta, un graduale processo di unificazione politica delle

regioni meridionali.

La ripartizione territoriale in giustizierai così come la realizzazione di una linea di difesa costiera rispondono più ad istanze amministrative e militari che ad una politica di rilancio economico e produttivo del Mezzogiorno unificato. Il rapido spostamento del capoluogo da Aversa, fondata in area semipaludosa dai primi normanni, a Salerno e quindi a Palermo non comportò alcuna sostanziale alterazione delle gravitazioni economiche; l'autonomia baronale ed il decentramento accentuato dalla carenza quasi totale delle vie di comunicazione carrabili rallentarono il processo di sviluppo socio economico del Mezzogiorno appesantendo il fardello feudale fondato esclusivamente sull'economia agricola. Economia che distribuita sui territori scarsamente produttivi con carattere di estensività, garantiva a mala pena la sopravvivenza per quanti, in stato di totale asservimento, vi erano segregati.

Il *surplus* produttivo era talmente irrisorio da non creare mercato e quindi da non garantire una effettiva prosperità nemmeno ai feudatari. Conseguentemente da parte di costoro non era avvertita alcuna necessità di dotare il territorio di collegamenti viari; anzi nella politica di difesa ereditata dai Longobardi i Normanni e successivamente gli Svevi intensificarono le opere di fortificazione non solo lungo le fasce litoranee ma anche sui rilievi dominanti i valichi naturali dell'entroterra e potenziarono le cinture murarie dei villaggi agricoli più sviluppati e dei castelli con i borghi residenziali annessi<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Salvatore Tramontana *Il mezzogiorno normanno-svevo* Bari 1997

### 2.3.1. Destrutturazione-Ristrutturazione.

La Campania è stata tra le aree italiane che più hanno visto sconvolto il proprio assetto urbano nel passaggio dall'Antichità al Medioevo, per cui essa è stata giustamente definita un "mezzo cimitero di città": *Cales* (nel territorio di Calvi Risorta), *Sinuessa* (sulla costa a nord di Mondragone) *Liternum* e *Patria* (a sud del lago di Patria), *Cubulteria* (tra Chiazzo e Alife), *Atella* (presso Aversa) *Volturnum* (nella zona di Castel Volturno), *Suessuola* (presso Arienzo), *Aeclanum* (nei pressi di Mirabella Eclano) *Caudium* (l'odierna Arpaia o Montesarchio), *Cuma*, *Picentia* (presso Pontecagnano), *Paestum*, *Velia* (nel territorio di Ascea), *Blanda* (presso Sapri), *Buxentum* (presso Policastro Bussentino), *Consilium* (tra Consilina e Padula nel Vallo di Diano).

Il primo studioso a delineare il quadro complessivo del fenomeno è stato Giuseppe Galasso nel 1965 in un saggio, che resta ancora oggi un sicuro punto di riferimento per gli storici e studiosi, anche se le ricerche successive e i risultati degli scavi intrapresi negli ultimi decenni lo hanno arricchito enormemente, consentendoci di seguirne meglio il mutamento nel corso del tempo. Così è diventato sempre più evidente che non si trattò solo della scomparsa di alcune città, anche del ridimensionamento di altre che occuparono una superficie più piccola rispetto al passato (Napoli e Benevento), si trasformarono, per far fronte alle incursioni Longobarde, in semplici luoghi fortificati (Cuma, Misero) o conobbero una grave involuzione economica e sociale, vedendo aprirsi all'interno delle proprie mura spazi destinati alle attività agricole (Napoli, Salerno) o diventando addirittura villaggi rurali (Formia, *Picentia*, *Nuceria Alfaterna*). Processo, quest'ultimo, definito da Tim Potter di "villaggizzazione" e attraverso il quale passarono, chi prima chi dopo, tutte le città destinate a scomparire.

Più di un semplice processo involutivo si trattò però di un fenomeno complesso di riorganizzazione dello spazio urbano, sotto la spinta di bisogni nuovi e dell'emergere di potenti elementi di aggregazione territoriale, tra cui gli impianti difensivi e le sepolture dei santi. Gli esempi sono tanti, e tutti di grande interesse, a partire da quelli dello spostamento del centro abitato in altro sito,

considerato più sicuro: Capua, che si trasferisce nell'anno 856 nella sede attuale, in un'ansa del fiume Volturno, mentre quella antica si riduce ad un villaggio (destinato poi a svilupparsi e diventare l'odierna Santa Maria Capua Vetere); Avellino che abbandona il sito in età romana, corrispondente all'attuale Atripalda; *Nuceria Alfatena* (corrispondente oggi alla località San Clemente del comune di Nocera superiore), che vede trasferite le sue funzioni di polo di aggregazione territoriale e sede di funzioni politiche alla nuova Nocera, sorta a pochi chilometri di distanza in posizione più elevata; *Paestum*, che è interessata da un fenomeno analogo a favore di Capaccio. Il trasferimento degli abitanti e delle funzioni urbane nei nuovi centri, che fece dire a San Girolamo "la città cambia indirizzo", fu per lo più irreversibile, ma in qualche caso l'antica città romana recuperò gli uni e le altre. Di particolare interesse e in tal senso il caso di Nola, che appare in difficoltà già nel III secolo d.C. e che vide nel corso di quello seguente l'emergere nella parte settentrionale del suo suburbio, a poco più di un chilometro e mezzo dal foro, di un potente centro di aggregazione umana e religiosa, una vera e propria città-santuario (l'attuale Cimitile, il cui nome compare nella documentazione per la prima volta nel 839), intorno al sepolcro del santo patrono Felice. Ma i secoli del passaggio dall'Antichità al medioevo videro anche lo sviluppo di località che in età precedente non avevano avuto dignità di vero e proprio centro abitato, come nel caso di Amalfi e Gaeta, che grazie alla loro posizione protetta sul mare assunsero un'importanza crescente, traendo vantaggio dalla crisi delle città del territorio circostante esposte agli eventi bellici legati alla guerra greco-gotica e all'invasione Longobarda. Il fenomeno della ristrutturazione dell'assetto urbano della Campania si realizzò con modalità e con ritmi molto più vari di quanto non si sia pensato finora per effetto della consueta deformazione prospettica alla quale è esposto lo storico, il quale considerando gli eventi sulla scala lunga del tempo, è portato a dare ad essi una linearità e una regolarità che non sempre corrispondono pienamente alla realtà. La crisi di alcune città è infatti già evidente tra il II e III secolo d. C., nel contesto più generale del declino dell'economia italiana e mediterranea, ma altre ressero, sia pur con crescenti difficoltà, ancora a lungo. In ogni caso il processo involutivo, anche se dappertutto chiaramente in atto nel corso del VI

secolo, fu per lo più assai lento, portando solo a secoli di distanza alla trasformazione delle città in villaggi o all'abbandono definitivo degli abitati di età romana. Sono questi, con tutta evidenza, i casi di *Suessola*, già in crisi nel VI secolo, ma parzialmente abitata ancora fino all'XI, e di Cuma, la cui agonia si protrasse invece fino al 1207, quando fu distrutta definitivamente dai Napoletani.

Indispensabile è l'apporto dell'archeologia, che è in grado di documentare con grande precisione le modificazioni nell'uso di edifici pubblici e privati, oltre che di interi quartieri urbani, prima ancora del loro abbandono definitivo.

### 2.3.2. La carta di Bartolomeo Capasso.

Nel 19\*\* a ridosso dei due secoli uno studioso del calibro di Bartolomeo Capasso, pubblica una serie di studi sulla città di Napoli e sul suo entroterra. Partendo da fonti sincrone, ricostruisce quella che a suo giudizio era la forma e tipologia della città, ma da un attento studio del "*Catalogo Baronum*" tenta di graficizzare l'intero ducato di Napoli rappresentandolo nei limiti amministrativi appena precedenti alla conquista Normanna.

Il Ducato risulta diviso in cinque territori: *Liburia, Territorium Puteolanum, Territorium Nolanum, Territorium Plagiense, Ager Neapolitanus*, i confini del ducato risultano essere coincidenti per la maggior parte con i sistemi fluviali del Clanio a nord e del Sarno a sud. Solo per un breve tratto i limiti amministrativi seguivano l'andamento morfologico dei monti Taburno e che trovavano in *Palma* il limite ad est con il confine del principato Longobardo di Salerno, e *Abella* a Nord - Est con il confine del Principato di Capua.

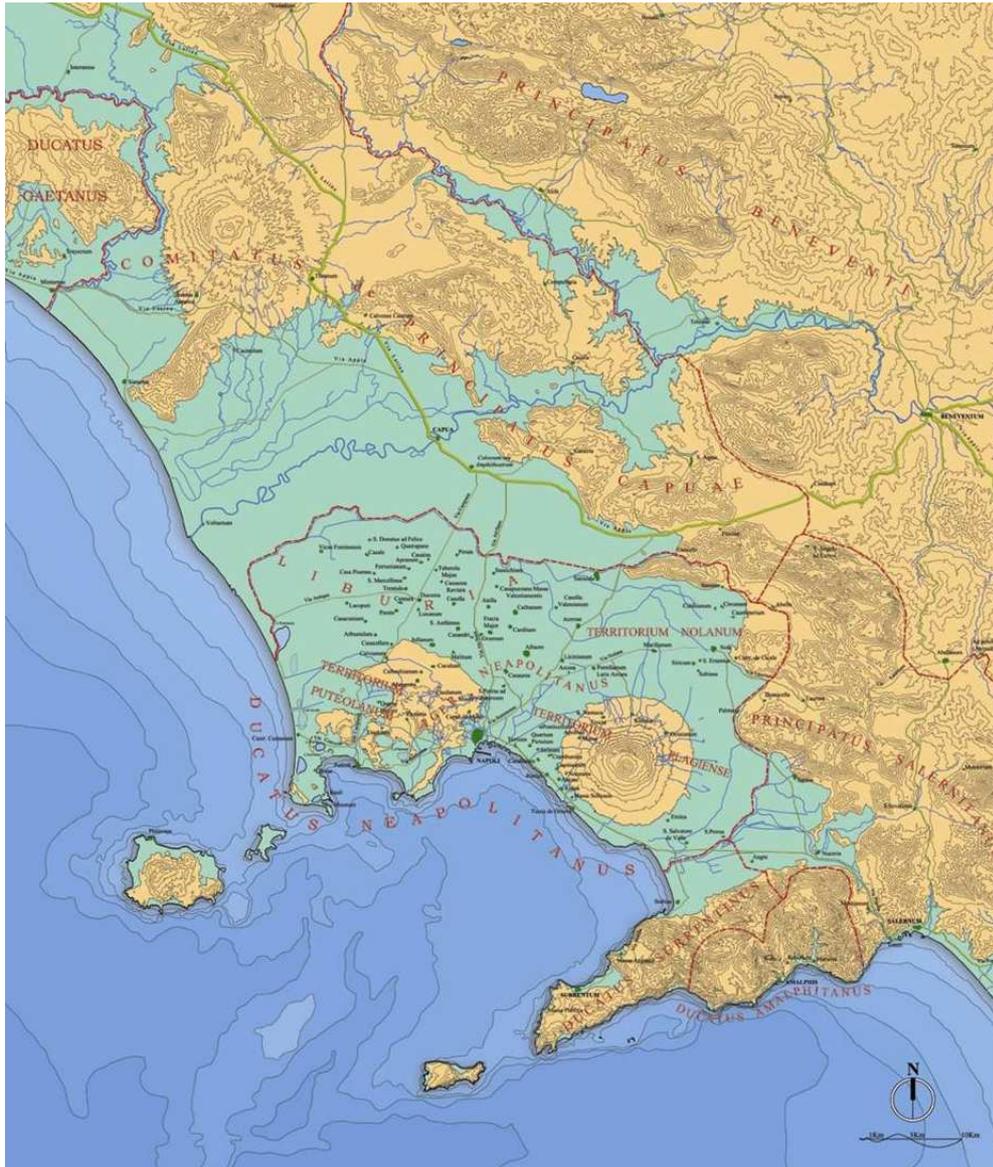
La viabilità principale era caratterizzata dalle vie preesistenti, la Latina e la via Appia, mentre scompaiono la Domiziana e l'arteria che metteva in comunicazione Napoli con la costa Vesuviana. Rimangono e sono evidenziate la via Campana e la sua parallela che dalla prossimità di Capua, sulla Appia, si diramano verso Sud, verso Napoli. Al centro di queste due arterie di penetrazione ed a metà strada, nascerà la Contea di Aversa nel 1030, primo insediamento stabile dei Normanni in Italia. Nel Territorium Nolanum è ancora presente *Suessola* ridotta appena ad un villaggio. Lungo la via *Campana* si diramano verso ovest in punti diversi, la via *Antiqua* che penetra nella Liburia e la via *Cumana* che da *Puteoli* si dirige verso i resti di *Cuma*.

Durante la cessione da parte di Sergio IV a Rainulfo Drengot della nuova Contea di Aversa l'intero territorio di *Liburia* venne ceduto ai Normanni, insieme a parte del *Ager Neapolitanu*. Ma nel giro di due generazioni con Ruggiero II i limiti amministrativi vengono ridisegnati: la distruzione e ricostruzione di Aversa, la divisione del territorio napoletano ai cavalieri Normanni a lui fedeli, segnerà un

nuovo scenario geopolitico a discapito della creazione di entità municipali fiorenti. La creazione di un regno autonomo se da un lato rappresento una innovativa gestione statale rispetto a quella feudale, ebbe un prezzo altissimo. La periferia venne sempre più perdendo centri vitali a vantaggio di poche città capoluoghi di enormi aree demaniali.



Tavola Cartografica del Ducato Napoletano nel Sec. XI.  
Bartolomeo Capasso



Tav. 4 Armatura urbana nel Basso Medioevo

#### 2.4. Il periodo Angioino.

Bisognava attendere l'avvento Angioino per registrare, nel territorio della Piana, la ripresa di un sia pur minimo programma di potenziamento della viabilità.

A questo periodo va ascritta l'apertura di una strada collegante la capitale ai territori più ricchi del Reame: Quelli delle Puglie caratterizzati da una vasta e compatta distesa territoriale omogenea per giacitura e capacità produttiva.

Con la presenza Angioina si completa il processo di infeudamento del mezzogiorno iniziato dai Longobardi e sviluppato da Normanni. Ricrearono le grosse roccaforti dinastiche che, per rami parentelari variamente articolati irretiscono enormi estensioni di terreno sovrapponendo ad una orditura amministrativa ricalcante le giurisdizioni normanne un'altra colleganza feudale, impero nell'impero, che favorisce al proprio interno una modesta ripresa dei traffici commerciali e quindi un programma di minimi collegamenti a scala che oggi definiremmo "comprensoriale".

Lo sfruttamento delle tradizionali e non accresciute risorse diviene, proporzionalmente alle organizzazioni promosse, più intensivo comportando un relativo sviluppo delle classi sociali intermedie a spese delle frange più misere della scala feudale.

I gravami fiscali imposti dai baroni da sporadici ed occasionali prendono a divenire sistematici e periodici, mentre la subentrata economia monetaria favorisce una sia pur lenta ripresa dei commerci. La transumanza riprende il suo ritmo originario e diviene tramite primario della ripresa dei traffici.

I centri di convergenza dei tratturi acquistano una dimensione urbana e si caratterizzano come aree di mercato interregionale. Nei punti di guado e lungo i valichi montani si consolida la pratica del pedaggio; gli introiti del pedaggio che in una prima fase incrementano l'erario del feudatario vengono successivamente in parte recuperati dall'erario Reggio attraverso la istituzione delle dogane abbondantemente distribuite anche nel territorio regionale.

## 2.5. Gli Aragonesi.

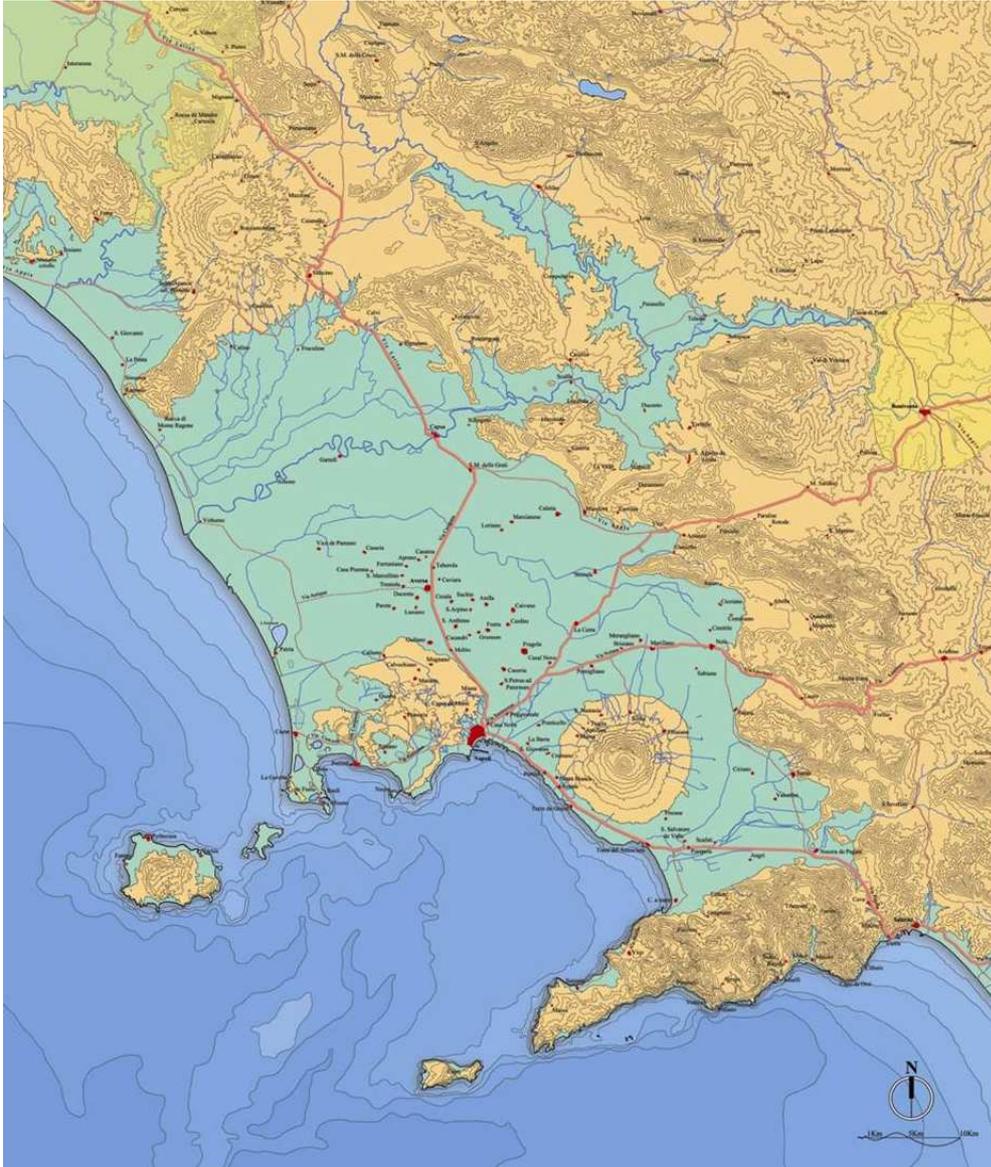
Le cronache dei conflitti tra Francesi e Spagnoli, Angioini e Aragonesi nel territorio campano ci forniscono indirettamente una descrizione della natura dei luoghi e delle precarie condizioni di accessibilità. In piena età rinascimentale, quando altrove le strutture urbane dietro la spinta di una classe borghese, forte degli acquisiti diritti civili ed economici, tendono a diventare centri di prosperità commerciale, di cultura e di arte recuperando una completa autonomia politica, nel mezzogiorno d'Italia sopravvive, anzi si appesantisce, la rete delle relazioni feudali fondata sul sistema del vassallaggio, dove gli abitanti delle campagne vengono svuotati di ogni diritto civile e politico. La cessione di Benevento al Pontefice rese necessaria la costruzione di una nuova direttrice di attraversamento che giungesse verso Brindisi, passando per Avellino e poi Ariano<sup>13</sup>, attraversando Melfi, Conosa, Canne, Balreletta per dirigersi a Sud, a Bari e la "Terra d'Otranto".

La parentesi Aragonese sembrava aprire, attraverso i suoi più illuminati regnanti, spiragli rinascimentali non tanto per i programmi architettonici in parte avviati nelle aree forti della regione, quanto quelli relativi alla bonifica dei territori impaludati, al recupero di un'igiene urbana, ed alla riapertura dei traffici commerciali attraverso la realizzazione di nuovi assi viari colleganti i centri maggiori; subentra con la dominanza spagnola la politica gestionale più decadente che il mezzogiorno d'Italia ebbe conosciuto.

Ridotto in terra di colonia, il Mezzogiorno d'Italia fu governato con regime tipicamente militare, dall'alleanza tra una classe politica ingorda e corrotta ad un clero privilegiato dal ruolo di mediazione tra potere locale e potere centrale.

---

<sup>13</sup> G. Ceva Grimaldi, *Considerazioni sulle pubbliche opere...*, 1839,



Tav. 5 Armatura urbana nel periodo Angioino-Aragonese

## 2.6. Il Vicereame.

La rivolta di Masaniello segna un punto fisso nella storia del mezzogiorno, una soglia dalla quale si può leggere non solo le beghe di vertice, ma il profondo solco che separando le classi che aveva esasperate al punto da smarrirne il controllo.

Il 1647 letto non tanto negli avvenimenti di Napoli quanto il quelli registratesi all'interno dei singoli feudi, costruisce l'espressione più immediata della logica di governo caratterizzante la politica vicereale sia per quanto concerne la causa che mise in moto gli eventi che la strategia intrapresa per ricondurli alla "normalità". L'attenzione rivolta al territorio aveva solo carattere di controllo militare e fiscale; a parte il riassetto delle principali strade che menavano al Sannio ad alle Puglie ed alla realizzazione dei collegamenti di Napoli con Pozzuoli e Torre del Greco operati dal Vicerè e Duca di Alcalà e la realizzazione degli acquedotti di Polla e del Carmigliano, promossi rispettivamente dal Duca di Ossuna e dal Duca d'Alba per approvvigionare Napoli, non si ebbero interventi infrastrutturali nell'intero arco bisecolare del Vicereame spagnolo.

Lo stesso piano urbanistico di Napoli e lo sviluppo edilizio che seguì, voluto dal vicerè don Pedro da Toledo risponde più ad una logica di controllo militare che ad una illuminata attenzione rivolta allo sviluppo sociale civile ed economico di una città sopraluogo di un estesissimo territorio.

La lotta ai baroni ad al brigantaggio, condotta su buona parte del territorio meridionale aveva reso incerto l'uso economico dello stesso, compromettendo persino quelle piccole imprese di artigianato manifatturiero incoraggiate dalla politica aragonese che avevano determinato l'avvio di una sia più lenta ripresa dai traffici all'interno del Mezzogiorno.

Gli ordini monastici arricchitesi con elargizioni e privilegi avevano trasferito nelle città il proprio raggio di azione abbandonando il ruolo di guida all'esercizio dell'agricoltura e trasformando sostanzialmente la propria organizzazione e concentrando gli investimenti nei settori dell'edilizia e nell'accaparramento

fondario delle aree centrali o immediatamente periferiche aprendo il capitolo della rendita parassitaria urbana.

Nello spirito della controriforma i vicerè intraprendo la politica dell'espulsione delle comunità ebraiche e favoriscono la ramificazione, all'interno dei centri urbani, dell'ordine dei Gesuiti che acquistano il monopolio dell'istruzione naturalmente riservata alle sole classi nobili.

Il processo di conventualizzazione che raggiunge tutti i capisaldi urbani del vicereame rafforza l'alleanza dei vertice ed immediatamente contribuisce a bloccare ogni investimento nelle aree periferiche che divengono sempre più passive tributarie dello sviluppo delle zone centrali ed in particolare di Napoli assunta a centro di folklore, di feste, e di precari costumi. Alla fine del vicereame la viabilità regionale, come si evince più dalle fonti indirette che della scarsa documentazione cartografica pervenutaci, consiste in un asse di collegamento con le Puglie, uno indirizzato verso l'Abruzzo ed il Molise ed una rete di tratturi peraltro già ristrutturati dai monarchi Aragonesi, sui quali presero a stanziarsi le principali dogane del Vicereame. La politica di rapina che caratterizza la gestione Vicereame del territorio, consiste nello sfruttamento di attività, risorse e persone senza nulla restituire in cambio in termini di investimenti, di benessere, di sicurezza e di civiltà.



*il Vero Disegno in sul proprio luogo ritratto...*  
G. A. Maestro del trabocchetto, (Roma c. 1540)  
Incisione su rame, 294x427 mm  
Napoli, Collezione Grimaldi



*Neapolitani Regni/Napoli*  
G. de Jode, (Anversa 1578)  
Incisione su rame, 378x522 mm  
Napoli, Collezione Grimaldi



*Regj Lagni*  
M. Cartaro?, (Napoli 1616)  
Disegno a inchiostro, acquerellato, 390x563 (Campo Cartografico)  
Napoli, Collezione privata



*Regno di Napoli, Atlante manoscritto (Quadro d'unione)*  
Mario Cartaro, (1613), copia da  
Napoli, Biblioteca Nazionale



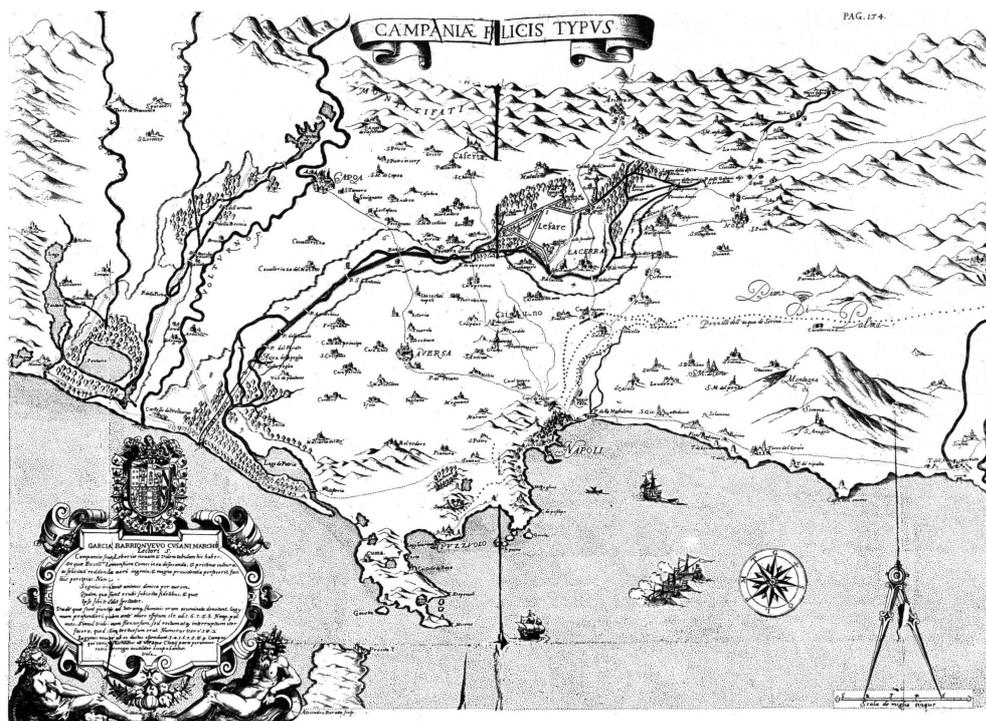
*Regno di Napoli, Atlante manoscritto (Terra di Lavoro)*  
Mario Cartaro, (1613)  
Napoli, Biblioteca Nazionale



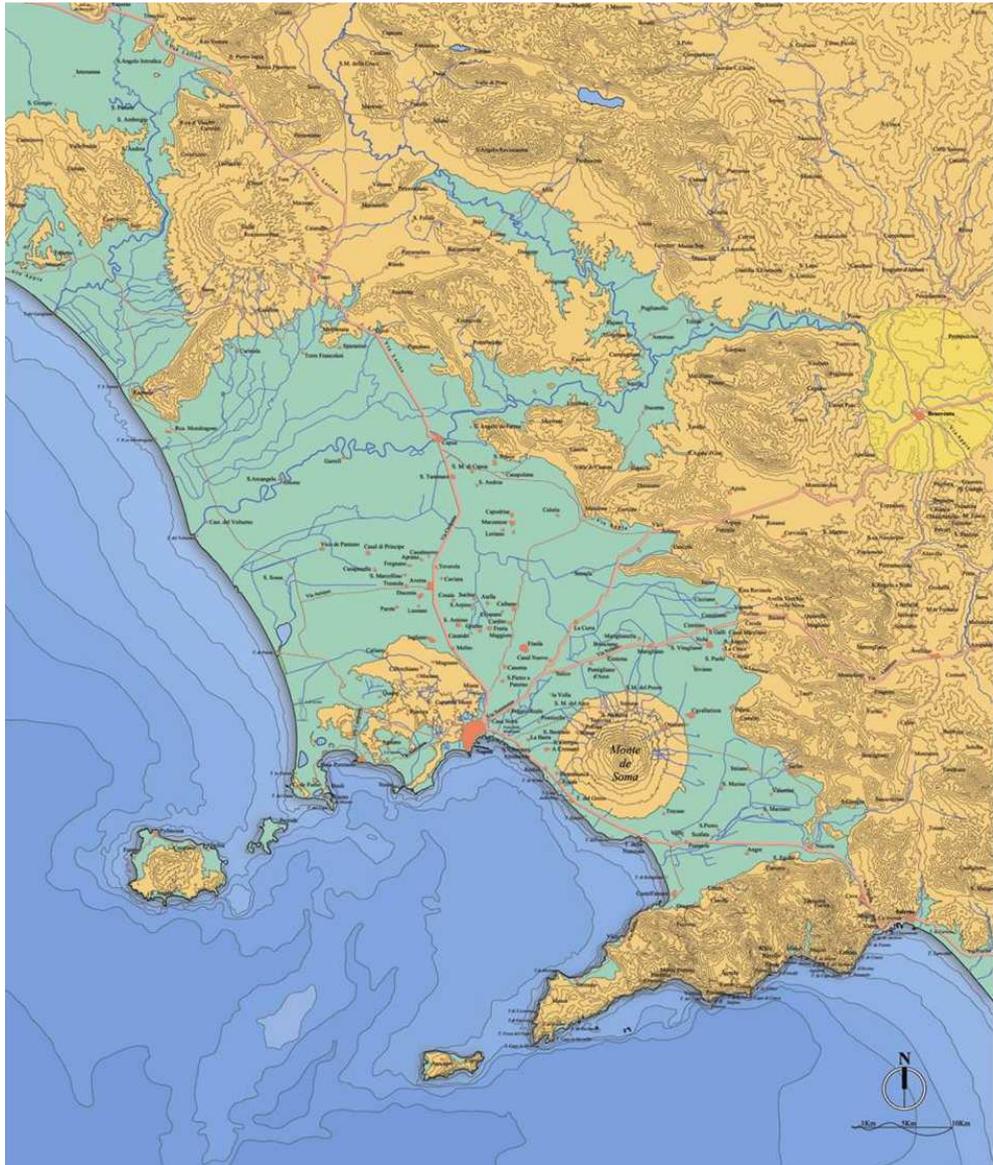
*Regno di Napoli, Atlante manoscritto (Principato Ultra)*  
Mario Cartaro, (1613)  
Napoli, Biblioteca Nazionale



*Regno di Napoli, Atlante manoscritto (Principato Citra)*  
Mario Cartaro, (1613)  
Napoli, Biblioteca Nazionale



*Campaniae Felicis Typus*  
A. Baratta, G. Barrionuevo, T. Longo, (Napoli, 1616)  
Incisione su rame, 384x522  
Napoli, Collezione privata



Tav. 6 Armatura urbana nel Periodo Vicereale

## 2.7. I Borboni.

Con l'avvento Borbonico il regno riacquista la sua autonomia anche economica; si riprende la interrotta politica delle infrastrutture nello sforzo di recuperare alla produttività anche aree marginali, e si procede ad una graduale riapertura della viabilità interna risistemando gli assi principali di comunicazione con l'esterno e favorendo la ripresa delle attività commerciali, curando una discreta rete di collegamento tra i centri urbani maggiori e tra le arterie principali ed i centri minori<sup>14</sup>.

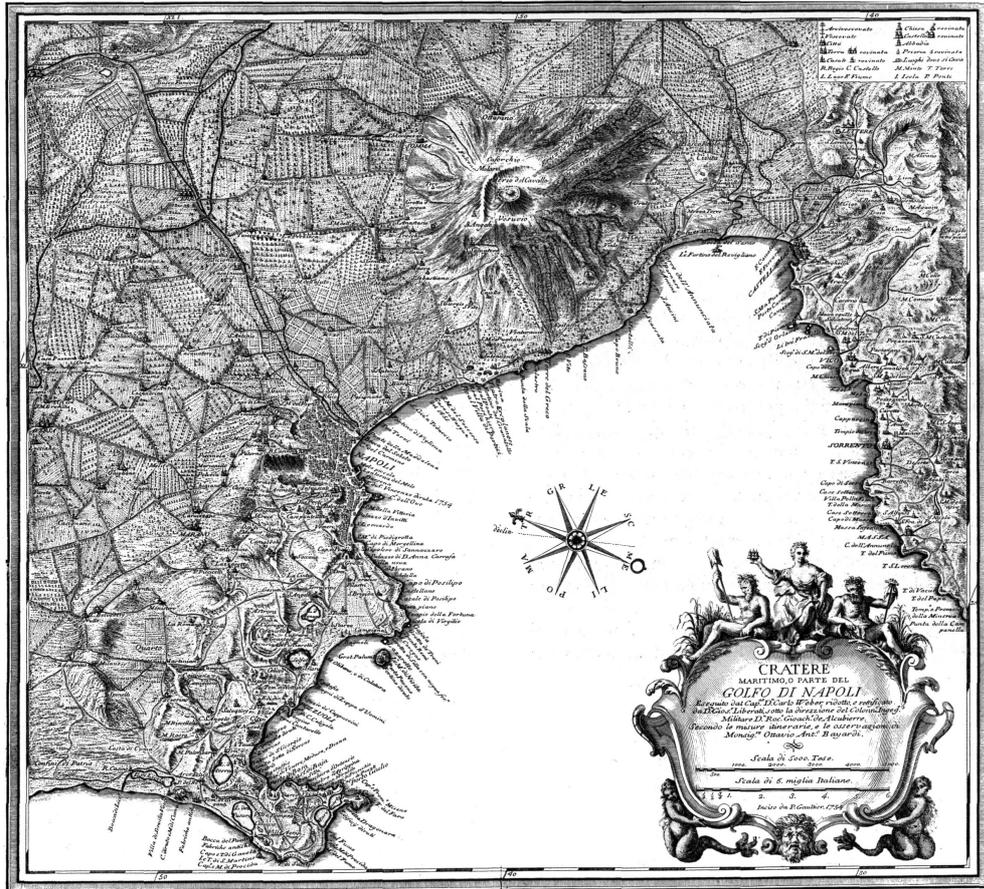
La Campania è interessata da una serie di strade che nascono in parte per riavviare il processo di bonifica delle aree impaludate ma soprattutto per il traffico delle merci dalle zone di produzione ai centri di mercato.

Le vie "Nove" o vie postali sono proporzionate ai mezzi che debbono attraversarle ed hanno un prevalente carattere di servizio.

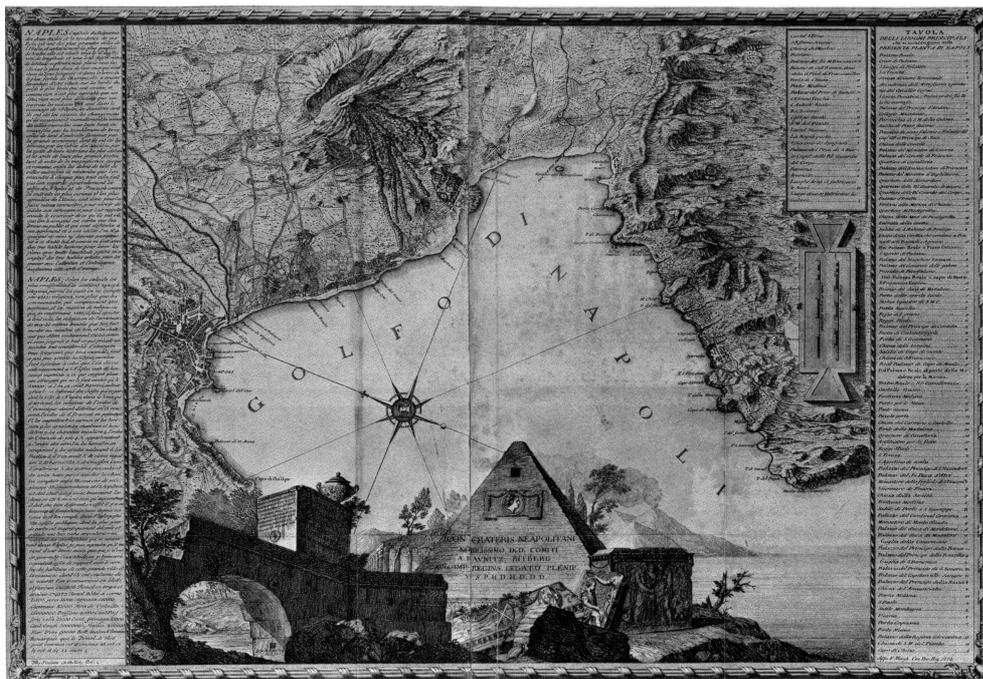
Le cartografie del maggiore cartografo italiano G.A. Rizzi Zannone, operante a Napoli per circa mezzo secolo documentano, al pari delle pagine del Galanti, del Giustiniani e del Girelli, lo stato del regno dall'avvento dei Borboni all'età Napoleonica. La situazione viaria del regno in età vicereale è graficizzata solo nella incisione di Giorgio Widam del 1697 pubblicata da Giacomo De Rossi, rappresentante il "Regno di Napoli" nuovamente descritto da Giacomo Contelli e Vignola, e solo in parte nella serie cartografica provinciale curata da Magini.

---

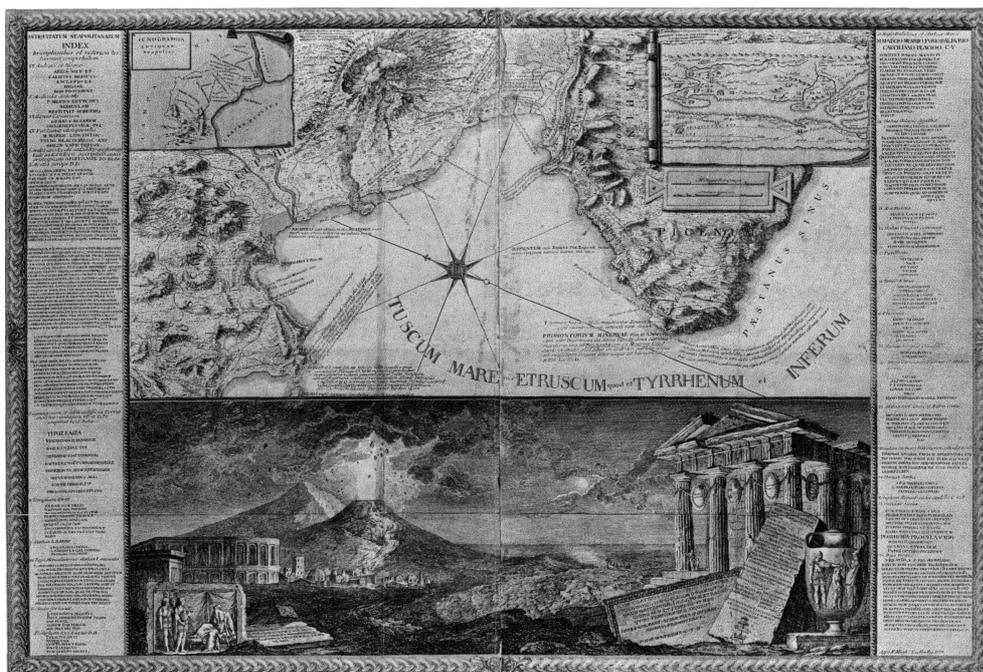
<sup>14</sup> AA.VV., *Storia della Campania*, Napoli 1978



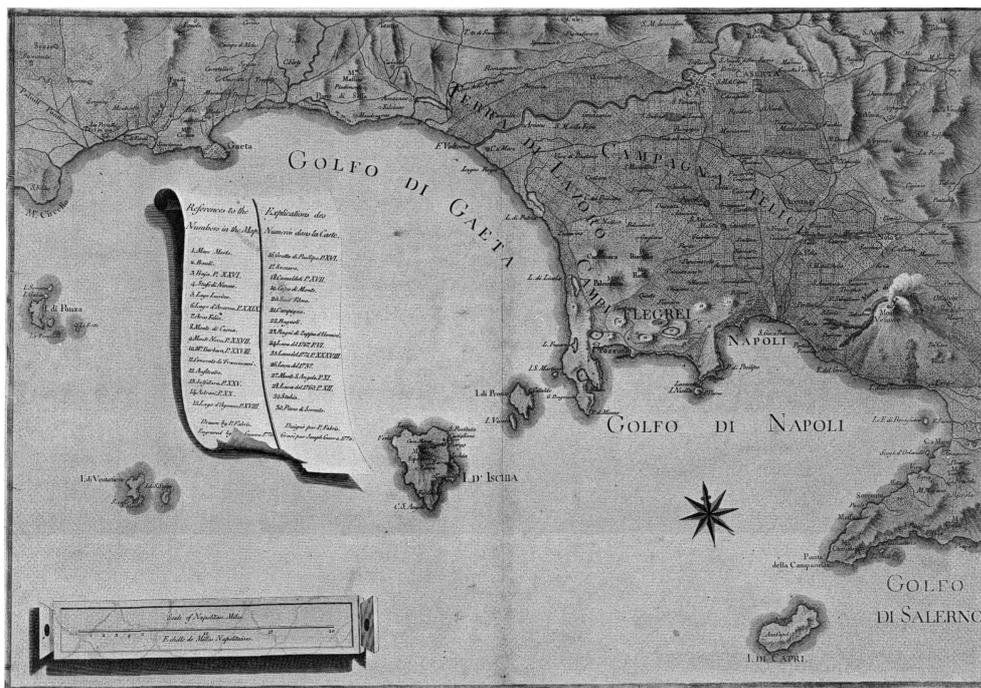
Campagna Felice o Terra di Lavoro Meridionale  
P. Petrini, (Napoli, c. 1700)  
Incisione su rame, 405x546  
Napoli, Collezione Grimaldi



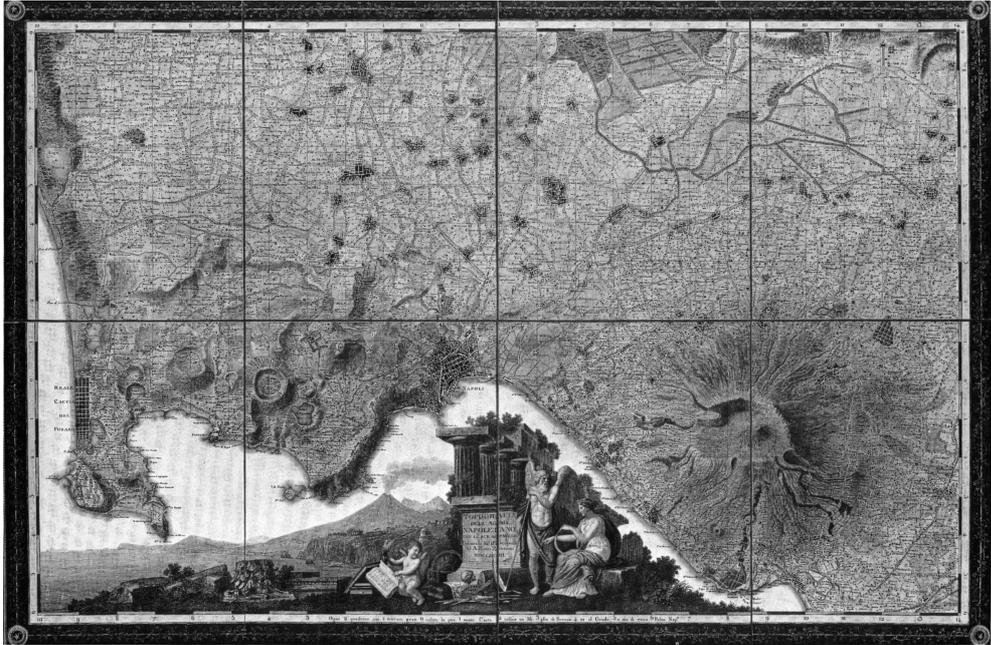
*Cratere Marittimo, O Parte del Golfo di Napoli*  
C. Weber, P. Gaultier, (Napoli, 1754)  
Incisione su rame, 450x490  
Napoli, Collezione Grimaldi



*Icon Crateris Neapolitani... (Antiquitatum Neapolitanarum)*  
A. Cardon, F. Morghen, (Napoli, 1772)  
Incisione su rame, 635x932  
Napoli, Collezione Grimaldi.



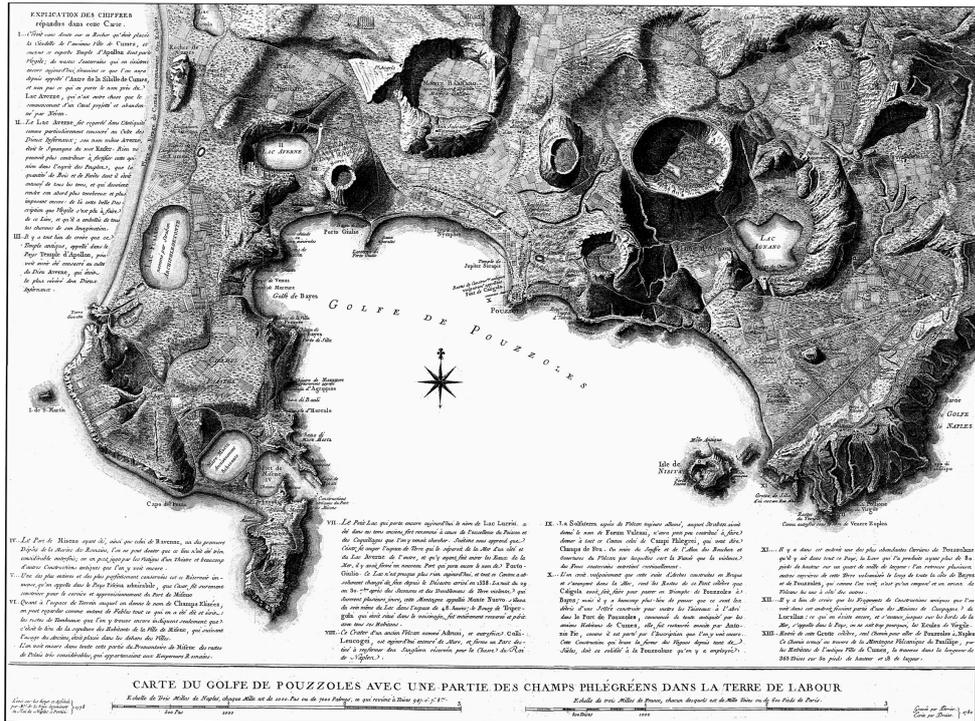
*Golfo di Napoli*  
G. Guerra, P. Fabris, (Napoli, 1776)  
Incisione su rame, acquarellata, 398x572  
Napoli, Collezione Grimaldi.



*Topografia dell'Agro Napoletano*  
G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, (Napoli, 1793).  
Incisione su rame, 497x800  
Napoli, Collezione Palombi.



*Carta del Litorale di Napoli...*  
G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, (Napoli, 1793).  
Incisione su rame, 440x740  
Napoli, Collezione Palombi.



Carte du golfe de Pozzuoles avec une partie des Champs Phlègrèens dans la Terre de Labour  
C. Perrier (1870)  
Incisione su rame,

### 2.7.1. L'Atlante Geografico del Regno di Napoli.

L'Atlante Geografico del Regno di Napoli delineato per ordine di Ferdinando IV Re delle due Sicilie da Giovanni Antonio Rizzi Zannone nel 1808, alla scala 1:260000, esprime nelle 31 tavolette che lo compongono il più completo compendio delle situazioni geografiche del Regno con particolare riferimento alla orografia ed alla situazione viaria.

Nelle tavola generale che funge da quadro d'unione sono rappresentati gli assi maggiori: la via Appia ristrutturata collegante roma a Napoli attraverso Terracina, Fondi, Itri, Sessa Aurunca, Capua; questa nei pressi di Pignataro si unisce all'altro asse pur proveniente da Roma passante per Frosinone, Ceprano ed incrociandosi alla base di Presenzano con la strada per l'Aquila attraverso Venafro, Isernia e Castel di Sangro.

Nel quadro d'unione manca il proseguimento dell'Appia per Maddaloni e Benevento ed il collegamento con le Puglie avviene attraverso Marigliano, Baiano, Ariano, Cerignola e Canosa.

È presente inoltre il tronco la Sala-Lagonegro. L'intera rete carrabile è riprodotta nelle tavolette interessanti il territorio regionale (10,11,14,15,19 e 249). Le zone più servite risultano quelle della terra di lavoro, dei dintorni di Napoli e della provincia di Avellino, seguono quelle del territorio del Beneventano, mentre il Salernitano risulta immerso in uno stato di desolante emarginazione.

In terra di lavoro sono le reali dimore borboniche e le vastissime aree destinate a funzioni venatorie che fungono dai poli della viabilità minore; Mancano i ponti sui fiumi maggiori, il guado è assicurato da poche scafe ubicate nei luoghi strategici dove convergono più sentieri. Nella tavola 10 è riprodotta la terra di Lavoro solcata quasi per intero dal corso del volturmo; a parte la viabilità maggiore, dal nodo di Presenzano si diparte anche un asse di servizio interno che penetra nella

media valle del Volturno attraversando il fiume alla scafa di S. Angelo, costeggiando quindi il versante meridionale del matese, Tagliando Alife ed intersecando di lì a presso il collegamento Piedimonte - Reale Caccia delli Maliarde detta "Boscoriello", prosegue oltre la "Selva di Alife" e, riattraversando il Volturno, rimonta i prospicienti rilievi collinari sino a raggiungere Caizzo con diramazioni varie per due zone della Reale Caccia di Monte Grande ad Ovest e della Selva Nuova ad Est.

Da Chiazzo ridiscende per il versante opposto sino a raggiungere nuovamente il Volturno presso le reali Fagianerie dove con doppio guado costeggiando il versante settentrionale del Tifata, perviene a Capua.

A Capua confluisce anche l'asse che attraverso la fascia meridionale del Tifata, il Passo di Valle ed il versante meridionale ed orientale del Matese raggiunge il Molise, incrociandosi a Telesse a Pontelandolfo con due arterie provenienti da Benevento snodatesi lungo il fondo valle del Basso Calore e del Tammaro. Nella tavoletta 10 è inoltre leggibile l'asse della nuova via Appia collegante Capua a Benevento attraverso la valle Caudina mentre mancano i collegamenti pedemontani al Taburno (valle dell'Isclero) ed ai tifantini (Maddoloni-Valle)

Benevento riappare come cerniera di traffici interregionali assicurando i collegamenti con la Puglia, il Molise, l'Irpinia ed il Napoletano; i centri urbani della sua attuale provincia sono quasi tutti raggiunti attraverso biforcazioni (bivi) della viabilità maggiore che funge da asse di supporto anche per le gravitazioni commerciali.

L'Irpinia è la sub regione interna dotata di un più ricco articolarsi della viabilità minore penetrante in ogni fondo valle si da realizzare una complessa rete di articolazioni tra le realtà urbane, senza gerarchia e quindi senza particolari emergenze gravitazionali.

Sono centri come Coposele, Lioni e Conza, data la particolare ubicazione a cavallo di due corsi d'acqua sfocianti sui due maggiori mari della penisola ed i centri sorti a ridosso dei due principali tratturi interessanti la Baronia diventano sede di attività anche extragricole.

A sud di Salerno la viabilità costiera si arresta; le strade riaffiorano solo nel basso Sele, in quella vasta estensione territoriale compresa nella confluenza del Calore

e del Sele interessata dal “Reale Bosco di Persano” Da Salerno la viabilità prosegue verso l’interno raggiungendo il vallo di Diano e quindi Lagonegrese.

In realtà la politica infrastrutturale dei Borboni aveva interessato solo le aree più prossime alla capitale potenziando solo i collegamenti con la Puglia e le aree più produttive del Regno.

Le regioni più lontane venivano a languire nell’ormai secolare abbandono, raggiungibili solo via mare.

La descrizione che il Galanti ci dà della Calabria costituisce la più pesante accusa che si possa muovere alle pure “illuminate” politiche dei primi sovrani borbonici; descrizione che il Galanti con l’emarginazione e la condanna anche da parte di quel mondo della cultura che avrebbe dovuto continuare la sua opera se non fosse stato più interessatamente raggiunto e distratto, per non dire attratto più dal disegno del potere che dal richiamo alla denuncia esercitato dalla miserabile realtà in cui versava il territorio e dalle istituzioni politiche ed amministrative che lo determinavano.

Con l’avvento dei Giacobini si ha anche nel mezzogiorno una fervida ripresa delle opere pubbliche e tra questa in prima linea la viabilità.

Gioacchino Murat riprende i tracciati delle vie postali e le prolunga lungo le direttrici più strategiche del reame, favorendo la realizzazione di bivi a servizio dei capisaldi territoriali ed avviando progetti di strade (a pendenza costanti tale da poter sopportare il traffico dei mezzi di guerra pesanti) da realizzare attraverso le impervie conche belliche appenniniche.

Con la restaurazione borbonica i progetti murattiani furono in buona parte condotti a termine, come rilevansi dalle due più significative cartografie realizzate nel Regno rispettivamente nel 1828 e nel 1850



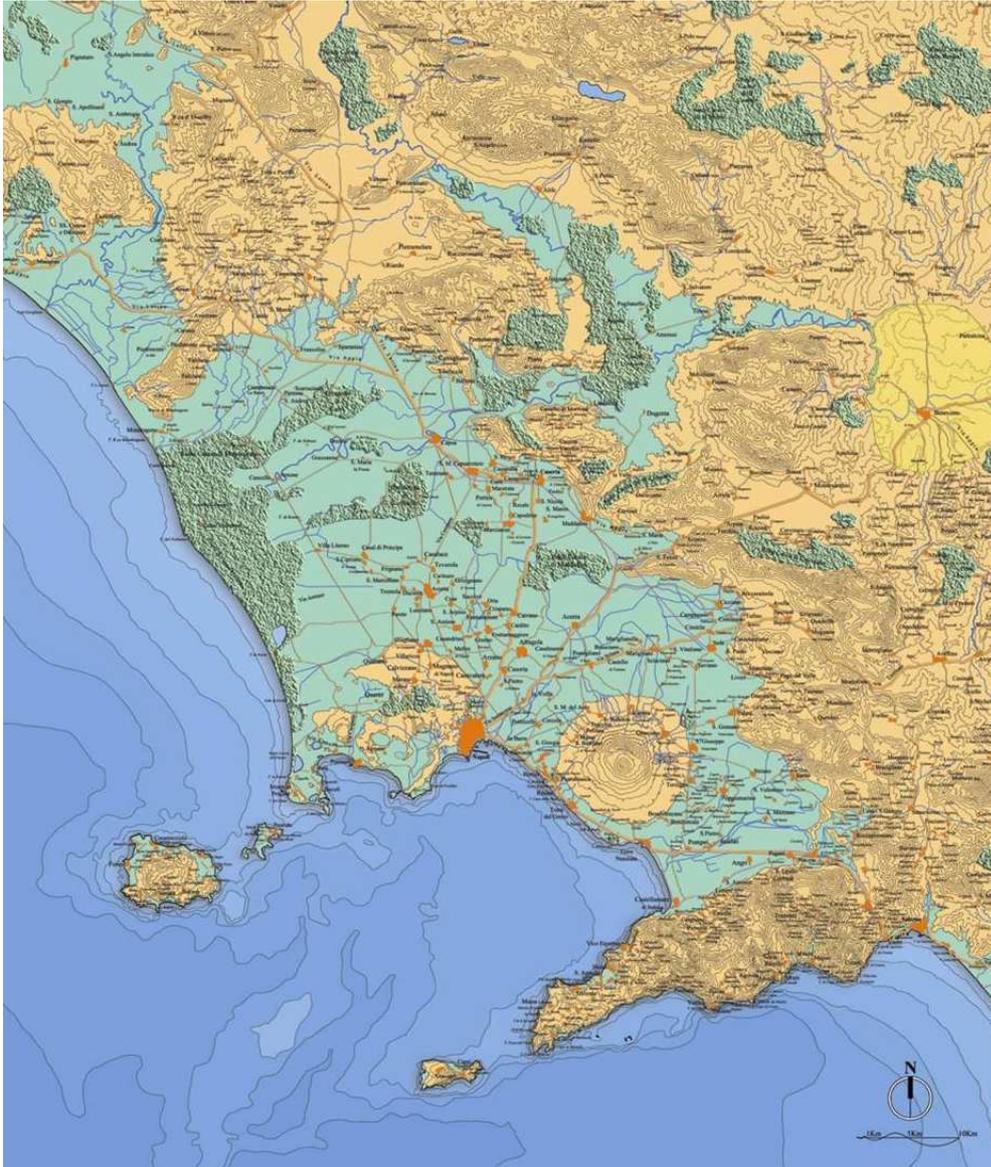
*Atlante del Regno di Napoli (quadro d'unione)*  
G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, (Napoli, 1794).  
Napoli, Biblioteca Nazionale



*Atlante del Regno di Napoli (tavola 10)*  
G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, (Napoli, 1794).  
Napoli, Biblioteca Nazionale



*Atlante del Regno di Napoli (tavola 14)*  
G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, (Napoli, 1794).  
Napoli, Biblioteca Nazionale



Tav. 6 Armatura urbana nel periodo Borbonico

## 2.8. Dall'Unità ad oggi, verso un Masterplan per la Grande Napoli.

Le carte dell'Istituto Geografico Militare (IGM) documentano quanto si è realizzato nel periodo unitario e più precisamente dal 1865 al secondo dopoguerra 1956 evidenziando come sul piano degli investimenti infrastrutturali sia stato approfondito quel divario tra Nord e Sud che era destinato a crescere oltre il limite preventivato, sino a ritorcersi contro l'interesse di chi con lucido disegno politico, l'aveva incoraggiato, generato, gestito.

Con la proclamazione di Roma Capitale l'armatura urbana campana trasforma completamente, o per meglio dire, indirizza le sue direttrici di sviluppo verso nord, nasce l'esigenza della comunicazione tra la ex Capitale del Regno e la nuova Capitale dello Stato Unitario. La "Direttissima", linea ferroviaria, inizia la sua costruzione in fasi alterne: dal 1905 per poi vedere terminare i lavori tra il 1923 e il 1927. Nel periodo appena precedente e successivo, i più importanti interventi di ammodernamento e trasformazione urbana interessano perlopiù la città di Napoli: Il risanamento, la creazione di una metropolitana e l'installazione delle numerose funicolari che servono le parti basse e alte, sembrano essere solo delle operazioni minimali, la popolazione della Campania aumenta passando da quasi un milione a più di due milioni di abitanti. La restante parte del territorio è abbandonata ad uno sviluppo caotico e spontaneo.

Tra le due guerre la situazione non cambia di molto, se non nelle bonifiche avviate dal regime. Bisognerà aspettare la ricostruzione post bellica per vedere opere di interesse generale e in scala territoriale. La costruzione dell'autostrada "del Sole", inaugurata nel 1965 collegherà Napoli a Roma e poi Milano durante il primo bum economico che vede anche un fenomeno di migrazione verso le capitali industriali del nord. Inizia un primo processo di desertificazione dei centri minori avviato all'inizio del novecento.

Ormai i primi centri urbani della piana oschi e sanniti, non rappresentano altro che dei piccoli aggregati urbani abitati soprattutto da una popolazione anziana. Le nuove generazioni vengono attratte e attrirate soprattutto dalle grandi città in

cerca di manodopera. Napoli esplode. Agli sventramenti dei primi del '900, si aggiungono le speculazioni degli anni '50 e '60. Ma il maggior danno per il territorio avviene con la diffusione dell' "edilizia spontanea" degli anni '70 e '80. La città di Napoli raggiunge e oltrepassa il milione di abitanti. La provincia di Napoli vive un processo di "calcutizzazione"<sup>15</sup>, i comuni, un tempo casali, gravano il loro peso urbanistico sul capoluogo. Il condono del '85 diventa benzina sul fuoco dell'incendio di abusivismo edilizio, che la fa da padrone sulla crescita urbana. Nel frattempo sono iniziate le grandi opere per la ricostruzione che con la legge 219 del 1981 che tentano di ridare un assetto urbanistico funzionale all'armatura urbana. Vengono individuati diversi siti per la localizzazione degli alloggi per i terremotati. Ma la lentezza delle realizzazioni e la qualità degli interventi, aggravano invece di migliorarne la situazione. Vengono costruiti l'Asse Mediano, potenziata la Circumvalazione Esterna, allungata la Tangenziale, creati nuove bretelle di raccordo e tratti autostradali, come l'A16 che da Salerno giunge a Caserta per poi Roma, senza attraversare Napoli: dopo migliaia di anni si riscopre un corridoio di attraversamento della Piana. Ma nonostante tutto, nonostante che si sia passati dal gridare "le mani sulla città" a "il nuovo rinascimento Napoletano", si è costretti, spesso isolati e denunciare una classe dirigente che fa finta di non vedere quali possono essere gli interventi infrastrutturali di grande interesse che diano una risposta alla viabilità e conseguentemente allo sviluppo del capoluogo e della sua Piana Campana. La legge 142 del 1990, voluta dal Ministro Gava, aveva istituito le Città Metropolitane, Rimaste sulla carta si è dovuti aspettare il 1999 per vedere un piano territoriale che la configurasse. Da dodici anni invece (1987), il satellite SPOT aveva trasmesso la sua prima Foto Satellitare, nuovo e innovativo strumento di rilevamento del territorio, ma cruda fotografia. Si vede un territorio irrimediabilmente compromesso dalla "nebulosa dell'abusivismo" e la crescita spontanea con la connurbazione della provincia che diventa un *continuum* edilizio con la città capoluogo. "Spazzatura edilizia"<sup>16</sup> che ispira urbanisti quale A.L. Rossi nel formulare proposte alternative come la "Rottamazione dell'edilizia

---

<sup>15</sup> A.L. Rossi, *Inchiesta su Napoli*, Roma, 2002

<sup>16</sup> A.L. Rossi, op. cit.

post-bellica priva di qualità", ma che diventa elemento di dibattito ma non proposta politica delle amministrazioni. È ancora nell'Università di Napoli, sempre ad opera di Aldo Loris Rossi, come nel '86 per Econeapolis, e nel 1999 con il piano del Bicentenario 1799-1999 per la Grande Napoli, che si sviluppa e si inverte una proposta alternativa: il Masterplan per la Grande Napoli (2002) che prevede la riorganizzazione del sistema dei trasporti con un Grande Raccordo Anulare, pari a quello di Roma. Lo sviluppo alternativo è racchiuso in sette proposte, in risposta ai sette "vizi capitali". Sette "opere di misericordia" che partendo da un disegno unitario, individuano, racchiudendole, intuizioni di Francesco Campagna<sup>17</sup>, come la direttrice direzionale che da Napoli giunge a Caserta.

È su questa direttrice che è iniziato un processo di sviluppo anomalo. Negli ultimi anni hanno aperto innumerevoli mega centri commerciali di interesse regionale e sovraregionale. Nelle immediate vicinanze della localizzazione della nuova Stazione TAV di Zaha Hadid, a ridosso dei resti di un piccolo villaggio dell'età del bronzo, scoperto di recente, gravitano le più importanti strutture commerciali del territorio. La Provincia di Napoli è corsa ai ripari con una conferenza di Servizi e un Piano Intercomunale, adottato di recente, che prende atto di una trasformazione già avvenuta. Una sanatoria, l'ennesima. Nel 1969 Jane Jacobs in *"Vita e morte delle grandi città"* scrive: "Le città sono un immenso laboratorio sperimentale, teatro dei fallimenti e dei successi dell'edilizia e dell'architettura urbana". Le rappresentazioni teatrali che interessano le politiche di pianificazione per la piana sono tragicommedie, le soluzioni commedie dell'arte. Con la legge Galasso del 1985 sui Beni Paesistici, si dà seguito alla legge del 1939 voluta da Bottai. Ai vincoli imposti per la tutela, gli enti locali rispondono con innumerevoli ricorsi al TAR. La Regione, per legge incaricata di fare i Piani, inerte per più di dieci anni, vede sottrarsi nel 1996 ad opera della Sovrintendenza le competenze in materia di Pianificazione Territoriale.

Con il nuovo secolo, nascono i PTO, Piani Territoriali per l'Occupazione, in attuazione del POR Campania 2000-2006, come quelli, per citarne alcuni, del "Miglio d'oro" che interessa i comuni della costiera vesuviana, il Patto ZEN per i

---

<sup>17</sup> F. Campagna, *La politica delle città*, Napoli 1967

comuni dell'area Nord-Ovest di Napoli, la "Città del Fare" per i comuni dell'area Nord-Est. Altri investono l'area Flegrea, mentre i PIT superano il numero di 50 in tutta la Regione. Se si riuscisse a rappresentarli tutti, il territorio ripresenterebbe un Frankenstein "a vasta scala". Alla proposta di un disegno unitario, un disegno guida: un Masterplan, le politiche di sviluppo e le tecniche di sviluppo propongono la polverizzazione della pianificazione territoriale.

Con la legge Regionale del 2004 n.16 si consacrano le Conferenze dei Servizi quali strumenti di pianificazione per aree vaste. Come per la ricostruzione post-sismica, vengono proposti da parte dei comuni, 92 nella sola Provincia di Napoli, micro-progetti per richiedere fondi europei, che a pioggia vengono elargiti. Aiuole, marciapiedi e ripavimentazione di piccole piazze, sono la risposta che gli enti locali danno a problematiche enormi consolidate nei secoli precedenti. Nel 2004 viene presentato per la prima volta il Piano Territoriale Regionale. L'elenco delle opere strategiche sono la fotografia dei progetti finanziati e in corso di finanziamento da parte del POR e del Governo Nazionale. Migliaia di metri di nastri tricolori inaugurali venivano acquistati, e centinaia di forbici venivano portati a "molare". La stazione TAV di Napoli ne rappresenta il fiore all'occhiello, ma per la sua realizzazione sono stati abbattuti decine di edifici abusivi, e centinaia di cantieri sono stati sequestrati nel solo comune di Afragola destinato alla sua localizzazione. Il condono edilizio del 2003 e quello del 1994 e l'enorme aumento dei prezzi delle abitazioni, avevano alimentato le lottizzazioni abusive in aree agricole e il conseguente crescere di palazzotti, nati in una notte e progettati in molto meno da tecnici spregiudicati. Milioni di metri cubi di "spazzatura edilizia", costruiti in pochi anni senza nessuna norma antisismica e privi di qualsiasi qualità architettonica.

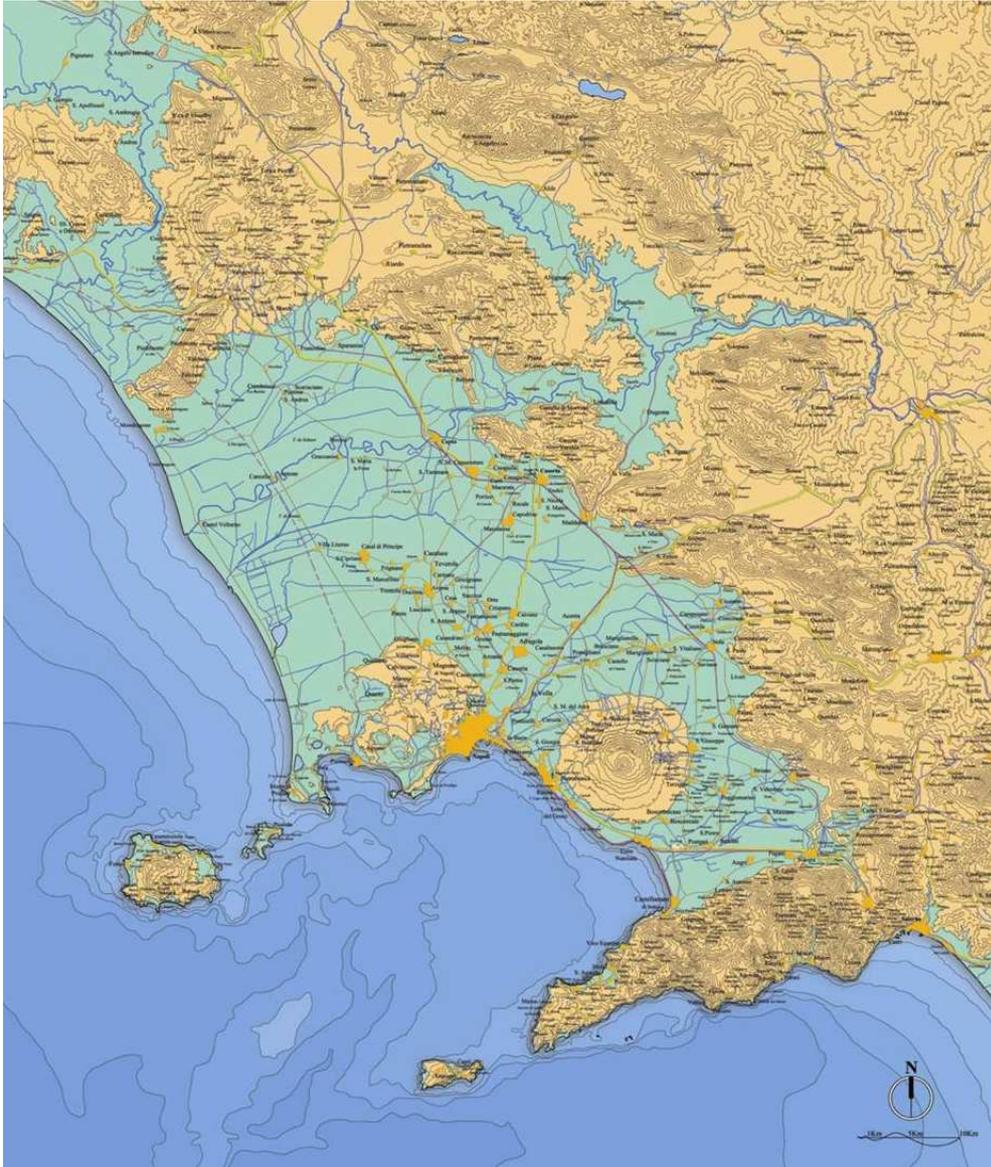
Gli eventi disastrosi verificatesi in occasione della frana di Sarno, la distruzione della sua frazione di Quindici, del 2000; il terremoto in Molise del 2002 avevano costretto la Regione a riclassificare le aree sismiche del territorio, e riconsiderare le politiche per una tutela dal rischio idrogeologico e sismico. Nel periodo appena precedente erano iniziate le prove generali per un'evacuazione dei comuni del Vesuviano ricadenti nella Zona Rossa, oltre 600.000 abitanti. Contemporaneamente venivano riaperti i cantieri per la terza corsia

dell'Autostrada Napoli-Salerno, importante direttrice di attraversamento e di congiungimento del Capoluogo con la penisola Sorrentina.

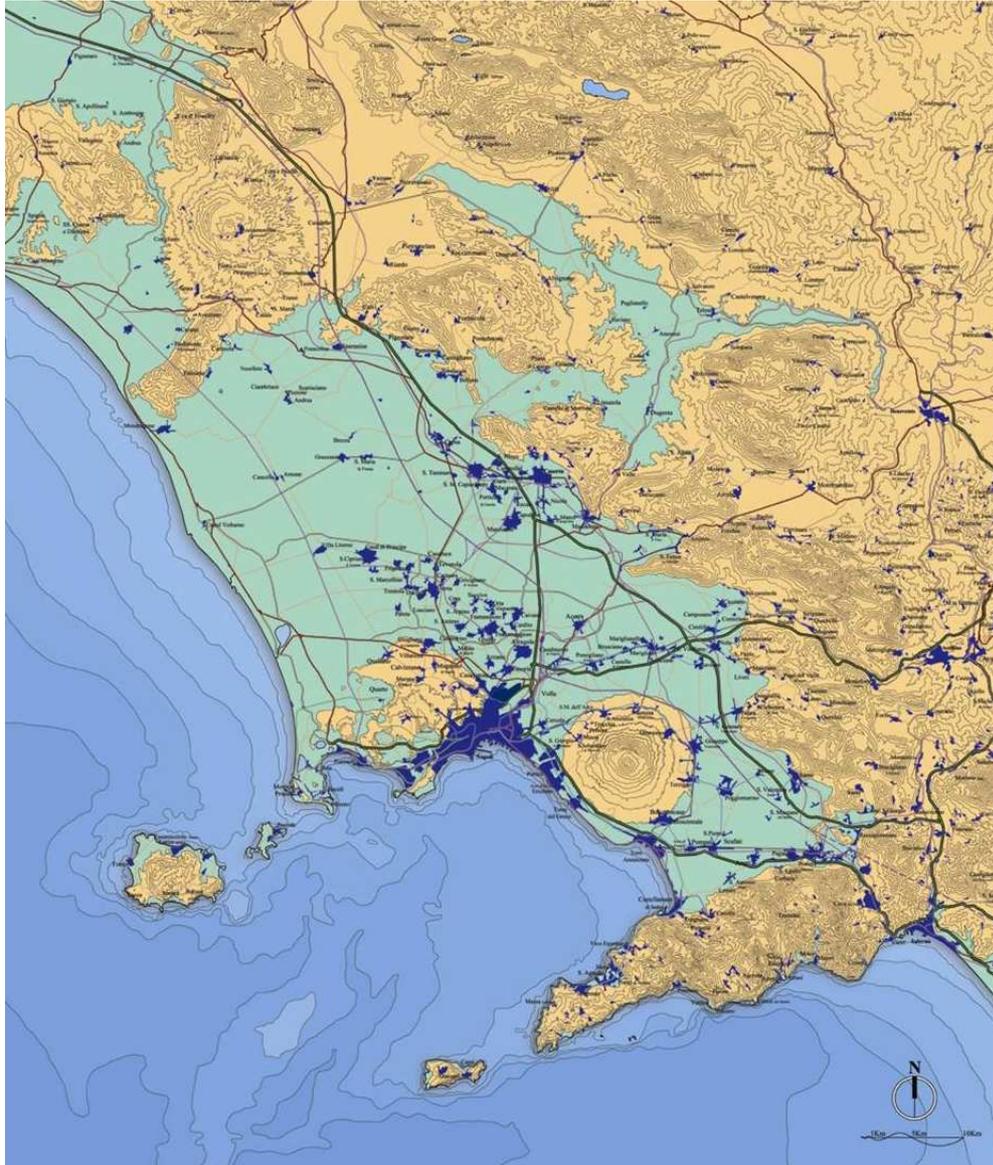
Si riscopre, ormai tardivamente, che la capacità di trasformazione è di gran lunga superiore alla capacità di conoscenza. Si è trasformato il territorio in maniera irreversibile senza aver considerato gli effetti e le conseguenze che queste trasformazioni provocano al territorio, al proprio sistema ambientale, al proprio sistema idrografico. Si è preso coscienza, come nel famoso quadro di Munch, della consapevolezza del proprio inconscio, del proprio essere. Non rimane che un "Urlo".



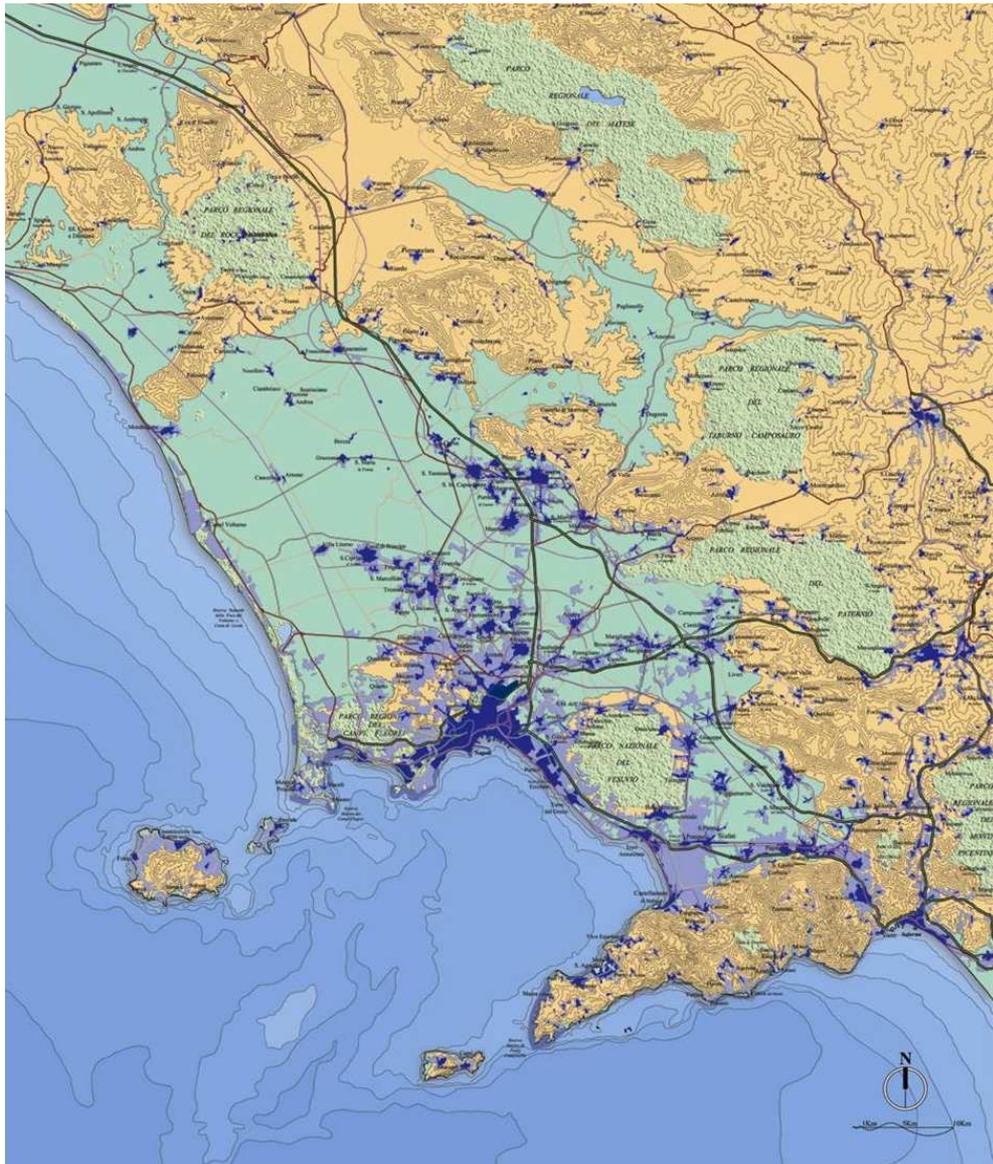
*La piana vista dal satellite*  
Sat. Meteosat (1997)



Tav. 8 Armatura urbana nel periodo unitario (1860 - 1939)



Tav. 9 Armatura urbana nel periodo post bellico (1945-1956)



Tav. 9 Armatura urbana del 1957 ad oggi

## Bibliografia

### Bibliografia generale

- J. Jacobs, *La vite e morte delle grandi città*, 1967
- E. Jones, *Metropolis, le più grandi città del mondo*, 1990
- AA. VV., *Le vie del Mezzogiorno, storia e scenari*, 1998
- B. Croce, *Storia del Regno di Napoli*, 1924.
- AA.VV., *Storia della Campania*, 1978.
- K. J. Beloch, *Campania*, 1879 e 1890.
- L. Mumford, *La città nella storia*, 1961.
- B. Zevi, *Paesaggi e città*, 1995.
- L. Benevolo, *Storia della città*, Bari, 1975
- AA.VV. *L'ambiente geologico della Campania*, a cura di Antonio Vallario, 2002
- AA.VV., *Atlante di Napoli*, 1992
- G. Alisio, *Lamont Young. Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, 1978.
- M. Baratta, *I terremoti d'Italia*, 1901.
- F. Barbieri, G. Bigi, G. Gaudio, G. Luongo, A. Panizza - R. Santacroce, *Guida alla escursione nei Campi Flegrei e di Somma-Vesuvio*, 1983.
- K. J. Beloch, *Storia della popolazione d'Italia*, 1937-1961.
- L. Benevolo, *La città nella storia d'Europa*, 1933.
- L. Bianchini, *Storia delle Finanze delle due Sicilie*, 1834.
- J. R. Boudeville, *Gli spazi economici*, '61.
- F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 1949.
- F. Castagnoli, *Topografia antica. Un metodo di studio, vol. II Italia*, 1993.
- C. Cattaneo, *La città*, 1858, cap. XX.
- G. Ceva Grimaldi, *Considerazioni sulle pubbliche opere della Sicilia di qua dal Foro*, 1839.
- R. Ciasca, *Storia delle bonifiche del Regno di Napoli*, 1928.
- F. Compagna, *La politica delle città*, 1967.
- F. Compagna, *L'Europa delle regioni*, 1964.
- S. Conti, *Tecnologia ed economia*, in AA. VV., *Effetto città*, 1990
- A. D'Arrigo, *Natura e tecnica nel Mezzogiorno*, 1956.
- G. De Lorenzo, *Geologia dell'Italia Meridionale*, 1904.
- C. De Seta, *Napoli fra Rinascimento e Illuminismo*, 1997
- E. Desjardin, *La Table de Peutinger*, 1899.
- G. Doria, *Storia di una capitale*, 1935-'52.
- G. Fiengo, *I Regi Lagni e la Bonifica della Campania Felix durante il Vicereame Spagnolo*, 1988.
- A. Filangieri, *Territorio e popolazione nell'Italia meridionale*, 1980.
- M. Fuiano, *Napoli normanna e sveva*, in AA.VV., *Storia di Napoli*, 1969.
- G. M. Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, 1793-'94.

- G. Galasso, *Le città campane nell'Alto Medioevo*, in "Archivio Storico Napoli". N.S. vol. XXXVIII-XXXIX, 1958-1959; poi in, *Mezzogiorno medievale e moderno*, 1965.
- L. Gambi, *L'equivoco tra compartimenti statistici e regioni costituzionali*, 1963.
- P. Giannone, *Istoria civile del Regno di Napoli*, libri XXXVIII, 1723.
- L. Giustiniani, *Dizionario geografico-ragionato del regno di Napoli*, 1797-1805; e Parte II, 1816.
- J. B. Goddard, *Per una analisi della città*, in AA.VV., *Effetto città*, 1990.
- F. Granata, *Storia civile di Capua*, 1752-'56.
- M. Gras, *Il Mediterraneo nell'età arcaica*, 1997.
- W. Johannowsky, in AA.VV., *Storia della Campania*, 1978.
- J. Le Goff, *Il cielo sceso in terra, le radici medioevali dell'Europa*, 2003.
- D. Martellato e F. Sforzi, *Studi sui sistemi urbani*, 1990.
- S. Mazzella, *Descrittione del regno di Napoli*, 1601.
- C. Mc Evedy, R. Jones, *Atlas of World*, 1978.
- F. S. Nitti, *La città di Napoli*, 1902.
- F. Ortolani, S. Pagliuca, *Le variazioni climatiche storiche... in Integralismo ambientale e informazione scientifica*, Atti della Giornata di Studio AIN 2001.
- G. B. Pacichelli, *Il Regno di Napoli in Prospettiva diviso in Dodici Province*, 1702-03.
- G. Pane, Introduzione al volume, *Il paesaggio del Sud*, di L. Capaldo, A. Ciarallo, G. Pane, 1989.
- G. Pane, V. Valerio, *La Città di Napoli tra vedutismo e cartografia*, 1987
- C. Plinio Secondo, *Naturalis Historiae libri XXXVII*.L. Piccinato, *L'urbanistica dall'antichità ad oggi*, 1943.
- M. Pirani, *Il futuro dell'economia*, 1969.
- Polibio, *Storia*, libri XL.
- G. Radke, *Viae Publicae Romanae*, 1971.
- E. T. Salmon, *Il Sannio e i sanniti*, 1967.
- G. Salvemini, *Federalismo, Regionalismo, Autonomismo*, in "La critica politica", Torino 1955.
- S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, '94.
- A. Scherillo, *Suolo e sottosuolo di Napoli*, in AA.VV., *Storia di Napoli*, vol. I°, 1967.
- E. Sereni, *Agricoltura e mondo rurale*, 1968, in *Storia d'Italia 1, I Caratteri originali*, 1972.
- E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, 1961.
- A. Sestini, *Le regioni italiane come base geografica della struttura dello Stato*, in Atti del XVI Congresso Geografico Italiano ('47), Bologna 1949.
- D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Capua- Napoli*, '59.
- P. Talamo, *La preistoria nel golfo di Napoli*, in AA.VV. *La collezione preistorica del Museo archeologico di Napoli*, 2002
- A. Touraine, *La société industrielle*, 1969.
- G. Vallet, *Passeggiate archeologiche nella Campania antica*, 1995.
- L. Vanvitelli Jr., *La vita di Luigi Vanvitelli*, 1975.
- E. Sereni, *Storia del paesaggio italiano*, Bari, 1961
- R. Assunto, *Introduzione alla critica del paesaggio*, in De Homine, n. 5-6 giugno 1963

- R. Pane, *Attualità dell'ambiente antico*, Firenze -Napoli, 1967
- V. Franchetti Pardo - A. Mariotti-G.C. Romby, *Dialettica territoriale tra alto e basso medioevo*, Firenze 1974
- C. De Seta, *Città, Territorio e Mezzogiorno in Italia*, Torino, 1977.
- B. Rossi Doria, *L'uomo e l'uso del territorio*, Firenze, 1977
- E. L. Mariani Travi, *Il paesaggio italiano della rivoluzione industriale*, Bari, 1979
- E. Turri, *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano, 1979.
- A. Maniglio Calcagno, *Architettura del paesaggio, evoluzione storica*, Bologna, 1983
- G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino, 1931.
- P. Bottoni, *Urbanistica*, Milano, 1938
- G. Samonà, *L'urbanistica e l'avvenire delle città*, Bari 1959
- M. Pallottini, *Introduzione all'urbanistica*, Roma, 1963
- P.M. Lugli, *Storia e cultura della città italiana*, Bari 1967
- P. Sica, *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, Bari, 1970
- P. Pierrotti, *Urbanistica: storia e prassi*, Firenze 1972
- R. Javicoli, *Anatomia della città*, Roma 1976
- M Nicoletti, *L'ecosistema urbano*, Bari, 1978
- L Fregna, *La città di utopia*, Bologna 1987
- L. Piccinato, *La progettazione urbanistica*, Venezia, 1988
- A. Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Torino 1989
- A. Olmo, *Urbanistica e società civile*, Torino, 1992
- A. Terranova, *Le città & i progetti*, Roma 1993
- G. Giovannoni, *La conferenza internazionale di Atene per il Restauro dei monumenti* in "Bollettino d'Arte", XXV, s.III, fasc. IX, 1932
- L. Benevolo, *La conservazione dei centri antichi come problema urbanistico*, in Ulisse, 1957
- R. Di Stefano, G. Fiengo, *La moderna tutela dei monumenti nel mondo*, 1971
- Charte Européenne du Patrimoine Architectural*, a cura del Consiglio d'Europa, Strasburgo, 1975
- Congrès sur le patrimoine architectural européenne*, a cura del consiglio d'Europa, Amsterdam, 1975
- R. Di Stefano, *Il recupero dei valori. Centri storici e monumenti*. Napoli 1979
- G. D'angelo, *Normativa vigente e proposte di riforma* in "Il Centro antico di Napoli. Restauro urbanistico e piano d'intervento, Napoli, 1979
- Carta Europea della Pianificazione del Territorio*, a cura del Consiglio d'Europa, Torremolinos, 1983
- R. Di Stefano, *La carta delle città storiche e il piano di salvaguardia per Napoli*, in Restauro, 1988, nn. 98-100
- G. Miarelli Mariani, *Centri Storici, Note sul tema*, Roma, 1993
- T. Alibrandi, P. Ferri, *I beni culturali e ambientali*, Milano 1995

#### Il caso Napoli

- A. Blessich, *La carta topografica di Giovanni Carafa di Noja*, in Napoli nobilissima, IV, 1985

- B. Capasso, *Napoli descritta ne' principi del secolo XVII da Giulio Cesare Capaccio*, in Archivio Storico per le province di Napoletane, Napoli, 1882
- G. Alisio e V. Valerio (a cura di), *Cartografia napoletana*
- G. Russo, *La città di Napoli dalle origini al 1860*, Napoli 1960
- C. De Seta, *Cartografia di Napoli*, Napoli 1975
- R. Almagia, *Studi storici di cartografia napoletana*, in Archivio storico per le Province Napoletane, Roma, 1961
- V. Valerio, *De cartographia*, in Fonti cartografiche nell'archivio di Stato di Napoli, 1987
- G. Pane e V. Valerio, *La città di Napoli. Tra Vedutismo e cartografia*. Napoli 1988

#### Cartografia napoletana

Tavola Strozzi, 1472; Neapolis, 1493; Carlo Theti, Neapolis, 1560; Neapolis di A. Lafrery, 1566; Napoli, 1570(?); Jan Van Stinemolen, 1582; LA città della Napoli Gentile, 1585; Napoli la Gentile, 1590 (?); Haexc est nobilis et florens illa Neapolis ..., 1599; Contrada San Mandato, 1614; La città di Napoli, 1648; Fidelissime urbis neapolitanae cum omnibus viis accurate nova delineatio anno 1649; Bastiaen Stopendael, 1653; Alexandro Baratta, 1670; Napoli, 1680; de Wit, 1680; Antonio Bulifon, 1685; Naples seconda metà del sec. XVII; Prospettiva della nobilissima città di Napoli metropoli del medesimo Regno, seconda metà del sec. XVII; Territorio di Santa Maria, fine sec.; Masseria di Melito, XVII-XVIII sec.; Prospectus regiae urbis Neapolis, 1715; Napoli, 1720; Urbis Neapolis cum praecipuis ..., 1727; Pianta ed alzata della città di Napoli, 1748; Pianta della città di Napoli formata a spese di Giovanni Gravier, 1775; Veduta di Napoli dalla punta di Posillipo al ponte della Maddalena, 1764; Veduta di Napoli dalla parte di Chiaja, 1754; Veduta di Chiaja dalla parte di Levante, 1765; Vue della ville de Naples du cote de Chiaja ..., 1771; A perspective view of the city of Naples, seconda metà del sec. XVIII; Mappa topografica della città di Napoli e de' suoi contorni, Giovanni Carafa duca di Noja, 1775; Pianta della città di Napoli come esiste nel presente anno ..., 1790; Carta del litorale di Napoli ..., 1793; Pianta della città di Napoli, 1815; Pianta della città di Napoli, 1853.

#### Cartografia della Piana

- G. A. Maestro del trabocchetto, *Il Vero Disegno in sul propio luogho ritratto...*  
(Roma c. 1540)
- G. de Jode, *Neapolitani Regni/Napoli* (Anversa 1578)
- M. Cartaro?, *Regy Lagni* (Napoli 1616)
- A. Baratta, G. Barrionuevo, T. Longo, *Campaniae Felicis Typus* (Napoli, 1616)
- P. Petrini, *Campagna Felice o Terra di Lavoro Meridionale* (Napoli, c. 1700)
- C. Weber, P. Gaultier, *Cratere Marittimo, O Parte del Golfo di Napoli* (Napoli, 1754)
- A. Cardon, F. Morghen, F. Pinocchio, *Icon Crateris Neapolitani...* (*Naples Capitale Du Royaume*) (Napoli, 1772)
- A. Cardon, F. Morghen, *Icon Crateris Neapolitani...* (*Antiquitatum Neapolitanarum*) (Napoli, 1772)
- G. Guerra, P. Fabris, *Golfo di Napoli* (Napoli, 1776)
- G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, *Topografia dell'Agro Napoletano* (Napoli, 1793).

- G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, *Carta del Litorale di Napoli...* (Napoli, 1793).
- Pirro Ligorio (1557), Abramo Orterio *Regno Napoletano* (Anversa, 1560) rip. del *Theatrum Orbis Terrarum*
- Tabula Peutingeriana* Copia Medievale da un originale del IV sec. d.C.
- Scipione di Breislak, *Voyages physiques et lithologiques dans la Campanie* (1801)
- Mario Cartaro, *Regno di Napoli, Atlante manoscritto (Quadro d'unione)* (1613), copia da
- Mario Cartaro, *Regno di Napoli, Atlante manoscritto (Terra di Lavoro)* (1613)
- Mario Cartaro, *Regno di Napoli, Atlante manoscritto (Principato Ultra)* (1613)
- Mario Cartaro, *Regno di Napoli, Atlante manoscritto (Principato Citra)* (1613)
- C. Perrier *Carte du golfe de Pouzzuoles avec une partie des Champs Phlègrèens dans la Terre de Labour* (1870)
- G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, *Atlante del Regno di Napoli (quadro d'unione)* (Napoli, 1794).
- G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, *Atlante del Regno di Napoli (tavola 10)* (Napoli, 1794).
- G. A. Rizzi Zannoni, G. Guerra, *Atlante del Regno di Napoli (tavola 14)* (Napoli, 1794).
- Bartolomeo Capasso *Tavola Cartografica del Ducato Napoletano nel Sec. XI.*
- La Tabula Pautinger (Restituzione ortografica della Tabula Pautingeriana)* E. Desjardin (1899)
- J. Belloch *Campania* (1979-1980)
- Sat. Meteosat *La piana vista dal satellite* (1997)
- B. Montani *Carta Geognostica dei Vulcani della Campania e dei territori adiacenti* (Napoli, 1859)
- V. Allocca, P. Celico, *Carta Idrogeologica della Provincia di Napoli (Campania)* (Napoli, 2004)
- V. Allocca, P. Celico, *Carta della vulnerabilità all'inquinamento degli acquiferi della Provincia di Napoli (Campania)* (Napoli, 2004)
- Carta dello Schema Idrostrutturale della Provincia di Napoli (Campania)*
- V. Allocca, P. Celico, (Napoli, 2004)
- AA.VV. *Carta Idrofeologica della Campania* (1987)
- IGM rilievi del 1954 agg. 1956
- IGM rilievi del 1984
- S.T.R. rilievi del 1990
- Provincia di Napoli al 5000 rilievi del 1998

## Indice

Introduzione.	pag. 1
1. La struttura geofisica della Piana Campana.	pag. 5
1.1. Evoluzione morfologica, geotettonica e idrografica.	pag. 6
1.2. I sistemi vulcanici.	pag. 12
1.3. Conclusioni.	pag. 14
2. La formazione dell'armatura urbana nella Piana Campana.	pag. 18
2.1. La nascita dei primi insediamenti nella Campania Antica.	pag. 19
2.1.1. Le popolazioni Sannite e Osche nella Piana Campana.	pag. 20
2.2. La Piana Campana dopo la conquista Romana.	pag. 29
2.2.1. la Tabula Peutingeriana.	pag. 31
2.2.2. La Carta delle Campania Antica di Beloch.	pag. 36
2.3. Basso e Alto Medioevo.	pag. 40
2.3.1. Destutturazione-Ristrutturazione.	pag. 48
2.3.2. La carta di Bartolomeo Capasso.	pag. 45
2.4. Il periodo Angioino.	pag. 52
2.5. Gli Aragonesi.	pag. 53
2.6. Il Viceregno.	pag. 55
2.7. I Borboni.	pag. 68
2.7.1. L'Atlante Geografico del Regno di Napoli.	pag. 74
2.8. Dall'Unità ad oggi, verso un Masterplan per la Grande Napoli.	pag. 81
Bibliografia.	pag. 90