

La Stazione Municipio della metropolitana di Napoli

Rifondare l'immagine e la materia della città

DOI: 10.36158/2384-9207.UD 20.2023.012

Antonio Esposito¹, Giovanni Leoni², Micol Rispoli³

^{1,2}Dipartimento di Architettura, Alma Mater Studiorum Università degli Studi di Bologna

³DIATI Dip. di Ingegneria dell'Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture, Politecnico di Torino
E-mail: antonio.esposito9@unibo.it, giovanni.leoni@unibo.it, micolrispoli@gmail.com

The Municipio Station of the Naples metro. Re-founding the image and matter of the city

Keywords: Image/material, art/functionality, urban layers, palimpsest, hypertext.

Abstract

The construction of an underground metropolitan transport system in Naples is an exemplary combination of art and functionality that re-designs and redefines urban places, involving important names from the international architecture scene. The Municipio Station, in particular, redefined nevralgic places rich in historical memory of both the surface and underground city, re-founding the image and matter of the city. A street-square illuminated by a long blade of light runs uninterruptedly from the Maritime Station to Palazzo San Giacomo. Architecture constitutes here a founding principle of connection between elements distributed in different times, layers and spaces and articulates in "common places" a set of conditions of porosity, connectivity, permeability and accessibility.

The undertaking that led, over a period of more than thirty years⁵, to the realisation of an underground metropolitan transport system in Naples has been the subject of much analysis from different perspectives.

What has certainly prevailed is the narration of an 'urban art' initiative – extraordinary in terms of its proportions on the European scene and set up in an innovative form by Achille Bonito Oliva² – which has countered the stereotype of an inertial, fatalistic, neglectful, submissive city, showing, on the contrary, an exemplary combination of art and functionality capable of re-designing and redefining urban places, squares and streets³. And there has been no lack of attention for the involvement of leading figures in international architecture (De Risi, 2014; 2015). Less discussed is what we might call a collective exercise – multi-authored, but with a solid, single technical direction by the Metropolitan Company (Gravagnuolo, 2011; Cascetta, Gravagnuolo, 2014) – of urban design, in fact a new planning of the city that, thanks to the realisation of an infrastructure, has enhanced places that had been distractedly mistreated and forgotten or, as in the case of the Stazione Municipio⁴, has offered the opportunity for a redefinition of nevralgic places rich in historical memory stratified over the centuries. An undertaking that ideally

Per un progetto geografico: paradigmi di una ricerca

L'impresa che ha portato, in un arco di oltre trent'anni¹, alla realizzazione di un sistema di trasporto metropolitano sotterraneo a Napoli, è stata oggetto di molte analisi da diverse prospettive.

Ha certamente prevalso la narrazione di una iniziativa di "arte urbana" – straordinaria per proporzioni nel panorama europeo e impostata in forma innovativa da Achille Bonito Oliva² – che ha contrastato lo stereotipo di una città inerziale, fatalista, neghittosa, succube, mostrando, al contrario, un'esemplare combinazione di arte e funzionalità in grado di ridisegnare e ridefinire luoghi urbani, piazze, strade³. E non è mancata l'attenzione per il coinvolgimento, nell'impresa, di importanti firme architettoniche (De Risi, 2014; 2015).

Meno discusso è quello che potremmo definire un esercizio collettivo – pluri-autoriale se si vuole, ma con una solida, unica regia tecnica della Società Metropolitana (Gravagnuolo, 2011; Cascetta, Gravagnuolo, 2014) – di progetto urbano, di fatto una nuova pianificazione della città che, grazie alla realizzazione di una infrastruttura, ha valorizzato luoghi distrattamente maltrattati e dimenticati o, come nel caso della Stazione Municipio⁴, ha offerto l'occasione di una ridefinizione di luoghi nevralgici e ricchi di memoria storica stratificata nei secoli. Una impresa che idealmente riprende e completa uno dei vanti storici della città: le funicolari che, tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, collegarono i quartieri alti e borghesi di Vomero e Posillipo con la città bassa.

Un progetto che, per la natura dell'opera, impatta su due città: la Napoli di superficie e la Napoli sotterranea. Ciò vale per ogni impresa analoga e assume caratteri specifici in ogni città con un sottosuolo ricco di archeologia⁵ ma diviene un tema specifico in una città che presenta una "coincidenza assoluta" tra la città costruita emergente e la città delle cave⁶. Nella città più sotterranea dell'Occidente, l'operazione di arte e architettura internazionale testimoniata dalle stazioni delle linee 1 e 6 della nuova metropolitana, appare volta a rifondare non solo l'immagine ma anche la materia della città.

Il mondo della mobilità sotterranea e quello della mobilità fuori terra e panoramica (cui si aggiungono ascensori urbani e scale mobili) che vince i dislivelli naturali, sono due geografie opposte che si completano in un'ideale immagine tridimensionale. Nella carta diagrammatica della mobilità urbana dell'hinterland napoletano abbiamo la misura della trama di percorsi e connessioni che si sovrappongono al reticolo di strade della città "fuori terra". Ma questo genere di mappe dei trasporti, concepite a due sole dimensioni (oltre quella del tempo che ne scandisce le distanze), non può rendere la complessità di tracciati che la percorrono anche in altezza.

La linea 1 è poi l'unica metropolitana sotterranea al mondo il cui percorso torna, con una circonvoluzione a spirale, su sé stesso, a due quote diverse, percorrendo la collina del Vomero in altezza ma dentro la sua massa geologica. La stazione Municipio è al tempo stesso centro nevralgico del sistema sotterraneo e occasione per ridisegnare lo spazio in superficie della piazza e del fossato del Maschio Angioino che, sottratti al traffico delle auto, ritornano spazio pubblico vivibile.



Fig. 1 - Antonio Joli (1700-1777), Veduta dal Molo Grande verso la chiesa di San Giacomo e Castel Sant'Elmo con la Fontana della Nautica in primo piano, posizionata nel cono d'ombra della Lanterna. È questa un'immagine che ha ispirato Siza sin dall'inizio del processo di progettazione.

Antonio Joli (1700-1777), view from the Molo Grande towards the church of San Giacomo and Castel Sant'Elmo with the Nautical Fountain in the foreground, in the shadow cone of the Lanterna. This is an image that inspired Siza from the earliest beginning of the design process.

Il compito impegna da più di venti anni Álvaro Siza, cui si è affiancato Eduardo Souto Moura forte di analoga esperienza progettuale a Porto (Esposito, Leoni, 2012, pp. 412-421, pp. 432-434, pp. 512-513) e, più avanti, per una terza generazione di progettisti, Tiago Figueiredo, architetto che è stato a lungo collaboratore dei primi due.

Il progetto si sviluppa a partire dal dato acquisito del pozzo di stazione esistente, aggiungendo però l'idea, qualificante, di connettere il mezzanino della stazione con il molo Beverello, approdo delle crociere e dei collegamenti marittimi con le isole del golfo.

La città si è sempre specchiata nel mare da cui è nata⁷. Oggi l'intricata geografia dei percorsi urbani meccanizzati torna al mare con una sequenza di spazi pubblici, tra palazzo San Giacomo e la stazione marittima, lunga seicentocinquanta metri che, potenzialmente, può arrivare ad un chilometro in affaccio diretto nel porto, includendo la stazione stessa e il suo piazzale posteriore.

L'idea progettuale relativa a tale collegamento è semplice e potentissima.

Una ampia piazza pedonale per la città di superficie, una analoga piazza per la città sotterranea. Piazza, quest'ultima, che tuttavia, per la sua natura ipogea, assume il carattere – per altro tipico della architettura siziana – di un edificio-percorso. Un taglio lungo la superficie di contatto delle due piazze – il suolo per la piazza superiore, la copertura per la piazza inferiore – mette in collegamento, visivo e fisico, le due città, la città emersa – con la sua ricchezza monumentale, che diviene leggibile dal sottosuolo – la città sotterranea, che, oltre ogni aspettativa archeologica, sorprende per la sua non minore ricchezza monumentale. Una strada-piazza illuminata da una lunga lama di luce si sviluppa ininterrottamente dalla Stazione Marittima a Palazzo San Giacomo⁸. Lungo il percorso, nello spessore e nelle parti a cielo aperto, si susseguono le testimonianze

takes up and completes one of the city's historical boasts: the funicular railways that, between the end of the 19th and the beginning of the 20th century, connected the upper and middle-class neighbourhoods of Vomero and Posillipo with the lower city.

A project that, due to the nature of the work, impacts on two cities: emerging Naples and subterranean Naples. This is true for any similar undertaking and takes on specific characteristics in any city with a subsoil rich in archaeology⁵ but it becomes a specific theme in a city with an "absolute coincidence" between the emerging built city and the city of quarries⁶. In the most subterranean city in the West, the international art and architecture operation witnessed by the stations on lines 1 and 6 of the new metro appears to be aimed at re-founding not only the image but also the matter of the city.

The world of underground mobility and the world of above-ground and panoramic mobility (to which are added urban lifts and escalators) that conquers natural gradients, are two opposite geographies that complement each other in an ideal three-dimensional image. In the diagrammatic map of urban mobility in the Neapolitan hinterland we have the measure of the web of routes and connections that overlap the network of roads in the city 'above ground'. But this kind of transport map, conceived in only two dimensions (in addition to that of time, which marks out the distances), cannot render the

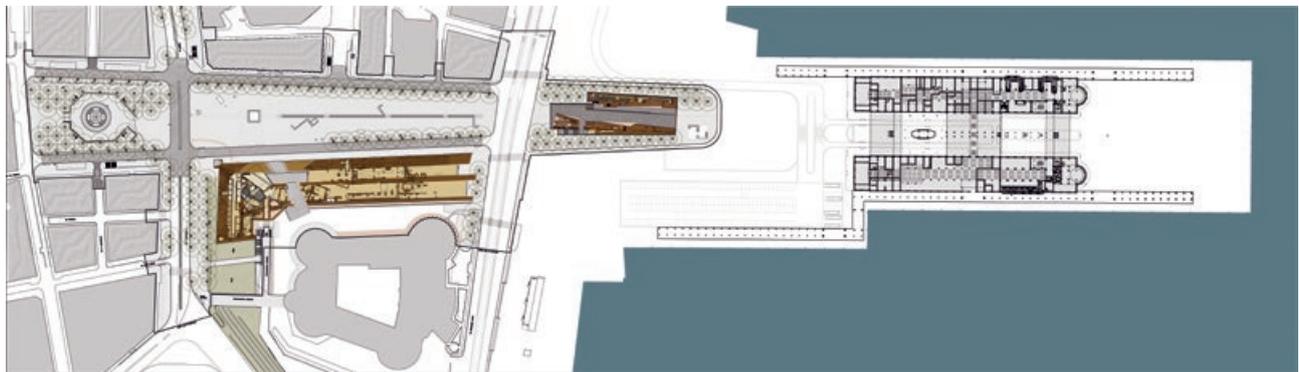
Fig. 2 - Plastico in legno del progetto con inquadratura del molo Beverello da Palazzo San Giacomo.

Wooden model of the project with framing of the Beverello Pier from Palazzo San Giacomo.



Fig. 3 - Planimetria generale dell'intervento alla quota stradale.

Site plan of the intervention at street level.



complexity of the routes that run through it even in height.

Line 1, then, is the only underground metro in the world whose route returns, in a spiral circumvolution, on itself, at two different heights, traversing the Vomero hill in height but within its geological mass. The Municipio station is at the same time the nerve centre of the underground system and an opportunity to redesign the surface space of the square and moat of the Maschio Angioino which, removed from car traffic, become a liveable public space once again.

The task has engaged for more than twenty years Álvaro Siza, who was joined by Eduardo Souto Moura on the strength of similar design experience in Porto (Esposito, Leoni, 2012, 412-421, 432-434, 512-513) and, later, for a third generation of designers, by Tiago Figueiredo, an architect who was a long-time collaborator of the first two.

The project starts from the acquired fact of the existing station shaft, but added the qualifying idea of connecting the station mezzanine with the Beverello pier, the landing place for cruises and maritime connections with the islands of the gulf.

The city has always mirrored the sea from which it was born⁷. Today the intricate geography of mechanized urban routes returns to the sea with a sequence of public spaces, between Palazzo San Giacomo and the maritime station, six hundred and fifty metres long, which could po-

dell'antico porto. Si rivela uno straordinario "raduno" di storia e geografia che connette città e porto, sottopassando la trafficatissima via Acton, con percorsi pedonali a diversa velocità: lungo la linea più a nord il *tapis roulant* per chi va di fretta; l'asse centrale segnato dalla lama di luce che offre inquadrature di Castel Sant'Elmo; la fascia più a sud, appartata rispetto alle altre due, indugia con lo sguardo e i passi lungo la sequenza dei resti archeologici.

Il taglio lineare di luce che marca la piazza Municipio e la strada-piazza sotterranea, costituisce l'asse compositivo portante del progetto che dal portale di palazzo San Giacomo, attraverso la fontana del Nettuno, arriva ai resti riemersi del molo angioino e alla stazione marittima. La linea prosegue idealmente a ovest per Castel sant'Elmo secondo la traccia di un segno materiale che si riflette nella cartografia storica della città e che si è perpetuato fino a oggi riscontrando, tuttavia, un leggero disassamento con la facciata della Stazione Marittima⁹. Da questa lieve rotazione prende origine l'opportunità per Siza di disegnare la "Porta Marittima" – di prossima realizzazione – come punto focale in cui l'asse della stazione si raccorda con la geometria e gli spazi della nuova sistemazione e dello storico asse.

Lavorando negli strati sommersi sono emersi i segni delle vicende storiche succedutesi e la gradazione del rapporto nei secoli tra la città e il suo porto. Man mano che il cantiere procedeva per due decenni, gli scavi restituivano reperti che richiedevano ripensamenti del progetto e degli obiettivi, rallentamenti nelle fasi di lavoro per ricalibrare ogni volta il progetto archeologico e quello architettonico.

Le grandi opere di ingegneria – sottomurazioni, tagli e ricomposizioni – sono ormai invisibili e hanno permesso di coniugare archeologia e architettura in una successione di scene che accompagneranno gli utenti/viaggiatori e li por-

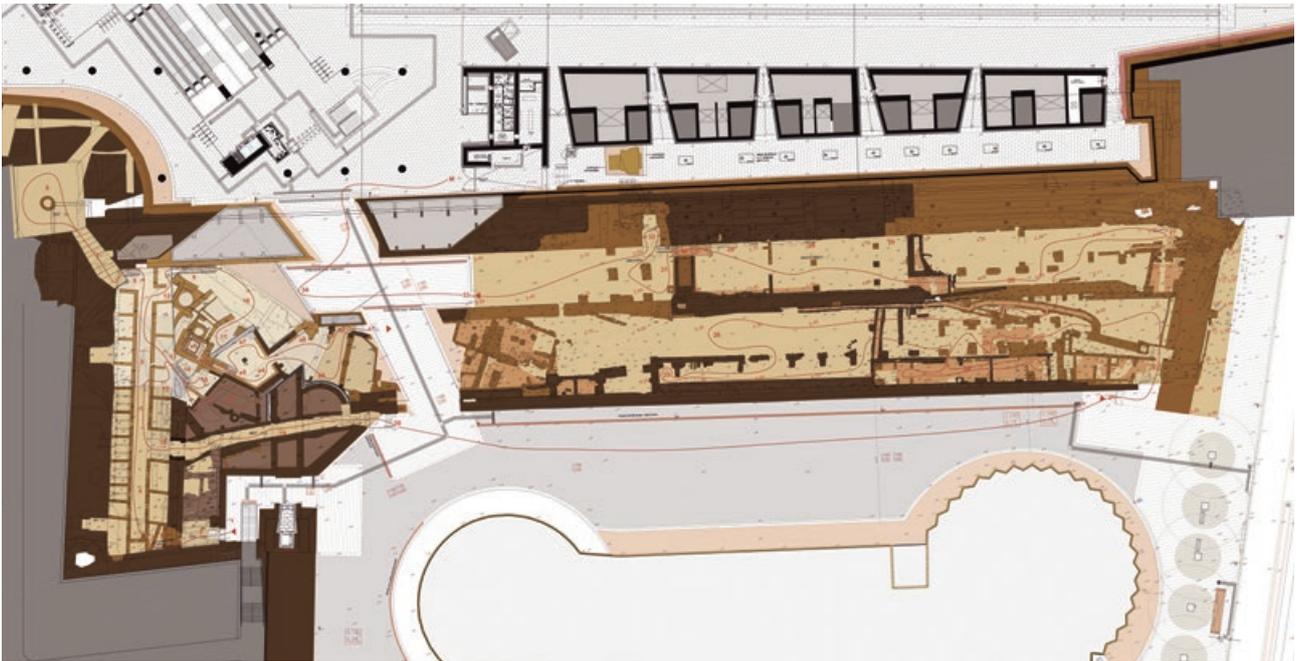


Fig. 3 - Planimetria alla quota del mezzanino con l'area archeologica a ridosso del Maschio Angioino (Castel Nuovo) e la nuova area museale.
Site plan at mezzanine level with the archaeological area behind the Maschio Angioino (Castel Nuovo) and the new museum area.

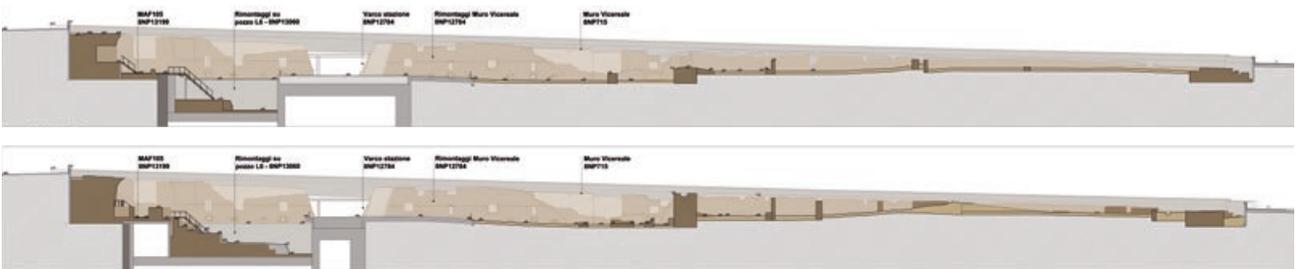


Fig. 4 - Sezione longitudinale guardando il muro della seconda cinta muraria vicereale del XVI sec.
Longitudinal section looking at the wall of the second viceregal wall from the 16th century.

teranno a contatto diretto con le antichità in diversi momenti di sosta nell'archeologia urbana: i resti dell'abitato quattrocentesco ai piedi del Maschio Angioino, il muraglione cinquecentesco, l'area portuale romana in cui sono riemerse le triremi¹⁰, il molo tre-quattrocentesco.

Ne nasce un'opera rigorosamente anti-monumentale¹¹ per due ragioni. Innanzi tutto, perché riduce al minimo la sua presenza in superficie lasciando la scena, anzi offrendo nuova e più efficace leggibilità, al contesto monumentale. In secondo luogo, perché affida tutto il proprio valore non a una nuova figura architettonica ma alla costruzione di un complesso sistema di relazioni che raccorda – visivamente e fisicamente – non solo elementi della città di superficie ma anche la stratigrafia archeologica rendendo leggibile un insieme. La forza del metodo, che si avvantaggia della abilità dei progettisti nel dominare orografie urbane complesse come è anche quella della loro città di origine, è comprovata dall'aver l'idea chiave del progetto che ha resistito a un percorso realizzativo lungo e difficile, affollato di soggetti e ragioni – tecniche, urbanistiche, patrimoniali.

Un'opera guidata da una idea chiave della cultura architettonica da cui i due progettisti provengono ovvero la continuità.

Una continuità fisica delle due città, come detto, che genera una visibile continuità temporale tra le diverse città stratificate nel tempo.

Ma anche, forse più importante metodologicamente, una, per quanto faticosa, continuità disciplinare, segnata dalla disponibilità dei progettisti a modificare l'opera al rivelarsi di scoperte archeologiche, ma anche dalla disponibilità di studiosi e funzionari a intraprendere – accettando inevitabili compromessi – una comune impresa di architettura e "archeologia urbana" che ha dato, di fatto, risultati anche scientificamente straordinari come la scoperta del porto greco-romano e la ridefinizione della linea di costa¹².

tentially reach a kilometre in direct proximity to the port, including the station itself and its rear square.

The design idea for such a connection is simple and powerful.

A large pedestrian square for the emerging city, a similar square for the subterranean city. A square, the latter, which, however, due to its underground nature, takes on the character – moreover typical of Sizian architecture – of a pathway-architecture. A cut along the contact surface of the two squares – the ground for the upper square, the roof for the lower square – connects, visually and physically, the two cities, the emerging city – with its monumental treasures, which becomes legible from underground – the underground city, which, beyond all archaeological expectations, surprises with its no less monumental richness.

A street-square illuminated by a long blade of light runs uninterruptedly from the Stazione Marittima to Palazzo San Giacomo⁸. Along the way, in the wall niches and in the open-air parts, there is a succession of testimonies of the ancient port. It turns out to be an extraordinary "gathering" of history and geography that connects city and port, passing under the busy Via Acton, with pedestrian routes at different speeds: along the northernmost line the treadmill for those in a hurry; the central axis marked by the blade of light that offers glimpses of Castel Sant'Elmo; the southernmost strip, secluded compared to

the other two, lingers with the gaze and steps along the sequence of archaeological remains. The linear cut of light that marks the Piazza Municipio and the underground street-square, constitutes the load-bearing compositional axis of the project that from the portal of Palazzo San Giacomo, through the fountain of Neptune, arrives at the re-emerged remains of the Angevin pier and the maritime station. The line continues ideally westwards to Castel Sant'Elmo according to the trace of a material sign reflected in the historical cartography of the city and perpetuated to this day, however, encountering a slight misalignment with the façade of the Stazione Marittima⁹. From this slight rotation originates the opportunity for Siza to design the "Maritime Gate" – a sculptural element soon to be realised – as a focal point where the axis of the station connects with the geometry and spaces of the new arrangement and the historic axis.

Working in the submerged layers, the signs of successive historical events and the gradation of the relationship over the centuries between the city and its port emerged. As the construction site proceeded for two decades, the excavations yielded finds that required rethinking the project and its objectives, slowing down the work phases to recalibrate the archaeological and architectural project each time.

The great engineering works – subdivisions, cuts and recompositions – are now invisible and have made it possible to combine archaeology and architecture in a succession of scenes that will accompany users/travellers and bring them into direct contact with antiquities at different stops in urban archaeology: the remains of the 15th century settlement at the foot of the Maschio Angioino, the 16th century retaining wall, the Roman port area where the triremes¹⁰ have re-emerged, the 14th and 15th century pier.

The result is a strictly anti-monumental work¹¹ for two reasons. Firstly, because it minimises its presence on the surface, leaving the scene, indeed offering new and more effective legibility, to the monumental context. Secondly, because it entrusts all its value not to a new architectural figure but to the construction of a complex system of relations that connects – visually and physically – not only elements of the emerging city but also the archaeological stratigraphy, making a urban whole legible. The strength of the method, which benefits from the designers' ability to dominate complex urban orographies such as that of their city of origin, is proven by the fact that the key idea of the project has withstood a long and difficult path of realisation, crowded with subjects and reasons – technical, urban, patrimonial.

A work guided by a key idea of the architectural culture from which the two designers come, namely continuity.

A physical continuity of the two cities, as mentioned, which generates a visible temporal continuity between the different cities stratified in time.

But also, perhaps more important methodologically, a, albeit arduous, disciplinary continuity, marked by the willingness of the designers to modify the work as archaeological discoveries are made, but also by the readiness of scholars and officials to undertake – accepting inevitable compromises – a common enterprise of architecture and "urban archaeology" that has in fact yielded even scientifically extraordinary results such as the discovery of the Greco-Roman port and the redefinition of the coastline¹².

The signs of contemporary architecture enter the

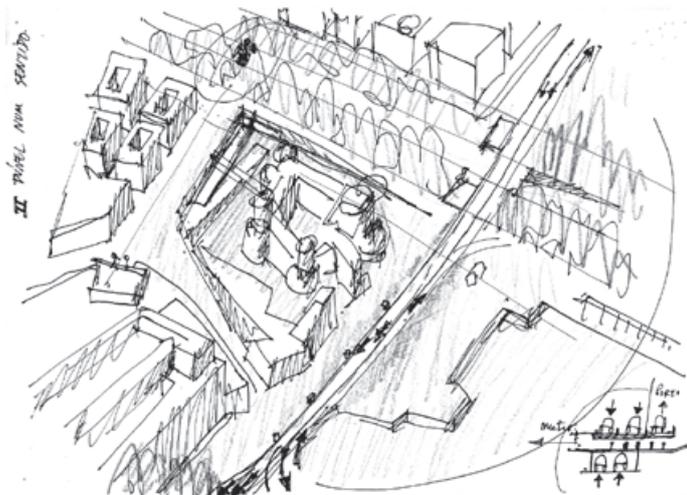


Fig. 5 - (Sopra) Álvaro Siza, schizzo di progetto in una fase iniziale; (sotto) Eduardo Souto de Moura, schizzo di progetto con l'ipotesi di un tunnel carrabile lungo via Acton.

(Above) 6. Álvaro Siza, project sketch at an early stage; (below) Eduardo Souto de Moura, project sketch with the hypothesis of a driveway tunnel along Via Acton.

I segni dell'architettura contemporanea entrano nel gioco delle parti componamente ma senza timori reverenziali nei confronti dell'antico. È questa la sobria cifra stilistica cui i due autori ci hanno abituati e che ritroviamo, a Napoli, anche nel progetto di Siza per il Madre. Le pavimentazioni si avvicinano, fin quasi a sfiorarli, ai manufatti antichi, esemplarmente nel basamento del torrione dell'Incoronata, appartenente al secondo recinto del castello, pienamente inglobato nello spazio del mezzanino.

Una sperimentazione, inedita per dimensioni e impatto urbano, di un progetto di natura "estrattiva", capace di operare, più che sulla invenzione di nuove figure, sulla dimensione potenziale della città alternando invenzione architettonica e atti di sospensione del progetto a favore di decisioni e pratiche dettate da altre discipline. Un progetto che contiene una indicazione metodologica di grande interesse per l'intervento nella città storica perché capace di accettare la dinamica memoria/oblio implicita in opere che agiscono in tale contesto¹³.

Accesa è la discussione riguardo al desiderio, da parte dei progettisti, di offrire alla cittadinanza, in forma non protetta, almeno parte dello straordinario patrimonio archeologico rivelato dalle nuove opere. Le delicatezze, in termini di tutela, sono evidenti e impossibili da trascurare. Eppure, anche tale suggestione – del resto pienamente coerente con la visione del "museo obbligatorio" anche se su altre cronologie – riguarda il principio di continuità che informa l'intero progetto. Continuità, in questo caso, nella storia della città, nei suoi esiti materiali migliori, ma soprattutto nella chiamata dei cittadini a sentire tali esiti – patrimonio, certo, ma anche città come un bene comune appartenente non allo spazio del museo ma allo spazio urbano¹⁴. Una chiamata al rispetto di tali memorie nello svolgersi della vita ordinaria che offrirebbe una garanzia di successo alla costruzione di questo nuovo, composito luogo cittadino.

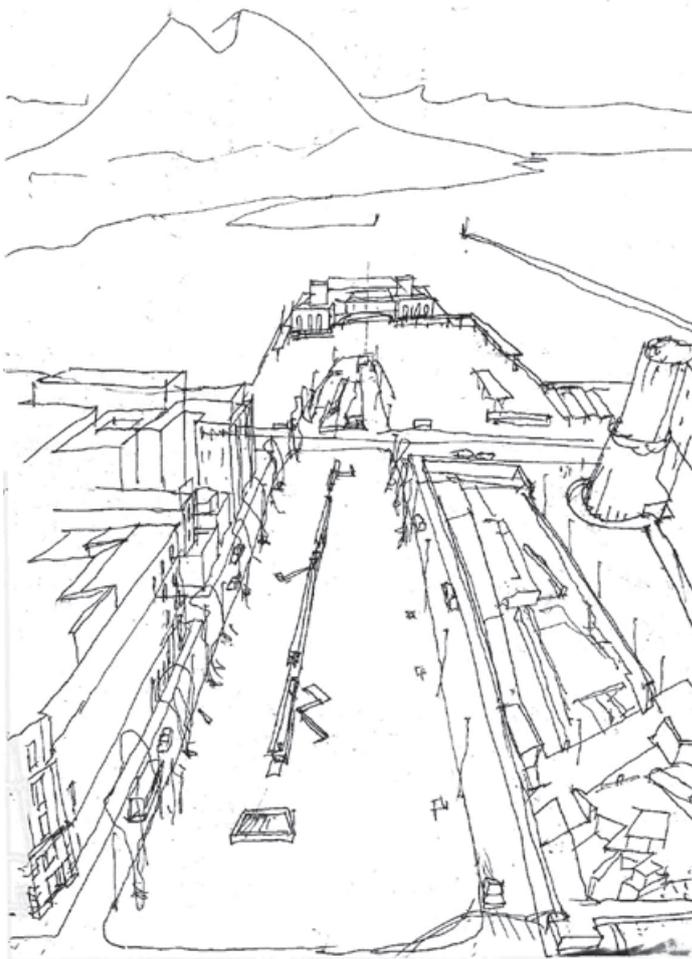


Fig. 6 - Tiago Figueiredo, schizzo di progetto guardando da Palazzo San Giacomo verso la Porta Marittima e la Stazione Marittima.

Tiago Figueiredo, project sketch looking from Palazzo San Giacomo towards the Maritime Gate and Maritime Station.

L'architettura costituisce qui un principio fondativo di connessione tra elementi distribuiti in tempi, strati e spazi di città diversi e articola in un unico nodo le relazioni e le sequenze fra diverse condizioni di porosità, connettività, permeabilità e accessibilità.

Posto che il sistema delle nuove stazioni della Metro di Napoli è, nel suo complesso, un esempio virtuoso di una rinnovata attenzione per i temi dell'appartenenza e della situazione specifica, l'intervento di Siza e Souto de Moura mostra come non si debba incorrere nell'equivoco di pensare che, quando si progetta in una situazione determinata, si possa sommare *tout court* tra loro un nuovo testo e un contesto. Il testo qui non è un sistema *altro* che si sovrappone al contesto soltanto *trovando spazio*, ma si determina proprio in rapporto ad esso poiché ne qualifica e ne misura le potenzialità – in quanto sito specifico – di costituire un luogo. Il risultato è un sistema che organizza un'architettura a un più alto livello di equilibrio per *ridescrivere il contesto con l'edificio stesso*.

Nel progetto per Piazza Municipio accade qualcosa che si oppone positivamente a una condizione oggi molto diffusa, in cui "gli oggetti e le persone delle descrizioni (...) non hanno più una storia comune (...). Tra loro, come tra le architetture della città contemporanea, il terreno rimane spesso abbandonato, o riempito solo di elementi tecnici; tra loro stenta a formarsi qualcosa che possa essere riconosciuto come luogo collettivo, come *spazio del pubblico*" (Secchi, 1995). Qui, peraltro, è in opera un esempio particolarmente interessante, leggibile attraverso il filtro di alcune riflessioni. Quando guardiamo alla città nella sua configurazione formale-spaziale, possiamo leggerla, infatti, come propone André Corboz (1985), come *palinsesto*, stratificazione delle sue geo-grafie. E, se la riguardiamo nel modo di percorrerla e di esperirla, essa corrisponde a un *ipertesto* (Corboz, 1993; 1998) una narrazione disponibile a dar forma a

play of parts composedly but without reverential fears towards the ancient. This is the sober stylistic code to which the two authors have accustomed us and which we also find, in Naples, in Siza's project for the Madre museum.

The floors come close, almost to the point of touching them, to ancient artefacts, exemplified in the basement of the Incoronata tower, belonging to the second enclosure of the castle, fully incorporated in the space of the mezzanine. An experiment, unprecedented in terms of size and urban impact, of a project of an "extractive" nature, capable of operating, rather than on the invention of new figures, on the potential dimension of the city, alternating architectural invention and acts of suspension of the project in favour of decisions and practices dictated by other disciplines. A project that contains a methodological indication of great interest for intervention in the historic city because it is capable of accepting the memory/oblivion dynamic implicit in works that act in such a context³³.

There is heated discussion about the designers' desire to offer the citizenship, in an unprotected form, at least part of the extraordinary archaeological heritage revealed by the new works. The delicacies, in terms of protection, are obvious and impossible to overlook. And yet, even this suggestion – fully consistent with the vision of the "obligatory museum" even if on other chronologies – concerns the principle of continuity that informs the entire project. Continuity, in this case, in the history of the city, in its best material outcomes, but above all in the citizens' call to feel such outcomes – heritage, certainly, but also city as a common good belonging not to the museum space but to the urban space³⁴. A call to respect such memories in the unfolding of ordinary life that would offer a guarantee of success to the construction of this new, composite city place.

Architecture constitutes here a founding principle of connection between elements distributed in different times, layers and spaces of the city and articulates in a single node the relations and sequences between different conditions of porosity, connectivity, permeability and accessibility.

Given that the system of the new Naples Metro stations is a virtuous example of a renewed attention to the themes of *appurtenance* and *site-specific actions*, Siza and Souto de Moura's intervention warns against the misunderstanding that, when designing in a specific situation, we can simply add a new text and to a context. The text here is not a different system that is superimposed on the context merely by finding space but is determined precisely in relation to it as it qualifies and measures its potential – as a specific site – to constitute a place. The result is a system that organises an architecture at a higher level of balance to *redescribe the context with the building itself*.

In the Piazza Municipio project, something happens that positively opposes a condition that is widespread today, in which "the objects and people of the descriptions (...) no longer have a common history (...). Among them, as among the architectures of the contemporary city, the land often remains abandoned, or filled only with technical elements; among them it is hard to form something that can be recognised as a collective place, as a space of the public" (Secchi, 1995). Here, however, a particularly interesting example is at work, readable through the filter of certain reflections. When we look at the city in its formal-spatial configuration, we can read it, in

fact, as André Corboz (1985) proposes, as a palimpsest, a stratification of its geo-graphies. And, if we look at it in the way of travelling through it and experiencing it, it corresponds to a hypertext (Corboz, 1993; 1998) a narration available to give shape to multiple “narratives” that, however, are interwoven on a “common structure” an “urban condition” in which its inhabitants recognise themselves. Overlapping here are what for Leibniz are the order of co-presence and that of succession, where space is the order of coexistence of bodies and time that of succession of events. As in an open hand: the five fingers are co-present but it is then possible to count each of them one after the other.

The Stazione Municipio shows in an exemplary way how in the design process the description of the context proceeds by deliberate selections and connections. The “proper names” of the city’s architecture – axes, grids, nodes, paths, borders, fences, plots, etc. – indicate signs, metrics and places of urban geography. Here, they are also the “common names” of a shared language, designating “things” with which a collective conversation is established. A conversation that restores meaning to the legacies of geographies, binding and stitching new geometries to those that testify to previous uses, overlapping different writings that are still legible, arranging the ground for the accumulation of multiple narratives. A colloquy capable of favouring the constitution of dense clots at the points of contact of urban relations through operations of “thickening” where networks of connection cross; a colloquy in which these voids become full of compatible relations. Spaces can again refer to design modalities that translate them into shared forms, into “common places”.

Notes

1 The transport plan that gave rise to the idea of an underground metro system in Naples dates to the 1980s. In 1993 the first section of Line 1 opened.

2 Since the early 2000s, the metro project has been characterised by the conception of the “art stations” curated by Achille Bonito Oliva on behalf of Società Metropolitana on the basis of the idea of an “obligatory museum”. In fact, it is a matter of artists working alongside the work of the various designers involved in the stations. (Bonito Oliva, 2011). This is not the place to list the extensive bibliography produced on this aspect.

3 To cite a few examples, in the Garibaldi station, Dominique Perrault creates a large trench in which he brings light below large steel shafts, creating a thickness – a sol artificiel obtained “by subtraction” – that generates new urban structures. In the Toledo station, Oscar Tusquets reveals the power of the city’s soil from its bowels to the emersion from the sea and the penetration of light, sought from the bottom to the surface until it pierces – like an inverted eruption, an irruption – the city’s soil. The urban node is strategic at the intersection of Via Toledo, the Quartieri Spagnoli and the city that slopes down from the hill towards the Maschio Angioino, Piazza Municipio and the Stazione Marittima, linking an important part of the historic city to the sea.

4 The Stazione Municipio was inaugurated in 2015; the opening of the connection with the Molo Beverello is scheduled for 2023 (Carughi, 2013; Collovà, 2017; Mulazzani, 2017).

5 For a comparison with Rome but more generally for the topic of the archaeological impact

molteplici “racconti” che, tuttavia, si intessono su una “struttura comune” una “condizione urbana” in cui i suoi abitanti *si riconoscono*. Si sovrappongono qui quelli che per Leibniz sono l’ordine della compresenza e quello della successione, dove lo spazio è l’ordine di coesistenza dei corpi e il tempo quello di successione degli eventi. Come in una mano aperta sono compresenti le cinque dita ma in cui è possibile poi addentrarsi in ciascuna di esse l’una dopo l’altra. La stazione Municipio mostra in modo esemplare come nel progetto la descrizione del contesto proceda per selezioni e connessioni intenzionali. I “nomi propri” dell’architettura della città – assi, reticoli, nodi, tracciati, bordi, confini, recinti, trame, ecc. – indicano segni, metriche e luoghi della geografia urbana. Essi sono, qui, anche i “nomi comuni” di una lingua condivisa, che designano “cose” con le quali si stabilisce un colloquio collettivo. Un colloquio che ridà senso ai lasciti delle geografie, legando e cucendo nuove geometrie a quelle che testimoniano usi precedenti, sovrapponendo diverse scritture ancora leggibili, disponendo il suolo all’accumulo di più narrazioni. Un colloquio capace di favorire il costituirsi di coaguli densi nei punti di contatto delle relazioni urbane attraverso operazioni di “addensamento” laddove si incrociano le reti di connessione; un colloquio in cui questi vuoti diventano pieni di relazioni compatibili. Gli spazi possono di nuovo riferirsi a modi del progetto che li traducono in forme condivise, in “luoghi comuni”.

Note

1 Il piano dei trasporti da cui nasce l’idea di una metropolitana sotterranea a Napoli risale agli anni Ottanta. Nel 1993 si apre il primo tratto della Linea 1.

2 Dai primi anni Duemila il progetto della metropolitana viene caratterizzato con la ideazione delle “stazioni dell’arte” curate, per conto di Società Metropolitana, da Achille Bonito Oliva sulla base dell’idea di “museo obbligatorio”. Di fatto si tratta dell’affiancamento di artisti all’opera dei diversi progettisti impegnati nella realizzazione delle stazioni. (Bonito Oliva, 2011). Non è questa la sede per riportare l’ampia produzione bibliografica prodotta su tale aspetto.

3 Per citare qualche esempio, nella stazione Garibaldi Dominique Perrault realizza una grande trincea in cui porta la luce al di sotto di grandi alberi di acciaio dando luogo a uno spessore – un sol artificiel ricavato “per sottrazione” – che genera nuove strutture urbane. Nella stazione Toledo, Oscar Tusquets rivela la potenza del suolo della città dalle sue viscere all’emersione dal mare e alla penetrazione della luce, cercata dal fondo alla superficie fino a bucare – come un’eruzione rovesciata, un’irruzione – il suolo della città. Il nodo urbano è strategico all’intersezione tra Via Toledo, i Quartieri Spagnoli e la città che dalla collina pende verso il Maschio Angioino, Piazza Municipio e la Stazione Marittima legando una parte importante della città storica al mare.

4 La Stazione Municipio è stata inaugurata nel 2015; del 2023 è l’apertura della connessione con il Molo Beverello (Carughi, 2013; Collovà, 2017; Mulazzani, 2017).

5 Per un confronto con Roma ma più in generale per il tema dell’impatto archeologico di tali infrastrutture si veda, anche per gli utili riferimenti bibliografici uno scritto di Andrea Pane (2020).

6 Ci riferiamo a una immagine di Francesco Venezia evocata da Francesco Dal Co (2017).

7 Il mito fondativo della città attribuisce alla sirena Partenope la sua origine.

8 La luce naturale penetra nel sottosuolo come abbiamo già visto in alcune stazioni della metropolitana di Porto di Eduardo Souto de Moura (non nella stazione Chiado della metro di Lisbona di AS). In generale in forma indiretta attraverso i lucernari a forma di tavolo rovesciato che conosciamo dai musei di Siza, oppure in forma diretta con la lunga lama di luce.

9 Opera di Cesare Bazzani (Roma, 1873-1939) inaugurata nel 1936.

10 Nel 2004 gli scavi per la realizzazione della stazione portarono alla luce cinque navi d’epoca imperiale (datate tra il I ed il III secolo d.C.), nell’area coincidente con l’ambito portuale dell’antica Neapolis, e migliaia di reperti relativi alle attività collegate, oltre alle antiche strutture del porto. Le indagini che seguirono hanno consentito di ricostruire la storia del bacino portuale da età arcaica ellenistica, romana fino all’età medievale e post medievale.

11 Per un quadro di insieme relativo al tema dell’anti-monumento o contro-monumento – qui utile come forma estrema di un cambio di sensibilità rispetto al tema che caratterizza il Secondo Novecento – si vedano alcuni studi fondamentali di James Young (1993, 2001).

12 Per gli aspetti relativi alla metodologia di restauro archeologico che ha costituito parte integrante e determinante dell’intervento si veda il testo di Alessandro Ippoliti (2019) che ha coordinato il gruppo di ricerca dell’Università di Ferrara che ha seguito tali aspetti. I temi sono stati affrontati anche da un gruppo di lavoro dell’Università Federico II di Napoli, coordinato da Andrea Pane (2020).

13 Per un agile ma puntuale riferimento di sfondo riguardo alla dinamica memoria/oblio e alla idea di una dimensione potenziale dei luoghi si veda il contributo fondamentale di Ernst Bloch e Walter Benjamin (2017). Naturalmente occorre richiamare anche un ambito più specifico in relazione ai due progettisti ovvero la concezione del progetto come organizzazione dello spazio che caratterizza l’opera di Fernando Távora (2021).

14 Al di là dell’allineamento ideale con l’idea del “museo obbligatorio”, occorre anche in questo caso evocare le posizioni sul museo di Fernando Távora, il suo rifiuto del museo come spazio isolato dalla cultura che ne ha prodotto i contenuti. Particolarmente significativa la costante critica ai musei statunitensi contenuta nel *Diario di bordo* esito del viaggio Gulbenkian compiuto nel 1960 (Távora, 2022).

Riferimenti bibliografici_References

- Bloch E., Benjamin W. (2017) *Ricordare il futuro. Scritti sull'Eingedenken*, S. Marchesoni (ed.), Mimesis, Milano.
- Bonito Oliva A. (2011) "Il museo obbligatorio", in *Rassegna ANIAI*, n. 1, pp. 16-19.
- Carughi U. (2013) "La metropolitana a Napoli. Due casi limite: Municipio e Duomo", in *Confronti*, nn. 2-3, pp. 75-86.
- Cascetta E., Gravagnuolo B. (a cura di) (2014) *Le Metropolitane e il futuro delle città, Atti del Convegno (Napoli, 19 febbraio 2013)*, Clean, Napoli.
- Collovà R. (2017) "Napoli. Una stazione per la metropolitana", in *Casabella*, n. 869, pp. 20-25.
- Corboz A. (1985) "Il territorio come palinsesto", in *Casabella*, n. 516, pp. 23-27.
- Corboz A. (1993) "Avete detto spazio?", in *Casabella*, nn. 597-598, ripubblicato anche in Id. (1998) *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, FrancoAngeli, Milano.
- Dal Co F. (2017) "La duplicità del tempo", in *Casabella*, n. 869, pp. 16-19.
- De Risi A. (2014) "Dall'ingegneria alla metropolitana delle tre A", in *Rassegna ANIAI*, nn. 1-2, pp. 24-37.
- De Risi A. (2015) "Napoli, stazione Municipio: un progetto che... insegue la storia", in Dell'Aira P. V. et al. (a cura di) *Sottosuoli urbani. La progettazione della città che scende*, Quodlibet, Macerata, pp. 175-179.
- Esposito A., Leoni G. (2012) *Eduardo Souto de Moura. Tutte le opere*, Electa, Milano.
- Esposito A., Leoni G., Maddaluno R. (a cura di) (2022) *Fernando Távora. Diario di bordo*, Lettera-Ventidue, Siracusa.
- Gravagnuolo B. (2011) "L'architettura delle stazioni", in *Rassegna ANIAI*, n. 1, pp. 4-7.
- Ippoliti A. (2019) "Città storica, architettura e restauro: l'area dei Moli antichi di Napoli", in *Materiali e strutture*, n. 16, pp. 45-100.
- Mulazzani M. (2017) "Siza e Souto de Moura. Il progetto e il cantiere", in *Casabella*, n. 869, pp. 26-45.
- Pane A. (2020) "Metropolitana, archeologia, restauro, progetto: il caso di piazza Municipio a Napoli", in Musso S.F., Pretelli M. (2020) *Restauro: Conoscenza, Progetto, Cantiere, Gestione*, Quasar, Roma, pp. 872-885.
- Secchi B. (1995) "Dell'utilità di descrivere ciò che si vede, si tocca, si ascolta", pre-print della relazione al 2° *Convegno Internazionale di Urbanistica*, Prato, 30 marzo - 1 aprile 1995.
- Torricelli C. (a cura di) (2021) *Fernando Távora. Dell'organizzazione dello spazio*, Nottetempo, Milano.
- Young J. (1993) *The Texture of Memory*, Yale University Press, New Haven.
- Young J. (2001) *At Memory's Edge: After-images of the Holocaust in Contemporary Art and Architecture*, Yale University Press, New Haven.

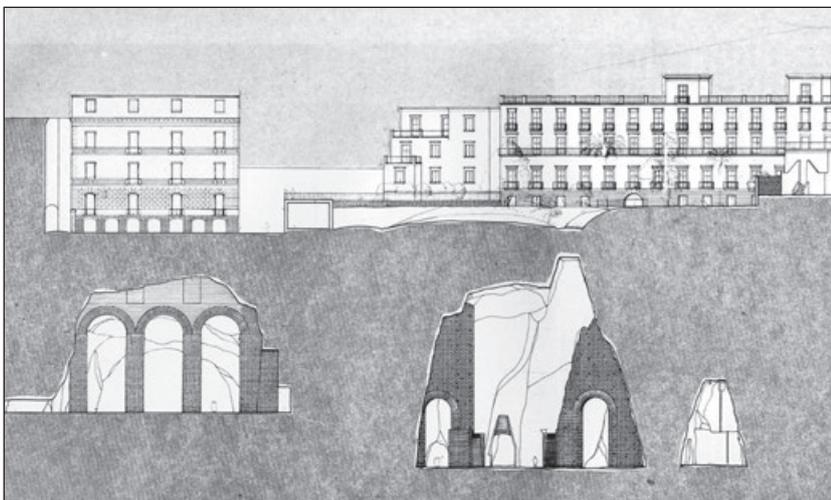


Fig. 7 - Francesco Venezia e Paolo Di Caterina, Cavità di Monte Echia a Napoli (da *Domus* 681, marzo 1987, pag. 50).

Francesco Venezia and Paolo Di Caterina, Cavities of Monte Echia in Naples (from *Domus* 681, March 1987, p. 50).

of such infrastructures, see, also for useful bibliographical references, a paper by Andrea Pane (2020).

6 We refer to an image of Francesco Venezia evoked by Francesco Dal Co (2017).

7 The city's founding myth attributes its origin to the siren Partenope.

8 Natural light penetrates the underground as we have already seen in some stations of ESM's Porto metro (not the Chiado station of AS's Lisbon metro). Generally, in indirect form through the inverted table-shaped skylights we know from Siza's museums, or in direct form with the long blade of light.

9 A work by Cesare Bazzani (Rome, 1873-1939) inaugurated in 1936.

10 In 2004, excavations for the construction of the station brought to light five ships from the imperial era (dated between the 1st and 3rd century AD), in the area coinciding with the port area of ancient Neapolis, and thousands of artefacts related to similar activities, as well as the ancient structures of the port. The investigations that followed made it possible to reconstruct the history of the harbour basin from the Archaic Hellenistic and Roman ages to the medieval and post-medieval periods.

11 For an overview on the anti- or counter-monument – useful here as an extreme form of a change of sensibility with respect to the subject that characterises Post-war architectural culture – see the fundamental studies by James Young (1993, 2001).

12 For aspects related to the archaeological restoration methodology that constituted an integral and decisive part of the intervention, see the text by Alessandro Ippoliti (2019) who coordinated the research group at the University of Ferrara that followed these aspects. The issues were also addressed by a working group at the University Federico II of Naples, coordinated by Andrea Pane (2020).

13 For an agile but timely background reference regarding the memory/oblivion dynamic and the idea of a potential dimension of places, see the fundamental contribution of Ernst Bloch and Walter Benjamin (2017). Of course, it is also necessary to recall a more specific field in relation to the two designers, namely the conception of the design process as "an organisation of space" that characterises the work of Fernando Távora (2021).

14 Beyond the ideal alignment with the idea of the "obligatory museum", it is also necessary here to evoke Fernando Távora's positions on the museum, his rejection of the museum as a space isolated from the culture that produced its contents. Particularly significant is the constant criticism of American museums contained in the Diary resulting from the Gulbenkian trip made in 1960 (Távora, 2022).