



1998



1935



sec. XIX



1931



1936



1965

Il ruolo svolto dal porto di Napoli per l'industria del mezzogiorno e, in particolare, per lo sviluppo della cantieristica navale ha lasciato un segno sulla città. La stessa struttura urbanistica e sociale dei quartieri costieri, da Castelnuovo fino al ponte della Maddalena, si è sviluppata come luogo tipico delle attività artigianali, commerciali e manifatturiere strettamente legate alle attività portuali. Gli interventi propriamente urbanistici per la struttura portuale iniziano a metà del Settecento con i primi effetti positivi della politica borbonica che, aumentando i traffici marittimi, ridiede vigore all'economia napoletana, dopo un lungo periodo in crisi. A questa politica si accompagnarono lavori di pubblica utilità: fu ricostruito il molo grande e realizzato uno minore per piccole imbarcazioni, detto "Mandracchio", avanzo dell'antichissimo porto detto "de arcina". Adiacente a quest'ultimo vi era il molo dell'Immacolatella vecchia, su cui sorse nel 1739 un edificio eretto da Domenico Antonio Vaccaro destinato in un primo momento a Tribunale della Salute e poi a Comando del Porto. L'avvento al trono di Ferdinando II si accompagnò a un risveglio economico del paese dovuto, tra l'altro, all'attività industriale promossa da imprenditori stranieri e ai contatti con istituzioni più liberali e moderne, ereditate dal decennio dell'occupazione francese. La gran parte di questi opifici fu installata nella zona orientale della città, localizzazione favorita dalla realizzazione di una strada ferrata da Napoli a Nocera. Le industrie siderurgiche napoletane, quindi, si insediarono lungo il percorso della ferrovia e la gran parte delle loro attività fu legata, proprio per questo motivo, alla produzione di materiale ferroviario. Il legame tra la ferrovia e la periferia industriale fra loro intimamente connesse determinarono l'urbanizzazione delle zone a nord-est della città storica. Dopo l'unità d'Italia, non furono eseguiti rilevanti interventi infrastrutturali per il porto; bisogna infatti aspettare il programma di espansione economica, promosso da Mussolini nel 1926, per Napoli e il Mezzogiorno, che ridiede un ruolo fondamentale allo scalo marittimo con la realizzazione di importanti opere. Il programma comprendeva: il consolidamento della difesa esterna con le opere alla bocca del porto e di fronte la spiaggia dei Granili; la costruzione a levante del nuovo pontile Vittorio Emanuele e la creazione di calate intermedie; la sistemazione del vecchio porto con l'ampliamento del pontile Carmine; la modifica degli impianti ferroviari e, tra le altre opere, la deviazione del torrente Pollena.

Agli anni dell'Alto Commissariato risale la costruzione della Stazione Marittima, divenuta indispensabile per l'incremento del movimento passeggeri, anche per effetto delle emigrazioni. Al concorso indetto nel 1934 parteciparono i maggiori professionisti del momento, compreso l'intero corpo accademico, dando luogo a una contesa tra tradizionalisti e razionalisti che si concluse con l'affermazione dei primi. E così, sul progetto di Piccinato, ispirato ai principi di organica razionalità, ebbe a prevalere il discusso progetto dell'accademico Bazzani che rispettava pedissequamente gli orientamenti dell'architettura ufficiale.

La nuova sistemazione dell'area portuale richiese la liberazione della piazza Municipio dalle ultime testimonianze dell'ambiente preesistente. Non mancarono per questa bonifica le critiche d'occasione, anche se era inevitabile che l'apertura della piazza, iniziata con l'abbattimento della Grande Guardia e continuata con la liberazione del Maschio Angioino dalle sovrastrutture che parzialmente l'occultavano, dovesse concludersi con la demolizione degli agglomerati residui.

