

'FAR D'OSTRICHE SCEMPIO'. LA STRADA-MERCATO DI SANTA LUCIA A NAPOLI TRA STEREOTIPI E TRASFORMAZIONI URBANE

GIUSEPPE PIGNATELLI*

Abstract

The Neapolitan coastal street of Santa Lucia represented over the centuries the symbol of most lowly and populous town, necessary step of foreigners tourists attracted by the incessant bustle of fishermen and pedlars of macaroni, sulphurous water and seafood. In spite of the stereotypical image of places, literally frozen in time by innumerable painters and writers, this urban area was instead in continuous development, the most important connection between the city and the western suburb of Chiaia across the sixteenth century coastal fortifications. The distinctiveness of this place was in effect due to the hard cohabitation between military, commercial and tourist functions, definitively disappeared at the end of the nineteenth century because of the creation of the new middle-class neighborhood around the old street.

1. Introduzione

Le scelte turistiche tendono oggi a diversificarsi sempre più nei luoghi e, soprattutto, nei diversi modi di rapportarsi con essi. Accanto ai viaggi verso le tradizionali stazioni di villeggiatura e le località che rivestono un più specifico interesse culturale, se ne sono infatti aggiunti numerosi altri, sempre più spesso volti alla ricerca di "novità", preferibilmente in paesi esotici e lontani. Tra questi non bisogna tralasciare i viaggi che – in un'accezione più ampia – vengono definiti "alternativi", caratterizzati cioè dall'originalità dell'offerta, anche entro i confini nazionali o persino regionali. In quest'ultima tipologia rientra il turismo enogastronomico, una forma di viaggio relativamente recente legata alla dichiarata esigenza da parte del viaggiatore di non accontentarsi delle attrattive più o meno standardizzate che gli vengono offerte, ma di volersi muovere liberamente alla ricerca di "prodotti" non turistici, legati cioè alla vita quotidiana e, più in generale, alla cultura dei luoghi visitati. Proprio il cibo rappresenta uno di questi nuovi "prodotti", soprattutto se immediatamente identificabile con il territorio tanto da costituirne di fatto un'estensione dovuta a lenti e ben radicati processi di adattamento alle condizioni storiche, ambientali, sociali ed economiche.

Il turista non si limita così alla mera contemplazione del paesaggio, ma intende fondersi con esso per sentirsi parte attiva della vita quotidiana dei luoghi e interrelazionarsi con i suoi naturali fruitori (Borghi e Celata, 2009). In quest'ottica il cibo di strada, o *street food* secondo la definizione oggi più utilizzata, rappresenta l'alimento (ma, soprattutto, un modo di alimentarsi) che più di ogni altro si identifica con questo processo; si tratta, generalmente, di specialità tipiche del luogo, spesso semplici nella scelta degli ingredienti e nella preparazione, cotte al momento e distribuite in chioschi ambulanti lungo le strade, luoghi naturalmente deputati ad un consumo veloce e informale (Cirelli e al., 2005, p. 462; Privitera, 2014, p. 158).

Forma turistica nuova, quindi, ma remota nello stesso tempo; di certo, i viaggiatori del *Grand Tour* sette e ottocentesco hanno dedicato al cibo – e a quello degustato

* DiLBeC_Dipartimento di Lettere e Beni Culturali, Seconda Università degli Studi di Napoli. Email: giuseppe.pignatellispinazzola@unina2.it.

direttamente in strada in particolare – tra le pagine più colorite e appassionate dei loro resoconti, evidenziandone in molti casi proprio gli aspetti legati all'unicità degli ingredienti (spesso sconosciuti), della preparazione e, soprattutto, della consumazione in luoghi inconcepibilmente caotici e maleodoranti. Pensiamo, ad esempio, ai crostoli veneziani, ai salumi bolognesi o al lampredotto fiorentino, sino a specialità tipicamente mediterranee come la pasta di mandorle palermitana o i celebrati maccheroni napoletani.

Proprio su Napoli ci si soffermerà in questo contributo, analizzando in particolare la strada-mercato di Santa Lucia, tappa obbligata dei viaggiatori stranieri sin dalla metà del Seicento. Collegamento tra la spiaggia di Chiaia e il resto della città, questo borgo funzionalmente legato alle attività marinarie ha da sempre rappresentato il luogo simbolo della Napoli più popolare e popolosa, contraddistinto dall'incessante viavai di "ministratori di mangiari" e consumatori *in loco* di pesci, crostacei e frutti di mare di ogni specie e dimensione, oltre agli immancabili maccheroni e alle zuppe di polpi viste con sospetto anche dal più smaliziato degli osservatori, pietanze preparate su pericolanti fornelli all'aperto o in luride cucine scavate nel tufo, e "democraticamente" servite a popolani, militari, chierici, notabili e aristocratici.

2. La strada-mercato di Santa Lucia

Sin dagli inizi del IV secolo a.C. iniziò a svilupparsi ad occidente dell'odierna città di Napoli un modesto agglomerato costiero stretto tra le pendici di Pizzofalcone (primitiva rocca fortificata di *Parthenope*) e il sottostante isolotto di Megaride, i cui abitanti erano dediti alla pesca e all'estrazione del tufo⁴². Sebbene non sia possibile determinarne l'effettiva consistenza, l'abitato rimase progressivamente isolato dal resto della città, e relegato a luogo residenziale privilegiato dagli elementi di spicco della classe dirigente romana. Immune dai fenomeni di involuzione urbana che interessarono Napoli dopo la caduta dell'Impero, l'area conservò l'autosufficienza anche durante il lungo periodo ducale, fino a quando i rapporti sempre più stretti tra abitanti e nuove comunità religiose favorirono inedite forme di gestione territoriale; dalla fine del V secolo, le pertinenze della villa di Lucullo furono così occupate dal complesso basiliano di San Severino, divenuto in seguito giurisdizione benedettina. Intorno al X secolo fu poi migliorato ai piedi di Pizzofalcone lo stretto passaggio che consentiva di raggiungere il complesso cenobitico del Salvatore sull'isolotto di Megaride, decisivo nella graduale urbanizzazione della fascia costiera antistante; qui, non a caso, fu fondata la chiesa di Santa Lucia a Mare, affiancata poco più tardi da un ospizio per marinai e rimasta per secoli il punto di riferimento per la popolazione locale unitamente alla cinquecentesca parrocchiale di Santa Maria della Catena. Particolarmente rilevante fu per l'economia della zona anche il contributo delle Domenicane di San Pietro a Castello, attive nella gestione dello *jus piscandi* su gran parte della costa occidentale della città, arcaica ma remunerativa forma di riscossione dalla quale le monache trassero sino alla seconda

42 Per le trasformazioni dell'area si rimanda a Pignatelli, 2014, con ampia bibliografia.

metà del Settecento gli "utili provenienti dal mare, ch'è vicino Napoli" (De Seta, 1981, p. 30)⁴³.

Individuando aree di influenza ben precise, gli ordini mendicanti si dimostrarono così straordinari acceleratori economici e sociali, decisivi nello sviluppo di un'area ancora periferica ma sempre meno isolata dal resto della città grazie a consistenti privilegi fiscali, mantenuti anche successivamente per evitare ulteriori fenomeni di inurbamento (Guidoni, 1977, pp. 69-106; Pignatelli, 2014, pp. 21-26). Proprio dalla seconda metà del XII secolo iniziò infatti ad essere avvertito il bisogno di decongestionare l'antico centro urbano, insufficiente a soddisfare nuove esigenze difensive e una costante crescita demografica.

La realizzazione del Castello dell'Ovo sull'isolotto di Megaride avrebbe portato dalla metà del XII secolo al potenziamento dei collegamenti con il borgo di Chiaia e, in particolare, alla riorganizzazione della zona di Santa Lucia: rinnovata nelle funzioni e nell'aspetto nonostante la precarietà del tessuto edilizio, la strada avrebbe da allora assunto le peculiarità di "luogo di delizia", affollata nei mesi più caldi, come ricordato dal Boccaccio, da "brigade di donne e di cavalieri, che secondo l'usanza de' napollitani, andavano a deportarsi a' liti del mare e a desinare e a cenarvi"⁴⁴.

Il decisivo impulso allo sviluppo dell'abitato fu offerto solo dalla seconda metà del XVI secolo, quando l'ampliamento delle mura di città voluto dal viceré Pedro de Toledo portò all'inclusione di Pizzofalcone all'interno delle nuove fortificazioni (Pessolano, 1998, p. 60). La nuova bastionata a mare, caratterizzata dai baluardi di Santa Lucia e del Chiatamone, rese in particolare "commodissimo il passare a' Piaggia [...], rompendo i monti ed edificando nel mare" (Carafa, 1573, p. 163)⁴⁵.

La direttrice costiera fu allora allargata e livellata, assumendo la funzione di asse militare protetto nonostante l'abitato fosse ancora un modesto "borgo di marinari [...], ché dalla parte del mare eran tutte casette, che avevano la calata a mare" (Celano, 1692, p. 59). La realizzazione di una comoda strada lungo la bastionata deve quindi leggersi proprio in relazione alla necessità di un rapido collegamento tra la città e la Grotta di Pozzuoli, intervento non a caso integrato dalla nuova strada Gusmana (poi denominata salita del Gigante) verso il largo di Palazzo.

Come ricordato da Carlo Celano, autore della più fortunata guida della città, entro il primo quarto del XVII secolo la strada fu ulteriormente migliorata,

"e la si ridusse in questa forma, restando libero l'aspetto del mare su la muraglia; e con questa occasione vi si vedono fabbricati comodissimi palazzi, che godono d'un aria molto salubre [...]. Continuò poi la strada, e la muraglia termina con ampio Torrione, anco detto di S. Lucia, avanti del ponte del Castel dell'Ovo" (Celano, 1692, pp. 59-60).

43 L'originaria concessione ai religiosi di San Pietro (1125) fu assegnata alle Domenicane nel 1308 e annullata solo nel 1759, quando i pescatori di Chiaia e di Santa Lucia furono definitivamente esentati dal dazio sul pescato.

44 *Decamerone*, novella di Ricciardo Minutolo e Catella Sighinolfo (III-6).

45 I due bastioni assumeranno nel tempo diverse denominazioni: del Chiatamone, delle Crocelle o della Vittoria quello verso Chiaia, di Santa Lucia o d'Alcalà quello verso il largo di Palazzo.

A dispetto del carattere prettamente militare di questi interventi e di un tessuto edilizio ancora qualitativamente modesto, va in ogni caso sottolineata la cura prestata dal governo all'arredo urbano lungo la via pubblica, più volte ricordata dai contemporanei. La vicinanza con il palazzo vicereale avrebbe da allora reso il borgo una tappa obbligata dei viaggiatori stranieri: Jean-Jacques Bouchard, in città tra il marzo e l'ottobre del 1632, descrisse la strada come un

"luogo infinitamente delizioso, bordato di fontane e di balaustre di pietra da taglio, da dove si vede il mare che batte ai piedi, e che è coperto da un'infinità di feluche e altre barche; la bella pescagione di Napoli si vende lì" (De Seta, 2002, p. 11).

Proprio nella singolare quanto complessa convivenza tra funzioni difensive e commerciali, queste ultime legate *in primis* alla vendita e al consumo *in loco* del pescato, deve infatti riconoscersi l'assoluta unicità dei luoghi, in un incessante viavai di soldatesche, pescatori, chiassosi mercanti e lazzaroni lungo una vasta spianata destinata solo in teoria alle manovre delle artiglierie, ma di fatto disordinatamente occupata da banchi per la vendita del pesce e dell'acqua sulfurea, imbarcazioni tirate a secco, baracche e lavatoi pubblici.



Figura 1: D. Barra, Napoli, 1647. Particolare con Pizzofalcone, il castello dell'Ovo e le strade di Santa Lucia e del Chiatamone lungo la bastionata a mare

Nonostante i divieti di edificazione, nel volgere di pochi decenni "tutta quella riviera è fatta nobilissima, & ornata di templj, di giardini, e palazzi" (Capaccio, 1634, p. 1003); nonostante l'ingombrante presenza delle fortificazioni la strada era divenuta "la delizia

de' Napoletani, essendo che ne' tempi estivi se ne vedeva una quantità grande in carrozza a goder del fresco" (Celano, 1692, pp. 60-61).

La militarizzazione della strada avrebbe tuttavia subito una decisa battuta d'arresto alla fine del secolo, quando in un clima politico profondamente mutato fu limitato al minimo qualunque intervento sulle fortificazioni cittadine. A dimostrazione della non facile convivenza tra richieste private ed esigenze pubbliche, la chiusura al popolo del bastione del Chiatamone nel 1690 avrebbe ad esempio incontrato la vivace opposizione di coloro che già da tempo lo utilizzavano per farne "ricreazioni di cena, godendo dell'aure e del mare" (Celano, 1692, p. 61); similmente, nel 1725, l'allargamento della strada di Santa Lucia promosso dal viceré von Althann "por el continuo caminar de ciudadonos com por el concurso de la nobleza"⁴⁶, fu inutilmente osteggiato dal Tribunale della Fortificazione, ancora fermo nel voler riservare la bastionata a mare alle artiglierie e alle esercitazioni militari.

Progressivamente spogliato di qualunque funzione difensiva, il percorso costiero fu però oggetto di una serie di miglioramenti solo dalla seconda metà del XVIII secolo, culminati entro il 1780 con l'ampliamento della salita del Gigante e la rettifica delle strade di Santa Lucia e del Chiatamone (Pignatelli, 2006, pp. 141-142). Unitamente alla realizzazione della Villa Reale (1778) e, soprattutto, all'abbattimento della porta di Chiaia (1782), l'utilizzo "ad esclusivo vantaggio del Pubblico" della strada di Santa Lucia in alternativa all'angusta strada di Chiaia avrebbe infatti rappresentato il primo passo verso la saldatura tra la città e il borgo occidentale, timida premessa alle iniziative che avrebbero poi indirizzato lo sviluppo della Napoli ottocentesca.

3. La strada tra Sette e Ottocento. Le descrizioni dei viaggiatori del Grand Tour

La strada ricavata lungo le antiche fortificazioni, ancora "mal lastricata" e ingombra di baracche e banchi di vendita, continuava tuttavia a costituire l'unica alternativa ai disagi collegamenti interni, impedendo di fatto quella continuità dei percorsi costieri occidentali avviata con l'apertura della strada di Posillipo ma ancora ben lungi dall'essere organicamente compiuta. Ciò nonostante, il mercato di Santa Lucia rappresentava uno straordinario richiamo per gli stranieri che, sempre più numerosi, erano soliti mescolarsi alla pittoresca e vivace moltitudine di nobili, soldati, popolani e venditori. Come ricordato da Goethe nel maggio del 1787,

"non v'è stagione in cui qui non ci si veda circondati d'ogni parte da generi commestibili; il Napoletano non solo ama mangiare, ma esige pure che la merce in vendita sia bellamente presentata. A Santa Lucia le varie qualità di pesci – gamberi, ostriche, cannolicchi, piccoli crostacei – vengono presentate di solito ciascuna in una bella cesta pulita e su uno strato di foglie verdi. Le botteghe di frutta secca e di legumi sono decorate con fantasiosa varietà; distese d'arance e di limoni di tutte le specie, con le verdi fronde che sporgono piacevolmente frammezzo. Ma soprattutto, curate sono le mostre delle carni, sulle quali si appuntano gli sguardi della folla, ché il dovervi spesso rinunciare stuzzica l'appetito [...]. Ci stanno poi i friggitori con le padelle piene d'olio bollente, pronti a preparare su due piedi, specie nei giorni

⁴⁶ Archivio Storico Municipale di Napoli, Conclusioni del Tribunale della Fortificazione, Acqua e Mattonata, vol. XX, f. 28.

di magro, pesci fritti e frittelle a seconda delle richieste dei passanti. Vendono a tutto spiano, e sono migliaia quelli che se ne vanno portandosi il necessario per il pranzo o per la cena avvolto in un brandello di carta" (Goethe, 1983).



Figura 2: A. Joli, La strada di Santa Lucia, 1770 ca.

Agli occhi dei visitatori più critici, la strada costituiva però un luogo caotico e chiososo, tanto lontano dalle rassicuranti descrizioni precedenti. È, ad esempio, il caso di Silvester Feodorovic Scedrin, che nel giugno del 1819 raccontava di una Santa Lucia "popolosa quanto via Toledo, tanto che bisogna abituarsi per non essere infastiditi dal baccano [...]. Il chiasso inizia già alle sei del pomeriggio, quando i Napoletani passeggiano e camminano senza mai fermarsi" (Fino, 2008 p. 160). Contraltare ad una posizione paesaggistica di incomparabile bellezza – "vedo davanti a me il Vesuvio, e le colline fino a Castellammare, e la baia di Napoli", scriveva Felix Mendelsshon nell'aprile del 1831 – la strada costituiva in effetti lo specchio più fedele di una città incredibilmente disordinata, i cui abitanti erano avvezzi a costumanze in grado di sconcertare il più smaliziato degli osservatori:

"Con singolare incompatibilità del nome, Santa Lucia è la Billingsgate o la Thames Street di Napoli, con l'aggiunta di tutto ciò che il genio della confusione e del malgoverno possa immaginare [...]. Il suo effetto sui sensi di uno straniero è quasi inconcepibile, e abbastanza sorprendente" (Roscoe, 1832, p. 195)⁴⁷.

Al di là di qualche prevedibile considerazione sul panorama, sulle antiche origini del borgo e sulla "bizzarra" architettura dei palazzi e delle fontane vicereali⁴⁸, le descrizioni

⁴⁷ Quando non indicato diversamente, le traduzioni sono di chi scrive.

⁴⁸ "La prospettiva che si offre allo sguardo dello spettatore è la più piacevole. In primo piano ci sono le onde bagnanti gli scogli: in secondo, i bagni costruiti in legno e molto popolati specie in estate dai

ottocentesche di Santa Lucia sono generalmente prive di qualunque intento documentaristico, e tantomeno pedagogico o moralizzatore; l'interesse per una realtà sociale complessa come quella napoletana – e "luciana" in particolare – degenera piuttosto in morbosa curiosità per tutto ciò che è diverso e reietto, alla spasmodica ricerca del pittoresco a tutti i costi. *In primis* i "lazzaroni", visti come "disgustosi mendicanti che invadono la strada e perseguitano i viaggiatori" (Bradshaw, 1865, p. 237), tipici esponenti delle classi sociali più basse e per questo identificati con il maleodorante mercato del pesce e le luride taverne di terz'ordine:

"I Lazzaroni vivono sempre all'aria aperta, vi cucinano, mangiano, dormono, vi fanno tutte le loro necessità, e tutto nei loro luoghi preferiti come sulla strada di Santa Lucia, una dozzina di vicoli sudici sui quali si riversano tutti gli abitanti, dove il clamore è assordante. Qui possono essere visti in gran numero, a volte pigramente sdraiati al sole, soddisfatti nei loro cenci, a volte in un viavai con energia e animazione propria dei climi meridionali" (Wolfensberger, 1845, p. 45).

Esemplare è, in questo senso, la rappresentazione del borgo offertaci nel 1835 dal de La Chavanne e dal Farjasse, vero e proprio "paese della Cuccagna":

"Su stufe portatili ci sono enormi caldaie dove vengono fatti cuocere i maccheroni in tutta la loro lunghezza [...]. Ogni tanto i ricchi turisti inglesi si dirigono verso questa parte della città, fanno fermare le loro vetture di fronte a un venditore di maccheroni, pagano il contenuto di una o due caldaie e lo fanno distribuire a chi li mangia con le dita [...]. Accanto a questi ristoratori ci sono altre caldaie con arrostiti, frittiture di pesce e altri piatti differenti" (de La Chavanne, Farjasse, 1835, pp. 15-16).

Una sorta di grande e caotico ristorante a cielo aperto, dunque, frequentato specialmente nelle ore serali da un'eterogenea moltitudine di visitatori, così come ricordato da Giacomo Leopardi in un'ode scritta in quegli stessi anni:

"[...] Che dirò delle triglie e delle alici? Qual puoi bramar felicità più vera Che far d'ostriche scempio infra gli amici? Sallo Santa Lucia, quando la sera Poste le mense, al lume delle stelle, Vede accorrer le genti a schiera a schiera, E di frutta di mare empier la pelle [...]" (Leopardi, 1836).

Solamente l'istituzione del Consiglio Edilizio, organo municipale voluto da Ferdinando II nel 1839, rappresentò lo strumento principale per la concretizzazione di una serie di interventi urbani finalmente pianificati sulla scorta dei più moderni principi di salubrità e decoro, personalmente illustrati dallo stesso sovrano nelle sue ben note "Appuntazioni". Secondo il monarca, sarebbe stato infatti opportuno intervenire sulla

napoletani [...]. Santa Lucia è anche un mercato perpetuo di pesce e di crostacei, che attira nelle sere d'estate i golosi di Napoli" (Liberatore, 1832, p. 34).

strada di Santa Lucia, "allargarla e rettificarla davanti al Castello dell'Ovo" e risistemare la banchina verso il mare (Buccaro, 1985, pp. 248-255).

Nello stesso anno si intraprese così la sistemazione della salita del Gigante e della strada di Santa Lucia, "slargata, raddrizzata e accomodata nel livello, e decorata di buoni edifici" (Quattromani, 1842, pp. 6-7) con la supervisione dell'architetto Bartolomeo Grasso su progetto di Stefano Gasse. La via fu poi lastricata, dotata di nuovi marciapiedi e illuminata con moderni lampioni a gas; ma, soprattutto, "le panche dei venditori di crostacei, usurpatori della pubblica via, temuti più del dovere, son fatte uniformi e ben disposte sul terrazzo" (Quattromani, 1844, p. 156). Lo stesso Grasso sovrintese anche alla rettifica della strada del Chiatamone, "rilastricata per la sufficiente ampiezza di cinquanta palmi, e con un assai più largo marciapiedi che la costeggia verso il mare" (Quattromani, 1844, p. 157; Buccaro, 1985, pp. 218-220).

Al di là della puntuale descrizione degli interventi, amara è però la constatazione che "nulla mancherebbe alla via per esser perfetta, se fossero accomodati gli edifici indecorosi de' marinari [...], e se quella rozza genia di marinari potesse accostumarsi a rispettar le opere pubbliche" (Quattromani, 1844, p. 156).

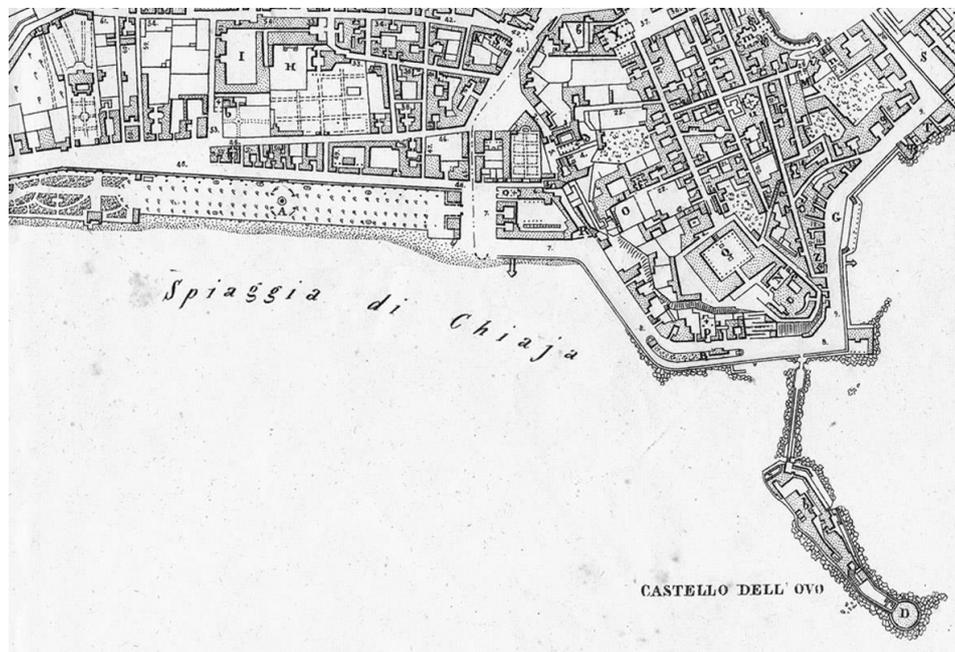


Figura 3: Pianta di Napoli, 1844. Particolare con le strade del Gigante, di Santa Lucia e del Chiatamone dopo i lavori di rettifica

Pur assai circoscritti e non immediatamente percepiti, questi provvedimenti contribuirono in ogni caso al complessivo miglioramento dell'immagine della zona, tanto che proprio la crescente presenza dei visitatori stranieri avrebbe favorito ulteriori processi di rigenerazione sociale ed edilizia grazie all'apertura di "molti alberghi, e case che la speculazione consiglia di appigionare" (Nobile, 1855, p. 65). Come osservato da Adolphe Pezant alla fine degli anni Trenta,

"tutte le classi vanno in questo luogo la sera, a piedi e in carrozza, per intrattenersi e mangiare sotto le stelle i frutti di mare [...]. Questa pratica, che era una sorta di piacere quotidiano, ha perso molto del suo fascino popolare; la folla è quasi scomparsa, ma gli stranieri vi si recano ancora per godere della vista e mangiare pesce; ho personalmente trovato eccellenti e molto a buon mercato le aragoste [...]. Dopo aver superato il Castel dell'Ovo, la strada di Santa Lucia è continuata da nuovi edifici e da alcune belle case, occupate dagli Inglesi che vengono a Napoli, e dai viaggiatori stranieri ai quali non dispiace spendere per essere ben alloggiata" (Pezant, 1839, pp. 225-226).

Nonostante i numerosi progetti e gli accesi dibattiti consiliari (Buccaro, 1985, p. 220; Alisio, 1989, pp. 10-11), ancora alla metà dell'Ottocento non era però stato impostato alcun programma in grado di rendere più agevole il collegamento fra l'area occidentale e il resto della città, tanto che per raggiungere Chiaia si doveva attraversare l'omonima strada o "la via del Gigante, di Santalucia, di Castel dell'Ovo, delle Crocelle, del Chiatamone e della Vittoria [...], la quale nella Estate non offre schermo alcuno contro il sole ardentissimo; e nell'Inverno è il campo più molesto delle intemperie"⁴⁹. Già nel 1843 era stato in effetti approvata l'apertura di una nuova strada tra il largo di Santa Maria a Cappella e il Chiatamone (Bruno e De Fusco, 1962, p. 23; Buccaro, 1985, pp. 224-226), anche se una serie di problemi legati agli espropri avrebbe protratto la questione per oltre un decennio. Solo nel 1853 furono affidati ad Enrico Alvino (commissario straordinario per i quartieri di San Ferdinando e di Chiaia) i lavori per il tracciamento della nuova arteria, portati avanti con tanta sollecitudine che appena tre anni più tardi si innalzavano i primi fabbricati per abitazione. L'apertura della strada della Pace doveva in realtà rientrare in un ben più ambizioso programma mirante alla realizzazione di due gallerie sotterranee che, dalle spalle del largo della Vittoria, avrebbero raggiunto il largo di Palazzo e la strada di Santa Lucia, garantendo quella continuità dei percorsi costieri da tempo auspicata. Lo scavo del primo traforo, il solo ad essere approvato, fu affidato alla direzione dello stesso Alvino e concluso appena due anni più tardi con il tracciamento di uno stretto cunicolo, anche se una serie di crolli portarono alla definitiva sospensione dei lavori nel 1857 (Bruno e De Fusco, 1962, p. 24; Buccaro, 1985, p. 226).

Con il fallimento del progetto, Santa Lucia avrebbe così continuato a rappresentare l'unica alternativa alla strada di Chiaia, nonostante il mercato e le altre attività marinaresche impedissero di fatto un comodo passaggio a carrozze e pedoni. A dispetto delle recenti migliorie, la strada non riuscì infatti a scrollarsi di dosso l'immagine più stereotipata della città, che come in una sorta di rappresentazione teatrale affascinava il pubblico con i suoi colori, i suoi odori e i suoi sapori:

"Lo spettacolo è bellissimo, la messa in scena superba, una lunga fila di rozze panche sormontate da mille sportelle di frutti di mare ti colpisce la vista, e quel ch'è peggio ti fa venire l'acquolina in bocca. Giù il cappello, siamo innanzi alla corporazione degli Ostricari, che fa datare la sua nobiltà all'epoca della scoperta dei cannicchi e delle vongole, e che per albero

⁴⁹ Archivio di Stato di Napoli, Min. Int., III, 207 (Delucidazioni del progetto di diverse comunicazioni con la strada della Vittoria, 24 gennaio 1853).

genealogico presenta al pubblico una tavoletta nera su cui è scritto a lettere bianche il casato di famiglia" (Mastriani, 1853, pp. 28-29).

Proprio l'inconsueta varietà di frutti di mare, di pesci e di crostacei costituiva d'altra parte una vera novità per la maggior parte dei viaggiatori stranieri, così come minuziosamente descritta in una vivace narrazione del 1840:

"In uno spazio di circa trecento passi, sopra piccole tavole, si veggono le ostriche ed ogni guisa di testacei, che eccellenti ed abbondantissimi le spiagge napoletane offrono. Li banchi de' venditori sono di legno, quadrata è la loro forma, e la parte lor superiore è a piano inclinato, così che ti presenta in un punto quantità di cestellini, ne' quali fra il musco marino sono bellamente i testacei disposti. Le ostriche del Fusaro dentro secchie piene di acqua di mare più sul dinanzi stanno [...], e sopra quelli un fornello acceso in cui le donne cuociono altro pesce marino, che polipo si addimanda. Cotal mollusco è una prediletta vivanda pel Napoletano, e in particolar modo per i popolani, che in gran numero sempre attorniano queste cuocitrici, e di polipi fan buona spesa [...]. V'è il canolicchio, genere il più vantato e costoso. Esso è coperto ai due lati da un sottile ma duro involucri. La carne sta nel mezzo, e colla forma lunga e sottile rappresenta perfettamente il manico di un coltello; v'è il tartufo, che ha bianco il guscio, e di traverso è scannellato; v'è il vongolo nelle sue due valvule rosee e ovali; la patella reale, che ha la scorza di madreperla; la spugna marina, e l'ostrica e tanti altri che troppo andressimo per le lunghezze se tutti qui nominar li volessimo [...]. Oltre che i ristoratori sotto a tetti e al coperto, ve n'è di quelli che pongono lor cucine ambulanti [...]. Hanno al fianco delle caldaie in cui l'acqua manda globi di fumo, e tengono in mostra certi piattelloni con carni rosolate, con pesci e varie altre vivande in maniera locate ch'è un piacere guardarle. Le caldaie poggiate su de' fornelli portabili, sotto cui sempre arde il fuoco, contengono li maccheroni, cibo gradito assai a' Napoletani, e che è quello che più che altro vendono questi ministratori di mangiari" (AAVV, 1840, pp. 162-165).

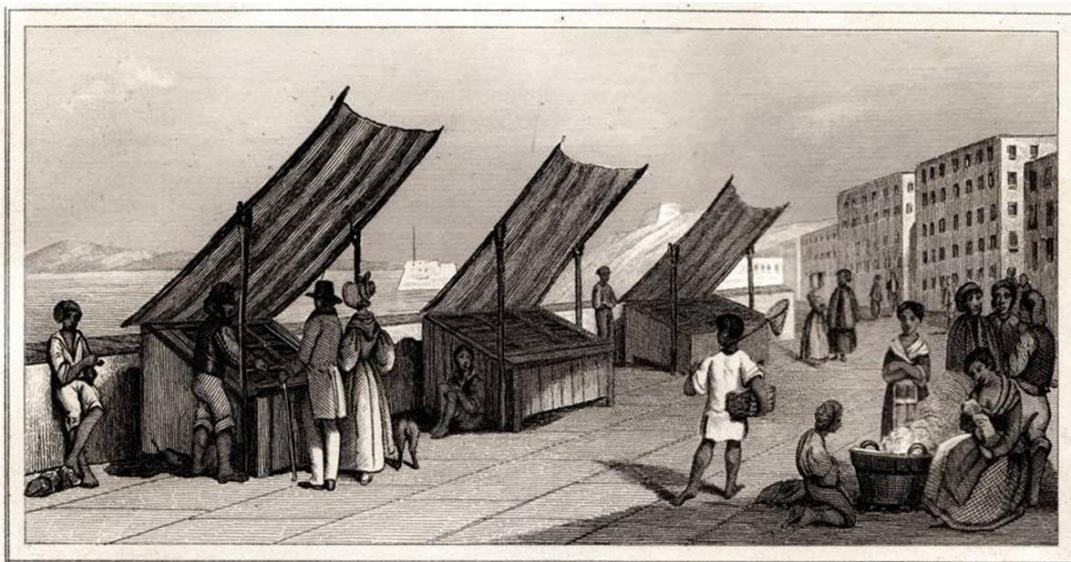


Figura 4: Venditori di ostriche a Santa Lucia, 1835



Figura 5: Maccheronari a Santa Lucia, 1835

4. La scomparsa del borgo. Conclusioni

La questione relativa alla strada di Santa Lucia, da troppo tempo un nodo irrisolto dell'urbanistica napoletana, sarebbe stata ripresa con vigore solamente dopo l'Unità, quando nella gestione delle opere pubbliche l'esproprio per pubblica utilità fu progressivamente esteso a tutti i suoli edificabili. Il ricorso all'iniziativa privata e nuovi interessi in gioco, legati *in primis* al passaggio di consegne tra imprenditoria locale e società immobiliari nazionali, avrebbero in particolare condizionato le sorti dell'area costiera occidentale, caratterizzata negli ultimi decenni del secolo da un'intensa attività edilizia che ne consoliderà aspetto e funzioni di insediamento residenziale borghese tanto lontano dalle pur stereotipate rappresentazioni sette e ottocentesche (Pignatelli, 2014, pp. 208-213).

Se l'inglese Samuel Rey ricordava ancora agli inizi degli anni Sessanta dell'Ottocento la strada di Santa Lucia per le "case molto modeste, abitate da marinai e da persone bisognose" (Rey, 1861, p. 52), appena qualche anno più tardi Ferdinand Gregorovius ne riconosceva già le "caratteristiche più eterogenee [...], linee di confine tra la Napoli aristocratica e quella popolare" (Gregorovius, 1865, p. 254).



Figura 6: La strada di Santa Lucia durante i lavori per la colmata, 1893

Proprio dagli anni Settanta il quadro istituzionale della città iniziava d'altra parte a mutare profondamente, e con esso le condizioni della popolazione. Venuti meno i privilegi di capitale, ci si trovava a fare i conti con una crisi economica e sociale senza precedenti (Macry, 1988, pp. XVIII-XX), come testimoniato dagli interventi pubblici portati faticosamente avanti negli anni post-unitari: al secolare sovraffollamento del centro antico (crudamente descritto dal Turchi e dal Villari), si contrapponeva una Napoli solo in apparenza "moderna", ma risultato in realtà dell'ampliamento delle tradizionali zone residenziali avviato già dagli ultimi anni di governo borbonico.

In quegli stessi anni il rinnovamento infrastrutturale della città diventava finalmente un problema nazionale grazie alle corrispondenze di Fucini e di Fortunato, agli studi di Villari e all'inchiesta della White Mario, anche se solo l'entrata in vigore della Legge Speciale per il Risanamento offrì, dal 1885, la spinta necessaria alla concretizzazione di una lunga serie di iniziative rimaste sino ad allora sulla carta (De Seta, 1981, p. 267).



Figura 7: la colmata di Santa Lucia verso la salita del Gigante, 1894

Il collegamento tra il centro e la stazione ferroviaria, lo sventramento dei cosiddetti "quartieri bassi" a ridosso del porto e la costruzione di nuovi alloggi operai, frettolosamente ritenute le soluzioni a tutti i mali della città, avrebbero in effetti rappresentato i cardini di un complesso ma disomogeneo piano urbano in cui trovarono gradualmente posto anche interventi palesemente speculativi come il completamento del rione Amedeo, la realizzazione del quartiere del Vomero e, soprattutto, il completo ridisegno della fascia costiera occidentale avviato proprio con una vasta colmata a mare lungo le strade di Santa Lucia e del Chiatamone.

Il miglioramento dell'immagine complessiva della città fu comunque assai evidente, e immediatamente avvertito anche dai viaggiatori stranieri con contrastanti reazioni: se da un lato questo rappresentò la più sorprendente innovazione in una città finalmente "moderna", dall'altro ciò avrebbe portato all'inevitabile scomparsa della Napoli più folcloristica, disorientando coloro che proprio alla ricerca del "pittoresco" dedicavano gran parte dei propri itinerari (Dawes, pp. 144-147).

Il tedesco Walther Trede, che tra l'estate e l'autunno del 1893 attraversava una città-cantiere, constatava infatti con sincero dispiacere che:

"fra non molto Santa Lucia scomparirà, e con essa parte della vita popolare più autentica di Napoli, sostituita da nuove costruzioni. Che pena sarà per i veri Luciani la distruzione dei tipici vicoletti, dimora dei loro genitori e dei loro nonni. Da quale terrore saranno invasi pensando ai nuovi quartieri, così puliti, ariosi e ampi, dove non potranno essere mai più felici, ma solo eternamente tormentati dalla nostalgia per il loro vecchio, sporco quartiere" (Allers, 1893, p. 24; Pignatelli, 2015, p. 488).

Al di là del tono appassionato, è interessante constatare come queste parole anticipino quanto denunciato un decennio più tardi da Matilde Serao a proposito della speculazione edilizia perpetrata ai danni della strada di Santa Lucia,

"un tempo esclusiva proprietà dei signori pescatori e marinai, intrecciatori di nasse e venditori di ostriche, nonché delle loro signore mogli, venditrici di acqua sulfurea e di ciambellette, cucinatrici di polipi e friggitrici di peperoni [...], oggi un deserto malinconico e atrocemente triste [...]. Nulla di più brutto, di più goffo, di più pesante: strette, le vie, fra ogni edificio: e completamente perduta, dietro, la via di salita Lucia vecchia. Quando queste caserme orribili fossero sorte, un'altra pruova della mancanza di educazione estetica, sarebbe venuta ad affliggere il nostro spirito inquieto" (Serao, 1906, pp. 29 e 53).



Figura 8: Ostricari di Santa Lucia agli inizi del secolo scorso

L'ambiziosa operazione immobiliare, avviata intorno al 1890 e portata a termine solo un quindicennio più tardi, avrebbe dunque privato il borgo di quello stesso mare dal quale aveva da sempre tratto ogni opportunità di sviluppo, condannando il mercato dei commestibili ad un lento declino; anche l'aspetto più squisitamente turistico dei luoghi avrebbe, di conseguenza, condiviso la medesima sorte, accelerata dal progressivo calo dell'*appeal* della città nei confronti dei visitatori stranieri.

Con la chiusura degli ultimi chioschi alla metà del secolo scorso, si avverte oggi la necessità di preservare la memoria di un'alimentazione antica, di sostentamento, legata ad ambiti sociali e culturali ben precisi e, anche per questo, naturalmente "prestata" al turismo, straordinario richiamo per quei "signori forastieri" desiderosi di essere turisti-residenti per immergersi *tout court* nella quotidianità napoletana e condividere con la popolazione locale gli odori e i sapori di cibi unici, oggi quasi del tutto scomparsi.

5. Bibliografia

AAVV (1840), *Napoli e le sue costumanze. Compilazione delle filosofiche e storiche narrazioni*, vol. 1, Venezia, s.e.

Alisio G. (1989), *Il lungomare*, Napoli, Electa.

Allers C.W. (1993), *La Bella Napoli* [1893], ed. it., Napoli, Grimaldi.

Borghi R. e F. Celata (2009), *Turismo critico: immaginari geografici, performance e paradossi sulle rotte del turismo alternativo*, Milano, Unicopli.

Bradshaw G. (1865), *Bradshaw's illustrated hand-book to Italy*, London, Adams & Sons.

Bruno G. e R. De Fusco (1962), *Errico Alvino architetto e urbanista napoletano dell'800*, Napoli, L'arte tipografica.

Buccaro A. (1985), *Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento*, Napoli, ESI.

Capaccio G.C. (1634), *Il forastiero*, Napoli, Roncagliolo.

Carafa F. (1573), *L'Austria dell'illustriss. S. Ferrante Carafa...*, Napoli, Giuseppe Cacchij.

Celano C. (1692), *Delle notizie del bello, dell'antico e del curioso della città di Napoli*, vol. 5, Napoli, Giacomo Raillard.

Cirelli C., L. Mercatanti, E. Nicosia e C.M. Porto (2005), Il gusto del territorio fra tradizione e globalizzazione: il glocal food a Catania, in C. Palagiano e G. De Santis (a cura di), *Geografia dell'alimentazione. Ottavo seminario internazionale di Geografia medica*, Perugia, Edizioni RUX, 461-474.

Dawes B. (2003), *La rivoluzione turistica. Thomas Cook e il turismo inglese in Italia nel XIX secolo*, Napoli, ESI.

de La Chavanne C.D. e D.D. Farjasse (1835), *Royaume de Naples: sites, monumens, scènes et costumes*, Paris, Audot.

De Seta C. (1981), *Napoli*, Bari-Roma, Laterza.

De Seta C. (2002), *I viaggiatori stranieri e l'immagine di Napoli nel Seicento*, in C. De Seta, *Napoli tra Barocco e Neoclassico*, Napoli, Electa, 11-27.

Fino L. (2008), *Il mito di Napoli tra vedute e scritti di viaggiatori dal XVII al XIX secolo*, Napoli, Grimaldi & C.

Goethe W. (1983), *Italienische Reise* [1816], ed. it. *Viaggio in Italia*, Milano, Mondadori.

Gregorovius F. (1865), *Ricordi storici e pittorici d'Italia*, Milano, Manini.

Guidoni E. (1977), *Città e ordini mendicanti: il ruolo dei conventi nella crescita e nella progettazione urbana del XIII e XIV secolo*, in "Quaderni medievali", n. 4, 69-106.

- Leopardi G. (1836), *I nuovi credenti*. In *Scritti vari inediti di Giacomo Leopardi dalle carte napoletane* (1906), Firenze, Le Monnier, 3-7.
- Liberatore R. (1832), *Esquisses pittoresques et descriptives de la ville de Naples et ses environs*, vol. 2, Napoli, Cuciniello e Bianchi.
- Macry P. (1988), *Ottocento. Famiglia, élites e patrimoni a Napoli*, Torino, Einaudi.
- Mastriani F. (1853). *Santa Lucia*. In F. de Bourcard (a cura di), *Usi e costumi di Napoli e contorni descritti e dipinti*, vol. 2, Napoli: Nobile, 23-38.
- Nobile G. (1855), *Descrizione della città di Napoli e delle sue vicinanze*, vol. 1, Napoli, Nobile.
- Pessolano M.R. (1998), Napoli nel Cinquecento: le fortificazioni 'alla moderna' e la città degli Spagnoli, in *Restauro* n. 146, 59-118.
- Pezant A. (1839), *Voyage pittoresque à Pompeï, Herculanium, au Vésuve, à Rome et à Naples*, Paris, Chez Cretaine.
- Pignatelli G. (2006), *Napoli tra il disfar delle mura e l'innalzamento del muro finanziario*, Firenze, Alinea.
- Pignatelli G. (2014), *Come una città separata. Chiaia da borgo extramoenia a quartiere borghese*, Napoli, ESI.
- Pignatelli G. (2015), Una compagnia di viaggiatori intelligenti "C.W. Allers e La Bella Napoli" alla fine dell'Ottocento, in R. Cioffi (a cura di), *La Campania e il Grand Tour. Immagini, luoghi e racconti di viaggio tra Sette e Ottocento*, Roma, L'Erma, 477-488.
- Privitera D. (2014), Turismo, territorio e gastronomia. La valorizzazione dello street food, in *Agribusiness Paesaggio e ambiente. L'utilità dell'inutile nel mosaico paesistico-culturale: vivibilità, tipicità, biodiversità*, XVIII Conferenza Scientifica Internazionale IPSAPA, Udine, s.e., 155-164.
- Quattromani G. (1842), Del Consiglio Edilizio, in *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, n. 28, 1-15.
- Quattromani G. (1844), Del Consiglio Edilizio, in *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, n. 36, 153-164.
- Rey S. (1861), *Naples et Rome, ou Souvenirs de l'Italie*, Genève, Beroud.
- Roscoe T. (1832), *The tourist in Italy*, vol. 2, London, Jennings & Chaplin.
- Serao M. (1906), *Il ventre di Napoli*, Napoli, Perrella.
- Wolfensberger H. (1845), *Letters from Naples*, in *Tait's Edinburgh Magazine*, vol. 12, 44-50.