

Mimmo Oliviero
CAPRI NEL '700
UNA METAMORFOSI

Capri, maggio 2014

Non solo Capri è in perenne metamorfosi ma è anche in grado di trasformare chi ci sbarca: qualcuno arriva intenzionato a ripartire e invece rimane per sempre. Ulisse dovette ben conoscere questa precipuità quando si fece legare al bompresso prima di passarci vicino, astuto qual'era non si era certo fatto incantare dall'aggettivo antemoessa, 'la fiorita', ben sapendo che non era riferito ai fiori ma piuttosto alle ossa spolpate dalle sirene.

A Capri la metamorfosi è ontologica perché l'isola nacque addirittura da una metamorfosi, quella di Pèrimèle, la 'cinta di nero', ma forse il 'mélas' è riferito solo al blu profondo del mare che la circonda. Vero è che Ovidio mise Pèrimèle nelle Echinadi e non nel Golfo di Napoli ma, si sa, i miti sono ballerini e Léonce Legendre preferì metterla qui anziché lì.

Ed anche i capresi dovettero pensarla allo stesso modo quando, una cinquantina d'anni fa, demolirono le costruzioni a valle dell'oratorio per farne di nuove; si mossero orgogliosamente in sintonia con questo spirito metamorfico, tant'è che dettero incarico allo scultore Melchiorre Eletro di celebrare il mito. L'artista, messa mano al gesso, modellò un simplegma grecizzante che mostrava Pèrimèle che si trasformava in isola con l'amante Acheloo a fianco, il tutto in una vasca piazzata giusto in mezzo al giardino della Flora Capre(n)se; l'acqua ci voleva perché l'amante era fluviale e poi era stato Poseidone a salvare la ninfa trasformandola in isola.

Eletro lavorò con cura mai pensando che da lì a poco un'altra metamorfosi meno mitica avrebbe trasformato la sua opera in una spianata per tarantelle riducendo i poveri amanti nel casotto della spazzatura. Meno male che c'è rimasta la

tela che sta a Tournai dove a queste 'sciocchezze' ci tengono.

Altre metamorfosi fin troppo reali hanno segnato l'isola nei millenni seguiti, da sede imperiale ad avamposto militare, da meta di artisti a inghiottitoio turistico. Ed ancora oggi vediamo l'isola trasformarsi cedendo bellezza e poesia in cambio di soldi. Ma fra le tante metamorfosi una più di altre ha segnato l'isola in tempi relativamente recenti, quella che trasformò il borgo di Ferdinando in quello dipinto e ridipinto dagli artisti dell'800. Oggi non si ricorda neppure dove finisse il vecchio borgo né come funzionasse, è solo certo che l'inizio della metamorfosi coincise con le occupazioni militari di inizio '800; Capri si arroccò in un assetto difensivo assumendo un aspetto medioevale che non sembra collimare affatto con quello del '700. E' di questa metamorfosi che si parla qui.

Mimmo Oliviero



Léonce Legendre, "Périmèle. Nympe de Capri"
1864, Musée des beaux arts de Tournai.

Mimmo Oliviero

CAPRI NEL '700

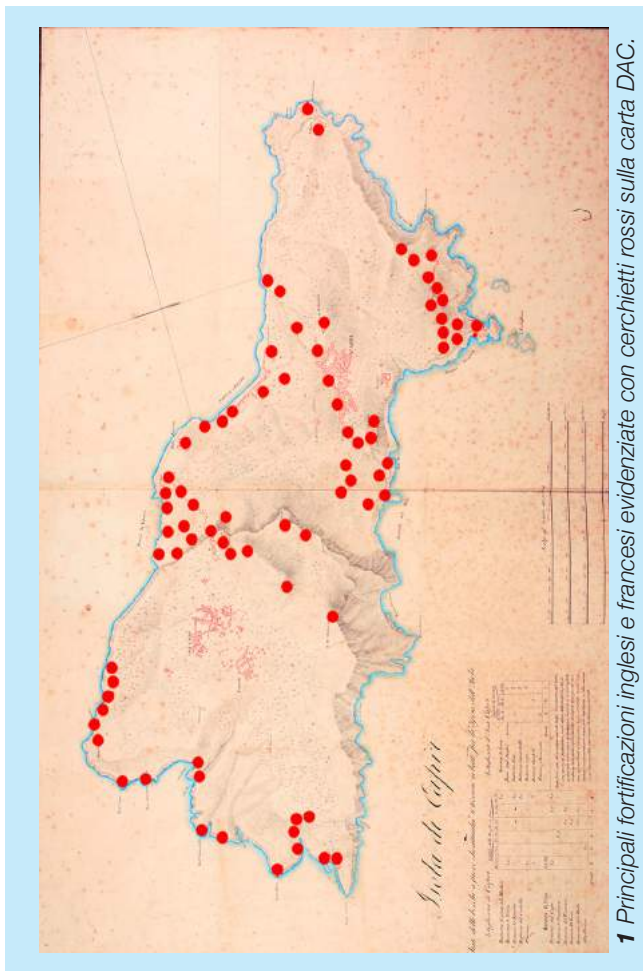
UNA METAMORFOSI

Negli ultimi due secoli la trasformazione del territorio di Capri ha subito una rapida accelerazione, prima in occasione delle occupazioni militari di inizio '800, poi a seguito della legge del 1868 che obbligò la costruzione di strade intercomunali ed infine per l'impatto edificatorio conseguito al considerevole sviluppo turistico concretizzatosi nei primi decenni del '900. Fino all'inizio dell'800 Capri era stata in mano ai Borbone ed in particolare Ferdinando l'aveva preferita per i suoi svaghi; sotto di lui la depredazione del patrimonio archeologico dell'isola ebbe un culmine ma il fenomeno era già iniziato nel '600 quando rari viaggiatori si avventuravano indisturbati sull'isola mirando proprio a questo patrimonio. Ed a giudicare dai suoi schizzi il famoso 'primo viaggiatore' sbarcato a Capri, cioè Jean Jacques Bouchard, tanto viaggiatore non fu quanto piuttosto un attivista di simili affari.

Questo stato di cose perdurò fino a quando l'isola fu occupata da inglesi e francesi. I primi a sbarcare furono i francesi, nel 1806, ma l'occupazione durò molto poco, meno di un anno; dopo poco i Royal Marines inglesi li cacciarono. I marines ebbero buon gioco perché i francesi non avevano

avuto il tempo di fortificare l'isola, cosa che invece gli inglesi si preoccuparono di fare subito e massicciamente; a quel tempo risalgono le fortificazioni di Marina Piccola, del Castello, di Monte San Michele, di Cesina, di Villa Jovis, di Sant'Antonio, di Cetrella e di Damecuta, giusto per indicare le maggiori, ma in numerosi altri luoghi furono fatte postazioni per fucilieri e opere di difesa passiva consistenti in mura e piccoli ripari.

Le fortificazioni inglesi non impedirono comunque ai francesi di riappropriarsi dell'isola nel 1808 con una manovra rimasta famosa nella storia militare ed ancora celebrata: i francesi fecero credere che avrebbero attaccato gli scali principali ed invece sbarcarono imprevedibilmente ad Orrico. Ora sbarchi ed occupazioni interesserebbero poco la metamorfosi del territorio se non fosse per il fatto che innescarono sull'isola un fervore operativo senza precedenti. I francesi non solo consolidarono le fortificazioni fatte dagli inglesi aggiungendone altre, ad esempio ad Orrico, a Pino, a Campitello e a Gradelle, tutte puntualmente riportate su un disegno acquerellato conservato alla Biblioteca Nazionale di Napoli [DAC] (1), ma diedero anche un nuovo assetto all'uso del territorio. Questo perché i punti fortificati dovettero essere necessariamente collegati da una rete di percorsi militari; alcuni di



questi restarono sentieri, altri si trasformarono in vere e proprie strade che divennero in seguito un supporto essenziale alla fruizione civile e turistica dell'isola. La ricchezza di collegamenti che permettevano di raggiungere punti di vista paesaggisticamente rilevanti e le permanenze archeologiche furono alla base delle preferenze accordate all'isola dal turismo di qualità sviluppatosi nell'800. E proprio al decennio francese risale la individuazione di trentasette demani che furono poi alla base della urbanizzazione del territorio: i demani vennero frazionati e dati in concessione ai privati che poi lentamente ne divennero proprietari. Numerosi autori si sono occupati dell'edilizia militare sottovalutando l'importanza della logistica dei trasporti e delle privatizzazioni. Molte strade dell'isola nacquero proprio in quegli anni non solo per collegare le fortificazioni fra loro ma anche per raggiungere i terreni privatizzati trasformati in piccoli lotti.

L'abilità dimostrata dai francesi nel conquistare Capri non deve sorprendere perché avevano avuto il vantaggio di poter prendere conoscenza del territorio due anni prima dell'attacco e probabilmente avevano anche fatto dei rilievi topografici che dovettero tornare molto utili quando si trattò di decidere la strategia per fare breccia nell'arrocamento inglese. Comunque qui interessa poco

stabilire quale sia stata l'abilità di inglesi e francesi nel combattersi vicendevolmente mentre interessa molto il riassetto del territorio che ambedue innescarono e l'impronta multietnica che impressero all'isola. E' in particolare del primo aspetto che ci occuperemo nel seguito ma in merito al secondo vale la pena ricordare *en passant* che ambedue i contendenti avevano allineato reggimenti di varie nazionalità, corsi, africani, francesi, svizzeri e maltesi; i corsi militarono addirittura da ambedue le parti, col Real Corso per i francesi e col Royal Corsican Rangers per gli inglesi. Molti di questi soldati restarono sull'isola anche dopo le ostilità mettendo su famiglia quando Ferdinando si reinsediò divenendo re delle Due Sicilie. Interventi militari e contaminazioni etniche andarono ad incidere direttamente sulla metamorfosi di Capri ed è probabile che un contributo alla notorietà dell'isola lo abbiano dato proprio i militari riferendone le bellezze nei loro luoghi di origine. Anche da questo carattere multietnico dipende la congeniale capacità dei capresi di accordare ospitalità e relazionarsi facilmente con gli stranieri.

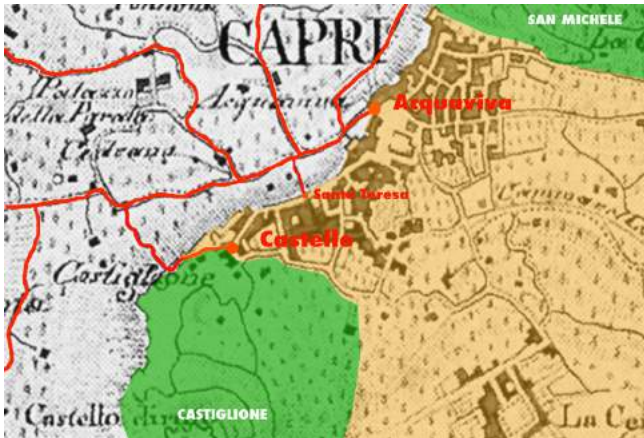
Tornando ai percorsi stradali aperti dai militari, non importa di quale schieramento, l'opera non si limitò ad aggiungere nuove strade ma anche a sopprimerne di esistenti per ragioni strategiche;

ad esempio fu chiusa a valle la Via di Mezzo e, secondo una ipotesi qui sostenuta, furono eliminati tutti i varchi nelle mura greche escluso quello di via Acquaviva, dispositivo che servì a facilitare il controllo dei movimenti della popolazione ed aumentare la sicurezza passiva dell'arroccamento. Questo argomento, una volta chiarito nei dettagli, aiuterebbe molto ad interpretare la storia urbanistica recente di Capri, perché i varchi danno conto diretto delle interrelazioni fra centro abitato e territorio nonché della organizzazione stessa della zona urbanizzata. La cartografia di Capri prima delle occupazioni militari fu avarissima di indicazioni attinenti alla viabilità dell'isola, inoltre carte apparentemente diverse altro non sono che ridisegni di uno stesso originale. Ad esempio la carta allegata da Hadrawa al suo *"Ragguagli di varii scavi ecc."* è una riproposizione della carta di Alessandro d'Anna (2) semplificata per essere adattata alle esigenze editoriali, come si vede pressoché del tutto priva di indicazioni sulla rete stradale. Questo stato di cose implica che le conoscenze relative all'assetto di Capri nel '700 sono poche e vaghe. E quelle di inizio '800 di cui disponiamo mostrano quasi tutta la rete viaria esterna alle mura greche attestata a Via Acquaviva perché essendo successive alle occupazioni militari non danno conto della situazione precedente. Dalla maggior parte di queste carte, risulta che chi saliva



2 Carta di Capri di Alessandro d'Anna: le strade sono pressoché assenti.

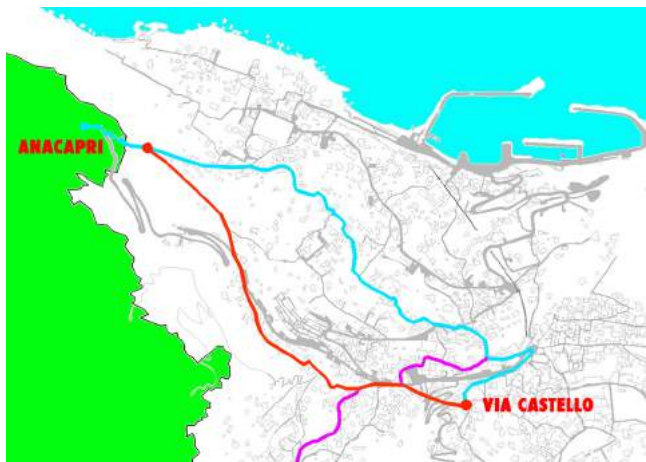
al borgo da Marina Grande o Piccola o da Anacapri era obbligato a passare solo per via Acquaviva; ad esempio nella carta di Mangoni, degli anni '30 dell'800, le strade provenienti da Marina Grande, Marina Piccola ed Anacapri fanno tutte capo a questa strada (3). E' improbabile che questo assetto sia stato vero anche prima delle occupazioni militari ed in effetti altre carte lo contraddicono in quanto mostrano strade che si attestano al borgo; ad esempio in una carta litografata negli anni '40 dell'800 da Morghen e Valmagini (4) si vedono altre due strade attestate a nord del borgo, una presso la torre di Via Castello e l'altra allo slargo di Santa Teresa.



4 Stralcio della carta di Morghen e Valmagini in cui si vedono altre due strade attestate a nord del borgo, una presso la torre di Via Castello e l'altra allo slargo di Santa Teresa.

la torre di Via Castello e l'altra allo slargo di Santa Teresa. Il conflitto con la carta del Mangoni potrebbe dipendere dal fatto che i rilievi su cui fu basata questa carta risalissero a molti decenni prima; ad esempio la presenza della Torre della Certosa che crollò nel 1808 e l'assenza di via Truglio che fu aperta al tempo delle occupazioni militari avvalorano questa tesi. Il sussistere di una tale situazione in tempo di pace è poco credibile perché avrebbe costretto i pedoni ed i muli a giri inutili e faticosi ed avrebbe impedito ai carri di entrare al borgo e nel territorio arroccato (5). L'esistenza di un solo punto di accesso per giunta raggiungibile da solo a piedi o a dorso di mulo potrebbe essere credibile in tempo di guerra ma non certo in tempo di pace.

Un varco a via Castello avrebbe consentito i collegamenti su ruote fra il territorio esterno alle mura greche e quello arroccato; semplici considerazioni di economia degli spostamenti indicano che chi proveniva da Marina Grande o da Anacapri o da Marina Piccola diretto a Via Castello sarebbe stato avvantaggiato da questo varco perché gli avrebbe evitato la necessità di scendere prima a Palazzo Canale, poi risalire in piazza per via Acquaviva ed infine tornare indietro per Via Madre Serafina. Senza contare che questo percorso non sarebbe stato praticabile da mezzi su ruote. Questo

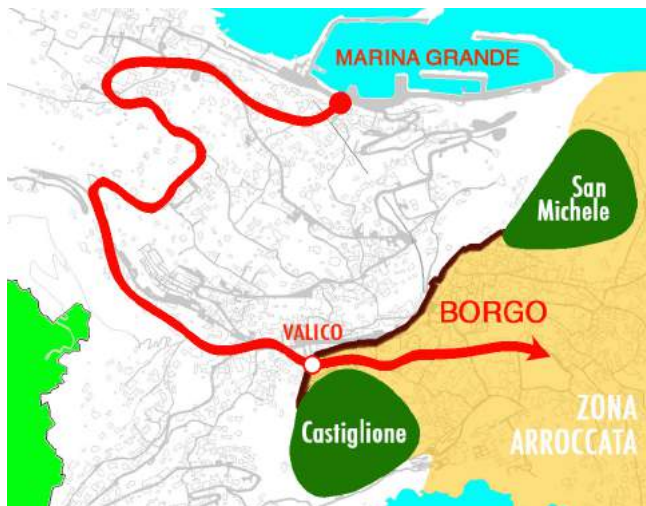


5 Su questa mappa topograficamente aggiornata è indicato il collegamento fra la Scala Fenicia e Via Castello passante per il varco di Via Acquaviva (in celeste) o per il varco del Castello (in rosso). Il percorso rosso non solo è più breve ma con dislivelli minori perché non scende a Lo Palazzo e poi risale. Il vantaggio sarebbe stato sensibile anche per chi, provenendo da Marina Piccola (in viola), avesse optato per la strada rossa.

varco non solo avrebbe abbreviato questi percorsi ma spiegherebbe il fatto che la toponomastica indica che nella zona esistette una ‘porta carrese’ di cui parla diffusamente Salvatore Borà nel suo libro *‘I nomi di Capri’* senza però indicare il luogo in cui si trovava. Qui comunque interessa poco il luogo esatto in cui si trovò ma solo la zona in cui dovette trovarsi. Oggi sembra impossibile che le pendici del

Monte Castello rivolte ai Due Golfi possano essere state percorse da una strada carrabile ma bisogna tener presente che sono state pesantemente martoriate almeno due volte negli ultimi due secoli, quando furono cannoneggiate dai francesi per forzare l'arroccamento inglese e quando furono rimodellate per dar spazio alla rotabile per il Castiglione. Prima delle occupazioni militari la strada carrabile potette esserci e molto probabilmente passò proprio per il valico di via Castello. Oggi comprenderebbe strade perdute come la vecchia Strada Capri Anacapri o di tracciato modificato in questi ultimi due secoli come la via Fenicia (6). Il percorso sarebbe passato per Via Aiano di sopra salendo poi direttamente a via Castello dai Due Golfi. Qualunque sia stato il suo percorso la strada rotabile sarebbe dovuta necessariamente passare per il valico.

Altri indizi indicano che dovette esistere un Varco anche nelle cortine a nord di via Longano. In numerose immagini del primo '800, fra cui una molto chiara di Ernest Huber degli anni '20 dell'800, si vede una struttura esterna alle mura che ha tutto l'aspetto di un'avanporta protetta da un muro di difesa avanzato; guardando il disegno in dettaglio si vede che questa costruzione si trovava a lato di una antica torre muraria ancora esistente che si trova poco più avanti di quella di via Acqua-

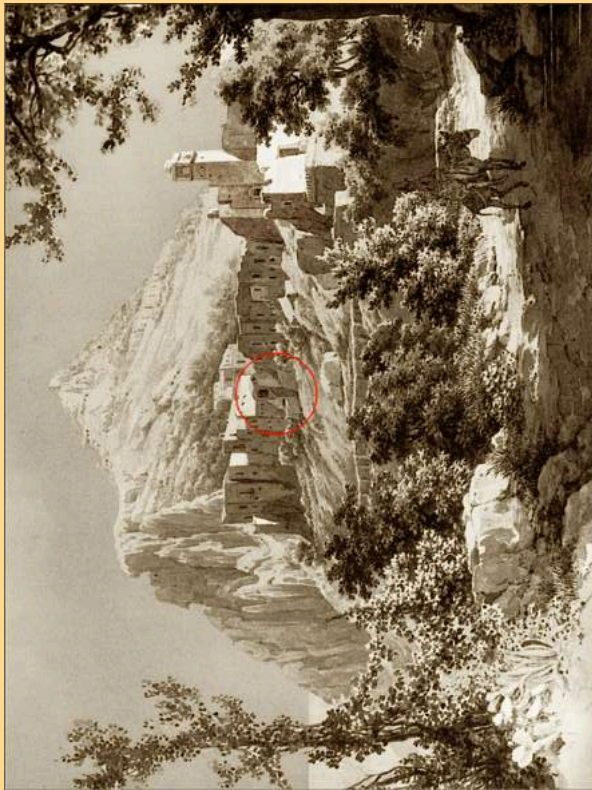


6 Il percorso evidenziato in rosso è una ipotetica strada carrabile che avrebbe potuto congiungere il porto di Marina Grande con il varco di via Castello. Questo percorso non è l'unico immaginabile ma coincide quasi interamente con strade esistenti ad inizio '800; partendo da Marina Grande avrebbe seguito il primo tratto della via di Mezzo, con percorso meno acclive di quello seguito alle trasformazioni militari, la strada Fenicia nel suo vecchio percorso passante nella zona del Campo Sportivo, poi via Marucella fino a via Veruotto e da qui alla Vecchia Strada Capri Anacapri per via Aiano di Sotto, anche questa meno acclive prima della realizzazione della rotabile Marina Grande Capri, infine la vecchia strada Capri Anacapri, ancora esistente ma inagibile, e via Aiano di Sopra fino al raccordo con via Mulo e da qui la salita fino al valico di via Castello. Passato questo punto la strada carrabile avrebbe potuto raggiungere tutte le porte dell'arco di levante nonché le strade di collegamento a tutte le località della zona arroccata.



7 La zona cerchiata in Fig. 8 con evidenziazioni in colore. La struttura prodromica è ombrata in giallo. Come si vede si trova davanti alla muratura ombrata blu che è quella in cui dovette trovarsi il fornice della porta. La costruzione a sinistra, ombrata in verde, dovette aver un uso militare a giudicare dalle feritoie. A destra c'è la torre muraria ancora esistente (in rosso) ed ancora più a destra (in azzurro) la perduta chiesa di Sant'Antonio da Vienne indicata da Giuseppe Aprea nel suo libro "Le antiche cappelle di Capri".

viva (7/8). Questo varco ed il tratto di strada che lo collegava con le Rampe San Francesco furono probabilmente interdetti al tempo delle occupazioni militari ma sono stati definitivamente occlusi con costruzioni di recente, dopo il 1993, perché a questa data la zona è mostrata ancora libera in un rilievo aerofotogrammetrico fatto dal Comune. Gli interventi edilizi effettuati a valle della cortina hanno cancellato le poche tracce della viabilità che si atte-



8 Disegno di Huber in cui si vede la struttura prodromica.



9 in alto - Questo è oggi il luogo in cui si trovava la struttura prodromica, a lato della torre muraria cerchiata in rosso.

10 in basso - CONGETTURA - Evocazione delle cortine a nord di via Longano senza la struttura prodromica che nascondeva la porta ma non il sovrastante arco di affaccio; a destra si vedono la torre muraria e la cappella di Sant'Antonio da Vienne.

stava al varco che comunque traspaiono da alcuni indizi cartografici. Si può fondatamente supporre che l'originario percorso delle Rampe San Francesco si attestasse alle mura proprio in questo punto **(9/10/11)** e che il tratto di rampe che oggi piega verso via Acquaviva altro non sia che una deviazione realizzata per motivi strategici al tempo delle occupazioni. Alcuni anziani ricordano la traversa che conduceva alla porta come quella del 'banco del pesce' sostenendo che un tempo vi si svolgeva un



11 Cortine esterne a nord di via Longano viste dalla terrazza della funicolare. La torre è nascosta dal verde. Le grandi crociere a volta della cappella, sottolineate in rosso, traspaiono ancora dalle vecchie murature. Gli elementi edilizi ombrati in celeste sono di recente costruzione.



12 Questa è la traversa privata che conduceva alla porta. I volumi che separano il termine cieco della traversa dall'esterno delle mura sono esilissimi.

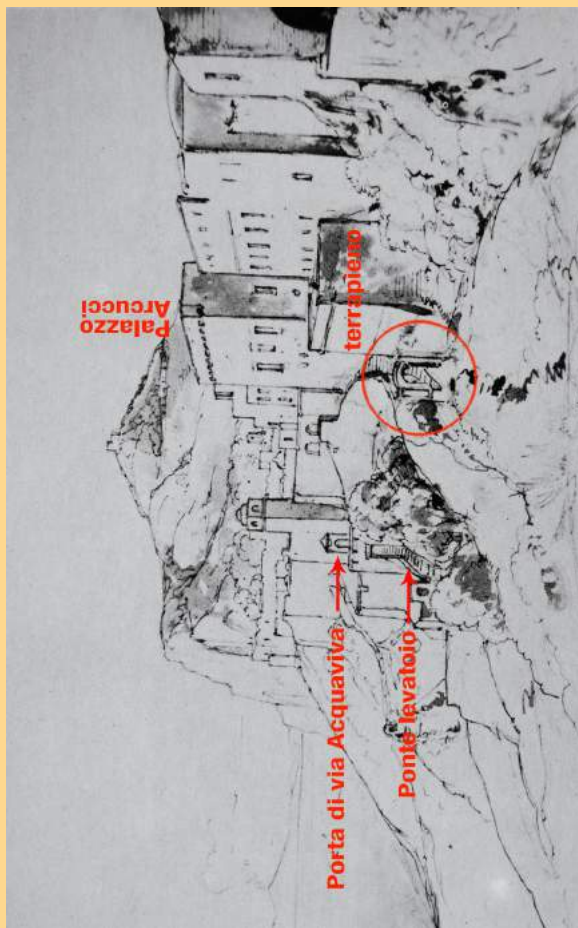
mercato (12). E' un complesso architettonico da cui traspare un passato primaziale; le scalette che si vedono a sinistra nella foto ed altre che salgono direttamente da via Longano, portavano al sagrato di Sant'Antonio da Vienne, un luogo che dovette essere importante tanto che le cortine di via Longano che si trovano di fronte a questo sagrato sono rispettosamente inarcate all'indietro formando una concavità. E' un peccato che la torre (13) e le cortine medioevali poggiate sulle mura greche non pos-



13 *Come apparirebbe la torre con la grande scarpa poggiata sulle mura greche una volta cancellati il verde ed altri intrusi edilizi che attualmente la nascondono.*

sano essere goduti liberi da orpelli occlusivi, incluso il verde opportunista.

Gli indizi prima richiamati non sono gli unici che lasciano ritenere che nelle mura greche ci siano stati almeno quattro varchi prima delle occupazioni militari ed è possibile che dopo le occupazioni ce ne sia stato anche un quinto nella zona di Palazzo Arcucci; quest'ultimo varco potrebbe essere stato aperto per supplire quello di via Acquaviva reso inagibile da un evento straordinario; dove si trovasse esattamente non è noto ma la corrispondente avanporta è ben localizzabile perché si vede in disegni di varie date e di vari autori fra cui Lindemann Frommel, Giacinto Gigante (**14**), Achille Vianelli e con particolare chiarezza, sia pur con scarsa attenzione posta ai dettagli morfologici dei singoli elementi edilizi da Salvatore Fergola (**15/16**). Passato il terrapieno la rampa che si vede nei dipinti passava al piede di Palazzo Arcucci in una posizione ancora oggi riconoscibile con esattezza (**17**). E' probabile che, passata l'avanporta, la rampa smontasse in quello spazio rustico retrostante le mura che si trovava a fianco del Campanile di Piazza. Il calpestio di questo spazio era di almeno un piano rialzato rispetto al livello medio di Piazza Umberto I, tant'è che ci apriva la porta di una farmacia situata al primo piano di un fabbrica-



14 Il disegno di G. Gigante in cui si vede l'avanporta di Palazzo Arcucci (nel cerchietto).



15 In alto - Dipinto di Salvatore Fergola (dettaglio) in cui si vede l'avamporta (indicata dalla freccia).

16 in basso - Dettaglio - A lato dell'avamporta c'è il terrapieno mostrato anche da Gigante appartenente a un fabbricato con oblò di coronamento ancora esistente. Passata l'avamporta la salita si attestava a lato del campanile di Piazza.



17 La costruzione che sostituì il terrapieno è quella con colonne spurie all'ultimo piano. La rampa mostrata da Fergola (ombreggiata in rosso) seguiva il naturale declivio a valle delle mura e, attraversata l'avamposta, saliva verso la piazza attestandosi oltre Palazzo Arcucci, nello spazio verde retrostante le mura sbancato in occasione della costruzione di via Roma.

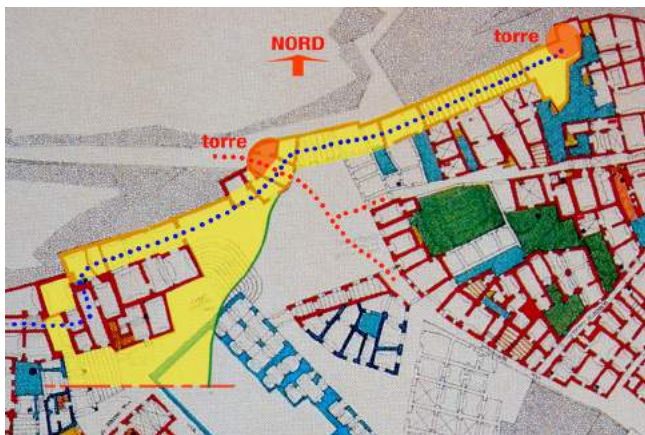
to che si trovava in piazza al piede del campanile. Questa dislocazione piano altimetrica si vede molto bene in un dipinto di Alois Schön (in copertina) che mostra i festeggiamenti in piazza per l'unificazione dell'Italia, assetto che è confermato sia in un dipinto di Michael George Brennan (**18**) che in uno di Eduard Binyon (**19**). Il dislivello è ancora più sensibile rispetto al livello del varco di via Acquaviva ed



18 In alto - Dettaglio del dipinto di Brennan in cui si vede lo spazio rustico rialzato (indicato dalla freccia) a livello di Palazzo Arcucci.

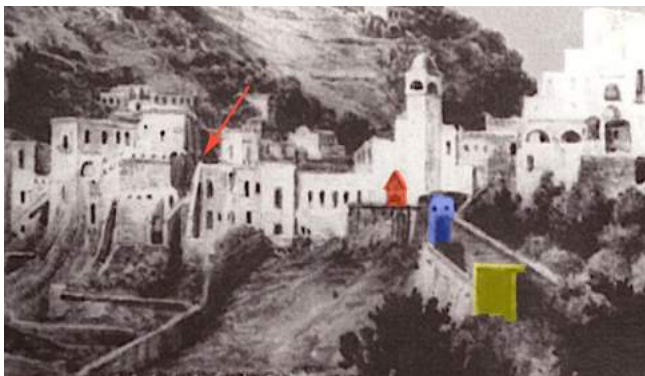
19 In basso - Dettaglio del dipinto di Binyon che mostra lo spazio mostrato da Brennan visto dal lato opposto.

è probabile che fosse proprio quello del piano terra di Palazzo Arcucci, quindi ulteriormente rialzato anche rispetto al sagrato di Santo Stefano. Il che fa pensare che i camminamenti coperti di via Madre Serafina possano essere continuati dietro le mura passando, prima della costruzione del campanile di piazza, sopra il fornice della porta di via Acquaviva ricongiungendosi a camminamenti analoghi situati dietro le mura di via Longano che sembra trasparire da alcuni rilievi di Roberto Berardi (20). Il percorso sarebbe passato a quota piano terra di Palazzo Arcucci, sopra al fornice della porta.



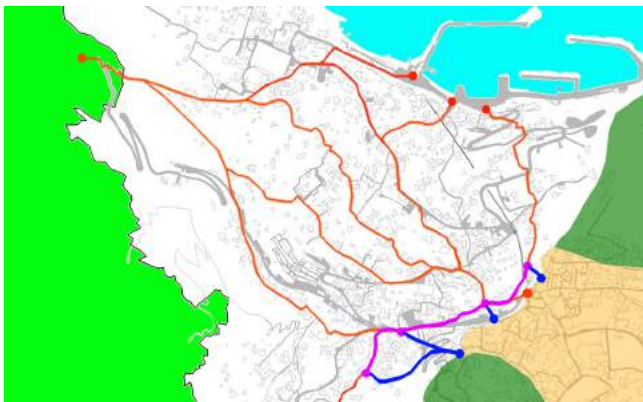
20 Il camminamento (a punti blu) suggerito da Berardi avrebbe soprapassato il percorso del varco di via Acquaviva (in rosso).

Durante le occupazioni militari tutte le strade attestate alle mura greche furono probabilmente deviate su via Acquaviva per semplificare la difesa riducendo i punti vulnerabili e controllare più agevolmente i traffici civili fra il territorio arroccato ed esterno; la porta era dotata di avanporta e porta di controllo avanzata (**21**); inoltre l'ultima rampa in salita era difesa da due batterie, una situata sotto lo slargo di Santa Teresa e l'altra sotto le cortine di via Longano. La deviazione delle strade attestata alle mura greche



21 Dettaglio di un disegno conservato al Centro Documentale di Capri in cui si vede il varco di via Acquaviva completo di apparato prodromico chiuso in difesa. In ordine si vedono la porta (in rosso), l'avamporta del ponte levatoio (in blu) e un punto di controllo avanzato, anche questo dotato di porta, situato all'inizio dell'ultimo tratto di strada (in giallo). Un restringimento delle murature in quest'ultimo luogo è ancora visibile. La freccia a sinistra indica l'apparato prodromico della porta di via Longano.

traspare ancora dalla configurazione della attuale rete stradale nonostante le numerose interruzioni operate nel corso della costruzione della rotabile di Marina Grande dopo l'unificazione dell'Italia. Nel suo insieme la attuale rete stradale è una trasformazione di quella borbonica adattata alle esigenze strategiche degli occupatori e poi interrotta in più punti dalla rotabile di Marina Grande; nello schema congetturale dato in figura (22) sono evidenziate in rosso le strade che furono fatte confluire su via Acquaviva. Il raccordo che le collegava insieme è ancora riconoscibile nonostante le interruzioni dovute

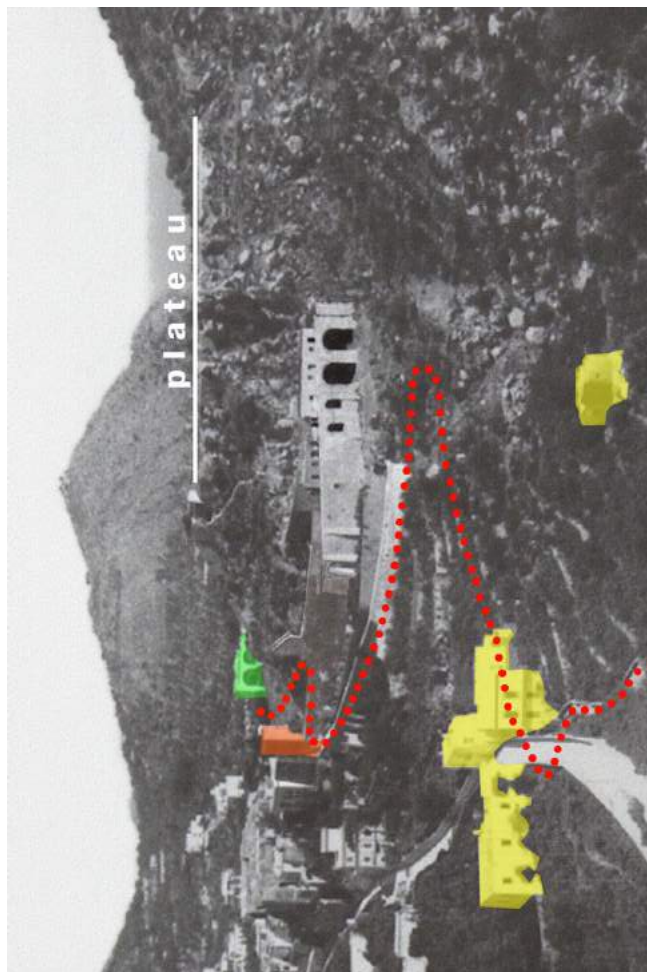


22 *Le strade evidenziate in rosso sono quelle che furono fatte confluire su via Acquaviva. I tratti blu sono quelli che si attestavano ai varchi soppressi. La strada viola è il raccordo che le rinviava a via Acquaviva.*

alla costruzione della rotabile di Marina Grande avvenuta dopo l'unificazione dell'Italia. E' una fortuna che alcuni indizi di carattere morfologico ancora osservabili sul territorio o suggeriti da fonti iconografiche lascino trasparire o almeno congetturare quale fu l'assetto originale della rete.

Oggi è difficile stabilire il luogo esatto in cui si trovò il varco di via Castello poiché le pendici del Monte Castiglione, in quella zona, sono state profondamente trasformate negli ultimi due secoli, comunque dovette trovarsi in corrispondenza delle mura greche nei pressi del valico fra la sella esterna e l'altopiano protetto, cioè fra la torre quadrata oggi di Villa Mura e l'ala di ponente della Cà del Sole **(23)**. In via teorica il punto ideale per il controllo sarebbe stato il valico che mette in comunicazione la sella con la zona arroccata. I mezzi provenienti dall'esterno e diretti all'arroccamento sarebbero dovuti necessariamente passare da quel punto biforcandosi:

23 *A destra - Le pendici del Castiglione all'inizio del '900. In alto si vede il plateau realizzato dai francesi in luogo di Villa Ciano. Le murature che si vedono furono inglobate nella nuova rotabile. A questa data le pendici del monte sebbene fossero state martoriare dai cannoneggiamenti francesi, lasciavano ancora intravedere l'antico percorso (a punti rossi). Gli edifici in giallo sono la 'casa dello scoglio' (a dxt.) e fabbricati situati ai Due Golfi. Il cerchietto rosso indica sommariamente la posizione del varco fra la Torre (in rosso) e la villa Cà del Sole (in verde).*





24 Il fornice ad arco strombato della Cà del Sole; la forma ad imbuto è molto evidente se si osserva il fornice dall'interno.

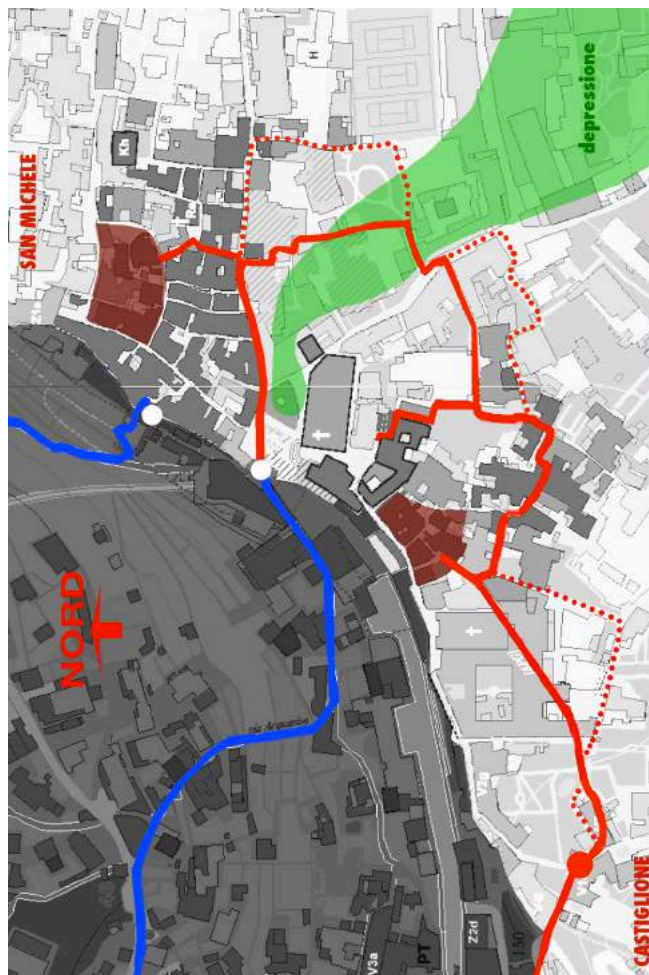
da un lato il traffico diretto al borgo ed all'altopiano e dall'altro quello diretto al Castiglione. Un ipotetico punto idoneo sarebbe quello situato alla Cà del Sole (**24/25**) dove si vede un singolare fornice ad arco di forma strombata, evidentemente costruito in origine, non so in che epoca, per sottendere un bivio aperto da un lato verso il Castiglione e dall'altro verso la zona protetta di levante. L'esistenza di un varco carrabile spiegherebbe meglio come fecero i militari a portare i loro pesanti cannoni dentro le mura. I cannoni erano molto pesanti; vero è che si potevano smontare e trainare a pezzi, ma avevano anche le ruote, il che ne avrebbe facilitato



25 Questo è il probabile punto di controllo alla Cà del Sole; nella foto è stata eliminata Villa Rosa per evocare l'ipotetico assetto dei luoghi. La scala a destra porta al Castiglione e quella a sinistra alle porte di sud est ed al resto del territorio arroccato.

tato considerevolmente il trasporto in presenza di una strada rotabile. Inoltre la possibilità per i carri di arrivare al borgo aiuterebbe a capire in che modo si sviluppò l'abitato partendo dalle agglomerazioni medioevali (26). La presenza stessa di una simile strada avrebbe infatti intrinsecamente influito sulle modalità della crescita; sarebbe potuta direttamente penetrare fino al retro di Palazzo Arcucci senza

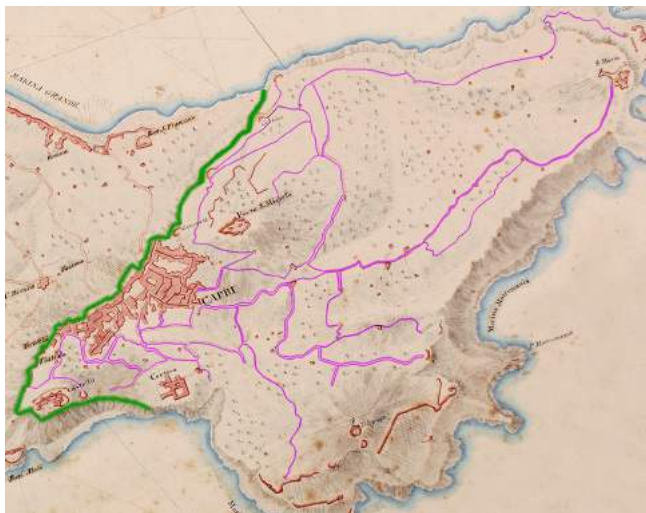
26 *A destra - Su questa carta aggiornata è stata evidenziata in chiaro la zona interna alle mura greche. In rosso è indicato un possibile percorso carrabile passante per il valico di via Castello. I mezzi su ruote avrebbero potuto raggiungere le zone altomedioevali di levante e di ponente (in rosso scuro). La zona di Piazza Umberto I non sarebbe stata raggiungibile direttamente, perché si trovava più in basso rispetto allo spazio di Piazzetta Cerio, ma sarebbe stata raggiungibile aggirando la zona urbana cintata lungo via Sella Orta. Le linee a puntini indicano allargamenti successivi del percorso carrabile che avrebbero assecondato la crescita del borgo. L'andamento altimetrico dei luoghi suggerisce che i nuclei altomedioevali fossero funzionalmente indipendenti, uno gravante sul porto di Marina Grande per le Rampe San Francesco e l'altro sull'intero territorio esterno con la carrabile. I due nuclei si sarebbero congiunti nel medio e tardo medioevo. La zona depressa ad est del borgo (in verde) avrebbe accolto le acque reflue di ambedue i nuclei avviandole ad Unghia Marina. Lo schema mostra come il borgo fosse complessivamente aperto a sud, soleggiato, drenato e protetto a nord dalle mura greche. Le mura di sud est dovettero essere sempre state di secondaria importanza consistendo essenzialmente nel terrazzamento di declivi naturali comunque situati in zona protetta una volta messo sotto controllo il varco di via Castello.*



incontrare scale ed alle porte di sud est circumvallando l'abitato. I percorsi possibili potettero essere molti ma un semplice approccio logico indica che la circumvallazione dovette correre il più vicino possibile ai nuclei abitati nelle varie fasi di crescita degli agglomerati di sud ovest (gravitante su via L'Abate) e di nord est (gravitante su via Longano).

Accettata preliminarmente la possibilità che mezzi su ruote potessero raggiungere ogni luogo del borgo e buona parte del territorio di levante si spiega l'interesse dei francesi nel voler forzare l'arroccamento inglese proprio dalle pendici del Monte Castello e poi a voler rendere impraticabile proprio questa strada, unica carrabile in vista di presumibili ritorsioni. Chiuso il varco del Castello e difesi i punti vulnerabili della costa della zona protetta, cioè gli approdi di Tragara, Cala del Fico, Maternania e Lo Capo di sotto, si poteva assumere che l'arroccamento avrebbe garantito una ottima difendibilità, ipotesi che non fu mai verificata. Il problema della sicurezza quindi non era rilevante nel territorio di levante, perché la zona era protetta; il che spiega perché le trasformazioni della rete viaria nella zona arroccata furono di natura completamente diversa da quelle della zona esterna. Le strade di levante non ebbero bisogno di essere interdette e quindi non diminuirono di numero rispetto a quelle borbo-

niche, ma al contrario aumentarono. Le nuove strade servirono soprattutto a collegare fra loro le fortificazioni ed a servire i terreni demaniali frazionati e dati in concessione ai privati dai francesi. Si vedano ad esempio nel disegno acquerellato conservato alla Biblioteca Nazionale di Napoli (27) i percorsi esistenti al termine delle occupazioni. La rete mostrata nel disegno è topometricamente approssimativa e non è completa di tutti i percorsi che dovettero esservi ma è ugualmente sufficiente a dare un'idea



27 Carta databile al termine della occupazione francese. I percorsi evidenziati in viola nella zona di arroccamento (delimitata dalla linea verde) sono i più importanti esistenti all'epoca.

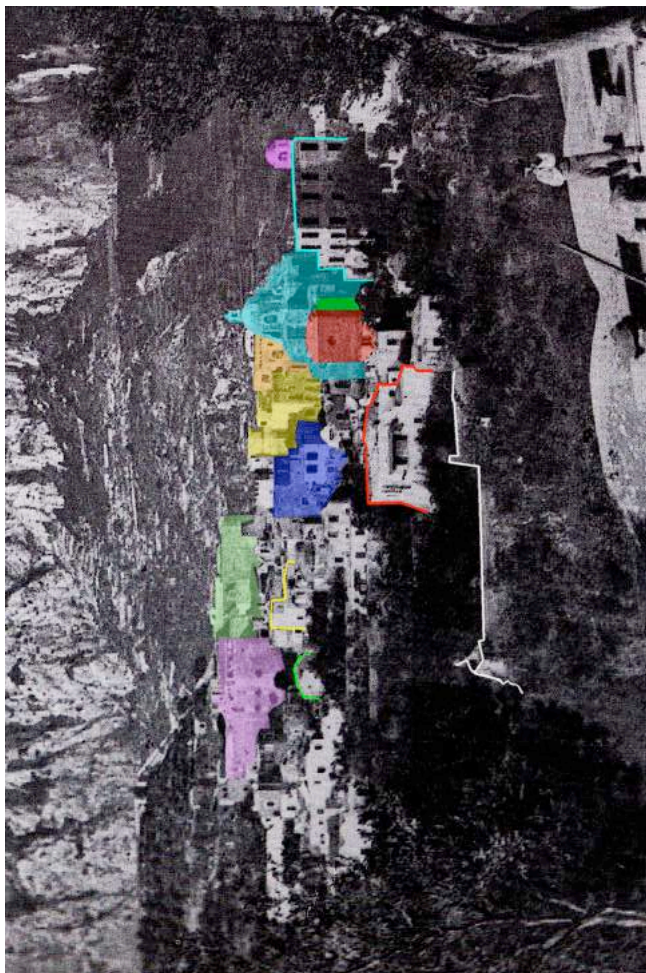
della situazione. Ad esempio manca la strada che da Cercola sale a Tuoro e la via Polifemo, il sentiero che dalla piazzetta 'delle noci' scende al Pizzolungo, percorsi che molto probabilmente esistevano. Manca anche via Caterola che però al tempo delle occupazioni effettivamente non esisteva. In alto, lungo il crinale di nord, si vede l'antica strada che collegava via Cesina a Lo Capo di Sopra, poi in gran parte perduta probabilmente per dissesti idrogeologici. E' presente invece il tratto di strada che va dal bivio di via Belvedere Cesina al bivio con le scale di Cercola passando per La Croce, tratto che non compare in una carta di pochissimi anni prima. Anche il sentiero che scende a Lo Capo di Sotto fu aperto in quel periodo per raggiungere il fortino sulla costa ed il sentiero che sale a Villa Jovis per le calanche servì a collegare direttamente questo fortino con le batterie di Villa Jovis. Dal lato opposto dell'altopiano fu aperta la strada che porta al Belvedere Cannone e probabilmente un altro percorso, oggi privatizzato, che raggiungeva il crinale a monte della via Krupp correndo al piede del Castiglione. Il borgo indicato in questa carta **(28)** è più esteso verso levante di quello che si deduce da alcune testimonianze iconografiche degli ultimi anni del '700 e dei primissimi anni dell'800, segno che l'ampliamento avvenne durante il periodo delle occupazioni militari. Ad esempio in un acquerello di John Smith

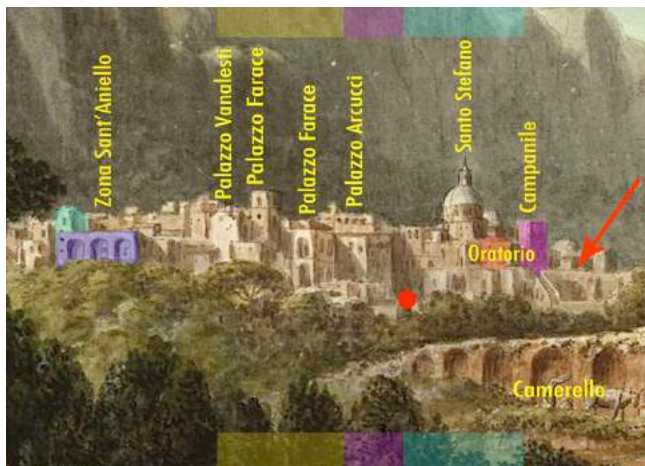


28 Le costruzioni evidenziate in rosso non si vedono nelle immagini prospettiche di fine '700 che mostrano questi luoghi e probabilmente a questa data non esistevano affatto.

datato agli anni '70 del '700 il borgo è caratterizzato da alcune assenze significative . Nel contesto edificato mancano le costruzioni a valle di Piazzetta Cerio, indicate come medioevali da Roberto Berardi nel suo *"Portolano di Capri"*. L'assenza risulta evidente per il semplice fatto che l'autore mostra Palazzo Arcucci ed il porticato di Palazzo Farace guardando dal termine di levante di via Camerelle. Manca anche Palazzo Morcaldi (29), anche questo accreditato di permanenze medioevali, quello che si trova a valle della confluenza di via Vittorio Emanuele in via Le Botteghe; nell'acquerello di Smith al suo posto si vede un grande fornice ad arco parzialmente nascosto da una costruzione con scala

29 *A destra - Palazzo Morcaldi nel dettaglio di una fotografia del 1875. L'immagine fu ripresa da via Croce all'altezza di Villa Helios. Le ombrature in colore distinguono le seguenti costruzioni (da sin. a dxt.): lilla - Convento delle Carmelitane; verde chiaro - Chiesa del Salvatore; blu - Palazzo Vanalesti; giallo - Palazzo Farace; ocra - Palazzo Arcucci; celeste - Chiesa di Santo Stefano; rosso - oratorio della chiesa di Santo Stefano; verde vivo - scala dell'oratorio; viola - campanile di piazza Umberto I. In primo piano al centro, sottolineata in rosso, si vede la Locanda Pagano, in un luogo che risulta edificato già nel '700. Più avanti, sottolineate in bianco, si vedono le mura di via Sella Orta. Palazzo Morcaldi (o Ferraro) è quello sottolineato in celeste, in corso di ampliamento. Questo fabbricato che sorge su resti medioevali, incomincia a comparire nelle immagini, intorno agli anni '40 dell'800, in volume molto ridotto rispetto a quello che si vede qui.*





30 Dettaglio del borgo nell'acquerello di John Smith. Il punto rosso indica la attuale Piazzetta Cerio, la freccia indica il fornice mostrato in luogo di Palazzo Morcaldi. Nella scena si vede bene Palazzo Farace con solo due campate, porticate a piano terra ed al primo piano, con la torre, oggi scala, ben in vista. Anche Palazzo Vanalesti mostra volumi ridotti rispetto ad oggi.

esterna (**30/31**). E' probabile che le antiche permanenze fossero limitate a ruderi o ad opere molto basse. Quel fornice conferma la presenza di un forte dislivello fra la zona di Piazza Umberto I ed i terreni a valle, dislivello che dovette essere una caratteristica dominante dell'assetto dei luoghi visto che si vede ancora allo stesso modo, cioè a lato della costruzione con scala a giorno a sinistra ed il campanile di piazza alle spalle in un dipinto di Frans

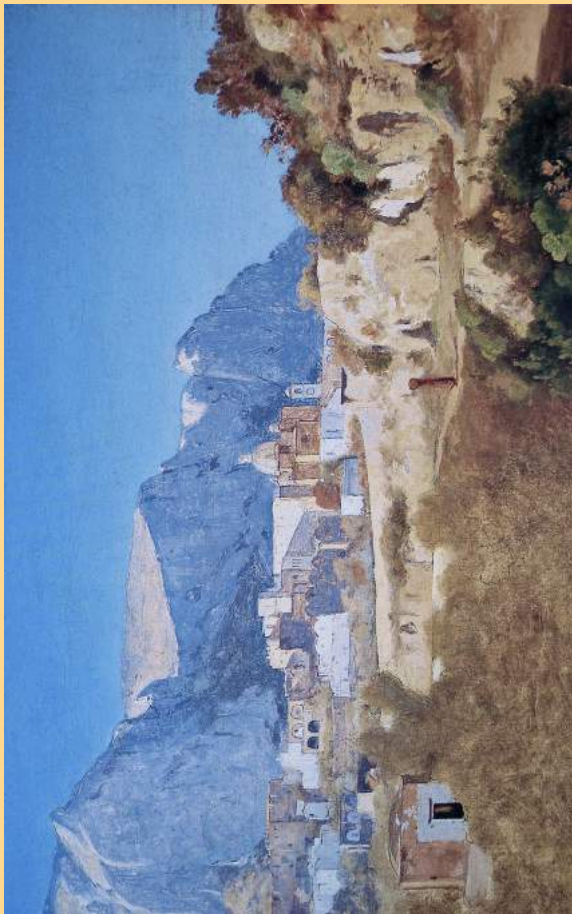


31 John Smith, "Capraea". La freccia indica il fornice a levante di Piazza Umberto I.

Vervloet (**32/33**) datato più di cinquant'anni dopo; né altri dettagli lasciano pensare che la scena possa essere stato copiata dall'acquerello di Smith. L'angolo del fornice è invece nascosto in un dipinto di Anne Louis Girodet degli anni '90 del '700 che pure mostra lo stesso aspetto del borgo ma guardando da nord est anziché da sud est come avviene nei

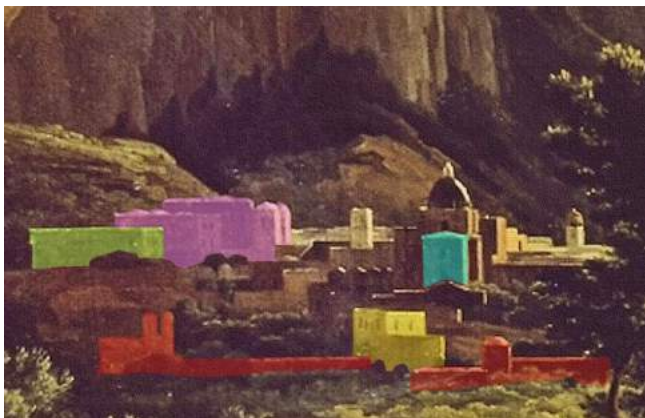


32 Dettaglio del dipinto di Vervloet che mostra il borgo visto da sud est. La freccia indica due archi in luogo del fornice mostrato da Smith con a sinistra la stessa costruzione con scala esterna situata nella zona antistante all'Oratorio, probabilmente la Locanda Pagano. L'assetto orografico dei luoghi rafforza l'idea che i fornici coprissero un canale di acque reflue provenienti dalla zona di piazza Umberto I e diretto ad Unghia Marina per la depressione valliva ad est della Certosa. Anche qui Palazzo Morcaldi non c'è.



33 Il borgo visto da levante nel dipinto di Frans Vervloet.

due precedenti (34/35). La mutata angolazione del punto di vista e la sua posizione più alta rispetto a quella degli altri due dipinti lascia vedere il complesso del convento delle carmelitane con la Chiesa del Salvatore che negli altri non si vede. A valle del convento, cioè al di qua di via l'Abate rispetto all'osservatore,

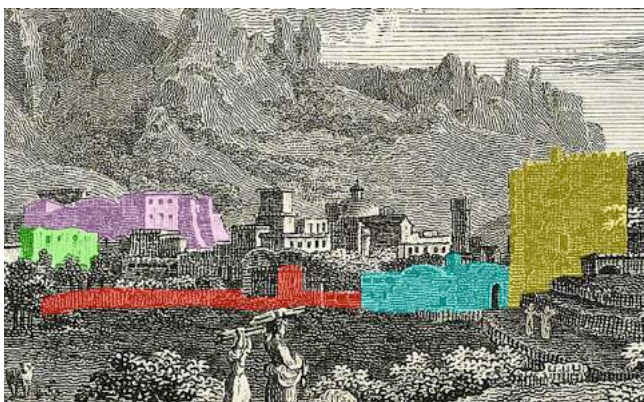


34 Dettaglio del borgo nel dipinto di Girodet. Il corpo ombrato in celeste è l'oratorio di Santo Stefano, quello ombrato in rosa il complesso della Chiesa del Salvatore con l'annesso convento delle carmelitane. A valle del convento, al di qua di via l'Abate rispetto all'osservatore, si vede una grossa costruzione rettangolare (ombrata in verde) qui non riconosciuta. Verso l'osservatore il territorio è delimitato da mura con torrino di guardia (ombrate in rosso) che corrono parallelamente a via Sella Orta fino alla costruzione gialla e da qui riprendono fino a quella costruzione con due torrini affiancati che dovette trovarsi al termine di via Sella Orta, dove oggi via Vittorio Emanuele piega bruscamente.

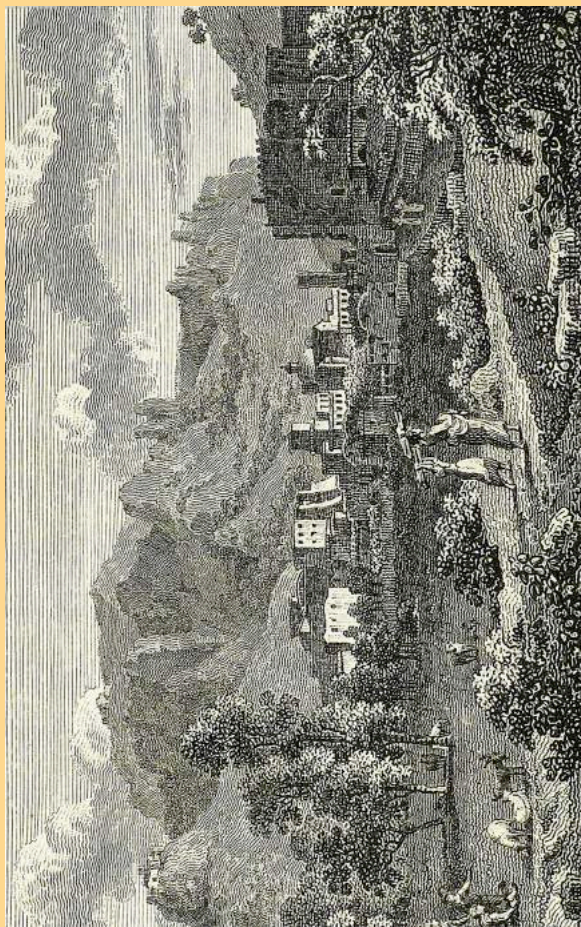


35 Anne Louis Girodet, "Vue de Capri".

vatore, c'era solo una grossa costruzione rettangolare oggi irrimediabilmente. Verso il punto di osservazione il territorio è delimitato da mura con torrioni di guardia che corrono parallelamente a via Sella Orta ma l'immagine non lascia vedere dove terminassero verso destra nel quadro. La situazione è chiarita in un disegno di Adolf Kaaz (**36/37**) datato



36 Dettaglio del disegno di Kaaz in cui si vede il termine delle mura mostrate da Girodet (in rosso), La costruzione ombrata in celeste è la porta di Fuorlovado, quella ombrata in giallo, a destra della porta, secondo quanto ipotizzato da Giuseppe Aprea nel suo "le Cappelle di Capri", potrebbe essere stata la Chiesa di santa Maria della Pietà. Il fabbricato rosa sullo sfondo è il complesso della chiesa del Salvatore con l'annesso convento. La costruzione ombrata in verde si trovava alla confluenza fra via Sant'Aniello e via Posterula, nella zona in cui Roberto Berardi, nel suo "Portolano di Capri" indica l'antico cenobio di San Severino.

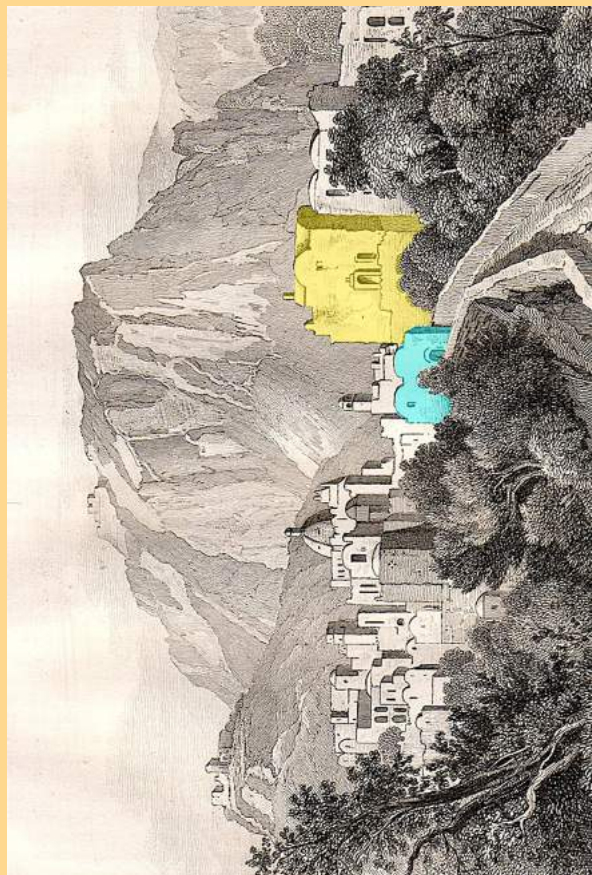


37 "Capri" di Carl Ludwig Kaaz litografato da Adolph Darnsted.

ai primissimi anni dell'800, prima delle occupazioni militari. Questo disegno mostra le mura di via Sella Orta che si attestano alla costruzione della Porta di Fuorlovado. Il disegno fu chiaramente ripreso da via Reginaldo Giuliani nel punto in cui si immette in via Fuorlovado per cui non v'è dubbio che il fabbricato merlato che si vede a destra della porta sia proprio quello ancora esistente **(38)** che l'iconografia dell'800 ha sempre tramandato con coperture a volta estradossate com'è adesso. La costruzione si riconosce bene una acquaforte di Jules Louis Coignet **(39)** disegnata per *"Italie Pittoresque"*; difficile



38 Il fabbricato a lato della Porta di Fuorlovado (in giallo) visto da via Sopramonte. Un tempo comprendeva un solo piano al livello del piccolo pronao ancora esistente, oggi ne conta tre.

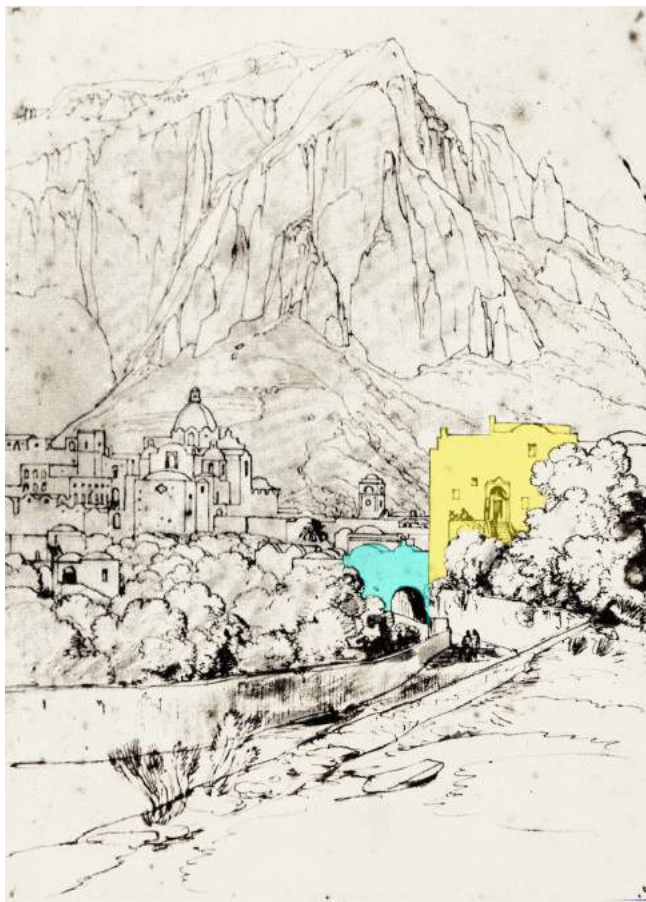


39 La costruzione (in giallo) a lato di Porta Fuorlovido (in celeste) vista da L. Coignet.

dire se sia stata la chiesa di Santa Maria della Pietà come sospetta Giuseppe Aprea nel suo *“Le antiche cappelle di Capri”*, certo è che dovette accogliere funzioni civiche data la altezza dei locali. Si guardi ad esempio la facciata rivolta verso via Le Botteghe nello stesso periodo in cui la vide Coignet (40), come si vede il piccolo pronao indicato dalla freccia visto da questi ed anche da G. Gigante (41), ancora oggi osservabile nonostante le manomissioni, si trova al livello del primo piano e dal suo calpestio fino alla copertura contava un solo piano abitale, dove



40 La costruzione di porta Fuorlovado vista da via Le Botteghe negli anni '30 dell'800. La freccia indica il pronao al centro di quello che dovette essere il prospetto principale.

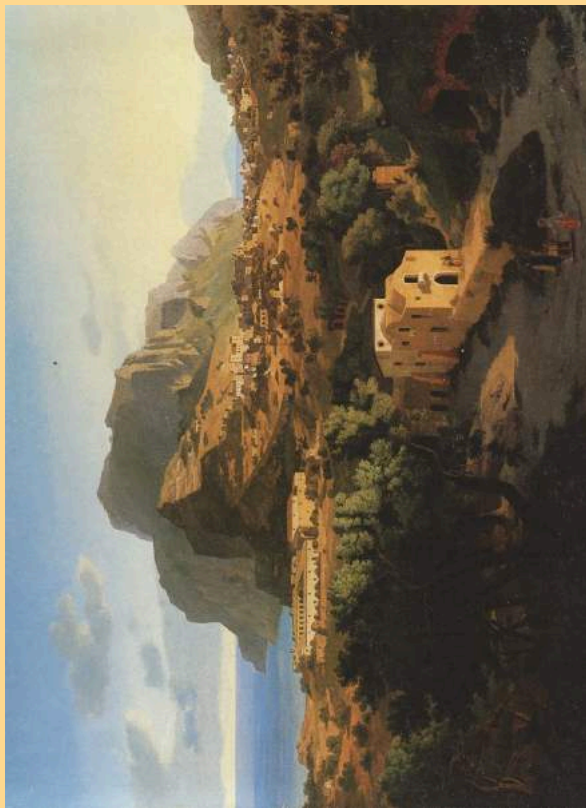


41 *La porta di Fuorlovado vista da Giacinto Gigante negli anni '20 dell'800. La sua osservazione ribadisce quella di Coignet.*

oggi se ne contano tre, con una sola finestra molto in alto. La costruzione è oggi completamente nascosta a chi viene da via Fuorlovado da una irrispettosa edilizia del '900. Stando ad un dipinto di Leo von Klenze degli anni '30 dell'800 (**42/43**) le mura riprendevano dopo questo fabbricato fino ad andarsi ad attestare a via Sopramonte, nel punto in cui oggi smontano le rampe omonime. Altri indizi iconografici indicano che alla fine del '700 il borgo di Capri ebbe un aspetto molto diverso da quello tra-



42 La freccia gialla indica la porta di Fuorlovado con a lato il fabbricato ombrato in giallo nelle figure precedenti. Come si vede la cinta urbana, ombrata in rosso, passava davanti al fabbricato puntando a via Sopramonte. Dal lato sinistro della porta si vedono i terreni a sud di via delle Botteghe ed a valle dell'oratorio di Santo Stefano ancora ineditati salvo le poche costruzioni già viste prima. L'orografia indicata da Klenze conferma l'ipotesi che la zona a sud est della piazza Umberto I fosse un canale dove scorrevano le acque reflue del borgo verso Unghia Marina.



43 Leo von Klenze, "Innere Ansicht der Insel Capri"

mandatoci dalla iconografia dell'800. Il centro abitato visto da nord dovette presentarsi più arroccato perché il terreno acclive si spingeva fino al primo piano di Palazzo Arcucci e pressoché alla quota dello slargo di Santa Teresa ma contemporaneamente più accessibile per la presenza di diversi varchi di ingresso al borgo; dal lato opposto dovette invece presentarsi aperto ed adagiato su terrazamenti degradanti verso il mare. L'abitato era totalmente disposto su aree in pendio rivolte a levante e mezzogiorno, quindi ben soleggiate e la ipotetica mancanza di fogne dovette essere ben compensata dal buon drenaggio delle acque reflue avviate a alla zona in cui poi sarebbe stata realizzata Piazza Umberto I e da qui alla depressione valliva che sfocia ad Unghia Marina scorrendo ad est della Certosa. Questa apertura verso sud sembra quasi un tratto progettuale del contesto architettonico che oggi affaccia su Piazzetta Cerio. Se si sgombra questa piazzetta (44/45) dalle costruzioni che oggi

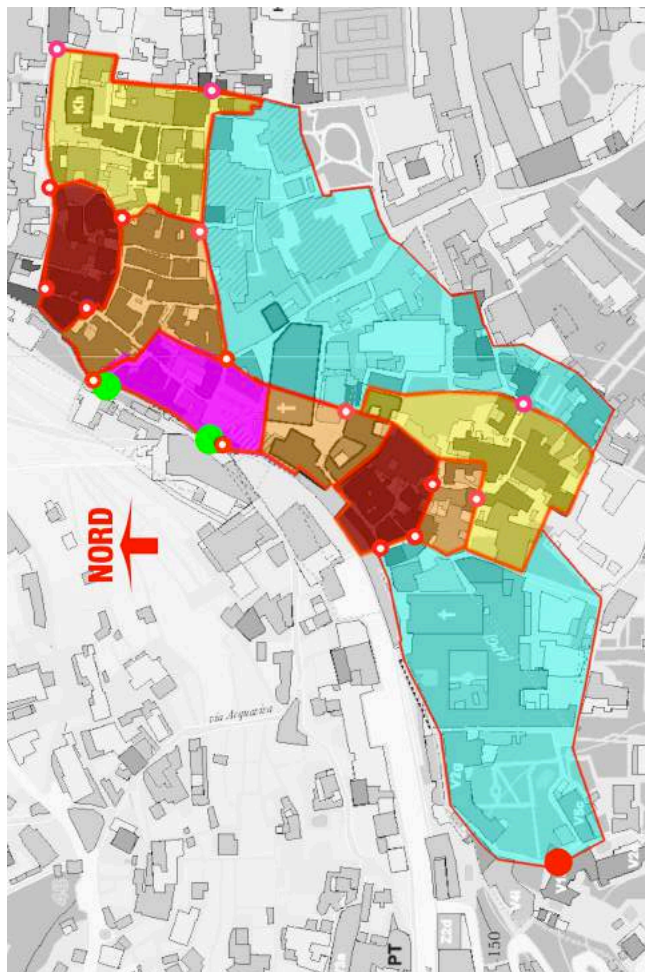
44 A destra, in alto - Dipinto di Wilhelm Shirmer che mostra lo spazio di piazzetta Cerio nel 1840. Le costruzioni che lo occludono non si vedono nel dipinto di Smith.

45 A destra, in basso - Immaginando di cancellare le costruzioni e la strada dell'oratorio vedremmo la piazzetta come la vide Smith, con Palazzo Arcucci sullo sfondo e la torre di Palazzo Farace ben in vista per l'assenza dell'ultima campata del porticato. In primo piano si sarebbe visto Palazzo Vanalesti di volume ridotto, prima della costruzione del seminario femminile.



la occludono verso sud est, allora il corrispondente spazio urbano, sopraelevato rispetto alla zona dell'oratorio, si presenterebbe come un ampio terrazzo da cui si vedevano i Faraglioni, la Certosa ed il mare in lontananza in direzione della costiera amalfitana. E' probabile che prima ed anche dopo la costruzione della chiesa di Santo Stefano lo spazio oggi occupato da Piazzetta Cerio e dalle costruzioni verso valle sia stata il vero centro del borgo, quanto meno del nucleo di ponente, cioè quello che gravitava su via Sant'Aniello e su via L'Abate. I varchi chiudibili esistenti all'interno del borgo (46), ap-

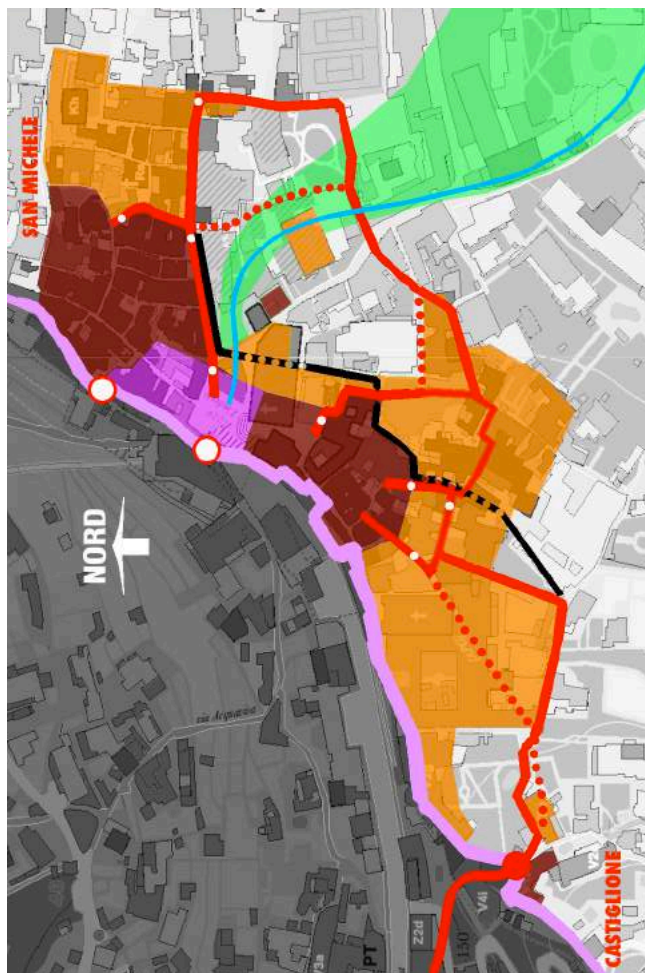
46 CONGETTURA - *Ipotesi di crescita urbana del borgo. Le ombre colorate indicano zone urbanizzate in varie epoche indipendentemente dalla loro edificazione, con costruzioni delle corrispondenti epoche. I punti bianchi sono accessi a zone cintate. Fino all'alto medioevo ci sarebbero stati due nuclei addossati alle mura greche (in marrone) con cinta propria, quello di nord est, a monte di via Longano, e quello di sud ovest in zona Sant'Aniello. Ambedue sarebbero stati raggiungibili con mezzi su ruote una volta attraversato il varco del Castello (cerchio rosso). Successivamente sarebbe nato un nucleo castellano (in viola) delimitato da due torri murarie (verdi) raggiungibile pedonalmente da via Acquaviva o con carri da via Le Botteghe una volta aggirato il borgo a sud est. In un terzo tempo i vuoti fra i tre agglomerati sarebbero stati colmati (in arancio) dando luogo ad una nuova cinta unica. In una quarta fase rinascimentale si sarebbero sviluppati gli ampliamenti verso sud e verso est (in giallo) creandosi una nuova più ampia cinta con nuovi varchi. Gli spazi ombati in celeste sono ampliamenti sei-settecenteschi ancora in atto al tempo delle occupazioni; in quest'ultima fase le cinte hanno un valore proprietario, non difensivo.*



47 CONGETTURA - Area di incidenza del centro abitato alla fine del '700. I nuclei medioevali (marrone) e la zona castellana (viola) con due torri murarie (indicate da cerchietti rossi) adiacenti alle porte delle Rampe San Francesco e di via Acquaviva costituiscono l'abitato cintato nel tardo medioevo, delimitato a nord dalla barriera costituita dalle mura greche che corrono sul crinale e dai contrafforti dei monti San Michele e Castiglione (in viola) ed a valle, verso sud est, da muri di sostegno (in nero) e muri di cinta integrati alle costruzioni. Le zone ocre sono espansioni rinascimentali e post rinascimentali gravitanti sulle strade carrabili (in rosso) accessibili dal varco di via Castello. Questo schema riflette la accessibilità su ruote a tutti i luoghi del borgo ed il drenaggio delle acque (linea celeste) attraverso la depressione esistente a valle dell'oratorio (in verde).

parentemente disposti in modo insensato, prendono invece significato preciso nella ipotesi di una strutturazione bipolare dell'abitato con un'area castellana al centro. La articolazione in tre zone indipendenti e limitrofe, tutte dotate di proprie strutture difensive, avrebbe potuto dare dei vantaggi assicurando in tempo di aggressioni una limitata indipendenza funzionale e la garanzia di aiuti dall'area castellana. Solo nel basso medioevo, le zone comprese fra i due nuclei originari e l'area castellana sarebbero state edificate dando luogo ad un agglomerato unico cintato e dotato di porte proprie. Le zone esterne a questo agglomerato sono ampliamenti sviluppatisi fra il '600 ed il '700 che hanno dato luogo al centro storico (47).





Capri, Maggio 2014