

*Alla famiglia Mäyer,
in occasione del
Centenario di Via Krupp
1902 - 2002*



In copertina: *Emilio Mäyer compie i rilievi della futura via Krupp*
Collezione Centro Documentale di Capri

RASSEGNA
DEL
CENTRO DOCUMENTALE
DI CAPRI

♦♦♦

*a cura di
Giuseppe Aprea*



Anno II - n.2
settembre 2002



L'ingegner Emilio Mayer, progettista di via Krupp, Archivio Centro Documentale di Capri

L'isola di Mayer

L'ingegner Mayer era forse già a Capri nel 1872, quando la Provincia espropriò il fabbricato che chiudeva l'antica piazza sul lato nord e impediva l'innesto della costruenda strada rotabile per Anacapri. Il *casamento* (è chiamato così nei registri del tempo) che si era stabilito di demolire, di proprietà comunale, poggiava su di un tratto delle poderose mura di cinta della cittadina. (Cfr. pp.8-9) In passato era stato parte integrante del sistema difensivo e proprio lì nel Seicento, dalla sopraelevazione di una torretta, era stato ricavato il campanile cittadino. Nel '72 l'edificio ospitava a pianterreno il carcere mandamentale, al piano superiore si trovava invece la farmacia del dottor Giovanni Porzio (la prima farmacia "comunale" dell'isola, una *spezieria*, era sorta nel 1828).

Solo in lieve ritardo sui bersaglieri di Porta Pia quindi, all'incirca nel 1873, i capresi ebbero anch'essi la loro "breccia", anche se, a differenza della prima, ottenuta senza spargimento di sangue e a colpi di piccone. Ma l'opera lasciava un problema di non facile soluzione. L'inconveniente che l'opera di demolizione aveva provocato non riguardava però la farmacia (come sembrerebbe logico) ma proprio il carcere. Il problema della sistemazione della prigione per gli uomini e soprattutto di quella per le donne cominciò presto ad assillare la Giunta comunale. Anche perché la Prefettura tempestava il Comune di ingiunzioni sempre più minacciose.

La cosa non era tanto difficile dal punto di vista tecnico, quanto onerosa da quello finanziario, soprattutto per le croniche ristrettezze che affliggevano le casse comunali. Si progettò dapprima di costruirlo dalle fondamenta, il nuovo carcere, e se ne diede formale incarico ad un certo ingegner Maglio. Successivamente si pensò di prendere in fitto un locale e adattarlo alla bisogna, ma neanche questa strada si dimostrò percorribile, perchè i soldi erano drammaticamente pochi.

Una cosa però apparve subito chiara (lungimiranza o semplice intuito?) agli amministratori del tempo e gliene va dato atto, e cioè che la spesa valeva ampiamente l'impresa: le prospettive di sviluppo che i lavori stradali in corso e quello squarcio aperto nelle antiche mura lasciavano intravedere erano troppo allettanti per avere esitazioni. I denari per il carcere prima o poi si sarebbero trovati: nel frattempo dal varco appena aperto la luce penetrava nella piazza del paese, e portava con sè anche un rassicurante profumo di nuo-



vi e sostanziosi guadagni. Il progetto complessivo era infatti quello di far giungere fino al cuore dell'isola, seduti su comode carrozzelle (condotte da improvvisati vetturini) viaggiatori carichi di curiosità e di quattrini.

Avvenne così che lentamente, a partire dal 1873, i capresi videro trasformarsi (non senza qualche residuo scetticismo) la loro piazza. Il "*piccolo largo*", che un secolo prima Hadrawa aveva definito "*il mercato di Capri, dove si spacciano le fave ed alcuni frutti, qualche volta i maccheroni, ma la carne quasi mai...*" cambiava volto, in modo ancora indefinito. Ma era quello l'inizio della fortuna turistica dell'isola.

Emilio Mayer ingegnere comunale

Completata la Capri-Anacapri (1874 circa), con la quale si univano (quasi loro malgrado) due dei Comuni più litigiosi del giovane Regno d'Italia, la Provincia incaricò Mayer della costruzione della strada "obbligatoria" dalle Parate a Marina Grande. E se nella rotabile per Anacapri la natura della roccia aveva costretto la direzione dei lavori a integrare il progetto iniziale con tutta una serie di muri di sostegno, in questo caso le difficoltà furono soprattutto di carattere burocratico, vista la lunga serie di espropri di terreni cui si dovette ricorrere. I lavori, diretti da Mayer, ebbero fine nel '77, sottoposti all'assidua sorveglianza dei "delegati" appositamente eletti dal Consiglio Comunale. Fu perciò in un certo senso naturale che l'anno successivo il sindaco Mariano Morgano pensasse



proprio a Mäyer per il famoso carcere da costruirsi.

Da costruire, in realtà, c'era un intero paese e in questo la sorte era stata benigna con l'ingegnere napoletano, facendolo giungere a Capri proprio in un momento di così profonde trasformazioni. Negli anni successivi l'isola avrebbe fatto la sua fortuna professionale; in cambio, con il suo ingegno, avrebbe contribuito a renderla celebre nel mondo.

Iniziata infatti con il progetto delle nuove prigioni, la collaborazione tra l'ingegnere ed il Comune durò quasi cinquant'anni. Progettare e costruire a Capri, isola rocciosa e fragile, richiedeva grande perizia tecnica, spirito di adattamento, una certa dose di genialità e grande passione. E Mäyer dimostrò di possedere tutte le virtù richieste in uguale misura. Con l'aggiunta di un pò di pazienza, necessaria se non indispensabile per affrontare le continue emergenze (un acquazzone bastava per far scattare l'allarme) dovute soprattutto alle condizioni di estrema arretratezza in cui versava l'isola in quei tempi. Per cui già l'ordinaria amministrazione richiedeva in realtà un impegno eccezionale.

Ultimata tra mille difficoltà (negli anni '70) la parte principale della rete stradale extraurbana, il Comune mise mano al *riatto*, come si diceva allora, delle strette e fatiscenti stradine del paese. E' così che, su incarico del Consiglio Comunale, Mäyer si trovò a progettare, una prima volta nel 1881, la sistemazione di quella che prometteva di diventare l'arteria viaria principale di Capri, cioè la stradina che s'innestava sotto l'arco della chiesa di S.Stefano proseguendo in discesa verso la Certosa da una parte, e la località di Tragara dall'altra. Il viottolo, che nei registri comunali è indicato



col nome di via (!) Tragara, nel suo primo tratto, dalla piazza alla scalinata che passava per l'Oratorio, era un vicolo stretto e maleodorante (le fogne erano allora a cielo aperto) tanto da essere indicato come La Strettola. Più avanti, appena meno angusto, procedeva in discesa; toccava prima l'albergo Pagano e poi il Quisisana, proseguendo da un lato verso la Certosa e dall'altro verso Tragara.

La realizzazione dell'opera fu lunga, laboriosa e accompagnata da infinite discussioni, a conferma della complessa rete di interessi commerciali che si esprimeva all'interno del Consiglio Comunale. Nel '90 le polemiche non erano ancora terminate, anche perchè, per l'allargamento della strada, si imponeva la demolizione di molte vecchie case lungo il corso della Strettola e c'era anche qui da procedere ad espropri e transazioni con contadini i cui fondi si trovavano nella zona. E molti consiglieri ritenevano più opportuno provvedere ad altre urgenze, tra le quali quella di una strada che conducesse i sempre più frequenti viaggiatori alla Piccola Marina.

Finalmente nel 1894 Mayer potè presentare al Consiglio il consuntivo dei lavori, ultimati per quanto riguardava il tratto fino al Quisisana ed eseguiti dall'impresa caprese di Luigi Desiderio, il famoso *Marzianiello*. Com'è noto la strada fu poi intitolata al Principe Leopoldo di Hohenzollern che aveva soggiornato nell'albergo due anni prima.

Nel frattempo l'ingegner Mayer non era rimasto certo inattivo. Aveva progettato nuovi locali per la scuola femminile, sopraelevando una delle botteghe "lorde" di proprietà del Comune in piazza (1880) e



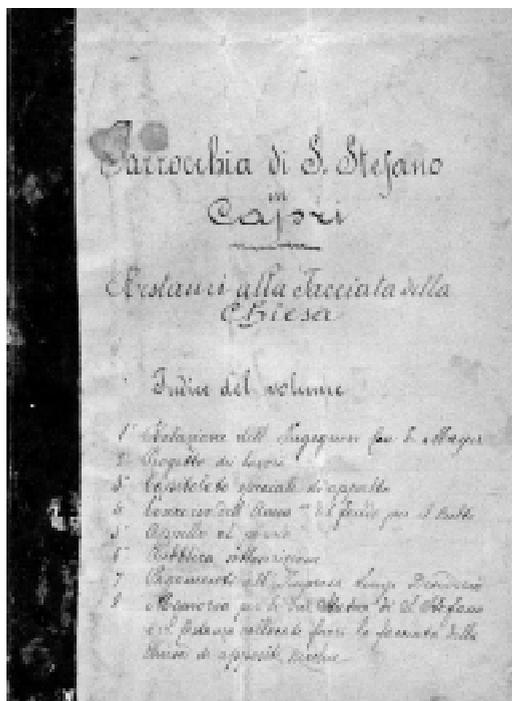
per quella maschile (1881). Contemporaneamente lavorava all'ampliamento del cimitero, il cui uso era stato appena regolamentato (1881). Nel periodo successivo aveva inoltre messo mano alla sistemazione di via Fuorlovado (che allora ricalcava l'attuale via delle Botteghe), lungo la quale era di prossima apertura la seconda, attesissima, farmacia del paese (1883).

La carenza d'acqua pesava intanto come un macigno sulle condizioni igienico-sanitarie della cittadina. Mäyer tentò prima di emulare gli ingegnosi architetti romani progettando due grandi cisterne "*alla Romana, una accanto alla fontana pubblica, e l'altra nella spiaggia Marina*"(1881). Poi, su incarico del sindaco Manfredi Pagano, elaborò un articolato ed ingegnoso sistema di approvvigionamento pluviale che prevedeva un'area collettrice sul Monte Solaro, un grande serbatoio sulla falda dell'Anginola (che era di proprietà comunale) ed una complessa rete di distribuzione. Per l'elevato costo di realizzazione (circa 107.000 lire) il progetto, approvato dal Genio Civile, non andò mai in porto, ma fu premiato all'Esposizione Internazionale d'Igiene, tenutasi a Roma nel 1894.

Malgrado il ricorso a tasse e sovrattasse di ogni tipo, il Comune continuava intanto ad annaspere in mille difficoltà economiche e, pur essendo i lavori pubblici in gran parte finanziati dalla Provincia, faticava a far quadrare il proprio bilancio. Purtuttavia proseguì l'indispensabile processo di miglioramento della rete viaria cittadina.

Nel 1886 Mäyer predispose la pavimentazione in basoli della piazza, del tratto di strada fino al Quisisana e di una lunga striscia di arenile a Marina Grande. I

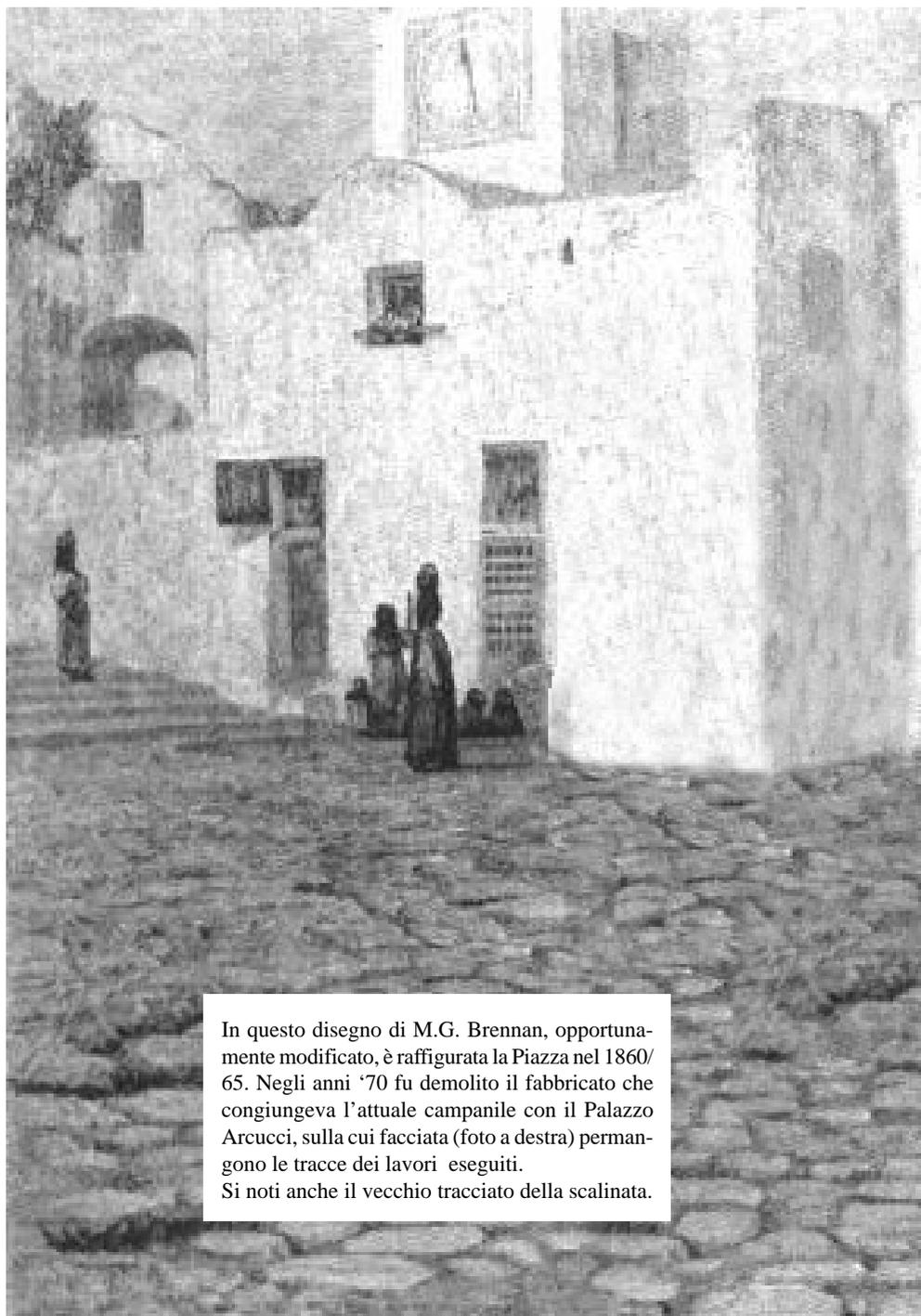




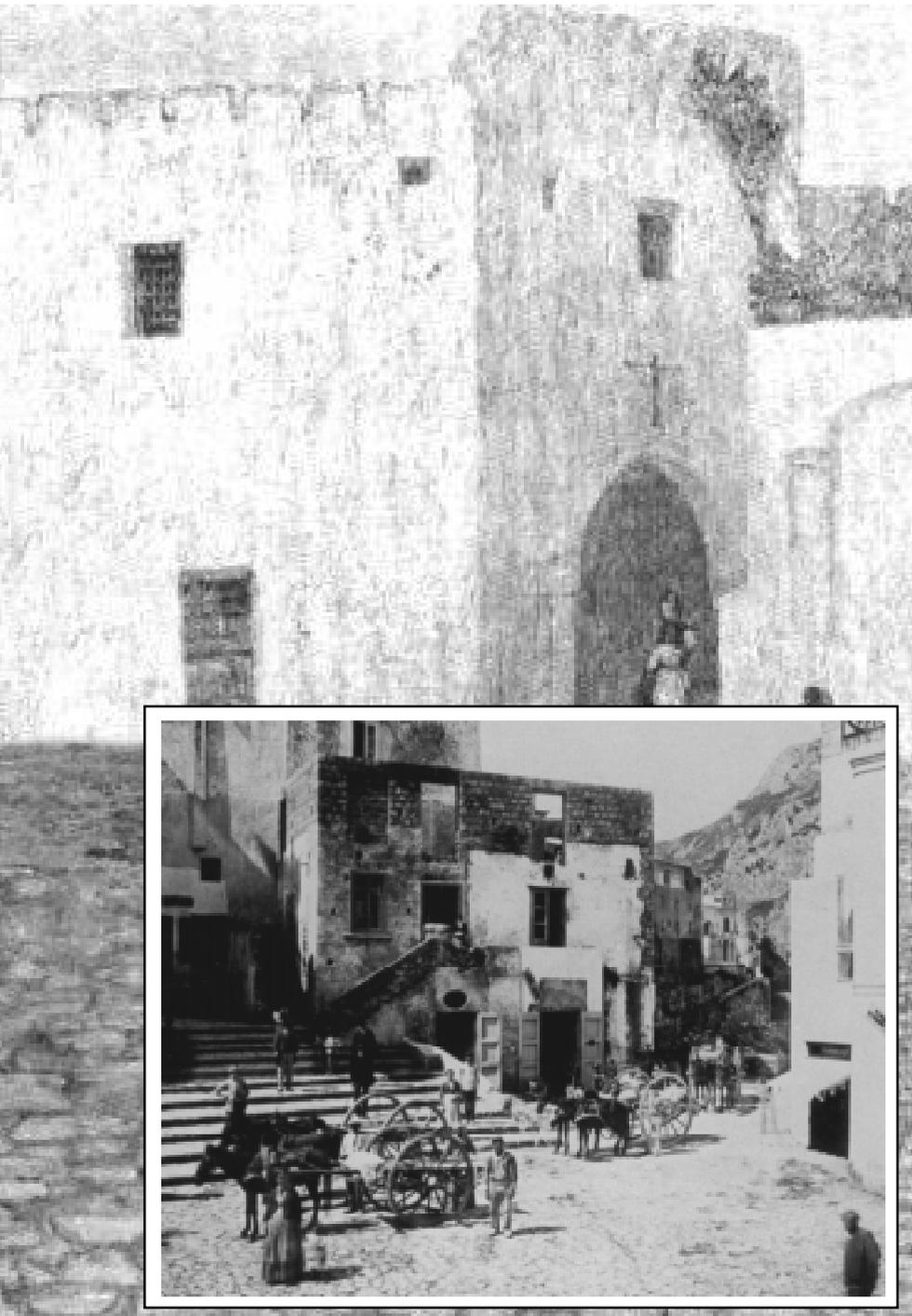
Relazione di
Mayer per i
lavori di
restauro della
facciata della
Chiesa di S.
Stefano (1906)

lavori in piazza furono completati intorno al 1888 e compresero anche una modifica delle scale della chiesa parrocchiale, che nella forma originaria avrebbero ostacolato l'accesso (delle carrozze) alla via che conduceva al Pagano ed al Quisisana. Nel '90 l'ingegnere napoletano cominciò ad occuparsi della *Strada Obbligatoria delle Sirene*, cioè quella dalle Parate a Marina Piccola, preziosissimo approdo alternativo dell'isola. Per affrontare l'impresa, il Comune di Capri tentò a lungo di consorziarsi con quello di Anacapri e il risultato fu che la via fu terminata ben 13 anni dopo, intorno al 1903.





In questo disegno di M.G. Brennan, opportunamente modificato, è raffigurata la Piazza nel 1860/65. Negli anni '70 fu demolito il fabbricato che congiungeva l'attuale campanile con il Palazzo Arcucci, sulla cui facciata (foto a destra) permangono le tracce dei lavori eseguiti. Si noti anche il vecchio tracciato della scalinata.



Nel frattempo, tra le pieghe dell' "ordinaria amministrazione" Mayer aveva infilato la costruzione della rete fognaria (dal 1892 in poi), il "basolamento" delle attuali vie Longano, Madonna delle Grazie, Parroco Canale e Castello e la risistemazione di quella che allora si chiamava via (o corso) Tiberio, pressappoco corrispondente alle odierne vie Le Botteghe e Fuorlovido. Aveva inoltre progettato una mai realizzata stradina tra la punta di Tragara ed il sentiero che conduceva al Telegrafo (1897) e costruito una serie di baracche nel largo di Palazzo a mare in cui ospitare le famiglie di Marina Grande colpite dal colera (1892). Oltre ciò aveva ricevuto l'incarico di iniziare l'allargamento e la pavimentazione del primo tratto della futura via Roma, e di via Acquaviva. E questo solo per citare le opere più significative: un numero tale di interventi e di lavori da lasciare sbalordito chi lo rapporti ai giorni nostri...

La Legge della Bellezza. Via Krupp

L'approssimarsi del nuovo secolo, con la definitiva trasformazione di un paese di marinai e di contadini in stazione turistica internazionale, trovò la sua ideale rappresentazione negli splendidi disegni del tedesco Christian Wilhelm Allers, ritrattista personale del cancelliere Bismark. L'intenso fermento di uomini e di idee che aveva segnato gli ultimi decenni dell'Ottocento aveva contribuito ad attirare nell'isola cara ad Augusto frotte di celebri pittori, le cui opere diedero forma, contenuti e fama internazionale alla bellezza





L'ingegner Mäyer ed i suoi collaboratori compiono i rilievi della futura via Krupp

del paesaggio caprese.

Proprio questa nuova attenzione al paesaggio, alla natura non più incontaminata ma ancora incantevole dell'isola, diventa il tema dominante di questi primi decenni del Novecento, che si sarebbero non a caso conclusi con il nuovo Regolamento Edilizio Comunale e il famoso Convegno del Paesaggio, entrambi fortemente voluti da Edwin Cerio nel 1921/22. Su questi eventi, e sullo scarso effetto che essi erano destinati ad avere nel tempo si è tanto autorevolmente scritto. In questa occasione sembra più importante sottolineare alcuni passi di una relazione scritta dall'ingegner Mäyer per il suo progetto di un accesso alla Grotta Meravigliosa, cui stava lavorando nel 1905. I concetti espres-

si sono la prova che si andava diffondendo non solo in vari settori dell'intellettualità dell'isola, ma anche tra gli "addetti ai lavori" (quale in fondo possiamo considerare Mayer) una sorta di ambientalismo *ante litteram*, che nasceva come forte reazione alle sempre più frequenti aggressioni che il paesaggio e l'architettura caprese subivano.

"Capri conta purtroppo tra i suoi proprietari nazionali ed esteri trasformisti che spesso deturpano siti bellissimi e li sfruttano per capriccio o per avidità di lucro - scriveva l'ingegner Mäyer - e se la legge della bellezza non arriverà in tempo gli sfregi saranno irreparabili". La legge invocata doveva, a suo parere, proteggere "i monumenti naturali che abbiano un carattere artistico" e doveva ricalcare "la legge che per senso delicatamente estetico si è presentata il giorno 5 corrente (1905) al Parlamento francese e si è votata con il titolo 'La difesa dei paesaggi artistici' o 'Legge della bellezza'" (1). Ancora una volta, insomma, il Legislatore (italiano) era in ritardo sull'evolversi delle cose. E ciò era tanto più vero qualora si consideri che la "bellezza di Capri e la sua difesa" erano state già le premesse inderogabili dello statuto della "Società per l'Abbellimento"(2), operante fin dal 1897 nell'isola per merito del colonnello De Angelis e di un gruppo di residenti stranieri.

In questo contesto nasce (1900) e si sviluppa il progetto di via Krupp, di cui quest'anno si festeggia il centenario della costruzione. Sull'opera si è già detto tutto e tanto autorevolmente, (basti pensare al giudizio che ne diede Roberto Pane), da rendere inutile qual-

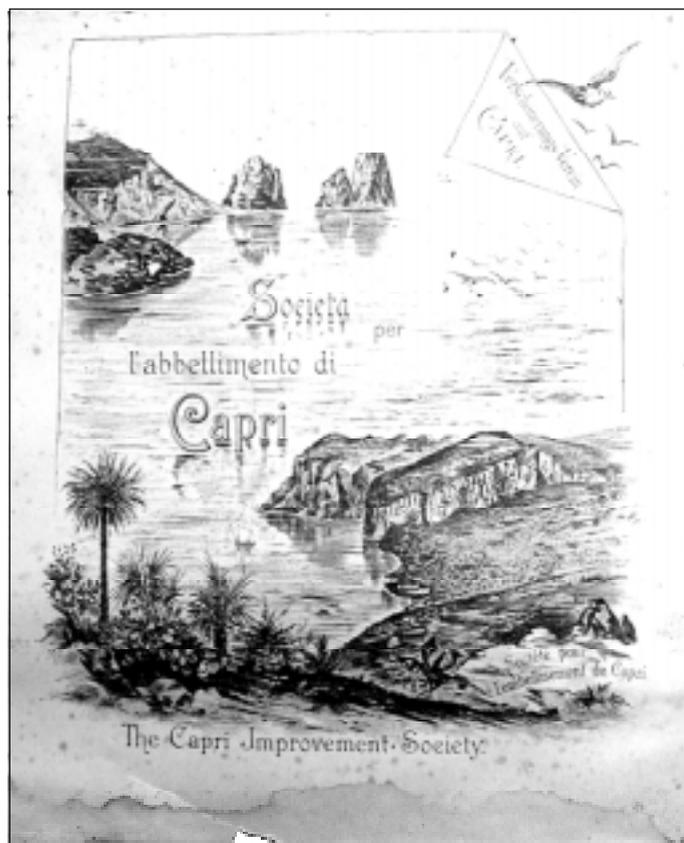




Passeggiata colonnata dalla Grotta di Fra Felice ai Giardini d' Augusto (Krupp). Progetto Mäyer

-
- (1) Cfr. l'interessantissimo “*Capri dal Regno d'Italia agli anni del Fascismo*” di Romana De Angelis Bertolotti, Editoriale Scientifica 2001
(2) Una delle prime iniziative della Società per l'Abbellimento di Capri fu la stradina che da Punta Tragara conduce ai Faraglioni.





Archivio Centro Caprese I. Cerio - Copertina dello Statuto della Società per l'abbellimento di Capri.

Alla fine di marzo del 1892 il colonnello Antonio De Angelis ottenne il comando interinale della V Compagnia di Disciplina di stanza alla Certosa. Fondò a Capri la Società per l'Abbellimento (la futura Pro Capri) allo scopo di creare servizi e comodità utili ai forestieri, servendosi di fondi raccolti dai soci e di offerte volontarie, non esistendo allora tassa di soggiorno. Tra i suoi sostenitori: il generale francese Tachard, il polacco Screiter e Camille du Locle, proprietario di Villa Certosella.



siasi aggiunta. La strada è un vero capolavoro d'ingegneria. Per la sua realizzazione, oggi sappiamo che Mayer si giovò della lunga esperienza fatta nell'isola e della specifica competenza acquisita sulla roccia calcarea del luogo. Ma è importante sottolineare che nel concepire la strada operarono sinergicamente tanto il tecnico rigoroso e geniale quanto l'uomo appassionato e sensibile. E per questo che i sinuosi, eleganti tornanti della strada sono un vero inno al paesaggio di Capri, sono bellezza aggiunta a bellezza, se si può dire: così come possono essere solo quelle opere che sono realizzate con il cuore e nel più profondo rispetto per la natura.

Risulta a questo punto ancora più triste ricordare il finale burrascoso del rapporto tra Emilio Mayer ed il Comune di Capri, con l'ingegnere costretto a rivendicare a lungo il pagamento degli onorari a lui dovuti per il progetto (1911) di costruzione del nuovo molo di Marina Grande. Dagli atti si apprende che il compenso gli fu poi riconosciuto e accordato nel 1935, quando poi, a causa della sua scomparsa, furono gli eredi a riceverlo.

Anche per questo motivo ci è sembrato oggi doveroso ricordarlo.



DOCUMENTI



Comune di Capri

Relazione

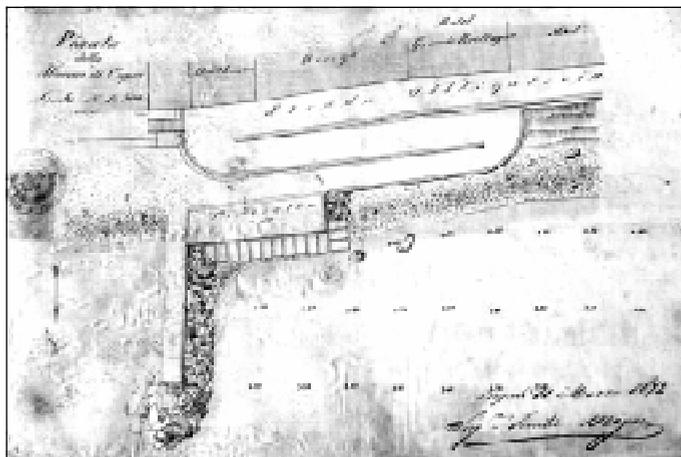
che accompagna il progetto di costruzione di una piazzetta dietro lo sbarcatoio della Marina Grande

In data 10 settembre 1890 veniva dal sottoscritto redatto il progetto per la costruzione della Piazzetta alla marina grande di Capri, illustrata dalla planimetria particolareggiata del sito, delle sezioni trasversali, del computo metrico-stima, del Capitolato speciale di Appalto e della relazione dettagliata, nella quale svolse i concetti subordinati ai quali proponeva i lavori pel solo ammontare di Lire 7000.00.

Non escluse il dubbio dell'opportunità di una scogliera esterna, laddove se ne fosse mostrata la necessità, ma che non progettava, essendosi quella spiaggia sempre protratta dalla azione che vi ha esercitato il pennello formante lo sbarcatoio; e come fondazione di ferrugine dentro acqua assegnava solo centimetri ottanta di profondità.

Tali considerazioni che rendevano la spesa non sproporzionata alla importanza dell'opera stessa avevano il fondamento che nel costruire dal lido il muro per la Strada Obbligatoria, si temette l'azione del mare, ed il sottoscritto, in data 1° Dicembre 1878, progettò una difesa di massi





Archivio Centro Documentale di Capri. Progetto di Mäyer per la costruzione di una piazzetta a Marina Grande (1892)

artificiali che l'esperienza addimostrò inutile, e se ne economizzò la ingente spesa. Il 5 maggio 1886 fu dal sottoscritto progettata e poscia eseguita una banchina lungo la marina in parola, parte difesa dal pennello dello sbarcatoio ma parte proprio sulla spiaggia lungo la Piazzetta grande della marina ch'è colpita fortemente dal mare per effetto dello stesso repellente, e la fondazione profonda centimetri ottanta, con muratura di pietra e malta idraulica è rimasta incolume dalle violente mareggiate degli scorsi anni.

Nonostante tali considerazioni pratiche, il sottoscritto, uniformandosi alle osservazioni dell'Ufficio Speciale del Genio Civile pei lavori marittimi, propone la maggiore fondazione al muro della Piazzetta e la difesa all'esterno dello stesso muro, con che l'ammontare della spesa raggiunge la somma di Lire 14000.00. Si è in pari tempo ampliato e riformato il Capitolato Speciale secondo la mag-



giore importanza e natura delle opere.

Napoli 11 marzo 1892



L'Ingegnere
Emilio Mayer



COMUNE DI CAPRI

Consiglio Comunale

Delibera n. 67 del 27 novembre 1957

Apposizione lapide ricordo per la costruzione di via Krupp

Il presidente, dopo aver dato lettura di una recente nota del dott. Guido Mirossevich da Napoli, riferentesi all'apposizione di una lapide in ricordo del donatore e del progettista della strada Krupp, fa presente che l'iniziativa venne già caldeggiata, nel lontano 1905, dal collaudatore dei lavori, Ing. Raimondo Ravà.

Fa quindi presente che la realizzazione dell'arditissima opera, che costituisce una delle maggiori attrattive dell'Isola, fu possibile per la munificenza dell'industriale tedesco F.A.Krupp (che offrì al Comune un apposito contributo) e per la collaborazione dell'Ing. Arch. Emilio Mayer, che dell'opera stessa fu il progettista nonché il direttore dei lavori.



Il Presidente esprime quindi l'opinione che la proposta di cui sopra possa e debba essere accolta.

IL CONSIGLIO

Udita la relazione del Sindaco e in accoglimento della sua proposta, a voti unanimi

DELIBERA

Apporre, in prossimità dei Giardini d' Augusto, all'inizio della via Krupp, una lapide ricordo con la seguente scritta:

LA MUNIFICENZA DI F.A. KRUPP AUSPICE IL COMUNE DI CAPRI CONSENTI' ALL'INGEGNERE EMILIO MAYER LA REALIZZAZIONE DI QUESTA ARDIMENTOSA E MIRABILE STRADA CHE FACILITO' IL GODIMENTO DI SCOSCESE BELLEZZE NELL'ISOLA.



Cerimonia di posa in opera della lapide, 24 settembre 1961. Sul palchetto, da sinistra: il gen. CC. Luigi Mäyer, il sindaco Lembo, il gen. CC. Giacomo Mäyer e l'ambasciatore di Germania.



CON IL CONTRIBUTO
DELLA REGIONE CAMPANIA