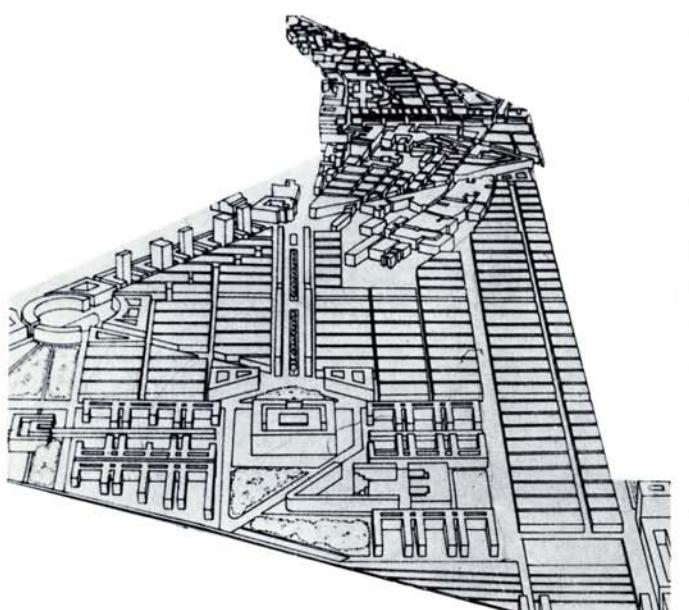


Vista de las propuestas para las zonas próximas al Centro Direccional. A la izquierda propuesta de un gran parque urbano a modo de prolongación de la Piazza Garibaldi, al fondo de la imagen.

View of the proposal studies for the areas adjacent to the Centro Direccionale. On the left, development proposal for a large park as an extension of the Piazza Garibaldi, in the background of the illustration.



Propuestas para la transformación de la zona industrial, que fué el origen del proyecto.

Proposals for the redevelopment of the industrial area which was the initial project/plan.

PAROLADIRIGIDINE

Nápoles se nos presenta como una ciudad que sufre una importante transformación estructural: a lo largo de unas pocas décadas el mito de la gran ciudad industrial cuyo nacimiento se remonta a los comienzos del siglo pasado parece haber desaparecido o haber en todo caso experimentado una profunda crisis.

Por otro lado ha surgido un nuevo peligro: que el mito antiguo se substituya por otro, el de la ciudad terciaria, cuyos rasgos siguen caracterizados por una clara indefinición.

Nosotros opinamos que Nápoles debe conservar sus características interproductivas en las cuales se hallan presentes los elementos de su compleja naturaleza, como por otra parte enseña su propia historia, que es la historia de una gran capital, de una gran ciudad de arte, de una gran realidad industrial. Sin embargo esta referencia a los caracteres estructurales que la ciudad podrá adquirir a lo largo de las décadas venideras nos sirve tan solo para subrayar la lentitud que la ciudad manifiesta, frente a la velocidad de las transformaciones estructurales a las que nos referimos, en modificar su forma y su estructura urbana. Pues si por un lado su identikit socio-económico en los próximos años parece incierto, aún más incierta parece su imagen y estructura.

Las causas de este retraso son muchas: la convicción sutil, nunca expresada con claridad, de la inutilidad de una política planificadora, la inhibición de la actuación administrativa en angustia de la emergencia, la dimensión cada vez más limitada del proyecto y la incidencia cada vez menor de la cultura que representa.

Estos límites se ponen de manifiesto en la totalidad del cuerpo ciudadano y parecen aún más evidentes en aquellas zonas, como la zona industrial, objeto y campo de nuestro proyecto, en las cuales a la transformación de las actividades industriales se añade la inconsistencia del trazado urbano y de las distintas arquitecturas industriales.

Hay que añadir que esta zona degradada y prácticamente vaciada de su significado productivo y de una función urbana definida linda con una zona objeto de una fuerte transformación que acogerá el nuevo Centro Direccional de la ciudad. Dejando de lado las valoraciones y los juicios acerca de esta obra, hay que considerar su capacidad de realizarse e influir en la estructura general de la zona oriental y por ende de la ciudad entera. Observamos asimismo que el traslado de la estación de ferrocarril se presenta actualmente como inevitable en la nueva configuración que tomará la zona ferroviaria napolitana.

La transformación de la estación de Piazza Garibaldi de estación de término a estación de paso y su ubicación a la altura de Gianturco, amén de la posibilidad de utilizar el área actualmente ocupada por el haz de vías férreas, hace que el área objeto de nuestro estudio y del centro direccional pase a ser colindante y con característica de continuidad. De esta nueva situación se desprende una nueva y notable posibilidad de crecimiento y de formación de la ciudad entera en el tramo situado entre Corso Garibaldi y la Via Tracia.

El conjunto así definido del área objeto de estudio plantea problemas de relaciones con el entorno y problemas internos de definición arquitectónica. En lo referente al sistema de relaciones con el entorno, los puntos o las partes de contacto parecen básicamente tres:

- la relación entre el centro direccional y el centro histórico de la ciudad a través de la intervención en el Vasto prevista por el PRG de 1972;
- la relación entre la ciudad y el nuevo asentamiento de Ponticelli, que se presenta actualmente como una de las realidades más alucinantes de toda la área napolitana, y
- la relación entre el área de estudio y la zona costera externa a la misma, tanto hacia el centro de la ciudad, como, y sobre todo, hacia la zona vesuviana.

En relación a su interior, el área objeto de estudio exige que se defina un trazado substancialmente unificado entre la zona del centro direccional, la zona libre del haz de vías férreas y la propiamente objeto de nuestro estudio. Hemos considerado que este planteamiento exigía una serie de respuestas a problemáticas concretas planteadas por la ciudad:

- una hipótesis de reducción del carácter y del peso direccional del área;
- la remodelación de los barrios populares colindantes con el CD;
- el traslado fuera del área de todo tipo de planta de producción nociva y asimismo la

valorización del mar como elemento del proyecto:

- la creación en el litoral de una zona direccional al servicio del puerto;
- la liberación de la faja costera vesuviana de toda la degradación existente entre la línea férrea y el mar, en favor de una hipótesis de recuperación de la playa por parte de los barrios de viviendas desde Nápoles hasta más allá de Torre del Greco, y
- la localización de un parque de la ciencia como hipótesis capaz de suministrar a las próximas décadas, a la centralidad de los procesos de transformación de la ciudad industrial en centro terciario y tecnológicamente avanzado.

El planteamiento general básico del proyecto es la relación con el hábitat y el entorno natural; tales elementos no son simples condiciones marginales del proyecto, sino partes estructurales del mismo.

Este planteamiento ha conllevado decisiones por lo que se refiere a los destinos de uso programables en la zona y por lo tanto respecto al carácter general que el área deberá tomar. En este sentido la primera decisión ha tenido como objeto, resolvéndola en gran medida, la presencia industrial.

Se prevé la localización de áreas para industrias y plantas no nocivas, con un total de 16.000 empleados, en parte de la zona actualmente ocupada por las refinerías de la Mobil al otro lado de las vías férreas, en el tramo situado entre Nápoles y Ponticelli.

La segunda decisión se refiere a la eliminación de todos los elementos que podían alterar el equilibrio ecológico de la faja costera vesuviana; derivándose de ello la eliminación del depurador de Nápoles-este, revisión de las características de la central ENEL de Vigliana y la revocación de la decisión de ubicar en la zona oriental, a la altura del Pazzino, el nuevo parque móvil de la Limpieza Urbana. Estas decisiones determinan las condiciones de base para una maniobra urbanística que consiste en la elaboración de un Plan de Asentamiento Productivo en una parte de la zona ocupada actualmente por la Mobil a los lados de un gran parque urbano situado detrás de la nueva estación de ferrocarril en la cual tendrían que establecerse, con derecho de prioridad y mediante el mecanismo de permuto, las industrias emplazadas dentro del área objeto de estudio.

El nuevo equipamiento ferroviario podría justificar una inversión relativa al enterramiento de la línea férrea costera con la consiguiente realización de una amplia carretera de circulación rápida encima de la línea férrea subterránea. Ello daría lugar a una nueva relación entre el asentamiento urbano costero de San Giovanni Teduccio de Ponticelli y el mar, considerado no solo como un recurso sino como elemento del proyecto urbano.

La redefinición unitaria de las dos partes simétricas en relación al actual haz de vías férreas se lleva a cabo precisamente a través de la utilización de estas áreas. Un gran parque urbano que vuelve a proponer la medida y en cierto sentido la tipología urbana de la villa municipal de Chiaia representa el perno del sistema de relaciones entre las dos partes y al mismo tiempo el elemento determinante de un gran eje verde que tiende a enlazar la actual plaza de la estación y el asentamiento de Ponticelli. Este sistema queda definido en dirección este-oeste a través de:

- la remodelación de Piazza Garibaldi la cual recobra sus dimensiones, anteriores a la última intervención, con la estación de ferrocarril;
- la definición de la villa urbana marcada longitudinalmente en los bordes por dos sistemas edilicios lineales diferenciados verticalmente en una parte baja destinada a actividades comerciales y en una parte alta destinada a funciones residenciales;
- un sistema arquitectónico destinado a las actividades comerciales que vuelve a proponer una característica que el área oriental de la ciudad no ha dejado nunca de poseer;
- la nueva estación de ferrocarril, centro arquitectónico del eje verde que abre su frente posterior hacia el gran parque urbano que une la ciudad antigua y el asentamiento de Ponticelli conservando en ambos lados la parcelación industrial.

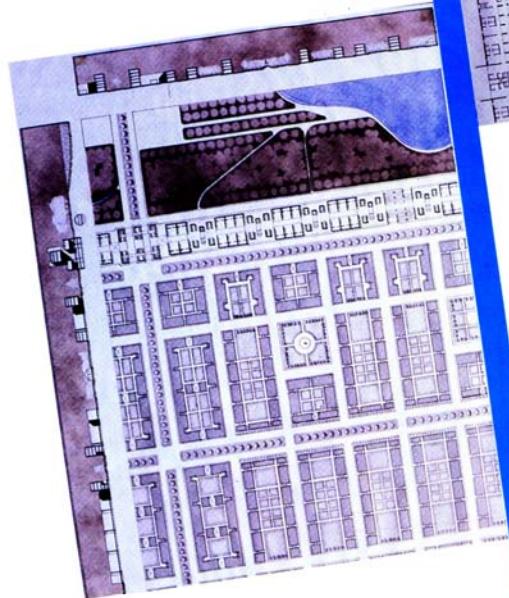
Finalmente, en lo que a la realización del proyecto se refiere, a parte de la necesidad de considerar las fases que pueden marcar de forma esquemática el ritmo de las

■ Dos fragmentos en los que se detalla la ordenación propuesta para la gran área central. Se observa la organización volumétrica de las manzanas, el parque central y un gran edificio destinado a las actividades comerciales.

Escala 1/5.400

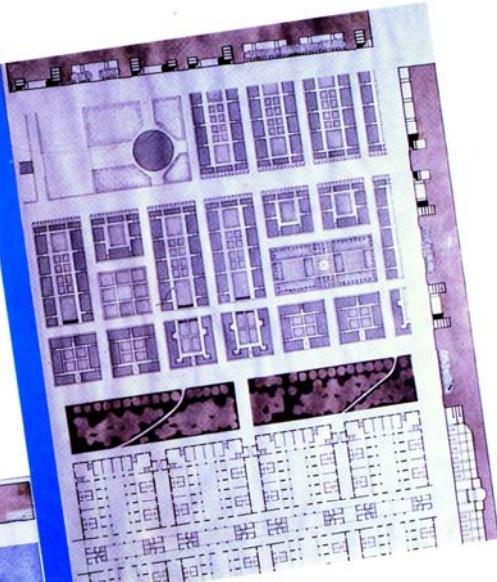
Two fragments with details of the layout proposed for the large central area. They show the spatial block arrangement, the central park and a large building to be used for commercial activity purposes.

Scale 1/5.400.



■ Plano del conjunto de las nuevas alineaciones en relación con la ciudad.

General view of the new alignments in relation to the city.



transformaciones del área en un plazo de 50 años como mínimo, creemos oportuno subrayar el hecho de que el proyecto quiere fijar los puntos fundamentales del diseño propuesto a través de la determinación exacta de la red viaria, de la localización y de una primera definición arquitectónica de los elementos primarios previstos, mientras que para las partes de tejido remitimos a los posibles usos del área permitidos por el abáco de las soluciones previstas en el proyecto.

english

Naples seems a city of great structural changes: within a few decades the myth of the big industrial city pursued since the beginning of this century seems done or declining anyway.

It seems that a new problem is approaching: a substitution of the old myth with another one; the one of the tertiary city whose features are still uncertain.

We think that Naples should keep its interproductive role in order that the features of its complex nature become well integrated which is, after all, what its own history teaches us; we are talking of the history of the great capital city, of an Arts city, of an industrial city.

All this recall to memory of the structural roles the city can play in the next decades is useful to us in order to point out the slow progress this city shows while it is changing shape and urban structure. Therefore his social and economic identikit seems uncertain, but so much more uncertain does its image and structure appears.

The causes of this delay are many: the subtle conviction, never clearly expressed, of the futility of a planned policy, an administrative efficiency limited by the narrow limits of a state of continuous emergency, the increasingly limited dimensions of the project and even less its

pertinence to the culture of which it is representative.

This limit can be perceived through-out the city, but they seem even more clear in such areas, as the industrials one, which concerns our project, where the fragility of the urban infrastructures and of the single industrial plants, is added to the transformation of urban industrial activites.

We must add this degradated area, practically emptied of any production meaning and of any definite urban role is close proximity to an area of great change which is the new Centro Direzionale. Aside from any consideration on the value of this project however, the importance of its capacity to be realized and of its effect on the general structure of the eastern area and therefore of the entire city remains.

We must add furthermore that the transferral of the railroad terminal appears today to be a choice forced by the new orientation that the railway system will assume in Naples. The transformation of the railway terminal at Piazza Garibaldi from main terminal to transit terminal and its connection at the point of Gianturco, as also the possibility of utilizing the area presently covered which tracks, place the area of our study in a condition of proximity and continuity with that of the Executive Center: thus painting to a new significant mesure of growth and rebirth of the entire city area between Corso Garibaldi and via Traccia.

The global of the area in question thus defined in this terms presents difficulties of relationship which the surrounding area as well as architectural problems within itself.

The main features concerning the system of relations which the surrounding area are essentially three:

- the relationship between the executive center and the historical downtown area is already included in the city plan of 1972 concerning the Vasto area;
- the relationship between the entire city and the new settlement of Ponticelli which represents today the most threatening reality of the whole city;
- the relationship between the area of our concern with the coast line either with respect to the historical center or, more importantly, to the Vesuvian area.

Inside the area in question, we must set a substantially unified infrastructure between the Executive Center, the area freed from the tracks with that which is the area most pertinent to our study.

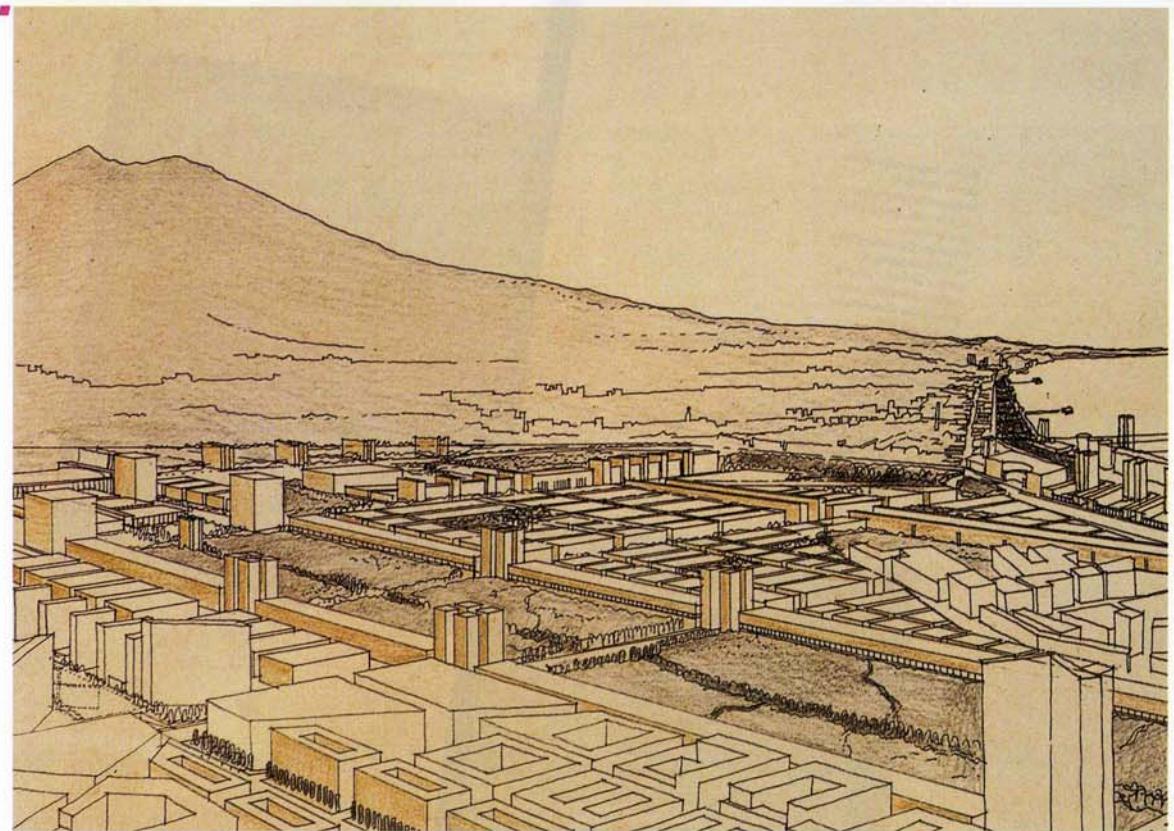
This general setting thus ourlines requires a series of responses to definite problem posed by the city:

- the assumption of lessing or minimalizing the executive functions within the city;
- the removal of whatever polluting industry from the area as well as part of the project;
- the construction of a executive zone in service of the sea-port;
- the removal of any degrading environmental factors from the coastal area surrounding the Vesuvius, between the railways tracks and the sea so that Naples and Torre del Greco would have an technological part access to the sea.

The location of a technological part as a possibility able to supply the eastern area with an identity bound in the next decades to the central goal aimed by the transformatio project of the city from heavy industry to a service economy or at any rate to that of a higher technological nature.

The main theme streashed as the theme of our project is the relationship with the environment; this is understood to mean that the role the environment plays is that of a structural and not merely accessory nature. For these reasons careful decisions need to be taken about the utilization of this area and thus determining the role it shall assume. The first decision regarding the industrial presence which has been amply confirmed, providing locations for clean industrial plants, for a total employmen of 16.000 persons which would be partly in the zone which presently is occupied by the Mobil refineries beyond the railway tracks and therefore in the tract between Naples and Ponticelli.

The second decision is to eliminate whatever factor which disturb the ecology of the coastline and therefore constitutes a correct relationship between the city and the sea long the Vesuvius coast. This therefore entails the removal of the depurato in the eastern part of Naples; a revision of the technological characteristics if not the removal of the ENEL plant of Vigliena; annulment of the plan to place the sanitation department's vehicles in the eastern section at the point of Pazzigno.



Volumetria parcial con el Vesubio al fondo.
Part of the spatial arrangement, with the Vesuvius in the background.

La imagen de la propuesta y su impacto en la ciudad de Nápoles.
View of the proposed scheme and its impact on the city of Naples.

