

# SALERNO: IL PORTO E LE METAMORFOSI DEL *WATERFRONT*

Maria Russo

Università della Campania “L. Vanvitelli”

Tel.: 339 7269463 e-mail: [mariaarchetta.russo@alice.it](mailto:mariaarchetta.russo@alice.it)

**Abstract** - The port of Salerno, one of the largest on the Tyrrhenian coast, was implanted in the Middle Ages west of the city. Deteriorated over time due to neglect and serious problems of cover-up afflicting the area, it was uselessly renovated in 1752 and replanted after the unification of Italy, creating a closed basin with the mouth turned to the east. The wrong orientation and the massive landfill phenomena supervening, led to the severe erosion of the eastern beach, on which it stood the city. In order to cope with the phenomena, in the last decades of the nineteenth and early twentieth centuries, multiple defense interventions were carried out by sheltered cliffs that filled the coast with the total metamorphosis of the coastal strip. The operations were managed through a special regulatory plan, which regulated the use of the resulting soils, on which the main public buildings and private were built. A coastal road was built at the service of the new settlements, on which, with particular commitment, the railway line that connected the port to the railway was laid, placed at the opposite end of the city.

## Introduzione

Il presente scritto è l’anticipazione di un ampio studio sulle metamorfosi della fascia costiera urbana di Salerno tra tardo Ottocento e primo Novecento, tema che impegnò la classe professionale locale per decenni. Tralasciando la gran mole di progetti - quasi tutti rimasti sulla carta - in queste brevi note si propone una riflessione sugli elaborati maggiormente significativi, la cui realizzazione è all’origine dell’odierno assetto.

Salerno si estende nel sito più interno dell’omonimo golfo, nel punto in cui i rilievi della Penisola Amalfitana cedono il posto alle aree pianeggianti che convergono verso la valle del Sele, con un litorale rivolto a sud sud-ovest e particolarmente esposto a forti correnti, con venti dominanti del II e III quadrante. Il settore a valle del centro storico, titolato Lungomare Trieste, costituisce un’amena e panoramica passeggiata, affacciata direttamente sul mare e corredata di ampi spazi verdi, al di là dei quali corre la strada delimitata da palazzi ascrivibili prevalentemente alla prima metà del XX secolo. La condizione, chiaramente non naturale, come suggerisce la totale assenza della spiaggia, limitata ad un esiguo tratto sul margine occidentale di S. Teresa, è frutto delle massicce colmate, ideate sul finire del XIX secolo e realizzate nei decenni successivi, per ovviare a gravi problemi di erosione del lato orientale, dotando nel contempo la città di ulteriori suoli edificabili.

La vicenda è estremamente complessa ed articolata e viene ricomposta in questa sede, grazie al reperimento di inedite fonti documentarie esistenti presso l’Archivio storico del Comune - promotore delle opere - e la sede picentina dell’Archivio di Stato.

Nel XIII secolo, a ponente dell’abitato, fu impiantato il porto, costituito da un molo perpendicolare al lido e staccato da esso che, resosi nei secoli inutilizzabile per l’assenza di

cure e l'interramento a cui era soggetto, fu ripristinato nella seconda metà del Settecento, chiudendo il varco ed aggiungendovi un braccio ortogonale, con esiti disastrosi. Nel 1861 venne avviata la costruzione di un ancoraggio, ideato dall'ingegnere di Ponti e Strade E. Lauria e realizzato, in forme minori, dall'ingegnere G. Palmieri, dirigente dell'Ufficio del Genio Civile della Provincia. L'opera consistette in una banchina isolata curvilinea parallela alla spiaggia, che si spingeva per 300 metri verso ovest dalla testata della preesistente, che, in riferimento all'epoca di formazione, è a tutt'oggi nota come molo Manfredi [5, 6].

Fin dal primo momento, il manufatto incise profondamente sul regime delle correnti, peggiorando le condizioni di accumulo e sottrazione dei materiali, in quanto le ondate provenienti da diverse direzioni vi impattavano e rimbalzando si sommarono tra loro colpendo obliquamente il litorale a levante e producendovi una significativa erosione. La circostanza oltre che destare preoccupazione negli abitanti degli edifici limitrofi, impensieriva soprattutto poiché la strada per le Calabrie - tracciata ad inizio Ottocento da Napoli a Nocera e da qui a Salerno, da dove proseguiva verso sud (attuale SS. n. 18 Tirrena inferiore) - correva proprio sulla spiaggia, retta da una muraglia separata dalla battigia da appena 7 metri. Infatti, si paventava che con il crollo della parete si interrompesse il transito sull'arteria, unico collegamento rotabile con le regioni meridionali.

I timori si avverarono nel 1872, quando furiosi fortunali abbattono per 500 metri il muro di contenimento, da poco rifatto, e dissestano gravemente i tratti adiacenti<sup>1</sup>. Il maggiore danno si registrò in corrispondenza del palazzo della Prefettura - non lontano dal molo - dove la strada provinciale si allargava formando una terrazza sporgente e proseguiva poi con l'intestazione di corso Garibaldi, fiancheggiata da un ampio marciapiedi, divenuto un frequentato passeggiatoio sul mare, e da edifici sull'altro lato.

Le numerose proposte avanzate da tecnici consultati dall'amministrazione o presentatisi spontaneamente, nonché dall'appena costituito Ufficio Tecnico Comunale, furono tutte approssimativamente analoghe, improntate al rifacimento del muraglione più

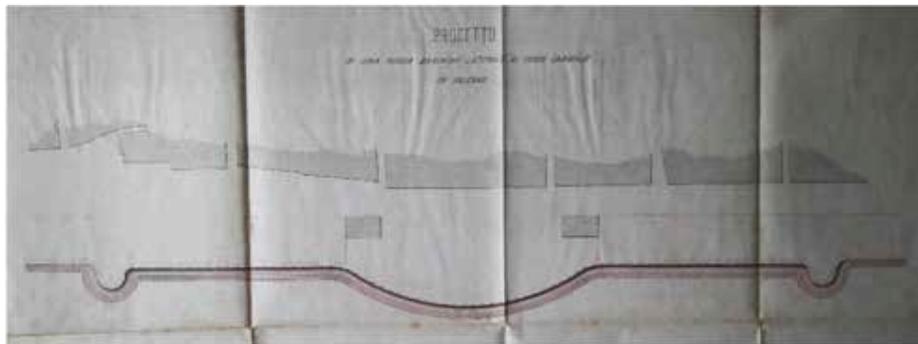


Figura 1 - Progetto di una nuova banchina laterale al corso Garibaldi, ing. L. Casalbone, 1872 (ASCS).

*Figure 1 - Project of a new side platform to the course Garibaldi, eng. L. Casalbone, 1872.*

<sup>1</sup> ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI SALERNO (ASCS), *Fondo Capone, Fald. 3; Cat. X, clas. XII, fascic. 125, "Spiaggia"*; ARCHIVIO DI STATO DI SALERNO (ASSa), *Prefettura I serie, b. 1724, fasc. 1*. La vicenda è costantemente richiamata negli atti consultati.

solido e con una sagoma utile a respingere meglio le ondate, proteggendolo con una scogliera da porre, secondo alcuni, a ridosso, secondo altri, al largo<sup>2</sup>.

Interpellato il Genio Civile, l'ingegnere capo Michele Cervati, al momento impegnato nella realizzazione dell'attiguo porto, giudicò il sistema inutile e costoso e suggerì di ovviare all'inconveniente mediante la costruzione di pennelli, ovvero sbarramenti perpendicolari alla costa - già da lui attuati con successo in Liguria e in Sicilia - che, trattenendo il deflusso dei materiali, ne avrebbero favorito l'accumulo con conseguente ripascimento. Ulteriori problemi da affrontare consistevano nell'irregimentazione delle fognature che defluivano sull'arenile ristagnadovi e nel collegamento dello scalo alla linea ferroviaria, che comportava un binario di attraversamento dell'intera fascia costiera<sup>3</sup>.

Accantonati gli elaborati presentati, il Comune incaricò il tecnico di un apposito progetto, redatto nel 1875, basato sul sistema dei pennelli, la cui fattura poteva associarsi al prolungamento dei corsi luridi in mare aperto<sup>4</sup>. L'istanza era particolarmente sentita, in quanto gli sbocchi dei collettori continuamente danneggiati dalle onde, disperdevano i liquami sul lido dove si fermavano con grave pericolo per la salute pubblica. La sensibilizzazione, che assunse un ruolo prioritario nelle successive progettazioni, era chiaramente legata all'epidemia di colera che in quegli anni aveva colpito Napoli [2].

A margine della proposta, l'ingegnere avanzò il suggerimento personale di approfittare delle opere di bonifica della spiaggia per gettare le basi di un ampliamento della città che, nonostante l'incremento della popolazione verificatosi negli ultimi anni, restava circoscritta al tessuto medievale, in condizioni insalubri e con immobili poco decorosi alla luce dei moderni standard abitativi<sup>5</sup>.

Per la realizzazione ritenne utile impiantare l'argine a circa 70 m dalla sponda e riempire lo spazio con una colmata che avrebbe assicurato a valle del corso Garibaldi suoli edificatori serviti da una strada parallela alla riva che, dalla piazza antistante il Teatro comunale - che sorgeva alle spalle del porto - raggiungeva la stazione ferroviaria, dislocata nel 1866 all'estremo opposto. Il disegno, palesemente emulante quanto si preventivava per il quartiere partenopeo di S. Lucia [2], avrebbe assicurato nuovi e moderni fabbricati, corredati di spazi verdi ed ampie strade in proseguimento delle preesistenti.

L'amministrazione accolse queste indicazioni e bandì un apposito concorso pubblico, ponendo tre condizioni inderogabili: che quanto si andava a fare non interferisse con il porto, creando risacca a giro radente nell'avamposto, tale da compromettere il transito in caso di tempesta; che non si avanzasse in mare tanto da intercettare i natanti; che si risolvesse il problema delle fogne. Dei quattro elaborati presentati, valutati dall'ispettore del Genio Civile G.B. Fornari, nessuno soddisfece in pieno i presupposti, per cui furono chiamati gli ingegneri Enrico Amatore e Filippo Giordano, che meglio avevano risposto alle istanze alla base della programmazione<sup>6</sup>, a collaborare nella redazione del piano di difesa della

---

<sup>2</sup> I vari progetti si devono agli ingegneri Fiocca, Zocca, Casalbone, Blanco (ASCS, *Fondo Capone*, Fald. 3; cat. X, cl. XII, fasc. 125).

<sup>3</sup> Ivi, *Fondo Capone*, Fald. 3.

<sup>4</sup> Ivi, *Relazione a corredo delle opere occorrenti per difendere dalle offese del mare la strada della marina (...) pel Cav. Michele Cervati Ingegnere Capo del Genio Civile*, Salerno 1875 (a stampa).

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> Il tecnico fece un puntuale resoconto in un opuscolo a stampa (ivi, *Dell'ampliamento della città di Salerno e della difesa contro l'invasione del mare. Relazione*, Salerno 1888). Egli ritenne lodevole la soluzione ai problemi fognari proposta dall'Amatore ed accurata e ben sviluppata la parte relativa all'espansione urbana fatta dal Giordano.

spiaggia e di ampliamento della città<sup>7</sup>. Questi prevedero una scogliera di protezione composta da tratti isolati, a circa 30 m dalla battigia, nonché la rinunione delle fogne in due ampi collettori da portare in mare aperto. Il piano era strettamente collegato ai lavori del porto che, nel frattempo, aveva visto l'aggiunta ad ovest del primitivo molo isolato di una banchina normale alla costa raccordata con un'ampia curva e, ad est, di un prolungamento rettilineo rivolto a S-E, che aveva definito una bocca d'ingresso rivolta a levante, in direzione delle maggiori correnti produttrici dell'insabbiamento del bacino interno e dello sgretolamento del lido. Inoltre, l'idea era subordinata agli impianti di supporto alle attività portuali (cantieri, magazzini, etc.) che si dovevano dislocare sulla contigua spiaggia di S. Teresa.

Il progetto, approntato nel 1889 e revisionato alla luce delle osservazioni mosse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, fu varato, ma vide solo l'attuazione di qualche tratto di scogliera, nonostante avesse ottenuto anche dei sussidi statali.

### Il progetto dell'ing. Alberto de Sanctis

Nel 1897, dopo diverse altre proposte cadute nel vuoto o rigettate dal Consiglio Superiore del Ministero LL. PP., si ebbe una definitiva idea di assetto da parte dell'ing. Alberto de Sanctis, direttore dell'Ufficio Tecnico Comunale, approvata e finanziata dall'organo centrale<sup>8</sup>. Nella relazione di accompagnamento il tecnico richiamò le passate vicende e le pressanti necessità di salvaguardia indotte dalla costruzione del porto riconosciute dagli stessi esperti del Genio Civile, impegnati nei lavori, e da avversi eventi naturali, che provocavano il continuo allagamento del corso Garibaldi, e come, in circa venti anni, si fosse realizzato solo uno sbarramento di scogli provvisorio annualmente rifiorito.



Figura 2 - Planimetria del porto di Salerno, ing. A. de Sanctis, 1897 (ASSa).

*Figure 2 - Plan of the Salerno Harbour, eng. A. de Sanctis, 1897.*

<sup>7</sup> Ivi, cat. X, cl. XII, fasc. 128, "1887 Spiaggia Progetto e sussidi"; ASSa, *Prefettura I s.*, b. 1274.

<sup>8</sup> Ivi, *Fald. 19 Urbanistica - Suoli demaniali*, "Progetto dell'ingegnere Alberto de Sanctis per la difesa e sistemazione della riviera della città di Salerno", 4-8-1897; cat. X, cl. XII, "Difesa e sistemazione della spiaggia 1897-1903"; "Spiaggia 2"; ASSa, *Prefettura I s.*, b. 1724, fasc. 1; *Genio Civile I*, b. 258.

Il programma, ispirato a precise prescrizioni da parte del dicastero, prevedeva una scogliera frangionda di 700 m, frazionata in sette tratti distanti tra loro circa 40 m, paralleli al muro di riva, estesi tra la Prefettura e il gassometro, ed una gettata di massi naturali in aderenza per 100 metri a ovest e circa 550 ad est. Alla strada lungomare, tracciata tra la piazza del Teatro ed il mercato ortofrutticolo, si affiancava la piattaforma per il binario ferroviario a scartamento ordinario, oggetto di uno specifico accordo con la Società Italiana Ferrovia Mediterranea. Le rotaie si innestavano alla linea Salerno-Eboli prima della stazione, percorrevano diagonalmente la “Piazza d’armi”, giungendo al torrente Irno, che andava scavalcato con un ponte di 15 m a struttura metallica poggiante su piloni in muratura, e proseguiva sul litorale protetto da una gettata di scogli fino alla via litoranea, sul cui margine esterno correva su una piattaforma di 5 m. Il passaggio sul corso d’acqua imponeva la regolarizzazione della foce, composta da due rami che si espandevano sull’arenile<sup>9</sup>.

La strada si allargava in due piazze, una rettangolare davanti alla Prefettura; l’altra all’estremo orientale, era di forma semicircolare, circondata da giardini e innestata al corso Garibaldi con un’ampia traversa centrale e due laterali. Le fogne, riunite in due condotti, venivano prolungate, sboccando in mare aperto. Il progetto venne approvato dal Ministero dei LL. PP. per il tratto centrale, rimandando i rimanenti ad ulteriori piani particolareggiati.

Fin dal 1901 si tentò inutilmente di appaltare i lavori, avviati solo nel 1905. Si iniziò con la costruzione delle cinque dighe previste in massi artificiali con nucleo di pietre sciolte, distaccate tra loro, ma già in corso d’opera le strutture si rivelarono carenti, con conseguenti vortici ed escavazioni nelle testate in occasione delle mareggiate. Perciò si decise di usare esclusivamente blocchi artificiali e di riempire le intercapedini, formando un’unica chiusura, prima fino al livello del mare, poi al di sopra<sup>10</sup>.

## **Il piano regolatore dei suoli di risulta dell’ing. F. Colamomico**

Nel 1907 venne approvato il piano regolatore del porto, inserito tra quelli stabiliti dalla commissione ministeriale istituita nel 1904<sup>11</sup>. Si prevedeva il prolungamento del molo foraneo di levante di 100 m e la costruzione, all’estremo orientale, oltre la prima scogliera, di un lungo molo frangiflutti di 1300 m orientato da NO a SE, che andava ad incontrare l’opposto, definendo un’imboccatura di 250 m rivolta a sud e chiudendo l’intero litorale urbano nel bacino portuale<sup>12</sup>.

L’ambizioso progetto, rimase inattuato e fu limitato al tracciamento di un breve pennello in corrispondenza dello spazio che anni dopo fu convertito nell’attuale piazza Concordia<sup>13</sup>. All’epoca, erano stati parzialmente costruiti il muro di riva e l’argine per la ferrovia e prolungati i collettori fognari con la direzione dell’ingegnere di 1° classe del Genio Civile Franklin Colamomico, nominato capo dell’Ufficio speciale per la difesa della spiaggia<sup>14</sup>.

---

<sup>9</sup> La rettifica della foce fu concessa con decreto del 25-8-1905 (ASCS, cat. X, cl. XII, fasc. 128).

<sup>10</sup> Nel marzo 1908 l’ing. Colamomico redasse i progetti suppletivi per la variazione del nucleo e la chiusura delle intercapedini (ivi, cat. X, cl. XII, fasc. 231(1) e 128, “1905 Spiaggia Moli frangiflutti”).

<sup>11</sup> D. R. 26-9-1904, n. 713, Approvazione del regolamento per la esecuzione della legge sui porti, spiagge e fari del 2-4-1885, n. 3095.

<sup>12</sup> ASCS, cat. X, cl. XII, fasc. 127, “Opera della spiaggia”; cat. X, cl. XII, “Spiaggia. Fornitura scogli”.

<sup>13</sup> Ivi, cat. X, cl. XII, fasc. 128, “1914. Spiaggia Pennello orientale”.

<sup>14</sup> Ivi, “1903. Spiaggia sussidi”.

Dal momento che si voleva includere le opere in atto nel disegno ministeriale<sup>15</sup>, nel 1908, si incaricò il tecnico della redazione di un piano regolatore che contemplasse l'ampliamento della città sulle superfici risultate dalle colmate che si contava di effettuare e della sistemazione degli arenili a ponente, prossimi al porto<sup>16</sup>.

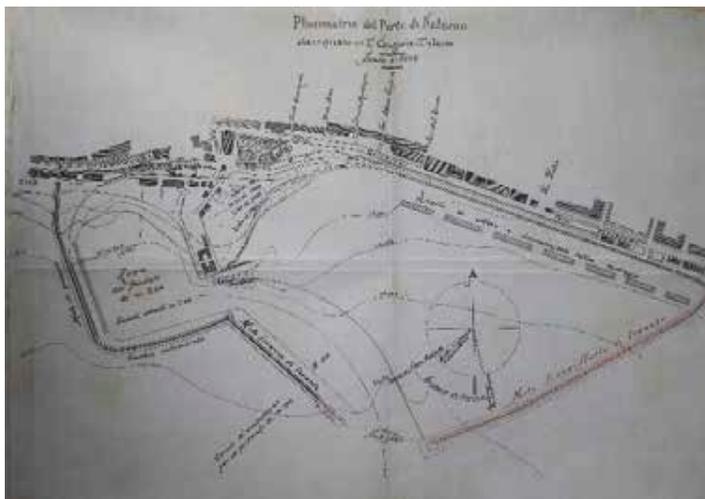


Figura 3 - Planimetria del porto di Salerno, classificato in 2° categoria, ing. D. Lo Gatto, 1907 (ASCS).

*Figure 3 - Plan of the Salerno Harbour, eng. D. Lo Gatto, 1907.*

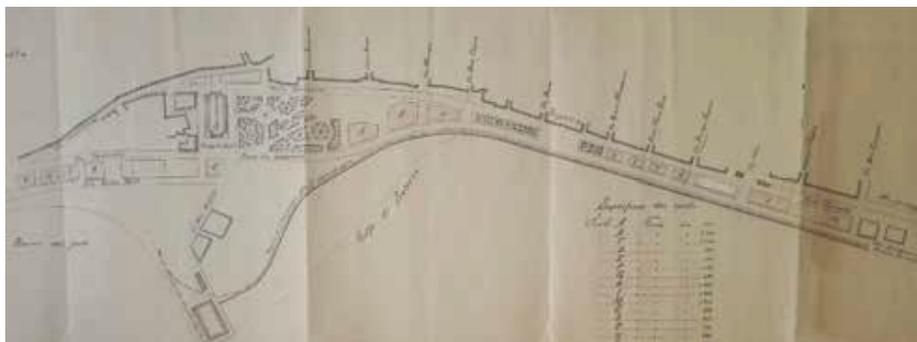


Figura 4 - Planimetria del litorale della città di Salerno. Piano regolatore dei suoli di risulta, ing. F. Colamomico (ASCS).

*Figure 4 - Plan of the Salerno waterfront, eng. F. Colamomico.*

<sup>15</sup> Legge 14-7-1907, n. 542, "Provvedimenti per l'esecuzione di nuove opere marittime", art. 14.

<sup>16</sup> Cat. X, cl. XII, "Difesa della spiaggia Progetto del Corpo Reale del Genio Civile, ing. F. Colamomico 1910"; cat. X, cl. XII, fasc. 128, "1903 Spiaggia sussidi".

Il ruolo di centro direzionale del futuro sviluppo cittadino fu affidato al comparto occidentale, compreso tra il corso Garibaldi, il Teatro comunale, la via Lungomare e la Prefettura, al limite della spiaggia di S. Teresa, sulla quale dovevano sorgere le strutture di supporto alle attività portuali e mercantili, quali depositi, silos, cantieri, etc.

Le parti interessate furono frazionate in appezzamenti indicati con lettere dalla A alla V che avevano per fulcro, sul lato ovest, la vasta piazza (oggi G. Amendola) dal profilo mistilineo, ricavata allo sbocco del vico Breve (attuale vicolo Colonne), mentre, tra la Prefettura e la via dei Due Principati, si disponevano a valle del corso Garibaldi. Il piazzale, lastricato e dotato di ampi marciapiedi, aveva a ponente l'ingresso della villa comunale ed era delimitato a S-E dai lotti A e B, che con un terzo C definivano un settore triangolare esteso fino al vicolo Abate Conforti, chiuso a sud e a nord dal corso Garibaldi e dall'arteria litoranea. L'area verde, che presentava il profilo inferiore obliquo, veniva ampliata, in maniera da occupare completamente lo spazio tra i due tracciati, e riorganizzata nei giardini, nei percorsi e con l'inserimento di una cassa armonica.

Particolare rilievo assumeva la destinazione dei tre lotti prospicienti la piazza, dove si era pensato di adibire il centrale (B), più esteso, a sede del municipio o ad un uso promiscuo con istituti di credito o altro. Quanto ai rimanenti, si prevedeva di installare in (A) gli uffici delle poste - per cui esisteva un progetto - o qualche albergo, vista l'assenza in città di tali strutture e le richieste in merito legate al turismo verso la Costiera Amalfitana. L'ultimo avrebbe potuto accogliere una sala cinematografica in luogo delle arene da chiudere, presenti sulla spiaggia di S. Teresa, oppure il Comune con saloni per feste, concerti e conferenze nei piani superiori e circoli e clubs nell'inferiore.

Gli immobili dovevano essere disegnati da architetti di comprovata perizia ed approvati da un'apposita commissione per evitare disarmonie nelle forme, con rivestimenti in pietra o smalti simulanti superfici lapidee, atti a resistere all'aggressione marina. Al contorno dovevano avere ampi marciapiedi e porticati identici, larghi 5 m ed alti almeno 8 m, sul corso Garibaldi, mentre B e C si sarebbero collegati con un passaggio coperto vetrato a mo' di galleria. L'idea è chiaramente ispirata dalle recenti realizzazioni nelle principali città italiane e a Napoli, con le gallerie Principe di Napoli (1883) e Umberto I (1890) [2].

Inoltre, si prescriveva che gli ultimi piani fossero adorni di colonnine, loggiati, verde ed altri elementi decorativi<sup>17</sup>.



Figura 5 - Sezione, ing. F. Colamomico (ASCS).

*Figure 5 - Section, eng. F. Colamomico.*

<sup>17</sup> L'altezza stabilita di 23 m fu contestata dal Ministero dell'Istruzione che, nel 1912, chiese che fosse ridotta a 18 m per non guastare la veduta dell'"insieme artistico e panoramico del luogo".

Al gruppo in questione seguiva una lunga aiuola rettangolare, estesa fino alla Prefettura, dove si interrompeva sullo slargo antistante, riprendendo dalla parte opposta con dimensioni minori. Successivamente si contavano otto unità edilizie (D-M) a sud del corso Garibaldi, fino al mercato ortofrutticolo, divise da strade intermedie e da altre in prosecuzione delle preesistenti. Le aree fabbricabili minori erano destinate ad accogliere piccoli immobili civili formati da pianterreno e due in elevazione, circondati da aiuole e passaggi alberati, mentre sulle maggiori si contava di innalzare cinque palazzine signorili.

Ad ovest del Teatro, la via Lungomare sfociava nella via Caracciolo, a sud della quale, prima del ricongiungimento con il corso Garibaldi si erano ritagliate altre cinque porzioni (Q, S, T, U, V), per le quali non furono date indicazioni, recependo quelle già comprese nel Piano regolatore compilato dall'Ufficio municipale dei lavori pubblici.

Ulteriori direttive sul da farsi emergono dal capitolato di vendita dei lotti, compilato dallo stesso Colamomico in vista delle aste pubbliche per le assegnazioni, i cui proventi avrebbero contribuito al finanziamento dell'iniziativa. Oltre ai detti vincoli architettonici, si imponeva agli acquirenti di avviare la costruzione entro sei mesi e concluderla entro tre anni, nonché a trasportare nelle colmate tutti i materiali di rifiuto, provenienti da scavi delle fondazioni e da demolizioni, secondo le norme stabilite dall'Ufficio Tecnico Comunale<sup>18</sup>.

Ispirato agli stessi criteri, ma con modalità diverse di attuazione è il piano presentato nel 1912 dall'ing. Luigi Centola, mai messo in pratica, il quale offrì una diversa soluzione per la medesima zona considerata dal Colamomico. Il tecnico, mentre riservò una distribuzione non molto difforme all'area ad oriente della Prefettura, allungando il verde e riducendo il numero delle zone edificabili, organizzò gli spazi ad ovest in maniera totalmente difforme. Innanzitutto spostò i giardini pubblici sulla parte triangolare, su cui si erano previsti la piazza ed i suoli A B C, e collocò al loro posto quattro stabili formanti una croce intorno ad un piazzale ad ottagono irregolare. In essi installò la sede comunale e l'ufficio delle poste,



Figura 6 - Progetto di sistemazione edilizia della zona litoranea della città di Salerno, ing. L. Centola, 1912.

*Figure 6 - Town planning of Salerno waterfront, eng. L. Centola, 1912.*

<sup>18</sup> *Capitolato di vendita dei suoli di risulta (...), Salerno 1914 (opuscolo a stampa, ivi, Fald. 19 Urbanistica, "Suoli demaniali").*

accessibili da est attraverso un ampio porticato voltato e collegati da una galleria vetrata, e negli altri due un “Grand hotel” e la “Cassa di Risparmio”, con marciapiedi alberati che correvano sull’intero perimetro. In corrispondenza del quadrilatero, tra via Lungomare e il molo Manfredi, di fronte al palazzo di città, delineò un *parterre* rettangolare seguito da una piazza poligonale su cui si innestava un settore trapezoidale compreso tra la spiaggia e la strada per il porto, articolato su un tracciato centrale e spartito in lotti da percorsi trasversali. In essi sistemò l’Istituto tecnico, le Scuole comunali, la Camera di commercio, la Stazione marittima, più avanti, la Dogana e la Pescheria e, sull’estremo della banchina, i magazzini generali, mentre destinò lo spazio ad ovest del Teatro al Banco di Napoli [4].

Le idee, testimoni del vivace dibattito in atto all’epoca nella locale classe professionale, non sortirono alcun esito; i terreni prospicienti alla spiaggia di S. Teresa, rientrati nel dopoguerra nel risanamento del distretto demaniale limitrofo al porto - dove negli anni cinquanta del Novecento fu costruito l’hotel Jolly - sono stati occupati ai nostri giorni dal contestatissimo complesso del “*Crescent*”.

Invece, il piano Colamomico fu adottato e messo in pratica, come denota l’aderenza della situazione odierna a quella da lui programmata. I lavori durarono alcuni decenni, più volte invalidati da nefasti eventi naturali e correzioni in corso di esecuzione<sup>19</sup>. A rilento procedettero pure le opere edilizie e solo in età fascista - dopo molteplici contrasti - fu elevato il municipio sul lotto inizialmente proposto e inaugurato nel 1935. Negli stessi anni vennero eretti gli altri immobili principali, quali il palazzo delle poste, il tribunale sull’area del mercato ortofrutticolo e le scuole [1, 3]. Come aveva predisposto il De Sanctis, l’urbanizzazione del litorale si spinse verso la stazione e vide la piena attuazione nel periodo successivo alla seconda guerra mondiale, con lo spostamento verso est degli opifici che sorgevano sull’arenile a valle del corso Garibaldi. Non solo, ma la zona verde del lungomare



Figura 7 - Vista da ovest del lungomare ad inizio Novecento.

*Figure 7 - West view from of the waterfront at the beginning of the XX century.*



Figura 8 - Vista da est dell’odierno Lungomare Trieste.

*Figure 8 - East view of today’s Promenade Trieste.*

<sup>19</sup> Ivi, cat. X, cl XII, “Spiaggia 2”; X, cl. XII, fasc. 231 (1); ASSa, *Amministrazione Provinciale*, b. 496, fasc. 5.

fu allargata, aggiungendovi l'ampio viale sul mare, appoggiandosi alle colmate fatte con i materiali risultanti dagli abbattimenti e dai crolli dovuti ai bombardamenti<sup>20</sup>.

A testimonianza dell'operazione resta oggi la posizione del binario ferroviario, ormai inutilizzato e smantellato nel tratto d'innesto, che rivela l'originario margine dello spazio su cui correva.

## Bibliografia

- [1] Bignardi M. (1982) - *La "nuova città" progetti e realizzazioni urbanistiche nei primi decenni del XX secolo*, in A. Leone - G. Vitolo (a cura di), *Guida alla storia di Salerno*, Laveglia, Salerno, 349-361.
- [2] De Seta C. (1999) - *Napoli*, Laterza, Bari.
- [3] Dodaro V. (1997) - *Salerno durante il Ventennio: gli edifici pubblici, l'edilizia popolare, l'urbanistica*, De Luca, Salerno.
- [4] Giannattasio G. (1995) - *Salerno la città moderna. Piani e progetti dall'Ottocento ai primi decenni del Novecento*, Edizioni 10/17, Salerno.
- [5] Mignone A. (2019) - *Porto di Salerno. Una storia lunga dieci secoli*, D'Amico, Nocera.
- [6] Russo M. (2018) - *Il rilancio ottocentesco delle attività portuali nell'Italia meridionale: il porto di Salerno*, in F. Benincasa (edited by), *Seventh International Symposium: monitoring of Mediterranean Coastal Areas: Problems and Measurement Techniques*, Livorno (Italy) June 19-21, 2018, Firenze University Press, 201-212.

---

<sup>20</sup> ASCS, *Fald. 19 Urbanistica*, "Suoli demaniali", lavori in corso nel 1945.