

Il porto borbonico di Ischia

Ad un secolo e mezzo dal taglio del tombolo sabbioso che separava dal mare l'originario lago, il porto di Ischia è oggi uno dei più trafficati di Italia, certamente il primo in rapporto al numero degli abitanti. La qualità del suo specchio acqueo che riempie una caldera vulcanica non ha bisogno di presentazioni. Né vale la pena indugiare sul fatto che esso sia il terminale di un movimento turistico valutato in oltre il 30% di quello complessivo della regione.

Qui si intende solo ripercorrere, sulla scorta dei documenti consultati (per i quali si rinvia alla nota n.1), la storia del progetto e dell'esecuzione dei lavori anche in rapporto alle questioni che oggi si pongono per corrispondere alle due divergenti istanze di recuperare la originaria alta qualità di manufatto e di adeguarlo ad esigenze cresciute oltre qualsivoglia misura senza stravolgerne il carattere di esemplare opera dell'arte degli ingegneri del XIX secolo.

Le trasformazioni del *Casino Reale* -un tempo appartenuto al Protomedico di Corte Francesco Buonocore- che si conclusero con la caduta dei Borbone e quelle di un considerevole brano di territorio circostante, consentono di comprendere i termini di una modificazione capace di innescare le vicende urbanistiche ed architettoniche che impegneranno la *Villa dei Bagni* da allora in poi. L'apertura del porto at-

traverso il taglio del tombolo che congiungeva la collina di S. Pietro con quella del Boschetto diede all'isola importanza strategica nei trasporti e nei traffici commerciali e favorì lo sviluppo di risorse locali come le terme e la piccola cantieristica.

Ferdinando IV aveva, a suo tempo, pensato ad un abbellimento della Villa nel contesto di un ampio progetto, rimasto inattuato, messo a punto da Carlo Vanvitelli. Francesco I, per parte sua, ne aveva curato maggiormente gli aspetti funzionali e le qualità estetiche.

Ferdinando II allestì un programma più complessivo che investì il Casino con i suoi giardini ed un ampio ambito circostante entro una strategia di carattere territoriale.



*Fig. 1 – Giacinto Gigante,
La Villa Reale (1856)*

La *Villa dei Bagni* divenne oggetto di una intensa attività dei *vedutisti*, che con le loro pitture, divenute col tempo vere e proprie testimonianze storiche, ne rappresentarono e divulgarono i caratteri paesaggistici ed architettonici.



*Fig. 2 – Jacob Philipp Hackert,
Veduta del lago d’Ischia (1792)*



*Fig. 3 – Franz Vervolet,
La foce del lago, (1825 circa)*

Ferdinando II progettava di coinvolgere l’intera isola nel più ampio disegno di potenziamento delle *Coste e dei Porti del Regno* per poter competere con le maggiori potenze economiche che operavano nel Mediterraneo. Cardini di questa strategia erano il porto, la chiesa, il faro, il telegrafo, l’ammodernamento della rete stradale per connettere l’intero territorio dell’isola.

Negli anni Quaranta la politica di svi-

luppo economico fu strettamente correlata alla necessità di potenziare le vie di comunicazione ed i mezzi di trasporto. Particolare importanza avevano, tra l’altro, la realizzazione di nuovi scali e l’adeguamento di quelli esistenti. Un rapporto presentato al Re nel 1842, attraverso il raffronto con gli altri stati europei, evidenziava le carenze strutturali dei trasporti e la conseguente debolezza economica ed industriale;



*Fig. 4 – Carlo Vanvitelli, Piano Topografico delle Campagne adiacenti al Lago d’Ischia.
Progetto del Padiglione da caccia sul monte S. Pietro (1760-1770)*



Fig. 5 – Ignoto, Lago d'Ischia (1820-1830)

il crescente traffico marittimo e la crescita della flotta mercantile richiedevano l'edificazione di molti porti. Il rapporto s'incentrava sui traffici marittimi, sui moderni mezzi di trasporto a vapore che avrebbero favorito l'industria ed il commercio. Modello era l'Inghilterra che aveva scelto di potenziare la flotta mercantile e militare, diventate le più forti del mondo, con molti battelli a vapore che consentivano, attraverso con-



Fig. 6 – Achille Vianelli, Lago d'Ischia (1820-1830)

sistenti risparmi nelle spese, di sostenere meglio la concorrenza nella produzione industriale, mentre tutti gli altri paesi europei, con in testa Francia e Germania, investivano soprattutto nella costruzione di strade ferrate.

Il Consiglio Provinciale di Napoli alla domanda inoltrata dal Comune d'Ischia

per la costruzione del porto nel 1852 rispose che l'opera non era necessaria né utile, ritenendo in pratica che l'isola non fosse suscettibile di sviluppo, almeno nell'immediato. Invece Ferdinando II, all'inizio del 1853, decise favorevolmente, anche per ribadire l'importanza di rafforzare i collegamenti marittimi.

Il progetto per la costruzione del porto fu elaborato dall'ispettore di Ponti e Strade Luigi Oberty (del quale nella nota 2 viene tracciato un breve profilo) e dal Primo Tenente del Genio Domenico Milo e presentato al Ministro dei Lavori Pubblici. Nel corso del Consiglio ordinario del 19 luglio 1853 tenutosi a Ischia, il Re approvò l'opera, e volle che il tenente Milo fosse destinato a Ischia per questi lavori.

Dall'analisi delle caratteristiche del lago erano scaturite le prime informazioni sulla natura e sull'estensione dell'opera, accertando che i fondali erano costituiti da un misto di sabbia e fango con differenti altezze, con una media di 8 palmi, ma che ne occorreivano 12 per la navigazione al centro e 6 ai margini, per cui lo scavo medio fu calcolato di 4 palmi per l'intera superficie misurata di circa 1500000 palmi quadrati. La relazione inoltre approfondiva il carattere tecnico dell'opera, specificando che esisteva un esteso banco di sabbia in cui si poteva aprire un passaggio in una posizione che offriva sufficienti garanzie dai venti che spiravano da quel versante. L'imboccatura avrebbe avuto una lunghezza di 500 palmi e sarebbe stata delimitata da banchine. Per quanto concerne i forti venti da N.N.O., che avreb-



Fig. 7 – Gabriele Smargiassi,
Vendemmia ad Ischia (1845)

bero ostacolato l'ingresso nel porto, fu ritenuta necessaria la costruzione di un molo a *pietre perdute*. Esse furono disposte perpendicolarmente rispetto ai venti e protratte nel mare per circa 700 palmi, a partire dalla sporgenza Ovest della piccola foce esistente.

Dallo *Stato Estimativo delle spese necessarie* che accompagnava il progetto è possibile ricavare alcune informazioni utili. Erano infatti previste voci di spesa: per ridurre l'intero lago alla profondità di palmi 12; per il cavamento della sabbia fuori dell'acqua per aprire l'accesso al porto; per il cavamento della sabbia dentro l'acqua per l'imboccatura; per il cavamento di fanghi ed altri depositi, per espurgare la conserva; per il cavamento sotto acqua per approfondire l'area tra la l'imboccatura e la scogliera; per una scogliera lunga palmi 700 con pietre di circa palmi cubi 60 e formazione del molo; per il getto di ferrugine per la fondazione della banchina; per casse di legname di quercia occorrenti per la fondazione della banchina; per la fabbrica di scardonì e pozzolana vulcanica per l'elevazione della banchina al di sopra del livello del mare; per i basoli di rivestimento della strada.

Il 25 luglio di quello stesso anno iniziarono i lavori amministrati, quale Direttore Superiore della Direzione ed Amministrazione dei Lavori del Nuovo Porto, da Camillo Quaranta che aveva già ricoperto quello di Commissario del Bacino del Raddobbo a Napoli. I lavori fin dall'inizio avanzarono con lentezza a causa della calura e dei miasmi delle alghe che imputridivano sulla sabbia; i servi di pena, alloggiati in tende in locali di pertinenza di *Casa Reale*, furono spesso chiamati alla realizzazione delle opere. Per ridurre l'inconveniente dell'aria malsana, fu aperto il 26 giugno 1854 un passaggio tra il lago ed il mare.

All'inizio del 1854 Quaranta, trasferito a Ischia con poteri assai estesi, entrò immediatamente in attrito con i tecnici incaricati, in particolare con Milo, Direttore delle opere prima del suo arrivo. I rapporti tra i due degenerarono fino all'allontanamento definitivo di Milo il 2 maggio dello stesso anno nonostante egli non avesse responsabilità sui ritardi poiché i lavori erano iniziati a fine luglio, con un caldo soffocante ed il cantiere in assestamento.

Il 31 maggio il Re ordinò il trasferimento di una piccola flotta specializzata, costituita da 2 cavafondi a vapore con tramogge ed un piroscampo di piccola forza, un rimorchiatore e 4 barche grandi destinate a formare la difesa all'ingresso del porto. I massi basaltici destinati alla scogliera furono in parte trasportati da Pietrarsa e dalla Regia Petriera di Pozzuoli ed in parte estratti sull'isola.

Il Real piroscampo *Delfino* entrò nell'antico lago il 31 luglio del 1854 alle



*Fig. 8 – Francesco Mancini,
I lavori di apertura del porto (1853)*



*Fig. 9 – Giacinto Gigante,
Porto d'Ischia (1855)*

7 p.m. Il 17 settembre 1854 fu inaugurato ufficialmente il porto. I lavori di completamento continuarono per alcuni anni con la costruzione del faro e del telegrafo elettromagnetico.

Le nuove opere stavano modificando radicalmente il paesaggio fisico e le prospettive di sviluppo della comunità insediata. Il porto avrebbe presto spostato il baricentro del comune fino ad allora situato nelle vicinanze del Castello.

La chiesa di S. Maria di Portosalvo, progettata da Francesco Cappelli, Architetto della Real Casa, fu iniziata il 26 settembre del 1854 e completata nel 1856. Posta in asse all'entrata del porto la fabbrica aveva un valore celebrativo.

Per la sicurezza del porto occorreva un adeguato sistema di segnalazione semaforico. Procida e Nisida all'epoca ne erano già dotate. Nel 1855 Camillo Quaranta scriveva al Direttore del Real Ministero e Segreteria di Stato Lavori Pubblici: "il Re durante la sua dimora ad Ischia tra i tanti lavori per la costruzione del Nuovo Porto, si degnò ordinare un Faro di 5° Ordine a fuoco fisso variato prescrivendo di avvalersi del macchinista Augusto Bernard". Il 1 novembre del 1856 il faro si accese per

la prima volta. Il progetto grafico della torre del faro era di Giuseppe Marangia.

Infine Ferdinando II ordinò l'installazione di una stazione telegrafica all'interno del Casino, collegata con le altre dislocate nei Siti Reali fra cui la Reggia. L'architetto Francesconi fu incaricato nel 1852 di creare una condotta per la posa dei fili del telegrafo elettromagnetico dalla Stazione della Regia Strada ferrata all'ingresso della Darsena. Il percorso prevedeva la costruzione di una linea tra Napoli ed Ischia, partendo dalla Reggia di Napoli fino alla foce di Miliscola, per poi procedere con un cavo sottomarino verso Procida, quindi su Vivara ed infine verso il castello d'Ischia, collegato con il Casino per via aerea su pali. La linea, completata nel 1858, rappresentò per l'isola la possibilità di comunicare in tempo reale ed in qualsiasi condizione e segnò una tappa rilevante per l'avvicinamento al continente, specie se si considera che Francesco II istituì nella sede comunale d'Ischia una stazione pubblica.

Il Casino, venuto in possesso dei Savoia, fu da loro donato al Comune d'Ischia e divenne sede di cure termali riservate

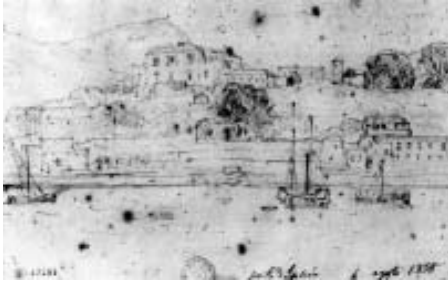


Fig. 10 – Giacinto Gigante,
Porto d'Ischia (1855)

ai militari, uso che permane ancora oggi.

L'apertura del porto e la demania-
lizzazione dell'ex Casino borbonico ac-
crebbero l'importanza dell'antica stra-
da che collegava il borgo sottostante al
castello con il lago, attraversando il ter-
ritorio lavico dell'Arso. Il programma
prevedeva l'occupazione da parte dei
privati dei suoli comunali, attraversati
dalla strada dell'Arso, mediante con-
cessioni che li autorizzavano ad innal-
zare fabbriche con l'obbligo di mante-
nere una distanza di 20 palmi dal ciglio
per tutta la lunghezza: "per aggregarsi
in ampiezza alla pubblica strada".

Le trasformazioni attuate compor-
tarono come naturale conseguenza una
crescita d'interesse sull'isola, soprattut-
to di carattere economico rispetto al suo
tradizionale ruolo strategico e militare.
Altri fattori di sviluppo furono la mag-
giore diffusione delle risorse termali
dell'isola e il rafforzamento della pic-
cola cantieristica.

Consistente fu anche il programma
delle strade di collegamento affidato al-
l'architetto Fazzini, per la progettazio-
ne, ed al botanico Gussone per alcuni
tracciati. L'architetto Gaetano Fazzini
tra i numerosi lavori pubblici, fu anche



Fig. 11 – Giacinto Gigante,
La Villa Reale dal Mare (1855)

incaricato della deviazione delle acque
provenienti dalle alture del Cretaio e da
altri siti che arrivavano fino al porto pro-
vocandone l'insabbiamento.

E' stato teorizzato che i Borbone pro-
cedessero per "modelli": costruire un
porto significava il proseguimento della
politica imprenditoriale iniziata da Car-
lo di Borbone con le *Fiere*, l'Albergo
dei Poveri, la Real Fabbrica delle por-
cellane e proseguita da Ferdinando IV
con la fabbrica di S. Leucio. L'inter-
vento sull'isola d'Ischia, pur limitato
nella sua portata, può essere conside-
rato un vero e proprio modello di svi-
luppo centrato intorno all'apertura del
porto; il *Casino Reale* rappresentò il
collegamento con il potere centrale; gli
altri interventi - le strade, la chiesa ecc.
- costituirono i supporti complementari
ma fondamentali, per l'equilibrio com-
plessivo del modello.

Lo studio di fattibilità del Piano del-
l'area portuale, sviluppato nel 2004 da
chi scrive e dal Prof. ing. Agostino Nuzzolo,
tenendo conto delle *linee program-
matiche per lo sviluppo del sistema
integrato della portualità turistica*
emanate dalla Regione Campania nel

2002, ha messo a punto una strategia per il suo riassetto, identificando un disegno urbano in grado di riqualificare il suo ambito più diretto e di stabilire relazioni integrate con il territorio, riorganizzando gli spazi a mare e quelli a terra in relazione alle attività cantieristiche, alle aree di parcheggio ed al ruolo di terminal dei trasporti.

Lo studio ha disegnato uno scenario per un'area strategica che ha per l'isola il ruolo di vera e propria 'porta', paragonabile per importanza ad un grande terminal metropolitano se si tiene conto del movimento di passeggeri e merci che lo interessa. La condizione di 'porto naturale' è ad un tempo, paradossalmente, una straordinaria specificità ed un limite oggettivo: specificità per le sue caratteristiche di forma naturale; limite

perché, proprio per la sua forma 'definita', presenta una superficie complessiva rimasta immutata nel corso della sua storia a fronte dell'aumento esponenziale dei traffici non solo marittimi che lo hanno interessato.

Del pari le sue aree marginali, strette tra l'edificato consolidatosi prima del *boom* turistico del secondo dopoguerra ed il limite militare, sono state investite da una serie di interventi che ne hanno, per così dire, 'inseguito' lo sviluppo con trasformazioni susseguitesesi senza una strategia per far fronte ad esigenze in rapida evoluzione connesse al suo mutato ruolo. Il Piazzale Trieste è, in teoria, il punto più accessibile dell'isola. Ma la ristrettezza degli spazi, la difficoltà di accesso alle informazioni e l'utilizzo promiscuo degli spazi non consentono



Fig. 12 – Il porto di Ischia oggi

accettabili livelli di servizio. Nell'area, di importanza strategica primaria per la mobilità, sono allocati i terminali di trasporto marittimo e terrestre, di taxi, microtaxi e vettori alberghieri.

Nel porto nei giorni di punta approdano e ripartono circa 20 traghetti, con un movimento di circa 15.000 passeggeri e 1.500 automezzi; continue ondate di flussi pedonali sbarcano dai circa 35 aliscafi giornalieri per oltre 8.000 imbarchi/sbarchi. Per quanto riguarda i mezzi su gomma, il Piazzale è capolinea di 12 linee. In un giorno estivo vi si registrano 910 eventi (arrivi o partenze di corse bus) nelle 24 ore: mediamente un evento ogni 100 secondi. Indagini "speditive" hanno censito la presenza contemporanea di oltre 50 veicoli fra taxi, micro taxi e vettori alberghieri.

Sulla frangia del porto occorre: *delocalizzare le attività di rimessaggio del cantiere navale* (uno spazio residuo potrà essere lasciato per le operazioni urgenti di riparazione 'in acqua' e per l'alaggio e varo di piccoli natanti carrellati); *ridisegnare la riva destra* tenendo conto della necessità di maggiori spazi di servizio e per realizzare *un percorso di frangia alla Collina di S. Pietro* in collegamento con il centro; *sottopassare l'area del demanio militare con un percorso di collegamento con il parcheggio* che dovrebbe anche ospitare le funzioni di rimessaggio delocalizzate; *ricomprendere nell'ambito di una generale risistemazione del Piazzale Trieste lo spazio di pertinenza della Chiesa in margine alla via Quercia*, valorizzan-

do il ruolo di monumento della Chiesa e dotandola di uno spazio che possa recuperare un ruolo di sagrato; *ridisegnare il Piazzale Trieste* - qualificandolo nel suo ruolo di nodo di 'accoglienza' con una forte 'pedonalizzazione' ed una forte limitazione dello stazionamento degli autobus - e *il tratto di Via Iasolino che da Piazzale Trieste giunge fino all'edificio "ex cantine D'Ambra"*, per tener conto del suo ruolo di connettore dei nodi di imbarco e sbarco rappresentati dai terminal aliscafi e dal terminal ospitato dalle "ex cantine D'Ambra" (in particolare il nodo costituito dalla centrale Enel in via di dismissione assume una qualificazione strategica fondamentale ai fini della *realizzazione di un by pass che consenta di evitare la strozzatura tra il Palazzo D'Ambra e la Centrale stessa*, che determina alcuni dei più gravi problemi di traffico nell'area.

La banchina "Olimpica", in rapporto ad suo 'alleggerimento' con una diversa distribuzione del traffico commerciale sui porti dell'isola, dovrà contribuire a sviluppare il *ruolo di approdo turistico* che è quello per vocazione più appropriato per il porto; la *Bocca Vecchia*, 'traccia' dell'antica canaletta di collegamento tra l'originario lago ed il mare, va valorizzata nel suo ruolo di testimonianza storico-ambientale; il *parco pubblico della 'Pagoda'* va valorizzato come margine del percorso.

Si dovrà pensare ad una intesa con il demanio militare per utilizzare, sia pure per punti discreti, le fasce di margine

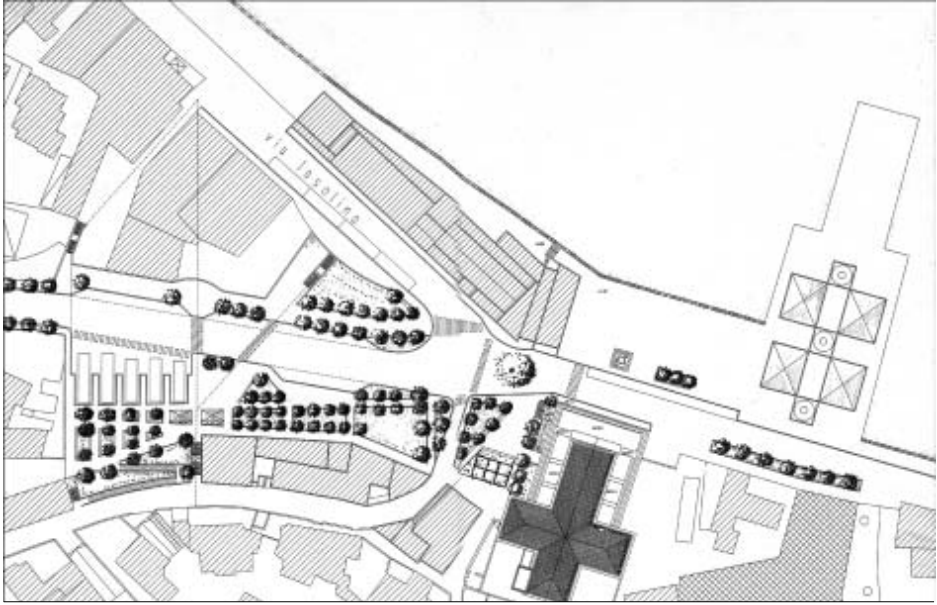


Fig. 13 – F. Rispoli: planimetria di progetto del Piazzale Trieste

per recuperare spazi lungo tutto il fronte che dall'ingresso dello stabilimento militare conduce fino alla via Portosalvo.

La programmata dismissione della centrale Enel potrà favorire la ristrutturazione dell'intero ambito con la realizzazione di una 'bretella' di collegamento, la piena utilizzazione degli spazi di questo edificio e di quello delle ex Cantine D'Ambrà per attività compatibili con quelle legate al porto; la pedonalizzazione dell'ambito compreso tra i due edifici; la valorizzazione del ruolo di terminal del sito.

Il sistema di accessibilità proposto si articola in una rete di percorsi di connessione, dai punti di scambio del traffico ai punti nodali del porto, distinta

dalla rete veicolare, con l'obiettivo di distribuire gli accessi e di valorizzare gli ambiti retrostanti il *waterfront* favorendo il riuso di alcuni fabbricati con attività di servizio capaci di indurre forme di economie diffuse.

Le aree di parcheggio pubblico sono potenziate attraverso la costruzione di parcheggi pluripiano interrati e parte della superficie da realizzare è destinata a terminal degli autobus di linea e al rimessaggio di imbarcazioni da diporto.

Il Piazzale, con il drastico ridimensionamento degli spazi dedicati alla sosta ed alla marcia dei veicoli, consente di decongestionare la zona critica e migliorare l'accoglienza.

¹Nota bibliografica dei testi consultati
G. D'ASCIA, *Storia dell'isola d'Ischia*, Napoli 1867.

G. ALISIO, *Siti Reali dei Borboni di Napoli*, Officina, Roma 1976.

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARTISTICI E STORICI DI NAPOLI, *Immagini di Ischia*, Li Causi, Bologna 1984.

N. D'ARBITRIO, L. ZIVIELLO, *I Borbone ad Ischia. "La Villa de' Bagni"*, Edisa, Napoli 2000.

I. DELIZIA, *Ischia, l'identità negata*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1987.

A. BUCCARO, *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Electa Napoli, Napoli 1992.

P. CEROTTO, F. RISPOLI, *Il limite e l'approdo: due porti dell'isola d'Ischia*, in A. DE MARCO, A. PRATELLI, *Gli "algoritmi" del disegno. La chiamato "archeologia" ma è industriale*, Atti del Convegno del Novembre 1993, Università degli Studi di Trieste e di Udine.

A. MASSARO, *Avellino tra decennio e restaurazione nelle opere di Luigi Oberty ingegnere del Corpo di ponti e strade*, Grafic way, Avellino, 1994.

A. CARACOZZI, *Luigi Oberty e la diffusione del Neoclassicismo nell'Italia Meridionale*, Edipuglia, Bari 1999.

R. CAPUTO (a cura di), *Ischia nelle vedute romantiche dell'Ottocento nelle collezioni private*, G. & E. Sarnelli, Napoli, 2000.

A. BUCCARO, F. DE MATTIA (a cura di), *Scienziati-artisti. Formazione e ruolo degli ingegneri nelle fonti dell'Archivio di Stato e della Facoltà di Ingegneria di Napoli*, Electa Napoli, Napoli 2003.

I. DELIZIA, F. DELIZIA, *Ischia e la modernità*, Massa Editore, Napoli, 2005.

²Luigi Oberty, nato nel 1790 nella Contea di Nizza (all'epoca parte del regno Sabauda), formatosi in un primo tempo nell'ambiente piemontese, si era poi trasferito a Napoli dove aveva completato la propria preparazione formale e tecnica.

Nel 1809 era stato ammesso al Real Corpo degli Ingegneri di Ponti e Strade, istituito nel Regno di Napoli nell'anno precedente, nel ruolo di *sottoingegnere*. Due anni dopo ricoprì provvisoriamente il ruolo di *ingegnere aggiunto funzionante*. Istituita la Scuola di Applicazione e introdotta la qualifica di *ingegnere aspirante*, partecipò nel 1812 al concorso per la nuova qualifica. Alcuni mesi più tardi, a soli ventidue anni, venne designato *ingegnere ordinario di III classe*.

Nel 1817 venne promosso *ingegnere ordinario di II classe provinciale*. Trasferitosi ad Avellino, esordì come progettista di alcune opere tra cui il portico di ingresso al cimitero ed il primo disegno della Cappella Pubblica. Nel 1819 fu incaricato del progetto del Real Collegio di Avellino

(l'attuale Liceo Pietro Colletta) e nel 1821 disegnò il primo impianto del nuovo Carcere provinciale che sarà poi realizzato su progetto di Giuliano de Fazio. Progettò e realizzò anche nuovi tracciati stradali, come la strada per Melfi e l'asse dei Due Principati che doveva segnare una nuova direttrice di espansione verso sud, in direzione Salerno.

Nel 1824 fu trasferito a Foggia dove nel 1826 fu nominato *ingegnere di I classe del Real Corpo di Ponti e Strade* e realizzò numerosi progetti, tra i quali i propilei di chiusura del Giardino pubblico (1824), il Real Teatro di Foggia (1825), il Tempio monoptero nel Giardino pubblico (1833), il Carcere provinciale (1837) ed il risanamento del quartiere settecentesco (1837). L'attività di Luigi Oberty ebbe modo di estrinsecarsi su un ampio spettro dell'ingegneria civile: dai lavori di bonifica alle paludi Sipontine (1838-1832) a quelli di arginatura del fiume Salsola; dalla strada rotabile per Panni (1831) ai lavori di bonifica del lago Salpi (1832); dalla sistemazione delle due strade anulari di Foggia (la Civitella-Epitaaffio, Via Manzoni e la Madonnella Corso Garibaldi) che racchiudono il primo nucleo urbano (1832) all'assetto idraulico dei fiumi Carapelle e Cervaro (1837-1838).

Nel 1839 venne designato *Ingegnere ispettore di conto regio* e nel 1840, rientrato a Napoli, *Ingegnere ispettore di conto provinciale*.

Nel 1853 a Ischia, oltre al progetto per il Porto, realizzò (per quanto è dato desumere dal testo di Antonietta Caracozzi citato nella nota bibliografica) il colonnato delle Terme Regina Isabella a Lacco Ameno che poi Ignazio Gardella lascerà davanti al nuovo edificio da lui progettato.

Nel 1857 fu nominato dal Re *Ispettore generale* in Sicilia e tre anni più tardi *Direttore generale* del Real Corpo degli Ingegneri di Ponti e Strade e partecipò alla Commissione istituita dal Re per redigere un piano generale di risanamento per Napoli.

Nel 1861, su richiesta del luogotenente generale del re Eugenio, principe di Savoia e di Carignano, ricevette la nomina di *Consigliere di Luogotenenza* per il dicastero dei Lavori Pubblici. Nel 1863 venne insignito della delega di *Ispettore di 1° Vicepresidente* del Consiglio Superiore del Real Corpo del Genio Civile sezione di Napoli e Palermo.