



Giovanni Cristina

# IL PORTO DI CATANIA NEL LUNGO OTTOCENTO

Infrastrutture, traffici, territorio  
(1770-1920)



## Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



# TEMI di STORIA

## **COMITATO SCIENTIFICO**

Guido Abbattista (Università di Trieste), Pietro Adamo (Università di Torino), Salvatore Adorno (Università di Catania), Filiberto Agostini (Università di Padova), Enrico Artifoni (Università di Torino), Eleonora Belligni (Università di Torino), Nora Berend (University of Cambridge), Annunziata Berrino (Università di Napoli Federico II), Giampietro Berti (Università di Padova), Pietro Cafaro (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano), Beatrice Del Bo (Università di Milano), Giuseppe De Luca (Università di Milano), Santi Fedele (Università di Messina), Monica Fioravanzo (Università di Padova), Alba Lazzaretto (Università di Padova), Erica Mannucci (Università di Milano-Bicocca), Raimondo Michetti (Università di Roma Tre), Roberta Mucciarelli (Università di Siena), Marco Pasi (Universiteit van Amsterdam), Alessandro Pastore (Università di Verona), Lidia Piccioni (Sapienza Università di Roma), Luigi Provero (Università di Torino), Gianfranco Ragona (Università di Torino), Daniela Saresella (Università di Milano), Marina Tesoro (Università di Pavia), Giovanna Tonelli (Università di Milano), Michaela Valente (Università del Molise), Albertina Vittoria (Università di Sassari).

## **COORDINAMENTO EDITORIALE**

Pietro Adamo, Giampietro Berti, Luigi Provero

*Il comitato assicura attraverso un processo di double blind peer review la validità scientifica dei volumi pubblicati.*

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Giovanni Cristina

**IL PORTO DI CATANIA  
NEL LUNGO  
OTTOCENTO**

Infrastrutture, traffici, territorio  
(1770-1920)

**FRANCOANGELI**

Ouvrage publié avec le concours de la Research Executive Agency dans le cadre de la Convention Marie Skłodowska Curie IEF n. PIEF-GA-2012-330904, et de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales – Centre de Recherches Historiques – C.N.R.S.



Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it).*

# Indice

<b>Introduzione</b>	pag.	7
<b>1. Spazi, insediamenti e commerci nel sistema costiero siculo-orientale. Il ruolo di Catania</b>	»	13
1. La città e il mare fino all'età moderna. Una relazione difficile di <i>longue durée</i>	»	13
2. La svolta. Il progetto portuale di Ignazio V Biscari tra utopia e modernizzazione (1767-1786)	»	31
3. Tra tentativi e fallimenti. Innovazioni tecniche e ostacoli ambientali nei progetti Zahra (1782-1828)	»	87
<b>2. Il porto di Catania dall'800 borbonico al primo '900 (1820-1920)</b>	»	95
1. Uno spazio marittimo da costruire. Progetti, conflitti, retoriche (1820-1854)	»	95
2. I commerci senza porto. Scali, rotte e rappresentazioni	»	134
3. Dopo il «molo vecchio». Ampliamento del porto, industrializzazione e rete ferroviaria (1861-1920)	»	164
<b>Appendice – Tabelle</b>	»	187
<b>Indice dei nomi</b>	»	219





## Introduzione

È praticamente impossibile esimersi dal cominciare una riflessione sull'origine plurisecolare degli scambi marittimi nel Mediterraneo senza partire dalle considerazioni di Fernand Braudel<sup>1</sup>. Anche se, dalla *Méditerranée* in poi, sono stati numerosissimi gli studi che hanno approfondito i caratteri del commercio marittimo nell'area mediterranea, sia durante la stessa età moderna che risalendo a ritroso nel tempo fino alle epoche preistorica e protostorica.

La celeberrima metafora del Mediterraneo come *pianura liquida*, come crocevia di rotte dall'origine plurimillennaria, come luogo di scambi lungo le cui rive, o tra le sue numerose isole, sono nate civiltà, *facies*, insediamenti già a partire dal Neolitico rimanda alla questione della continuità/discontinuità dei processi storici attraverso i secoli, se non i millenni. L'interesse verso la preistoria del celebre storico francese è tra l'altro testimoniata dal volume *Memorie del Mediterraneo*, edizione postuma di un progetto commissionato a fine anni '60 e curata dagli storici antichisti Jean Guilaine e Pierre Rouillard<sup>2</sup>. Tale *focus* verso il Mediterraneo delle origini si spiega anche con la volontà, da parte di Braudel, di rompere le cesure tra storia e preistoria, non limitando l'inizio della civiltà all'invenzione della scrittura. Dalla pubblicazione di questi due volumi, a ridosso del nuovo millennio, si è inaugurata una nuova stagione di grandi quadri storiografici sul *Mare nostrum*. A distanza di pochi anni sono infatti comparsi tre volumi

<sup>1</sup> Per una breve sintesi divulgativa del panorama marittimo e commerciale del Mediterraneo dalla preistoria ai giorni nostri, cfr. F. Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Milano, Bompiani, 2003<sup>14</sup>, e in particolare i capitoli *Il mare* (pp. 37-53) e *L'alba* (pp. 58-81) dello stesso Braudel.

<sup>2</sup> F. Braudel, *Memorie del Mediterraneo*, Milano, Bompiani, 2010. Com'è noto, lo stesso Guilaine aveva pubblicato una sintesi sul Mediterraneo delle origini (*La mer partagée. La Méditerranée avant l'écriture, 7000-2000 avant Jésus-Christ*, Paris, Hachette, 1994).

che si ponevano l'ambiziosissimo proposito di «rivisitare» il *magnum opus* braudeliano pur rimanendone per forza di cose sulla scia<sup>3</sup>.

Il primo, rivoluzionario, apripista è stato il volume di Peregrine Horden e Nicholas Purcell, che ha dilatato la *longue durée* del Mediterraneo insistendo sugli aspetti «ambientali» delle *micro regions* che lo compongono, ma che ha anche individuato il tratto caratterizzante di tale *Mare nostrum* dall'esistenza plurimillennaria nella *connectivity*, ovvero nella facilità di comunicazione via mare di un qualsiasi punto dello scacchiere con un altro<sup>4</sup>. Il secondo volume in ordine di apparizione è *The Great Sea* del medievista britannico, ma di origine «mediterranea», David Abulafia. A differenza di Braudel, Abulafia ha insistito sull'importanza delle vicende umane, capaci di superare i limiti imposti dalle condizioni naturali e di generare discontinuità, tuttavia sostanzialmente confermando la visione di un Mediterraneo brulicante di scambi e comunicazioni di varia natura<sup>5</sup>. Il terzo grande affresco sul *Mare nostrum* occupa la porzione cronologica ancora lasciata «scoperta», ovvero la lunga fase che va dal Pleistocene (2 milioni di anni a.C.) fino all'*emergence* dell'età classica del V secolo<sup>6</sup>.

Che prevalgano le strutture fisico-geografiche o le innovazioni tecnologiche dettate dalla volontà umana di superare i propri limiti, che ci si trovi di fronte a processi di costruzione dell'ambiente mediterraneo che hanno di molto anticipato la comparsa dell'*homo sapiens*, oppure a un quadro estremamente frammentato e multiforme, accomunato soltanto dall'alto tasso di comunicazione tra le parti che lo compongono, ciò che mette d'accordo tutte le interpretazioni di lunga, se non lunghissima durata, del Mediterraneo è il suo essere stato la culla delle prime forme di civiltà, spesso entrate in contatto tra loro per esigenze di tipo commerciale<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Occorre tuttavia non tralasciare almeno due titoli «italiani», i quali peraltro contengono rimandi bibliografici alle numerose storie del Mediterraneo, inteso sia come spazio fisico che come costruito «mentale» e culturale. Si tratta di: S. Bono, *Un altro Mediterraneo. Una storia comune fra scontri e integrazioni*, Roma, Salerno Editrice, 2008 e S. Guarracino, *Mediterraneo. Immagini, storie e teorie da Omero a Braudel*, Milano, Bruno Mondadori, 2007.

<sup>4</sup> Ci si riferisce, ovviamente, a P. Horden, N. Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford, Blackwell, 2000. Per una critica a tale impostazione teorica, cfr. R. Etienne, recensione a W. V. Harris, *éd.*, *Rethinking the Mediterranean*, Oxford, Oxford University Press, 2005, in *Topoi. Orient-Occident*, n. 14-2, 2006, pp. 743-746.

<sup>5</sup> D. Abulafia, *The Great Sea: A Human History of the Mediterranean*, London, Allen Lane, 2011 (trad. it. *Il Grande mare. Storia del Mediterraneo*, Milano, Mondadori, 2013).

<sup>6</sup> C. Broodbank, *The Making of the Middle Sea. A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World*, London, Thames & Hudson, 2013 (trad. it. *Il Mediterraneo. Dalla preistoria alla nascita del mondo classico*, Torino, Einaudi, 2015).

<sup>7</sup> Una sintesi degli studi, di provenienza più che altro anglosassone, sul Mediterraneo inteso come spazio «ambientale» di lunga durata è contenuta in P. Horden, S. Kinoshita (eds.), *A Companion to Mediterranean History*, Chichester, Wiley-Blackwell, 2014.

Stabilire con esattezza cosa si sia tramandato attraverso i secoli, se non i millenni, delle rotte marittimo-commerciali del Mediterraneo arcaico e cosa invece sia finito nell'oblio di un passato remoto è un'operazione di impossibile soluzione e tutto sommato inutile. Diverse le epoche, diverse le logiche, diverse le civiltà, gli uomini, diverse le economie, i sistemi d'insediamento, le *vocazioni territoriali*, le gerarchie urbane. Tali avvicendamenti e mutamenti, talvolta traumatici, talvolta diluiti lungo una fase temporale così ampia da non essere probabilmente percepiti dai contemporanei, hanno ovviamente contraddistinto anche le vicende della Sicilia, pienamente immersa in questo lago con più mari, crocevia tra Nord e Sud, tra Est e Ovest e tra gli innumerevoli punti intermedi che si collocano tra i suoi estremi.

Ai suddetti cambiamenti dettati dall'evoluzione storica, naturalmente, non si è sottratta neanche Catania. Città di origine calcidese, fondata nel VIII secolo a.C. da coloni provenienti da Naxos, in Sicilia, Catania restò una città tutto sommato minore sia nell'epoca greco-classica, sia nell'età imperiale romana. Anche in epoca bizantina, e poi in quella della conquista islamica, né la città né il suo porto possono essere considerati di primaria importanza per le gerarchie urbane e commerciali di quei dominanti.

La situazione cambiò sotto i normanni prima, sotto gli svevi poi, ma soprattutto dopo il Vespro, nel XIII secolo, quando gli aragonesi scelsero Catania come sede della corte del Regno indipendente di Trinacria. In tale contesto, se Siracusa dall'età bizantina in poi non era più la capitale, non solo orientale, dell'Isola, Messina invece, soprattutto durante i secoli centrali del Medioevo si poneva come centro di scambi, di passaggio dei pellegrini verso la Terra Santa. Non si trattava tuttavia di gerarchie fisse nei secoli: Messina decadde nel XIV secolo, mentre, contestualmente, Catania riuscì a beneficiare della presenza della corte per veder accrescere anche la propria funzione commerciale, soprattutto grazie all'esportazione granaria, che comunque era stimolata dalla presenza della corte reale, la quale traeva dalla vendita delle tratte una parte cospicua del proprio sostentamento. L'età moderna, con un XVI e un XVII secolo contraddistinti da guerre, crisi, conflitti, pirateria, politiche difensive, aveva certificato la minorità della vocazione marittima di Catania, sacrificata sull'altare della diarchia urbana Messina-Palermo con cui la futura «capitale» etnea poteva ancora solo sognarsi di competere. L'inversione di tendenza si verificò a metà '700, come punto culminante dell'opera di ricostruzione che ebbe luogo, a fasi alterne, dopo il terremoto rovinoso del 1693<sup>8</sup>. In questa sorta di «lungo

<sup>8</sup> Sulla parabola della vicenda della Catania moderna e contemporanea in relazione con i suoi «caratteri originali» di lunga, se non lunghissima durata, cfr. i volumi della Storia di Catania: M. Aymard, G. Giarrizzo (a cura di), *Catania. La città, la sua storia*, Catania, Domenico Sanfilippo Editore, 2007; L. Scalisi (a cura di), *Catania: l'identità urbana*

Ottocento»<sup>9</sup> a scala urbana si è giocata l'ascesa della città di Catania nelle gerarchie regionali, ma anche nazionali, con il porto che diviene una delle metafore del *boom* commerciale prima, e industriale poi. Una città che quindi «diventa» mediterranea, anche se con esiti non compiuti, solamente con l'inizio dell'età contemporanea. Una vicenda, quella portuale, che inizia con il principe di Biscari, negli anni '60 del '700, col suo tentativo (apparentemente ossimorico) di «privatizzare» il commercio granario – attraverso l'edificazione di un *waterfront* personale che includeva la Villa Scabrosa, il *molo* e il Palazzo Biscari – liberalizzandone le esportazioni, sul modello fisiocratico. Se i commerci di cabotaggio avevano comunque luogo, seppur in forme minoritarie e locali, la costruzione delle infrastrutture fu molto tormentata e fu «compiuta» solo a metà '800, grazie più alla caparbia cittadina – e ai fondi locali che essa utilizzò per la *causa* – che non per un progetto «riformatore» borbonico. L'Unità d'Italia e l'arrivo di zolfo e ferrovia aprirono nuovi scenari, anche se il cabotaggio a vela cominciò a intravedere il proprio tramonto a fine secolo, sostituito dalla ferrovia per il corridoio siculo-orientale e dal vapore per la navigazione di medio e lungo corso. Nel progetto delle classi dirigenti cittadine, il porto fu considerato un ponte verso il mare, un'occasione per entrare a pieno titolo nel gioco commerciale del Mediterraneo, a fianco delle *consorelle* siciliane, ma anche, egoisticamente, per incrementare le esportazioni agricole prima (grano) e minerali poi (zolfo). Un porto che doveva servire non tanto a creare una marineria locale e/o una strutturata classe armatoriale autoctona, sul modello ad esempio, *mutatis muntandis*, di Genova, Marsiglia, Trieste o anche Messina. Invece, piuttosto, un porto pensato per l'«esterno», una porta messa a disposizione delle reti commerciali mediterranee (e non solo) già esistenti, e dei loro attori: una vetrina di accesso da «colonizzare» dal mare, a vantaggio della produzione della città e soprattutto del suo ricco *hinterland* progressivamente assoggettato al capoluogo siculo-orientale.

dall'antichità al Settecento, Catania, Domenico Sanfilippo Editore, 2009; E. Iachello (a cura di), *Catania: la grande Catania. La nobiltà virtuosa, la borghesia operosa*, Catania, Domenico Sanfilippo Editore, 2010; G. Giarrizzo (a cura di), *Catania: la città moderna, la città contemporanea*, Catania, Domenico Sanfilippo Editore, 2011.

<sup>9</sup> La denominazione di «lungo Ottocento» è stata portata alla ribalta da Eric Hobsbawm nella sua trilogia [*L'Età della Rivoluzione, 1789-1848*, Milano, Rizzoli, 1999 (ed. or. 1961); *Il trionfo della borghesia, 1848-1875*, Roma-Bari, Laterza, 2010 (ed. or. 1975); *L'Età degli Imperi, 1875-1914*, Roma-Bari, Laterza, 2010 (ed. or. 1987)], in opposizione al '900, inteso com'è noto come «Secolo breve». Tale scansione cronologica, che si rifà alla nozione braudeliana di «long seizième siècle», è stata più recentemente riproposta da S. Lupo, *Il passato del nostro presente: il lungo Ottocento 1776-1913*, Roma-Bari, Laterza, 2013 e da C. Aydin, *Il lungo Ottocento. Una storia politica internazionale*, Torino, Einaudi, 2019. Per tale periodizzazione, imprescindibile è poi: C.A. Bayly, *La nascita del mondo moderno 1780-1914*, Torino, Einaudi, 2009.

Il volume è dunque un tentativo di ricostruire il versante marittimo-portuale della città di Catania, concentrandosi sul «lungo Ottocento» e inserendo la vicenda in un'ottica mediterranea, con l'auspicio che il recente *revival* verso il *Mare nostrum*, testimoniato dalla pubblicazione delle pregevoli sintesi storiografiche dalla periodizzazione plurimillenaria testé citate e che afferiscono comunque alla storia antica, medioevale e moderna, possa «contagiare» anche la contemporaneistica, e quella italiana in particolare<sup>10</sup>.

Ampia la lista di persone che devo sinceramente ringraziare per aver reso possibile questa ricerca, che si è stratificata negli anni diventando la sintesi della mia tesi di dottorato e di lavori già editi. Sono debitore nei confronti di Giuseppe Giarrizzo, Maurice Aymard, Antonio Coco, Enrico Iachello e Paolo Militello e dei loro consigli avuti durante gli anni del dottorato. Sono debitore anche di Salvo Adorno e delle sue preziose suggestioni, e della pazienza della dott.ssa Maria Galloro. Desidero inoltre ringraziare il segretario generale del *Centre de Recherches Historiques* (Crh), M. Joao Morais, l'Ehess, il personale dell'Archivio di Stato di Catania, delle Biblioteche Universitaria Regionale e Ursino-Recupero di Catania, della Biblioteca della Camera di Commercio di Catania, dell'Archivio di Stato di Palermo, oltre a quello dell'Archivio Centrale dello Stato di Roma, della Biblioteca Centrale Nazionale di Roma, della *Bibliothèque Nationale de France* e del *Public Record Office (National Archives)* di Kew (Uk).

<sup>10</sup> Per un quadro recente sulla storiografia marittima italiana in età contemporanea, si veda M.E. Tonizzi, «L'Italia e il mare. I porti e la politica portuale 1861-1913», in *Contemporanea*, 1-2018, pp. 27-50 e la bibliografia in esso contenuta.



# *1. Spazi, insediamenti e commerci nel sistema costiero siculo-orientale. Il ruolo di Catania*

## **1. La città e il mare fino all'età moderna. Una relazione difficile di *longue durée***

Sia la storiografia «professionale» che studiosi, intellettuali, tecnici che hanno studiato la plurimillenaria vicenda della città sono concordi nel definire quantomeno problematico il rapporto di Catania con il mare<sup>1</sup>. La vocazione portuale di una città – sebbene spesso non si mantenga costante nei secoli evolvendosi sulla base di questioni che riguardano un contesto urbano nel suo complesso<sup>2</sup> – rappresenta comunque la cartina di tornasole del grado di minore/maggiore facilità delle relazioni tra terra e mare.

A tal proposito, Maurice Aymard ha dato un lucido giudizio che riassume in maniera esemplare la vicenda del porto catanese durante i secoli, soprattutto dall'età moderna in poi:

La storia del porto di Catania, dagli ultimi secoli del Medioevo fino ad oggi, ci pone un problema del tutto originale. Il porto esistente, con i suoi limiti e le sue debolezze, però anche con le sue infrastrutture, corrispondeva più o meno ai bisogni reali della città e della sua economia. Però la città, o i gruppi dirigenti che par-

<sup>1</sup> Le riflessioni dall'impostazione più «cultural-filosofica» sulla storia di Catania assegnano a tale «mancata» integrazione tra la città e il mare, e al conseguente sviluppo «terrestre» della stessa, una connotazione fortemente negativa. Cfr. T. Vittorio, *Anteo: saggio marinaro sulla questione meridionale d'Italia*, Catania, Maimone, 2002 e il più recente (scritto con A. Bruno, D. Cavallaro e G. Vittorio), *Biscariopoli: il porto e i mestieri del mare a Catania*, Viagrande, Algra, 2018.

<sup>2</sup> A questo proposito appare opportuno citare le parole di Peter Rietbergen: «Sottolineiamo anche che una comunità urbana può trascendere il suo carattere di città-porto o per l'evoluzione – non del tutto automatica – verso la funzione di città-generale o perché perde la funzione portuaria come funzione organizzativa primaria della città» («Porto e Città, o Città-Porto? Qualche riflessione sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano», in S. Cavaciocchi (a cura di), *I porti come impresa economica. Atti della «Diciannovesima Settimana di Studi» 2-6 maggio 1987*, Firenze, Le Monnier, 1988, p. 616.

lavano e scrivevano nel suo nome, ha sognato e richiesto, secolo dopo secolo, un porto diverso che fosse all'altezza delle sue ambizioni o delle sue pretese, e che le avrebbe dato il via per un futuro diverso<sup>3</sup>.

Del resto, la vicenda portuale è una conseguenza di quelli che sono stati i «caratteri originari» del capoluogo etneo, come sottolineato dallo stesso Maurice Aymard e da Giuseppe Giarrizzo nel saggio di apertura al primo volume della storia di Catania, pubblicata in quattro volumi negli anni scorsi. Difatti, sostengono i due eminenti storici, è piuttosto evidente come «il *territorial imperative* [di Catania] sia dato dalla grande e fertile piana a sud-ovest» e che tale orientamento strategico verso l'interno e con le spalle al mare abbia portato Catania «nel lungo periodo [...] al successo la sfida con le città (e gli stati) rivali della Piana, e [abbia] fatto prevalere il versante sud-est dell'Etna sugli altri versanti». Tuttavia il voler privilegiare la ricerca di un'egemonia sul suo hinterland ha portato la città «anche [a] rinunciar nel tempo a rimanere la città di mare che avrebbe potuto essere, e che è pur stata a tratti ed ha persino tentato di restare più a lungo». Dunque, una città che «volta a volta ha costruito e distrutto il mito e la funzione del suo porto, mentre il dominio sulla Piana e il controllo del versante suo e degli altri versanti del vulcano è stata parte decisiva della “politica cittadina”, dei caratteri e struttura della sua classe dirigente»<sup>4</sup>.

Anche a livello urbanistico si avverte l'incostanza della relazione tra città e mare/porto che ha oscillato tra binomi armonici – come ad esempio, come sottolinea Giancarlo De Carlo, in occasione della ricostruzione urbanistica post-terremoto del 1693, che partendo da una «intuizione fondata su innata cultura e profonda saggezza» riuscì ad «identificare e poi assumere come spina dorsale della nuova città la magica polarità esistente tra l'Etna e il Mare»<sup>5</sup> – e separazioni traumatiche, come quella causata dalla costruzione del tratto ferroviario sopraelevato a metà degli anni '60 dell'800.

Facendo un passo indietro, nella Catania antica, tra i tre «poli della ideale, emotiva percezione antropica del paesaggio catanese», rappresentati dal

<sup>3</sup> M. Aymard, «Una città alla ricerca del suo porto: il porto di Catania fra realtà e rappresentazione», in A. Coco, E. Iachello (a cura di), *Il porto di Catania: storia e prospettive*, Siracusa, Lombardi, 2003, p. 19.

<sup>4</sup> M. Aymard, G. Giarrizzo, «La storia di una città: i caratteri originari e la questione dell'identità», in Idem, *Catania. La città, la sua storia...*, cit., p. 11.

<sup>5</sup> G. De Carlo, «Tra terra e mare», in Aymard, Giarrizzo, *Catania. La città, la sua storia...*, cit., p. 91. La questione della riconfigurazione urbanistica del *waterfront* catanese e degli spazi portuali è oggetto del nuovo Piano regolatore generale di Catania, in via di approvazione. Alcune riflessioni di De Carlo sono state riprese in un'intervista pubblicata in A.M. Atripaldi, M.A. Costa (a cura di), *Catania. Architettura città paesaggio*, Roma, Gruppo Mancosu Editore, 2008, p. 244 e ss.



fiume Amenano, dalla «grande ansa portuale» e dall'Etna, è ancora il sistema di approdi a sfuggire a una trattazione descrittiva sistematica e, al contempo, a suscitare curiosità e interesse minori rispetto al vulcano e al corso delle acque dolci da parte degli scrittori di età classica<sup>6</sup>. In più, anche quel poco di «marittimo» che esisteva nella città di età classica si doveva essenzialmente all'esportazione granaria, e dunque era sostanzialmente il prodotto di dinamiche produttive che avvenivano nel retroterra rurale. L'archeologo siciliano Mario Gaetano Columba, autore di una *monografia* sui porti siciliani in età antica, tracciava anche un parallelismo tra la città antica e quella primonovecentesca:

La città era essenzialmente agricola, come, in fondo lo è tuttavia. La produzione del grano e dei cereali, dovuta principalmente alla Piana, nonché dei vini, dovuta alla regione vulcanica dell'Etna, erano le sorgenti principali del suo benessere in antico, come lo sono anche adesso.

In pratica, Catania, sia in età medievale che in quella antica, era «uno dei più importanti caricatori di grano»: «lo sbocco naturale della produzione di gran parte della Piana». Di contro, sosteneva sempre Columba:

Catania però non possedette mai navi da guerra, o almeno, non ne troviamo ricordate; essa medesima nella sua monetazione non ha insistito molto sulle caratteristiche di città marittima; solo dei pesci, tra cui in ispecie un gambero, appaiono in parecchi conii, e son disposti in modo così irregolare da non far credere che siano un semplice motivo ornamentale<sup>7</sup>.

Ancora Giarrizzo sostiene che pur nella conferma del difficile rapporto della città col mare, che risale almeno al '500, con le mura spagnole che cinsero la città in un abbraccio angusto separandola dal mare, si possono trovare alcuni segni nel passato che possono ricondurre a una volontà marittima da parte della città: la ricerca antiquaria dell'antico porto di *Aci Xifonia*, che in realtà era testimonianza dello scontro tra Catania e Acireale sull'allocazione esclusiva ed escludente di un porto artificiale sul litorale etneo; la colata lavica del 1669 che fu reinterpretata dalla cittadinanza catanese come un volere della *Santa* che assecondava i bisogni della città relativamente al porto e così deviava miticamente la direzione del magma al fine di creare un molo artificiale; la «tensione economica e tecnica» che

<sup>6</sup> F. Tomasello, «Tra storia e mito. Per una ricostruzione dell'immagine di *Katana-Catana*», in Aymard, Giarrizzo, *Catania. La città, la sua storia...*, cit., p. 157.

<sup>7</sup> G.M. Columba, *I porti della Sicilia, Officina Poligrafica Italiana, Roma, 1906*, ristampa anastatica, Palermo, Accademia Nazionale di Scienze, Lettere ed Arti, 1991, p. 100.

accompagnò i tentativi di costruzione del porto artificiale in concomitanza con «l'occasione del biblico flagello»<sup>8</sup> rappresentato dal terremoto dello Stretto del 1908 che indebolì la posizione commerciale e marittima di Messina, la quale poteva essere in qualche modo rimpiazzata da Catania. Sempre Giarrizzo, inoltre, descrive alcuni tratti chiave di lunga durata dello scalo catanese, talvolta forse troppo perentori: si tratta di un porto di importazione, più che d'esportazione, che serve alla città per soddisfare la domanda di consumi<sup>9</sup>; se nel basso medioevo i grani di Pedara avevano il loro sbocco sulla costa acese, con il dominio catalano Catania diventò la «porta del Val di Noto», seppur frequentata da navi straniere e non autoctone; se nel XV secolo aragonese si innesca l'«altalena di speranze e delusioni» nella costruzione del porto che diventa sogno, mito, immaginario, la Catania spagnola del secolo successivo è una città chiusa dalle mura, che non si espande neanche sulla terraferma e che si chiude al mare ancor di più. Anche nel XVII secolo, durante la guerra di Messina, nel 1674-78 la flotta francese non «trova» un approdo tra la città peloritana e Augusta<sup>10</sup>. Allo stesso modo, nel periodo del Blocco napoleonico gli inglesi tengono in grande considerazione Messina mentre ignorano Catania. Si ripropone poi la questione della «frattura» tra porto e traffici: anche in assenza di infrastrutture, la riscossa commerciale «autoctona» è invece segnata dalla figura del principe di Reburdone, il quale, trasferitosi da Caltagirone a Catania nella seconda metà del '700, «riqualifica i traffici con Livorno, Genova e Marsiglia»<sup>11</sup>.

La «voglia» di aprire il mare alla città è testimoniata anche dal progetto di Valperga del 1670 per una *cittadella* che aveva sì funzioni difensive, ma che «corrisponde[va] in pieno alle attese» dell'élite nobiliare locale che aveva commissionato il progetto e che voleva recuperare la «vecchia passeggiata a mare» dopo gli effetti distruttivi dell'eruzione di un anno prima, la quale aveva reso inaccessibile via Lanaria alla circolazione. Dunque, un uso estetico e di *loisir* degli spazi urbano-marittimi e, si sperava, portuali che avrebbero dovuto costituire un teatro di socialità non soltanto per la nobiltà locale, ma anche per l'intera cittadinanza<sup>12</sup>. Una simile dinamica sarebbe accaduta

<sup>8</sup> G. Giarrizzo, «Prefazione. Invito alla lettura», in Coco, Iachello, *Il porto di Catania...*, cit., p. 14.

<sup>9</sup> «Ha poco da dare in cambio del molto di cui abbisogna», *Ibidem*, p. 15.

<sup>10</sup> Sul tratto di costa compreso tra Augusta e Siracusa in età moderna, cfr. L. Dufour, *Città e mare. Storia del litorale tra Augusta e Siracusa*, Siracusa, Edizioni del Sole, 2006. Più in generale, sulla cartografia delle coste siciliane, Eadem, *Atlante storico della Sicilia: le città costiere nella cartografia manoscritta 1500-1823*, Siracusa, Lombardi, 1995.

<sup>11</sup> Giarrizzo, «Prefazione. Invito alla lettura», cit., p. 16.

<sup>12</sup> G. Pagnano, *Il disegno delle difese: l'eruzione del 1669 e il riassetto delle fortificazioni di Catania*, Catania, Cuccinelli, 1992, pp. 91-92. Il progetto di Valperga non sarebbe stato

intorno agli anni '30 del XIX secolo, quando Sebastiano Ittar elaborò una *Pianta della marina di Catania* per un progetto di risistemazione del *water-front* meridionale della città che non fu poi realizzato, ma che prevedeva una spiccata funzione «ricreativa» degli spazi costieri ad uso della popolazione<sup>13</sup>. Ancora nel decennio successivo il quadro della marina era ben lontano dal raggiungere lo standard di altre città del regno borbonico:

Si è ripartito questo piano in sezioni per mezzo di alberi, i quali formano diversi viali fiancheggiati di sedili di marmo e di colonne di granito che sostengono taluni riverberi. Le mura a nord sulle quali poggiano le terrazze del seminario e palazzo vescovile, si erano ornate con istucchi e dipinti che l'umido cancellò pria di essere portati a compimento. Le sere di està questi viali sono illuminati da lampadi di cristallo, ed in fondo al largo verso est si leva loggetta posticcia di legname ove si eseguono tutti i giovedì e le feste pezzi di musica strumentale con affluenza straordinaria di gente; ciò che fa maggiormente lamentare l'angustia del luogo, e pregiare sempre più le ampie passeggiate della marina di Napoli e di Palermo<sup>14</sup>.

Si ripropone per tutta l'età moderna, e a maggior ragione per la città di Catania, il paradigma dello iato tra «città portuale» e il «porto senza città» di cui parla Henri Bresc a proposito della Sicilia tra il '300 e il '400. Di un contesto, cioè, in cui dopo la fine della dinastia normanna, a fine XII secolo, le economie e gli insediamenti ripiegano su se stessi, «il mare è sempre più nemico» e «le piante delle città rivelano le relazioni rare o inesistenti tra la topografia del porto e quella dell'abitato». Parallelamente, anche i punti di esportazione granaria, «colonizzati» da mercanti stranieri, si collocano presso «numerosi porti di attività stagionale» che non coincidono con «i buoni porti naturali siciliani», come nel caso di Brucoli, che è preferito a Siracusa e Augusta nell'esportazione del grano della piana di Lentini<sup>15</sup>. Se

mai realizzato, bocciato dalla successiva visita a Catania del viceré Claude Lamoral de Ligne, accompagnato dall'ingegnere fiammingo Carlos de Grunenbergh, nel 1673. La prospettiva, anche in considerazione della coeva rivolta anti-spagnola di Messina, era quella della difesa della città e non del suo sviluppo commerciale. Idem, «Il porto di Catania dal 1669 al 1784», in Coco, Iachello, *Il porto di Catania...*, cit., pp. 86-90. Sull'architettura difensiva di Grunenbergh nella Sicilia ionica, cfr. N. Aricò, «Carlos de Grunenbergh e le città ioniche del Teatro geografico antiguo y moderno del Reyno de Sicilia (1686)», in *Lexicon. Storie e architettura in Sicilia*, n. 7, 2008, pp. 23-36.

<sup>13</sup> La carta è pubblicata in E. Iachello, «Catania nella prima metà dell'Ottocento: poteri e pratiche dello spazio urbano», in Idem, *Catania. La grande Catania...*, cit., p. 183.

<sup>14</sup> F. Paternò Castello, *Descrizione di Catania e delle cose notevoli nei dintorni di essa*, Catania, Giuntini, 1841, pp. 102-103.

<sup>15</sup> H. Bresc, «La città portuale e il porto senza città nella Sicilia dei secoli XIV e XV», in E. Poleggi (a cura di), *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia. Atti del Convegno*

però, ad esempio, Messina era «un caso unico di città portuale quasi identica alle città del Nord, straniera [...] ai modelli isolani»<sup>16</sup>, Catania invece avrebbe mantenuto anche nei secoli successivi il suo basso grado effettivo di *maritimité*<sup>17</sup>. Tale stato di cose è stato confermato anche dalla storiografia più recente che ha analizzato l'assetto urbano di Catania a partire dal dato culturale e identitario utilizzando come fonte privilegiata una considerevole quantità di descrizioni, di vedute, di *ritratti di città* che, soprattutto a partire dall'età moderna, a vario titolo e per differenti scopi – geografici, militari, geopolitici, narrativi, di erudizione, artistici, ecc. – hanno contribuito alla costruzione di uno spazio – ideale, a volte ideologico, e riconoscibile – in base alle caratteristiche fisiche ed antropiche del territorio catanese<sup>18</sup>. Da tali narrazioni viene confermato, quasi unanimemente, il rapporto controverso che lega Catania al suo fronte marino almeno dalla fine del XV secolo in poi. Valgano i passi seguenti:

La pianura e i fiumi, dunque, gli elementi su cui in passato gli storici e i geografi costruirono le descrizioni della città; non il mare, affrontato da questi solo in un secondo momento, con difficoltà e reticenza, benché Catania vantasse la presenza di ben due bocche su quel Mediterraneo luogo per eccellenza di traffici e commerci. Pertanto alla vivida immagine di un Simeto che dal centro dell'isola, bagnando terre, valli e città, scendeva con impeto verso il mare, raccogliendo torrenti e ruscelli, uomini e merci, essi contrapponevano la descrizione di un porto/custode della terraferma, privo di vera importanza militare o commerciale; em-

*internazionale di Genova*, 1985, Genova, Sagep, 1989, pp. 290-293. Per maggiori dettagli, cfr. Idem, *Un monde méditerranéen: économie et société en Sicile, 1300-1450*. 2 vol., Roma, École française de Rome, 1986.

<sup>16</sup> Bresc, «La città portuale...», cit., p. 292.

<sup>17</sup> Sul concetto di *maritimité*, cfr., F. Péron, J. Rieucan (eds.), *La maritimité aujourd'hui: actes du colloque international, Paris, 25-26 novembre 1991*, Paris, L'Harmattan, 1991. Più recentemente, sul ruolo del Mediterraneo come fattore d'inserimento nelle dinamiche della *world history* in età moderna, cfr. S. Marzagalli, «Maritimity: How the sea affected early modern life around the Mediterranean», in M. Dabag, D. Haller, N. Jaspert, A. Lichtenberger (eds.), *New Horizons. Mediterranean Research in the 21st Century*, Munich, Wilhelm-Fink-Verlag, 2016, p. 309-331.

<sup>18</sup> Si veda, come campione, E. Iachello, *Immagini della città, idee della città. Città nella Sicilia (XVIII-XIX secolo)*, Catania, Maimone, 1999; Idem, «La città del vulcano: immagini di Catania», G. Pagnano, «La costruzione dell'identità di Catania dal secolo XVI al XX», entrambi in Aymard, Giarrizzo, *Catania. La città, la sua storia...*, cit., pp. 19-49 e pp. 181-237; P. Militello, *Ritratti di città in Sicilia e a Malta (XVI-XVII secolo)*, Palermo, KASA-Officina di Studi Medievali, 2008; Idem, «Il ritratto della città: Palermo, Messina e Catania nelle rappresentazioni cartografiche a stampa (XVI-XIX secolo)», in *Storia urbana*, n. 104, 2003, pp. 97-118; G. Alfieri, *I «vestigi dei nomi». L'identità di Catania tra storia e mito*, Palermo, Centro di studi filologici e linguistici siciliani, 2016; L. Scalisi, «Il Magnifico porto (Secc. XV-XVIII)», in Coco, Iachello, *Il porto di Catania...*, cit., pp. 69-82.

blema del difficile rapporto col mare di una città che l'Ortolani, con sottile ironia, indicava non come marittima ma solo come situata sulle rive dello Jonio<sup>19</sup>.

La città di Catania non ha porto, né riparo per le navi, purtuttavia è verosimile che il suo sito sia di molta considerazione poiché è sede di un vescovado tra i più importanti del regno e che può rendere fino a sedicimila ducati, poiché possiede un'ottima università per tutte le facoltà, poiché è abitata da 5772 cittadini ed in più poiché è patria della famosa Vergine e Martire sant'Agata [...]. Nonostante molte volte sia stata desolata, a causa di guerre o a causa dei vapori e dei fuochi emessi dal monte Etna, si è sempre deciso di ricostruirla per la grande fertilità dei campi che la circondano, determinata secondo l'opinione di alcuni delle ceneri che vomita il detto monte<sup>20</sup>.

È posta la città di Catania nell'aspetto orientale della Sicilia, la cui riviera bagnata da mare Ionio non sta così dirimpetto per Levante, che non pieghi a mezzo-giorno. [...] A distanza quasi di due miglia ver Levante cominciava il porto, che oggi con miserando spettacolo d'orride, e brutte rupi ripieno eccita le lagrime a chiunque quel luogo rimira<sup>21</sup>.

Catania è una delle grandi città della Sicilia, posta sulla riva del mare dove su una roccia s'innalza il castello, che difende l'entrata del porto, benché questo in verità non sia altro che una spiaggia molto estesa senza alcun riparo, per cui i vascelli non possono starvi con sicurezza<sup>22</sup>.

Le descrizioni citate, tutte già ampiamente note, si riferiscono a un periodo compreso tra i secoli XVI e XVIII; esse spaziano, a seconda della fase cronologica in cui sono state prodotte, dal rimarcare l'assenza di un porto vero e proprio, alla constatazione dei disastri – sebbene innestati su di

<sup>19</sup> Scalisi, «Il Magnifico porto...», cit., pp. 69-70. Le descrizioni considerate dall'a. sono quelle di Giovanni Andrea Massa (*La Sicilia in prospettiva*, Palermo, F. Cichè, 1709) che a sua volta riprende «le erudite disquisizioni del domenicano Fazello e del tedesco Cluverio» (p. 69), di G. Formenti [1705, riedito in L. Dufour (a cura di), *Descrizione dell'isola di Sicilia e delle sue coste*, Siracusa, Ediprint, 1991, p. 25], di Camillo Camilliani (in G. Di Marzo, *Biblioteca storica e letteraria di Sicilia*, v. 26, Palermo, L. Pedone Lauriel, 1877, p. 322) e di G.E. Ortolani, *Nuovo dizionario geografico, statistico e biografico della Sicilia antica e moderna*, Palermo, Tipografia degli eredi Abbate, 1827, pp. 80-81.

<sup>20</sup> T. Spannocchi, *Descripción de las marinas de todo el Reino de Sicilia*, 1596, citato in G. Alfieri, «La traccia dei nomi dal mito alla storia», in Aymard, Giarrizzo, *Catania. La città, la sua storia...*, cit., p. 101 e in Pagnano, *Il disegno delle difese...*, cit., p. 136. Su un'analisi integrata tra i disegni di Camilliani e le descrizioni di G.B. Fieschi, cfr. L. Gazzè, *La Cosmografia del Littorale di Sicilia di G. B. Fieschi (1583-84)*, Catania, Società di Storia patria per la Sicilia orientale, 2012.

<sup>21</sup> P. Carrera, *Delle Memorie Historiche della città di Catania*, vol. I, Catania, Giovanni Rossi, 1693, cit. in Alfieri, «La traccia dei nomi...», cit., p. 101.

<sup>22</sup> A. Jouvin, *Catania, da Voyage d'Italie et de Malthe*, Paris, 1672, citato in Pagnano, *Il disegno delle difese...*, cit., p. 153.