

Due città, un porto, un unico waterfront

Valeria Scavone¹

¹Dipartimento Città e Territorio, Università degli Studi di Palermo

Via dei Cartari 19B, 90133 Palermo

valeria.scavone@unipa.it

Abstract

Nel mosaico di culture del Mediterraneo (Matvejvich P., 2006), la regione costiera del fronte africano della Sicilia ha i numeri per recuperare una nuova centralità che passa attraverso una riscoperta del *milieu* storico culturale ma anche l'attivazione di quel *milieu* creativo (Carta M., 2008) capace di alimentare idee e progetti condivisi. Ripensare ad un unico *waterfront* della Valle dei Templi, patrimonio dell'umanità, che parta da Porto Empedocle (sede del porto commerciale) e giunga fino a San Leone (la borgata marinara di Agrigento), è infatti auspicabile e potrebbe rappresentare una preziosa occasione per tutelare e riqualificare l'area, per rinnovare l'immagine di Agrigento nel mondo, esclusivamente legata all'area archeologica.

Riappropriarsi del mare passa attraverso la rigenerazione delle aree di *waterfront*, affidando al porto di Porto Empedocle, e alla realtà urbana, un ruolo innovativo in sinergia, in simbiosi con la sua città-madre, Agrigento, recuperando - con valenza didattica - la forte correlazione storico-identitaria tra questi due centri urbani, i cui oggetti geografici rimangono a memoria dell'unica identità: Àkragas.

Key Words: waterfront, Agrigento, Porto Empedocle, Sicilia, identità, Valle dei Templi

Report

1. La regione agrigentina nel Mediterraneo

Nel contesto del Mediterraneo, culla della civiltà occidentale e mosaico di culture (Matvejevich P., 2006), le coste della Sicilia presentano una varietà di zone diverse per geografia, valore delle risorse naturali e culturali, concentrazione della popolazione e delle infrastrutture. Le coste, fragili sistemi interattivi mare-terra (Hoyle B., 1998), necessiterebbero di tutela ma anche di valorizzazione del potenziale ruolo didattico nella riappropriazione del rapporto tra città e mare, sottolineandone la valenza identitaria.

Nella mutevolezza dei paesaggi costieri siciliani, il Lato Africano - in particolare - in passato si è espresso in centri di grande rilievo (Akragas, Selinunte, Gela, Camarina) ed è ricco di insenature, con rupi alte e ripide ma anche ampie spiagge bianche, spesso ancora incredibilmente incontaminate.

Fin dall'antichità più remota, i porti fluviali dei dintorni di Akragas (l'odierna Agrigento) svolsero un'importantissima funzione per i traffici marittimi. La sua regione pertanto è distinta dalla compresenza di archeologia, paesaggi straordinari, luoghi carichi di suggestioni, ma anche edilizia purtroppo spesso abusiva, risorse naturali e culturali rilevanti da un lato, marginalità e degrado diffuso dall'altro, come del resto si riscontra in altre realtà del Mediterraneo.

Centro storico e geografico del fronte africano della Sicilia, porta dell'Europa verso un altro continente, fronte sud dell'Europa¹, oggi questa regione costiera presenta quella atavica avversione (Collura M., 2003) per il mare che caratterizza secondo alcuni parte del popolo siciliano. Recuperarne il ruolo strategico passa attraverso la rigenerazione delle aree di waterfront, affidando al porto di Porto Empedocle, e all'intera realtà urbana, un ruolo innovativo in sinergia, in simbiosi, con la sua città-madre, Agrigento. Il recupero e la riqualificazione del rapporto tra entrambe le città e l'acqua, ad oggi negato, oltre a portare sviluppo e a migliorare le condizioni di vivibilità urbana, potrebbe consentire inoltre la ricucitura col territorio più vasto, l'intera regione costiera.

2. Agrigento e Porto Empedocle nella storia e nelle geografie

Ripercorrendo brevemente alcuni passaggi storici emerge la forte correlazione tra questi due centri urbani, i cui oggetti geografici rimangono a memoria dell'unica identità: Àkragas.

Di certo il rapporto felice: una piattaforma, delimitata da alti costoni rocciosi, degradante da nord a sud in direzione mare, abbracciata dai fiumi Àkragas (San Biagio) e Hypsas (Sant'Anna) confluenti a meridione nell'attuale San Leone.

Per molto più di un millennio esistette, alla confluenza dell'Àkragas e dell'Hypsas, un importante approdo marittimo in un'area che presumibilmente era sita tra la contrada Maddalusa e San Leone, più arretrata rispetto all'attuale linea di costa.

Con la decadenza dell'*Emporium* di epoca romana, venne invece utilizzata una spiaggia qualche chilometro a ponente, dove sarebbe poi sorto il porto dell'attuale Porto Empedocle quando,

¹ Si veda un interessante saggio di sociologia politica di Claude Palazzoni del 1965 che già affermava il ruolo della Sicilia tra l'Europa unificata e il mondo afro-asiatico.

distrutta Àkragas, era sorta Gergent² (827 d.C.) in posizione sopraelevata sulla collina calcarenitica, l'attuale centro storico (Fig.1). La presenza, nel costone marnoso che delimitava a nord la spiaggia, di grandi fosse dovute a fenomeni di erosione carsica contribuì alla fortuna dello scalo. Utilizzate fin dai tempi degli Arabi, queste “buche da grano” (Afan De Rivera C., 1842, 204) costituivano magazzini naturali per il frumento.

Da quel momento in poi Girgenti crebbe in importanza anche a seguito del suo porto, raggiungibile direttamente grazie ad un percorso che partiva dal Ràbato, il quartiere arabo. Il Caricatore³ della Marina di Girgenti fu sede - fin dal XIII secolo - di grandi traffici marittimi e svolse un ruolo di primo piano nei collegamenti con i Paesi che si affacciano nel Mediterraneo. Tant'è che nel sedicesimo secolo, a causa della crescente minaccia barbaresca e dello sviluppo delle armi da fuoco, nell'ambito di un programma di difesa dell' isola, il Vicerè fece edificare una torre di avvistamento (di Carlo V) che è tuttora visibile.

Figura 1. Dalla collina di Girgenti (oggi Agrigento), il mare e, a destra, Porto Empedocle



In periodi successivi Girgenti viene colpita da epidemie di peste, carestie, diversi terremoti sino all'avvento dei Borbone⁴ con i quali comincia un risveglio economico e si pensa di dare nuovo impulso all'attività del porto con l'ampliamento dello scalo e venne realizzato il molo di forma poligonale, terminato nel 1763.

Nel 1830, con l'accentuarsi del traffico solfifero, il porto ebbe uno sviluppo ed un incremento tale da portare al distacco amministrativo da Girgenti nel 1853, “Molo di Girgenti” in seguito, nel 1863, venne denominata “Porto Empedocle”.

Il porto nel frattempo veniva ampliato nonostante, già nel 1842, Afan De Rivera (1842, 394) scriveva del progressivo interrimento causato dai venti che favorivano “il deposito nell'aia del porto” di sabbia, fenomeno che si riscontra ancora oggi.

² Lo spostamento dei pochi abitanti che sopravvissero alla distruzione di Akragas era cominciato già a partire dal VII secolo d.C.

³ In Sicilia furono chiamati Caricatori i punti della costa in cui venivano effettuate operazioni di imbarco e sbarco di merci. Poiché nei secoli passati le esportazioni dalla Sicilia superavano di gran lunga le importazioni, vennero denominati appunto “Caricatori” perché in essi avvenivano prevalentemente operazioni di carico.

⁴ Dal 1713 al 1718 regnò Vittorio Amedeo di Savoia. Poi, dopo un periodo di amministrazione imperiale austriaca (1718-1734), ebbe inizio la dinastia dei Borbone.

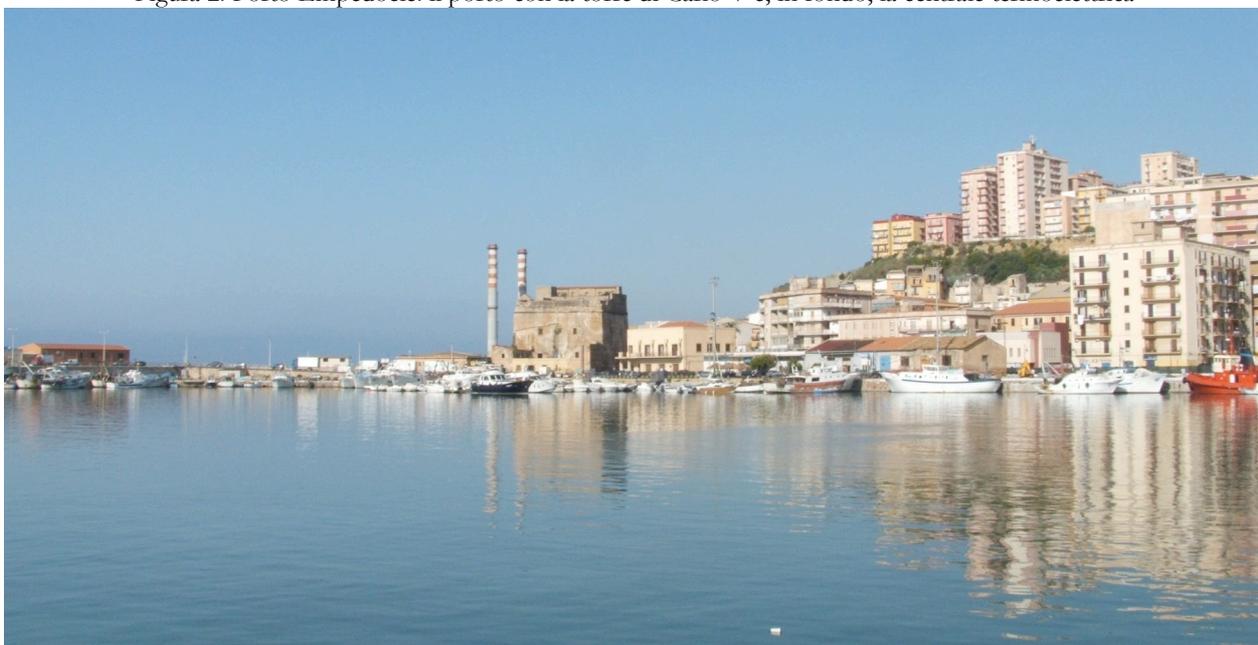
Porto Empedocle si distinse fin da subito da Girgenti per la sua presunta vocazione industriale le cui architetture rimangono ancora oggi a testimonianza di questo glorioso passato. Nel 1865 venne redatto il primo regolamento edilizio, nel 1873 l'istituzione dei "Magazzini Generali", nel 1874 la realizzazione della linea ferrata Caldare-Porto Empedocle, nel 1900 la nascita di raffinerie, nel 1917 la costruzione della centrale elettrica.

Durante la seconda guerra il prestigio del porto aumentò tanto che la città divenne obiettivo militare per la sua importante centrale elettrica, i depositi di mine e siluri, le caserme militari, la nave officina Pacinotti⁵, i depositi di nafta e la stazione ferroviaria.

La vocazione industriale continuò nel 1955 con l'apertura degli stabilimenti della Montecatini per la produzione dei fertilizzanti chimici e con la nuova centrale elettrica realizzata dall'Ente Siciliano di Elettricità, nel 1963, in zona prospiciente al mare, alle spalle della torre. (Fig.2)

Il fallimento della vocazione industriale della città viene sancito nel 1984, con la chiusura di tutte le attività e l'abbandono degli stabilimenti che costituiscono oggi il *waterfront* della città. Oggi questa preziosa area si appresta però a divenire la sede di un impianto di rigassificazione, nonostante le proteste dei cittadini più virtuosi.

Figura 2. Porto Empedocle: il porto con la torre di Carlo V e, in fondo, la centrale termoelettrica



Il limitrofo territorio comunale di Agrigento è caratterizzato da un *waterfront* anomalo: da un lato l'area archeologica che, a picco sul mare è stata in parte cementificata da villette residenziali, presumibilmente abusive⁶, e – a seguire - la borgata marinara di San Leone.

Questa, nata spontaneamente con poche case di pescatori, solo intorno alla metà del 18° secolo, con la scoperta delle proprietà terapeutiche dell'acqua marina, divenne piccolo centro balneare.

⁵Tale nave riparava i danni subiti dalle unità navali operanti nel Mediterraneo.

⁶Non è la sede opportuna per dilungarsi sulla polemica in merito alle costruzioni in contrada Maddalusa.

Figura 3. La borgata di San Leone ritratta in una cartolina degli anni '50 del Novecento



Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo era frequentato dagli agrigentini attratti anche dalle comodità offerte dallo stabilimento balneare. Di questo, situato proprio al centro dell'attuale lungomare, non resta però alcuna traccia⁷. Nei dintorni la borghesia del tempo costruì le proprie residenze estive, alcune delle quali rimangono ancora (Fig.3).

Negli anni Settanta, poi, un progetto urbanistico radicale ha stravolto l'originaria linea di costa alterandone definitivamente, si teme, il delicato rapporto terra-mare (Scavone V., 2007). La realizzazione di un'area attrezzata sovrelevata rispetto alla quota stradale, senza un adeguato disegno urbanistico dell'area circostante oggi soffocata da un'edilizia incontrollata (Alaimo G., Colajanni B., Pellitteri G., 1990), ha portato a una realtà fortemente disomogenea caratterizzata da una totale chiusura rispetto alla costa, poca vivibilità, problemi di mobilità esterna (con la città e la provincia) e interna (assenza di parcheggi, mezzi pubblici, piste ciclabili).

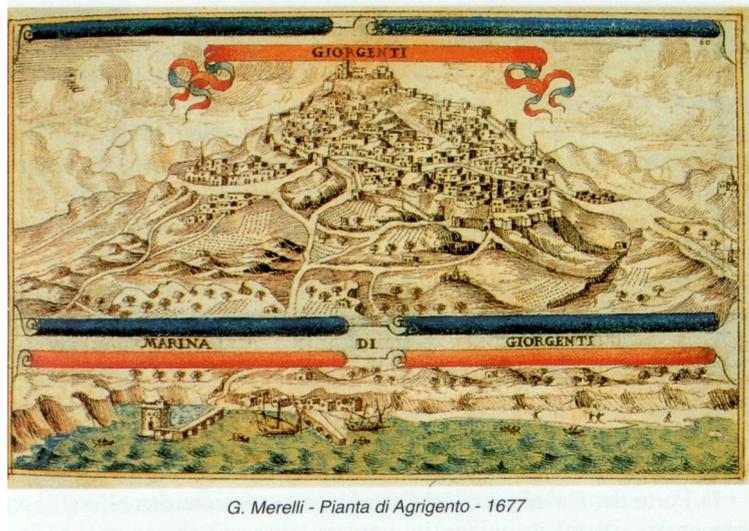
3. Quali relazioni e spunti

Il rapporto con il mare è di certo una delle chiavi interpretative di tutta la regione "urbano-industriale costiera", così come la definisce Guarrasi (2002, 137), tant'è che, ad esempio, Agrigento vive il mare come "esterno" alla città (San Leone è la località balneare abitata nella stagione estiva), tutto ruota intorno al centro storico e al tessuto otto-novecentesco. Il porto di San Leone è addirittura classificato tra quelli "di minore interesse" nonostante la vicinanza con la Valle dei Templi lo renda potenzialmente di grande attrattiva⁸.

⁷ Come attestano alcune foto conservate presso l'Archivio storico comunale della città.

⁸ Attualmente il porticciolo è costituito solo da alcune banchine operative e da alcuni pontili galleggianti realizzati da privati, in regime di concessione demaniale marittima (Notizie fornite dall'Ufficio Genio Civile OO.MM. di Palermo).

Fig.ura 4. Agrigento, G. Merelli (1677), in alto la collina di Girgenti e in basso la sua Marina, l'attuale Porto Emedocle



G. Merelli - Pianta di Agrigento - 1677

La divisione amministrativa – storicamente già inquadrata – tra le due città ha portato e acuito il distacco, anche fisico e sociale. L'antica Marina di Girgenti non è più il porto della città (Fig. 4), non rappresenta una concreta alternativa alla grave carenza infrastrutturale, ma è una realtà avulsa da Agrigento⁹ che si rivolge invece - in termini di flussi - verso i comuni dell'interno, Grotte, Favara, Aragona. Gli abitanti di Agrigento non amano identificarsi con gli empedoclini, colpevoli di convivere con il vero porto, quello commerciale.

Nelle città "d'acqua", invece, il porto è sempre stato visto come un "amico" in quanto fonte di lavoro, oggi è cambiata la percezione della sua funzione sociale, è vissuto come un disturbo.

Che rapporto ha Agrigento con Porto Empedocle, sua filiazione? Che rapporto hanno entrambe con le risorse naturali, in particolare con il mare che, al pari dell'area archeologica, rimanda alle origini più remote? In che termini si può parlare di *waterfront* per innescare un processo di rigenerazione urbana (e territoriale) che coinvolga entrambe le realtà? (Fig.5)

Fig.ura 5. Agrigento (con la Valle dei Templi e San Leone), Porto Empedocle: due città distinte, un unico waterfront



⁹ Anche i turisti che numerosi visitano la Valle dei Templi non immaginano neppure la presenza del mare a poche centinaia di metri.

Porto Empedocle non è solo uno dei quarantatré comuni della provincia di Agrigento, ma è soprattutto quello più vicino: il suo territorio¹⁰, ritagliato da quello agrigentino all'atto della separazione amministrativa, comprende un vastissimo *waterfront*, memoria storica anche di Agrigento.

Brian Hoyle sottolinea che le regioni di litorale sono sistemi dinamici interattivi che possono rispondere in positivo alle sollecitazioni che vengono dalla riscoperta di una città porto, ma anche – di converso – in negativo, se non si attuano delle politiche di integrazione strategiche con gli ambiti limitrofi (Hoyle B., 1998).

4. Proposte e suggerimenti

Baltimora, Sydney, Barcellona, Londra ma anche Venezia, Napoli, Genova, quante città hanno utilizzato la risorsa acqua per un più grande processo di rigenerazione urbana, a diversi livelli e con diverse sfaccettature!

Se i *waterfront* delle città liquide (M. Carta, 2008) hanno avuto un valore trainante nello sviluppo delle città citate¹¹ perché non pensare ad un'operazione analoga per ricucire l'identità Agrigento – Porto Empedocle, un territorio, una costa che, nonostante tutto, si presenta ancora ricca di potenzialità.

E' possibile pensare di attribuire un valore didattico a questa città portuale, ricucendone e ricostruendone un'immagine integrata alla Valle, a San Leone (*waterfront* di Agrigento) e all'intera Agrigento?

La strategia della memoria e dell'identità dell'elemento acqua ha la forza di riscattare questo territorio dalla marginalità in cui si trova. Non solo il Parco Archeologico, ma anche il mare potrebbe divenire risorsa economica, sociale, culturale attorno alla quale garantire una virtuosa e creativa convivenza fra diverse attività.

Tra i dieci principi per uno sviluppo sostenibile delle aree di *waterfront* urbano redatti a Berlino (2000), quello che richiama l'identità storica quale “elemento fondamentale per attribuire carattere” al recupero dei *waterfront*, soprattutto in presenza di architetture industriali dismesse di grande potenzialità, risulta particolarmente calzante.

Il riuso di tali esempi di archeologia industriale, attualmente visti solo come nodi critici, consente - invece - di conservare testimonianze materiali e immateriali legate alla identità locali. Le città porto hanno la possibilità di fondere attività produttive, commerciali, turistiche, ambientali con opere e spazi in grado di integrare il porto con le città.

Quanto realizzato a Napoli, inoltre, con la ridefinizione del suo *waterfront* - che ha portato ad un maggiore dialogo “permeabile” con il centro storico - suggerisce altri spunti. Analogo ragionamento, infatti, potrebbe portare ad una integrazione tra la risorsa naturale acqua con la risorsa culturale Valle dei Templi, riscoprendone la valenza di nodo cruciale del sistema Agrigento – Porto Empedocle, definendo opportune misure di mobilità e accessibilità, così come a Napoli. Misure che ancora nessuno strumento urbanistico ha sinora pensato di suggerire.

Il rapporto con il mare potrebbe, pertanto, divenire una condizione strutturale della riqualificazione urbana a più livelli: uno a scala intercomunale, che mira a risolvere le

¹⁰ Il suo territorio presenta un altopiano (Lanterna) e la zona litoranea, a circa due metri s.l.m., lungo la quale è il porto e la zona industriale dismessa. L'attuale abitato si adagia per la porzione meridionale sul litorale, per quella settentrionale sull'altopiano e sulla scarpata di collegamento con la spiaggia.

¹¹ Banco di prova per una nuova qualità dello spazio pubblico urbano (Bruttomesso R., 2004, pp.13-19)

tradizionali conflittualità tra sviluppo portuale e sviluppo turistico, tra Porto Empedocle e Agrigento, compensando anche carenze di natura infrastrutturale e logistica, ragionando nel contempo con gli altri nodi della regione costiera; e uno a scala locale, che tende a garantire la connessione fisica oltre che simbolica della Valle e della città con il mare, prefigurando radicali trasformazioni dell'assetto del lungomare per restituire condizioni di qualità urbana, incremento di potenzialità produttive ed occupazionali anche con la riconversione verso il turismo sostenibile e l'indotto della diportistica.

A scala locale ripensare ad un nuovo *waterfront* potrebbe restituire San Leone alla città, riportando in auge la passeggiata, elogiata da Turri, pratica di vita tipica delle città costiere che consente di rapportarsi nei confronti del paesaggio come attori, ma anche come spettatori (E. Turri, 2006). Restituire spazi pubblici e vivibilità ai tessuti della borgata marinara, allocandovi funzioni sia urbane che ricreative e ricettive, con strutture per diporto, proporre soluzioni alternative al collegamento carrabile tra centro storico e mare, tutelare e proporre utilizzazioni congrue alle aree ad alta naturalità a sud di San Leone, tutti elementi che richiederebbero una ampia riflessione che rispecchi analoghe operazioni italiane ed europee.

Uno dei nodi che, certamente, porterebbero concretamente alla ricucitura del *waterfront* potrebbe essere uno degli edifici industriali dimessi (Fig.6) di Porto Empedocle da adibire a terminal terra/acqua, realizzando cioè un nuovo luogo urbano che costituisca nel contempo luogo di socializzazione e di scambio culturale.

Figura 6. Porto Empedocle. l'area industriale dismessa e il porto



La mobilità di quell'area geograficamente così complessa deve essere infatti risolta in termini di efficienza e sostenibilità. Pensare di insediare una struttura del genere darebbe, inoltre, uno scossone non indifferente anche alla struttura urbana e all'economia di Porto Empedocle che soffre per il fallimento della sua vocazione industriale, ad oggi improponibile.

In secondo luogo, a più vasta scala, l'intervento potrebbe rappresentare per Porto Empedocle una preziosa occasione di valorizzazione di un fronte portuale notevolmente degradato ma dalle estreme potenzialità: le aree a ridosso della spiaggia del Kaos e di Maddalusa, se riqualificate ed in accordo con l'Ente Parco, potrebbero essere inserite in un circuito turistico culturale via mare. Da un punto di vista "regionale", un network tra le realtà portuali commerciali e turistiche individuate, ne accrescerebbe il peso nel Mediterraneo.

Figura 7. Casa natale di Luigi Pirandello in contrada Caos, oggi sede del Parco Letterario



5. Conclusioni

Il clima mite e l'eredità naturale e culturale delle aree che si affacciano sul Mediterraneo attirano enormi quantità di turisti e gli scenari della presenza turistica 'Blue Plan' (notes 14, 2010) indicano una crescita considerevole. Tutte le aree costiere a forte vocazione turistica sono di fronte ad una sfida molto importante, quella della sostenibilità ambientale.

Perché il tutto attecchisca in un contesto difficile come quello in esame però occorre che la cittadinanza partecipi del processo di rigenerazione urbana comprendendone appieno il valore in termini anche economici. Riappropriarsi del mare significa anche, infatti, far crescere iniziative e sostenere operazioni che sappiano instaurare una continuità con i tessuti della città, un riavvicinamento all'acqua con il fine della riqualificazione urbana e ambientale di città costiere.

Ripensare ad un unico *waterfront* della Valle dei Templi, patrimonio dell'umanità che parta da Porto Empedocle e giunga fino a San Leone è certamente possibile e auspicabile. In premessa, se ne sottolineava il ruolo didattico quale riscoperta del proprio *milieu*, da un alto, ma anche quale risorsa locale necessaria affinché si attivi quel *milieu* creativo (Carta M., 2008) capace di alimentare idee e progetti condivisi, dall'altro. Un unico *waterfront* potrebbe, inoltre,

rappresentare una preziosa occasione per tutelare e riqualificare l'area, per rinnovare ed incidere a fondo sull'immagine della città di Agrigento nel mondo, esclusivamente legata all'area archeologica. Una nuova immagine, che non intacchi la tradizionale identità, ma amplifichi il legame storico con l'elemento marino, poiché a distanza di secoli la riappropriazione della propria identità, quell'insieme di fattori specifici locali prodotti dell'evoluzione culturale, serve a dare forza e affermare l'*unicum* del nodo di una rete globale.

Bibliografia

- Aa.Vv., E. De Miro, G. Fiorentini, a cura di, *Agrigento dai greci ai romani*, in: *Archeologia Viva*, n.112, Giunti editore, Firenze, 2005
- Afan De Rivera C., *Considerazioni sui mezzi da restituire il valore proprio a' doni che ha la natura largamente concesso al regno delle Due Sicilie*, Vol. III, Napoli, Premiata Stamperia e Cartiera del Fibreno, 1842
- Alaimo G., Colajanni B., Pellitteri G., *Edilizia abusiva in Sicilia. Metodi innovativi di indagine tipologica*, Palermo, Ed. ANVIED, 1990
- Angeli F., *Aree dimesse e città*, AUDIS, Milano, 2003
- Bosco G., *Il comune di Agrigento nel Medio Evo*, Agrigento, 1973,
- Bruttomesso R., a cura di, *L'acqua dell'archeologia industriale*, Marsilio Editori, Venezia 1999
- Bruttomesso R., a cura di, *Land-Water Intermodal Terminals*, Marsilio Editori, Venezia, 1998
- Bruttomesso R., a cura di, *I waterfront delle isole*, Venezia, 2004
- Calzolaio F., a cura di, *Cattedrali dell'archeologia industriale costiera*, Provincia di Venezia, 2006
- Carta M., *Città liquide: un manifesto-progetto per la nuova città creativa*, in AA.VV., *Istant book. IV Forum Internazionale. Le città del Mediterraneo*, Reggio Calabria, Iriti, 2008, pp.26-27
- Carta M., *Creative city: dynamics, innovations, actions*, List Ed., Barcellona, 2008
- Caruso Lanza M., *Osservazioni e note sulla tipografia agrigentina*, Premiata Stamperia Formica di F. Capraro, Agrigento, 1931
- Collura M., *Irredimibilità del paesaggio siciliano*, in: Cusimano G., *Scritture di paesaggio*, Bologna, 2003. pp.131-134
- Fazello T., *Storia di Sicilia*, 1817, pp. 287-320
- Finley M.I., *Storia della Sicilia antica*, Bari, Ed Laterza, 1979.
- Hoyle B., Pinder D.A., Husain M. S., a cura di, *Aree portuali e trasformazioni urbane*, Mursia, Milano 1984
- Hoyle B., *Città e porti: dinamiche di sviluppo nei nodi di interscambio delle città-porto*, in: AA.VV.,
- Karrer F., *Valutazione e strategie per la gestione integrata delle aree costiere*, in: AA.VV., V. Scavone, a cura di, *Il mare della Valle dei Templi... Agrigento città costiera. Atti del convegno*, Roma, Aracne, 2007, pp.129-134.
- Leone M., a cura di, *Riscoprire il paesaggio della Valle dei Templi. Atti della giornata di studio*, Palermo, 2003
- Maggioni E., *Porto Marghera: bonifiche e riconversioni industriali, un progetto complesso*, in: Urbanistica Informazioni, n.164, 1999
- Maravagna P., *Porti turistici e marine. Linee guida per la progettazione*, Palermo, Dario Flaccovio Editore, 2002.
- Martuscelli M., *Agrigento – Relazione della Commissione di indagine* in URBANISTICA n. 48, 1966
- Matvejevich P., *Breviario Mediterraneo*, Garzanti Libri Ed., Milano 2006
- Nocito G., *Topografia di Girgenti e dintorni*, Lipo, Girgenti, 1844.

- Palazzoni C., *L'ambiente insulare italiano e i suoi problemi. Sicilia a Sardegna*, Palermo, S.F. Flaccovio Ed., 1965.
- Picone G., *Memorie storiche agrigentine*, Girgenti, Stamperia Provinciale-Commerciale, 1866; riedizione anastatica, Bologna ATESA Editrice, 1988
- Scavone V., *Un territorio complesso – riflessioni urbanistiche e progettuali sulla realtà di Agrigento*, Bagheria, Drago Ed., 2005
- Scavone V., *Agrigento, una città costiera?* in: Scavone V., a cura di, *Il mare della Valle dei Templi... Agrigento città costiera. Atti del convegno*, Aracne Ed., Roma, 2007, p. 19-32
- Scavone V., *Una rete costiera tra identità e degrado*, in: M. Orlando, G. Abbate (a cura di), *Territori costieri. Quale pianificazione*, Franco Angeli, Milano, 2009, pp.52-59
- Schubring G., *Topografia storica di Agrigento*, 1887, Rist. anastatica, Arnaldo Forni Editore, 1980
- Spaziantè A., Ciocchetti A, a cura di, *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione, i risultati*, Milano, Franco Angeli, 2006
- Turri E., *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio, 2006
- Zacchello G., *Il porto di Venezia in città: piano di sviluppo e comunicazione*, in: *Portus*, n.14, 2007, pp.16-21