

# PORTUSplus

## From the historical district called Civita to the environmental port of Catania

Valeria De Luca<sup>1</sup>, Rosangela Antonella Spina<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Architetto, Università di Catania

<sup>2</sup> Architetto, Università di Catania

lvaleriadelucal@gmail.com

ra.spina@fastwebnet.it

The cartography shows that besides a spontaneous expansion towards the hills, the city has been advancing towards the sea, this being the landing place and commercial port for centuries. It also shows its growth along stretches of the coast despite natural boundaries created by lava flows and earthquakes, documenting overall the modernization process of the city.

If initially there was a direct link between the city and the sea (the seafront being a favoured vista of aristocratic palaces) based fundamentally on its connection to the “Civita”, a quarter of the city located behind the Marina and constituted mainly of traders and fishermen and ecclesiastical characteristics, towards the mid-nineteenth century this link became more elaborate: the aim was to re-align the port of Catania to those more sicilian prestigious ports by adding new infrastructures to it.

The aim of this essay is to underline, with the use of archives and cartography, the traces of fortifications along the coast during the period before the 1693 earthquake, left on the modern urban fabric and the evolution in terms of stratification of the “Civita” during the port re-development in the XIX-XX century.

### Keywords

**Cartography; Archives; Catania; Civita; Stratification; Re-development**

# Dalle relazioni di quartiere storico della Civita al porto metropolitano di Catania. Evoluzione architettonico-urbana dal XVI secolo al primo Novecento

## Il porto di Catania: dal XVIII secolo ad oggi un tema sempre attuale

Dopo una stasi durata più di un secolo, con il nuovo PRG oggi si ripropone il problema della connessione del sistema porto-ferrovia con lo stratificato centro storico di Catania. Numerosi dibattiti<sup>1</sup> hanno acceso recentemente la questione, che verte sostanzialmente sul possibile raddoppio della ferrovia o del suo spostamento/interramento, da collegare ad un sistema metropolitano e portuale che si sta attualmente sviluppando. Pur con diverse esigenze, oggi sembrerebbe riproporsi il dibattito innescato tra Ottocento e Novecento e nel PRG del 1931 per la modernizzazione del porto.

Se storicamente si era trattato di un rapporto diretto tra città e mare, luogo privilegiato di affacci per palazzi nobiliari e *passaggio pubblico* alla Marina, costruito su prevalenti relazioni con il quartiere retrostante di commercianti e pescatori, la Civita (di esso “sopravvivono” la sua identità marinara ed ecclesiastica), il rapporto diventava più complesso a partire dalla metà del XIX secolo: l’obiettivo era riallineare il porto catanese a quelli che avevano goduto di maggior prestigio (Siracusa, Riposto, Messina) e dotarlo di moderne infrastrutture di trasporto.

Figura 1. Le aree di studio: in viola l’area portuale, in rosso i confini storici del quartiere Civita



<sup>1</sup> Tra le ultime conferenze sul tema: “Paesaggi urbani lineari. Elaborazione di proposte progettuali per il recupero del waterfront della città di Catania, attraverso un’ipotesi di interrimento della ferrovia e la realizzazione di un parco lineare”, il 18-20 febbraio 2011, Le Ciminiere; “Catania, con un treno sulla testa o un parco sul mare?”, il 26 maggio 2012, palazzo della Cultura. È in corso un acceso dibattito.

In questa fase di ulteriore adeguamento, attraverso la documentazione cartografica ed archivistica, si vuole evidenziare la traccia delle fortificazioni costiere pre-terremoto del 1693 sul tessuto contemporaneo e le stratificazioni del quartiere Civita nel potenziamento del porto del XIX-XX secolo. Tutta la parte orientale di Catania, dalla *Strada Stesicoro-Etnea* verso la linea costiera, era stata coperta dalla lava del 1669 detta del Larmisi. Le relazioni di viaggiatori e di tecnici - come quelle di Tiburzio Spannocchi sulle fortificazioni di Sicilia - pur rappresentando una città vista dal mare, evidenziavano per il XVI-XVIII un'area portuale inadeguata alle esigenze della grande città mercantile<sup>2</sup>.

## **Le tracce del quartiere Civita nel porto di Catania, dal XV al XIX secolo (V. De Luca)**

Il quartiere Civita individua, entro i confini della città pre-settecentesca, uno dei luoghi più antichi. Si sviluppa nei secoli intorno all'originaria via San Francesco (attuale via Vittorio Emanuele), confinante a nord-est con le cortine spagnole, a sud con la linea costiera ed il porto e ad ovest con la cattedrale normanna.

Lo studio di alcuni documenti conservati presso l'Archivio di Stato di Catania inquadrano la Civita all'interno di alcune vicende urbane: la demolizione delle cortine murarie spagnole sulle fronti orientale e settentrionale, ivi compresi i bastioni Grande e di Sangiuliano; la sistemazione dell'area portuale e della passeggiata alla Marina; la costruzione del nuovo molo, lo sventramento e la liberazione di alcune parti della città in seguito al contagio di *Morbo Colerico*; l'espansione edilizia tra le due guerre avvenuta principalmente per aree puntiformi.

Le fortificazioni spagnole e le progressive variazioni/espansioni della costa e dell'area portuale sono i limiti che hanno determinato l'evoluzione del quartiere, dal Cinquecento sino alla demolizione ottocentesca. Dettagliatamente descritte nelle carte antiquarie conosciute<sup>3</sup>, sono stati i "segni" territoriali che hanno condizionato le soluzioni morfo-tipologiche. Supportate dalle indagini archeologiche sino ad oggi eseguite, esse sottolineano la fitta stratificazione del rione.

In un documento di primo Ottocento i confini, ormai ristretti, sono determinati da «non solo quel compreso di abitato che da Levante e mezzogiorno è chiuso dagli antichi forti della Città, e dal Forte S. Agata dallo Bastione, e da Tramontana e ponente della case Magnatizie Mangialardo, Bonajuto, Anzalone, S. Lorenzo, Biscari, Boccadifuoco, ma ben anco quelle case che esistono dalla parte orientale nel forte S. Agata, e Convento di S. Francesco di Paola comunità di verso Tramontana sino dietro le case del Barone Pedagaggi e del Barone Pappalardo, non che quelle strette laterali alla casa del Marchese Sorrentino»<sup>4</sup>. Dal 1727, con la donazione - riconfermata nel 1813 dal Senato alla Diocesi - dei «dintorni del Forte di Santa Agata in contrada della Civita» e «di tutte le terre Comuni, e Muri di Circonvallazioni, e Cortine di tutti i Baluardi»<sup>5</sup> la Chiesa condizionerà fisicamente ed economicamente l'evoluzione del quartiere.

Il programma previsto dal Municipio di Catania per la sistemazione, il livellamento e la lastricatura di molte strade cittadine, attuato tra il 1820 e il 1865 circa, interesserà principalmente le vie Stesicorea-Etnea, la strada Ferdinanda, i Quattro Cantoni, i Piani e le strade laterali<sup>6</sup>. Rarissime le opere realizzate alla Civita. Qui, generalmente, la richiesta di sistemazione delle strade veniva sollecitata direttamente dai residenti e riguardava quelle

---

<sup>2</sup> Cfr. Famoso, 1999, p. 179; Giuseppe Giarrizzo, *Prefazione*, in Coco, Iachello (a cura), 2003, pp. 13-17.

<sup>3</sup> Le carte di Spannocchi (1578), dell'Angelica (1584), di Braun Hogenberg (1598), di Stizzia (1592), di Francesco Negro (1637), di Jansson (1658), di Anonimo antecedente al 1693, di Ignoto (1708), di Pierre de Calleyo y Angulo (1719), dell'Orlando (1761), del Vacca (1780), di Ittar (1832).

<sup>4</sup> ASDCt, *Fondo Chiese*, carpetta n. 21.

<sup>5</sup> ASDCt, *Fondo Chiese*, ibidem.

<sup>6</sup> ASDCt, *Fondo Intendenza borbonica*, buste n. 1280 e 1283.

«ritenute fangose e impraticabili d'inverno»<sup>7</sup>, soggette ad inondazioni e ristagno di acqua in caso di pioggia sostenuta, e tali da determinare l'uso di ponti mobili in ferro, per consentire l'attraversamento delle strade.

Il 1833 si distinguerà nella storia catanese per una devastante epidemia colerica: per volontà comunale verrà redatto un piano di risanamento del quartiere. Il rione densamente popolato, fisicamente a ridosso della costa nonché dell'area portuale, era la culla "secolare" dei morbi locali. Il 20 agosto il Municipio e la Commissione alla Pubblica Sanità, così, deliberano la realizzazione di una strada in direzione nord-sud, che possa rendere «salubre l'aria di quella spiaggia», con un progetto che preveda, peraltro, l'apertura di nuove strade di collegamento tra il Collegio dei Nobili e la passeggiata a mare (dove il porto e una darsena avrebbero trovato sviluppo dopo il 1842)<sup>8</sup>.

L'Intendenza del Valle di Catania, la Prefettura, la Commissione Provinciale di Salute, la Commissione Sanitaria, gli ingegneri ed architetti comunali Mario Musumeci, Sebastiano Ittar e Sebastiano Lao, nonché i privati proprietari delle case da "liberare", furono gli enti preposti e gli attori principali di questo grande intervento.

La Commissione Sezionaria dovette affrontare da subito le difficoltà legate allo sventramento di buona parte delle mura e delle case addossate, esprimendo la chiara volontà di eliminare la moltitudine di case aggregate attorno a cortili, accresciute nel corso degli anni lungo gli irregolari tracciati (sulla matrice medievale) dopo il terremoto del 1693 e senza una precisa regola: per non rallentare eccessivamente le tempistiche legate alle contrattazioni, si indisse - per l'alloggio degli sfollati "provvisori" - un appalto per la realizzazione di baracche lignee «nella parte del largo della Statua che è riparata dal masso di lava che deve ancora tagliarsi» e ancora la costruzione di nuove case nei pressi dell'orto del Convento di S. Francesco di Paola<sup>9</sup>, affinché venisse garantita la vicinanza per la comunità di pescatori ai luoghi di lavoro e al porto. Il 16 Settembre 1835 la Commissione Sanitaria segnalava l'urgente azione di espurgo e pulizia necessaria agli spazi pubblici e privati del quartiere, della marina e della Darsena che, ricoperta da alghe ed acque stantie, era causa di «effluvi maleodoranti».

Figura 2. Evidenza del taglio delle nuove strade nel piano di risanamento di Distefano (1871) e nel catastrale del 1876



Il «tagliarsi delle fabbriche» cominciò solo nel 1835. Quest'operazione causò prevedibili e numerose controversie per via del confine sottile tra proprietà pubblica e privata: tra proprietari ed amministrazione, e tra amministrazione ed enti religiosi, con risvolti anche singolari<sup>10</sup>. Nel corso degli anni, infatti, molti dei residenti prossimi alle cortine murarie si erano appropriati di porzioni delle stesse. Ciò, aggiunto ad un'insufficiente documentazione reale dei titoli di proprietà, scatenò svariati contenziosi relativi agli indennizzi sulle proprietà espropriate.

<sup>7</sup> ASct Fondo *Intendenza borbonica*, busta n. 1280.

<sup>8</sup> Qui riportiamo soprattutto alcuni documenti inerenti alla prima fase di organizzazione ed esproprio della zona (1833-1845), ma in realtà si trattò di una vicenda che occupò almeno sessant'anni.

<sup>9</sup> ASct, Fondo *Intendenza Borbonica*, busta n. 1283.

<sup>10</sup> I documenti relativi sono in ASct, Fondo *Intendenza borbonica*, busta n. 1276 e 1283; ASDct, Fondo *Chiese*, cartella n. 21.

In occasione di un nuovo sopralluogo alla Civita, il 22 ottobre 1836, una relazione della Commissione di Pubblica Salute denunciava le permanenti precarie condizioni igienico-sanitarie. Il compito di redigere il nuovo piano dei lavori e di spesa fu affidato dapprima all'arch. comunale Sebastiano Ittar, poi all'ing. Mario Musumeci. Gli anni successivi furono caratterizzate da una moltitudine di denunce, presentate agli enti preposti, relativamente all'insufficiente efficacia degli interventi previsti<sup>11</sup>.

Figura 3. Immagini attuali del quartiere Civita



Nel 1839 si giunse alla definizione di alcune nuove strade: la via Calì, la via Porta Di Ferro e la via Mangialardo, dirette ortogonalmente verso il porto; la nuova strada di rimpetto la Chiesa di Santa Teresa fu aperta nel 1841 «tra le case ora costruite da Don Gregorio Toscano».

Dal 1843-1845 in poi, mentre giungono a conclusione il tratto della strada del Corso fino alla Statua ed altre strade dei quartieri limitrofi (tra cui alcune della stessa Civita), gli interessi delle amministrazioni pubbliche si spostano gradualmente verso la costruzione del molo e la riorganizzazione delle aree portuali.

Smarrito l'entusiasmo per il completamento dei lavori per il Politeama del piano di Nuovaluce (oggi piazza Teatro Massimo), per l'area del Teatro Comunale, ed in attesa dell'inaugurazione del nuovo Gran Teatro del 1890<sup>12</sup>, nel 1847 le autorità investirono su interventi di arredo urbano quali «la ricostruzione e riparazione dei sedili nella pubblica passeggiata alla marina»<sup>13</sup> collegata a piazza dei Martiri (a breve sarebbe stato costruito il viadotto ferroviario con gli archi, negli anni 1865-1869).

L'ennesimo progetto di risanamento del quartiere Civita, a seguito di un nuovo fenomeno colerico, fu affidato all'ing. Mario Di Stefano. Ispirato ai modelli della scuola napoletana, con uno schema a reticolo di nove strade e due piazze, lasciò posto al coinvolgimento diretto dei singoli proprietari ed alla loro auspicata diretta partecipazione economica nell'intervento<sup>14</sup>. Il piano Distefano, reso esecutivo a queste condizioni con R.D. del 24 luglio 1873, pur avendo stabilito il termine di dieci anni per l'esecuzione delle opere previste, tuttavia, non vide mai un totale completamento<sup>15</sup>: il confronto tra il rilievo di Sebastiano Ittar (1833) e le mappe dei catastri borbonici del 1876 mette ben in evidenza le sostanziali differenze tra i tracciati fino a questa data realizzati dagli obiettivi preposti.

Nel 1866 gli interessi delle amministrazioni furono rivolti alla tratta ferroviaria Catania-Siracusa nella zona dell'Armisi. Con la ferrovia realizzata nel biennio 1885-1886 la Civita viene investita da due altri eventi: dopo il "ciclone" del 7 ottobre 1885<sup>16</sup>, nel 1886 la Prefettura veniva informata di «un nuovo sospetto caso di colera alla Civita».

Gli interventi sul quartiere anche stavolta non si esaurirono col secolo, ma nell'arco cronologico 1924-1955 molteplici gli atti, segnalanti l'intenzione delle commissioni alla continua evoluzione rionale. Dall'analisi dei progetti conservati presso l'Archivio Storico

<sup>11</sup> ASCt, Fondo *Intendenza borbonica*, busta n. 1276 e 1280

<sup>12</sup> Fischetti 1948; Dato Toscano, 1991; Privitera 2001; Pagello, Spina 2010, pp. 441-460

<sup>13</sup> ASCt, Fondo *Intendenza borbonica*, busta n. 1280

<sup>14</sup> Boscarino 1966, p. 118-120

<sup>15</sup> Da Gentile Cusa 1888

<sup>16</sup> ASCt, Fondo *Prefettura*, serie II, inv. 3, busta n. 44

Comunale di Catania è possibile risalire al grado di trasformazione e addensamento edilizio del quartiere, più consistente in corrispondenza delle strade di nuova apertura per la disponibilità di lotti residui: esempio ne sono le vie Vecchio Bastione e Graziella, Porta di Ferro e Sottile, Sorrentino e Serravalle, Calì e Perrone, Pescatori e Barilai.

Figura 4. Gli archi del viadotto ferroviario alla Marina, dal piazzale del porto; dietro si intravede il quartiere Civita



## La modernizzazione del porto dopo l'Unità d'Italia (R. A. Spina)

Dopo il terremoto del 1693, soltanto nell'ultimo trentennio del Settecento si affrontava la questione del nuovo porto con la costruzione di un Molo dal Bastione Grande; tra difficoltà finanziarie, rivalità territoriali e due terremoti (1818 e 1848), si avvicendavano man mano i progettisti, Michele Castagna, Giuseppe e Salvatore Zhara Buda, per la risoluzione di questioni anche tecniche legate al basso livello dei fondali: dopo il colera del 1837, che aveva attraversato il quartiere della Civita, negli anni 1841-1854 lavorarono al completamento del molo numerosi imprenditori ed ingegneri che con studi e dibattiti circoscrissero questa prima tranche definita "porto vecchio"<sup>17</sup>.

Il porto andava collegato anche alle strutture viarie retrostanti: la Passeggiata alla Marina era luogo di svago ma già a metà Ottocento si pensava ad un progetto viario che collegasse il molo alla città per tutta la sua lunghezza.

Nell'ambito della sistemazione urbana di opere pubbliche e di utilità, nella seconda metà del secolo si discuteva già del suo ampliamento: per un secondo molo si distingueva il progetto dell'ing. Carmelo Sciuto Patti del 1862, che univa prerogative commerciali a quelle militari degli anni postunitari<sup>18</sup> ed emergevano i problemi di un inadeguato collegamento dell'area portuale con il suo territorio provinciale. Il viadotto ferroviario in muratura nella tratta Catania-Siracusa (per i catanesi vulgo "Archi della Marina"), realizzato nel 1866 a ridosso del litorale, ha trasformato radicalmente il rapporto tra città e porto: gettando le radici di un waterfront, si decretò il distacco dalle relazioni di quartiere e dalla "passeggiata a mare". Allo scenario ambientale improntato sulle cortine architettoniche settecentesche viene sostituito un segno più forte, dettato dalla tecnologia dei trasporti, soprattutto in corrispondenza della Marina e della Villa Pacini. Quello della ferrovia - denominata ben presto "la cintura di ferro" - fu una problematica discussa per decenni<sup>19</sup>.

Il nodo porto-ferrovia, luogo di richiamo degli zolfo provenienti dal vasto bacino di Caltanissetta e Agrigento, non era più un comparto zonale ma abbracciava aree ed interessi

<sup>17</sup> (Salvatore D'Amico Carmelo Lanzerotti, Sebastiano Ittar, Eligio Sciuto, Enrico Dombré, Mario Musumeci). Per tutta la parte tra fine Settecento e Ottocento cfr. Enrico Iachello, *Costruzione del porto e identità urbana a Catania nell'Ottocento*, in: Coco, Iachello, 2003, pp. 113-138; Giovanni Cristina, *La via del mare: il porto e la città (1820-1860)*, in: Iachello (a cura), 2010, pp. 255-271.

<sup>18</sup> Sciuto Patti, 1861; Iacona, 1871;

<sup>19</sup> Giuseppe Dato, *Le raffinerie dello zolfo nel contesto urbano di Catania*, in: *Le vie dello zolfo*, 1991, pp. 123-152; Calabrese 1994, pp. 33-52.

più vasti: il viaggiatore che arrivava via mare adesso percepiva una città industriale, creando quell'immagine che nell'epoca di Giuseppe De Felice indicava Catania come la "Milano del Sud". L'industria per la raffinazione solfifera venne localizzata proprio in prossimità del porto, per distribuire il materiale proveniente dalle miniere dell'interno dell'isola ed avviare i prodotti finiti per via mare o per via terra con la linea ferrata. Porto e ferrovia erano diventati i motori principali di una crescita economica che, all'antico predominio del grano e della seta, sostituiva lo zolfo<sup>20</sup>. Lo sviluppo di un sistema di strade provinciali, dopo l'unità, sviluppava i contatti tra l'area metropolitana e un grande hinterland, soprattutto verso l'area piana e calatina (Caltagirone), connessa con un sistema di ponti in ferro sul fiume Simeto. Inoltre, la collocazione della ferrovia lungo la costa orientale della città aveva modificato gli interessi fondiari, urbanizzando terreni ubicati tra il vecchio San berillo e il porto, creando nuovi modelli edilizi oltre quelli residenziali. La collocazione della stazione centrale comporterà, ovviamente, numerose trasformazioni urbane tra piazza dei Martiri, la via Messina ed un previsto collegamento con piazza Stesicoro. L'incremento del porto faceva prevedere alcuni progetti di "antemurale".

L'ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Comunale Filadelfo Fichera, nel suo studio su "Salubrità, igiene e fognatura" del 1879 evidenziava per la topografia di Catania che: «la natura ci largì la varietà più spiccata nei nostri dintorni. Il gigante dei vulcani, che ci fa sentire le influenze delle regioni montuose; il mare Jonio che ci dà i benefizi delle città marittime; la piana che ci alimenta coi suoi prodotti, e ci minaccia coi suoi miasmi»<sup>21</sup>. Esaminando i quartieri secondari di Catania, in cui evidenzia la percezione di grande differenza avuta con la strada principale Etnea, egli dedica un piccolo paragrafo alla *Sezione Porto*, che indica come la "peggiore" in termini di qualità, servizi e igiene: «La metà orientale di essa, quartiere Civita, era un ammasso di catapecchie addossate l'una all'altra, luride, strette, mal ventilate, sprovviste di ogni cosa che ha relazione coll'igiene. Ma grazie ai meriti di quell'uomo a tutti pregevole e chiarissimo, il marchese di Casalotto, fra non guari avremo un bel quartiere con belle case, al posto del più indecente sito che si avesse a Catania»<sup>22</sup>.

In questo studio il Fichera, nonostante si trattasse di un tema già ampiamente dibattuto, non dedica grande spazio al porto e ancor meno alle previsioni di un suo sviluppo. Discute, però, del miglioramento degli acquedotti: uno dei collettori che avrebbe portato solo acqua bianca o piovana, non potendo sboccare direttamente nell'emissario generale, «potrebbe direttamente versarsi a mare anche dentro il porto. Esse sarebbero solamente quelle comprese fra lo emissario ed il litorale: Civita»<sup>23</sup>. La stessa opinione è ripetuta da Fichera nel suo studio del 1886, che d'altronde ripercorre le orme del precedente<sup>24</sup>.

In questo decennio si erano gettate le basi per il secondo molo, molto più ampio del precedente. Anche l'università si collegava alla modernizzazione dell'area portuale, data «la fortuna di avere prossimo il mare, una costa originale, un fondo marino unico per la natura della costa e la prossimità dell'Etna». Nel 1888 il professore di fisiologia Andrea Capparelli (poi rettore nel 1896-1898), presentava il progetto un istituto con acquario annesso per studi fisiologici proprio sulla strada della Marina, collegato alle banchine e alla villa Pacini, ma non realizzato per mancanza di risorse. L'ubicazione era considerata interessante perché in prossimità dello sbocco di acqua dolce del fiume Amenano<sup>25</sup>.

Nei primi decenni del XX secolo il porto divenne una grande struttura di comunicazione, anche per via degli scambi con le colonie italiane delle coste africane<sup>26</sup>. La problematica del porto venne riesaminata in molti Consigli Comunali; in quello del 1911, presieduto da De Felice, si discusse di un progetto per il suo completamento che collegasse le aree portuali con le stazioni ferroviarie periferiche e industriali: «per costruire le banchine dal lato di ponente,

---

<sup>20</sup> Alla fine del 1880 si contavano nove stabilimenti per deposito, raffinazione e spedizione dello zolfo. L'industria dello zolfo iniziava a declinare nei primi vent'anni del Novecento, complice anche la grande Guerra.

<sup>21</sup> Fichera, 1879, pp. 23-24. Dopo il piano di sventramento del Distefano (1871-1873).

<sup>22</sup> Fichera, 1879, pp. 132-133.

<sup>23</sup> Fichera, 1879, p. 197.

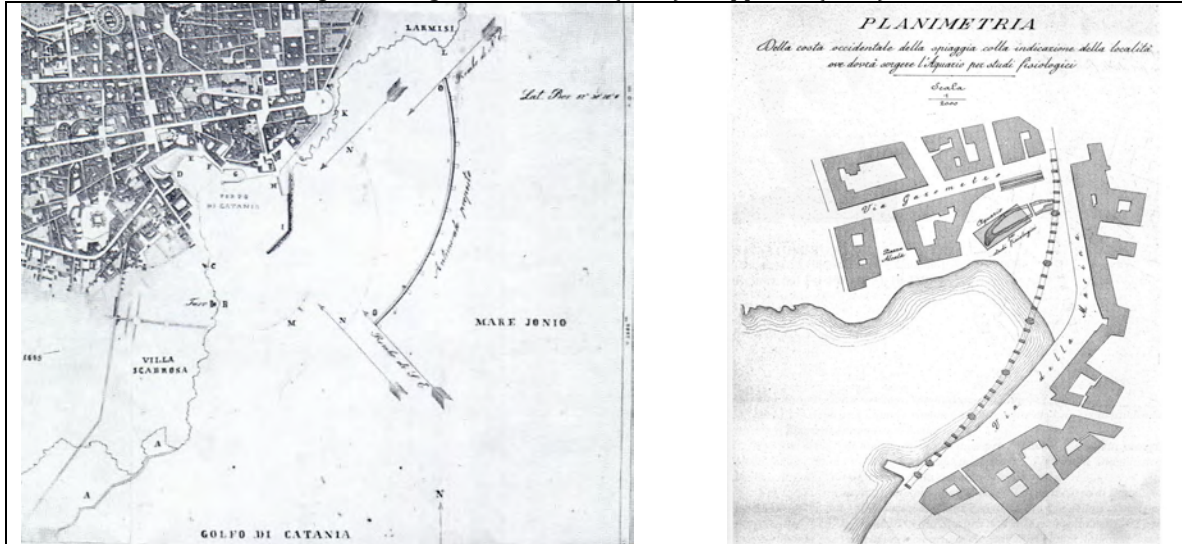
<sup>24</sup> Fichera, 1886, pp. 251-252.

<sup>25</sup> Cfr. Leonardi, 2004, pp. 57-61.

<sup>26</sup> Spina 2010, pp. 323-338.

creare spazi necessari a depositi, magazzini, agenzie, ecc. per le operazioni portuali, e rendere possibile l'allacciamento ferroviario della stazione Acquicella all'attuale stazione ferroviaria portuale, mediante binario che costeggia le nuove banchine e si riunisce ai binari portuali esistenti»<sup>27</sup>.

Figura 5. Progetto Sciuto-Patti (1862) e Capparelli (1888)



Gli anni 1922-1937 segnarono, anche per Catania, Decennali e visite di opere pubbliche, attentamente ripercorso nella pubblicita locale. Erano lodati tutti i lavori pubblici ed anche l'ingrandimento del porto<sup>28</sup>. L'ingegnere Ercole Fischetti, in un suo articolo del 1933<sup>29</sup>, scriveva che «fra i tanti problemi e le decisioni che il Comune affronta la maggiore e più encomiabile è certamente quella del molo i cui lavori continuano dal 1835 in poi, sotto la direzione dell'ingegnere [Eligio] Sciuto».

Nel periodo tra le due guerre, anche a seguito di una forte mareggiata del 1933, nell'ambito delle Opere Pubbliche del Regime<sup>30</sup>, si erano verificati nuovi interventi. Per decisione dello Stato furono definiti i lavori di ampliamento: costruzione «della diga foranea, della banchina e della calata di mezzogiorno, della calata Francesco Crispi, della calata sporgente centrale, dell'approfondimento dei fondali», per un totale di 118 milioni di lire<sup>31</sup>.

La connessione porto-ferrovia, programmata dopo l'Unità d'Italia nella realizzazione della linea ferrata verso nord con la tratta Catania-Messina e a sud con la citata linea Catania-Siracusa, è sempre presente negli anni tra le due guerre. L'impianto di una zona portuale-industriale lungo via Cristoforo Colombo (ex via Gazometro) e via Domenico Tempio fece predisporre un allacciamento ferroviario con la stazione Acquicella. Una apposita riunione dei alcuni componenti del Ministero dei Lavori Pubblici e delle Comunicazioni e della Società delle opere marittime, tenutasi a Catania nel dicembre 1930, aveva esposto i criteri più funzionali per l'interscambio porto-ferrovia ma che, nel contempo, prevedeva una viabilità tale da non compromettere la finalità ludico-turistica e paesaggistica della zona della Plaja. La *Strada Tempio* avrebbe creato un accesso diretto ai lidi della Plaja e «dopo il molo di mezzogiorno» si divideva in due tronchi per comunicare direttamente con il porto; un'altra strada in progettazione avrebbe collegato il porto con l'area artigianale di San Giuseppe La

<sup>27</sup> Note manoscritte nel Verbale n. 20 del Consiglio Comunale del 27 Aprile 1911 (Archivio Storico del Comune di Catania)

<sup>28</sup> Prestinenzia1932; interventi riproposti anche in numerosi articoli sul "Popolo di Sicilia" di luglio-agosto 1937.

<sup>29</sup> Fischetti 1933.

<sup>30</sup> *Opere del Regime in Sicilia tra le due visite del Duce. I lavori compiuti dal Comune di Catania*, in "Popolo di Sicilia", 4 agosto 1937; *il Regime per la Sicilia tra le due visite del Duce. Nuove opere realizzate in Catania*, in "Popolo di Sicilia", 7 agosto 1937; *Realizzazioni del fascismo etneo. La casa del Littorio*, in "Popolo di Sicilia", 17 agosto 1937.

<sup>31</sup> Articolo *Il Regime per la Sicilia tra le due visite del Duce. Nuove opere realizzate in Catania*, in "Il Popolo di Sicilia", del 7 agosto 1937.



Rena<sup>32</sup>. Tutto questo avveniva al limitare del bando di concorso nazionale per il PRG di Catania.

Estraiamo dall'articolo del 1937: «I due tronchi ambedue di metri venti di larghezza, del quale uno in piano adduce direttamente alla via Nuova Acquicella, e l'altro in salita passa al disopra dei binari ferroviari, raggiungendo al cavalcavia la quota dodici sul mare; dal ponte poi si dipartono altri due tronchi dei quali uno si ricongiunge all'incrocio via Acquicella-via Tempio e l'altro discende fino all'Arenile. Larghezza dunque dal punto di vista della viabilità ma anche delle esigenze panoramiche. Spostato infatti il fascio-base verso Acquicella e limitate le costruzioni ferroviarie tra la via Tempio ed il mare al solo doppio binario di corsa (che rimarrà per giunta al di sotto della via Tempio) il tratto in salita di questa strada, e il cavalcavia in particolar modo, avranno senza dubbio un'importanza panoramica di prim'ordine. La strada progettata costituirà poi l'inizio di quella via litoranea la cui apertura è negli intendimenti del Podestà per la completa messa in valore della incantevole zona della Plaja e del Boschetto».

La questione porto-ferrovia era stata inserita negli studi per il nuovo Piano Regolatore del 1931; come racconta l'ing. Michelangelo Mancini (che partecipò con il gruppo di Giuseppe Marletta e Giovanni Severino al concorso nazionale) si crearono diverse fazioni: da un lato il sottosegretario di Stato alla marina militare l'ingegnere Gioacchino Russo, membro della commissione giudicatrice del PRG, sosteneva che il viadotto ferroviario andava mantenuto, contrariamente ai pareri di Francesco Fichera, Gustavo Giovanni e Francesco Fusco, che optavano per una liberazione della città verso il mare ed il porto, demolendo il viadotto con gli archi e spostando la ferrovia in una parte più settentrionale della città. La tesi di Russo era sorretta dal fatto che era proprio il collegamento con le banchine del porto, fattore imprescindibile, a non permetterne lo spostamento, mentre Fichera sosteneva che la ferrovia avrebbe precluso qualsiasi possibilità di sviluppo futuro per la città<sup>33</sup>.

Il bando del 1931 prevedeva, oltre il possibile spostamento della ferrovia, la localizzazione della zona industriale a sud, in prossimità del porto. In realtà si sarebbe realizzata la prevista galleria ferroviaria di Ognina e lo spostamento verso sud, in zona Aquicella e lungo via San Giuseppe La Rena, di tutto il parco dell'arredamento ferroviario-portuale, ed era atteso l'utilizzo dell'area meridionale del quartiere San Cristoforo, precisamente via Barcellona, che era caratterizzata da un grande sbarramento lavico facente da cave per il porto. Ma il viadotto con gli archi sarebbero rimasto in loco.

Figura 6. La città e l'Etna visti dal molo di levante, il nuovo molo previsto dopo il 1860



La seconda guerra lasciò in sospeso molte questioni. Sul porto-ferrovia, molti anni dopo, è proprio l'ing. Mancini a redigere i preventivi per gli spostamenti, innescando argomenti e questioni, e non solo economiche, che fecero desistere su una eventuale demolizione del tratto ferroviario davanti al porto:

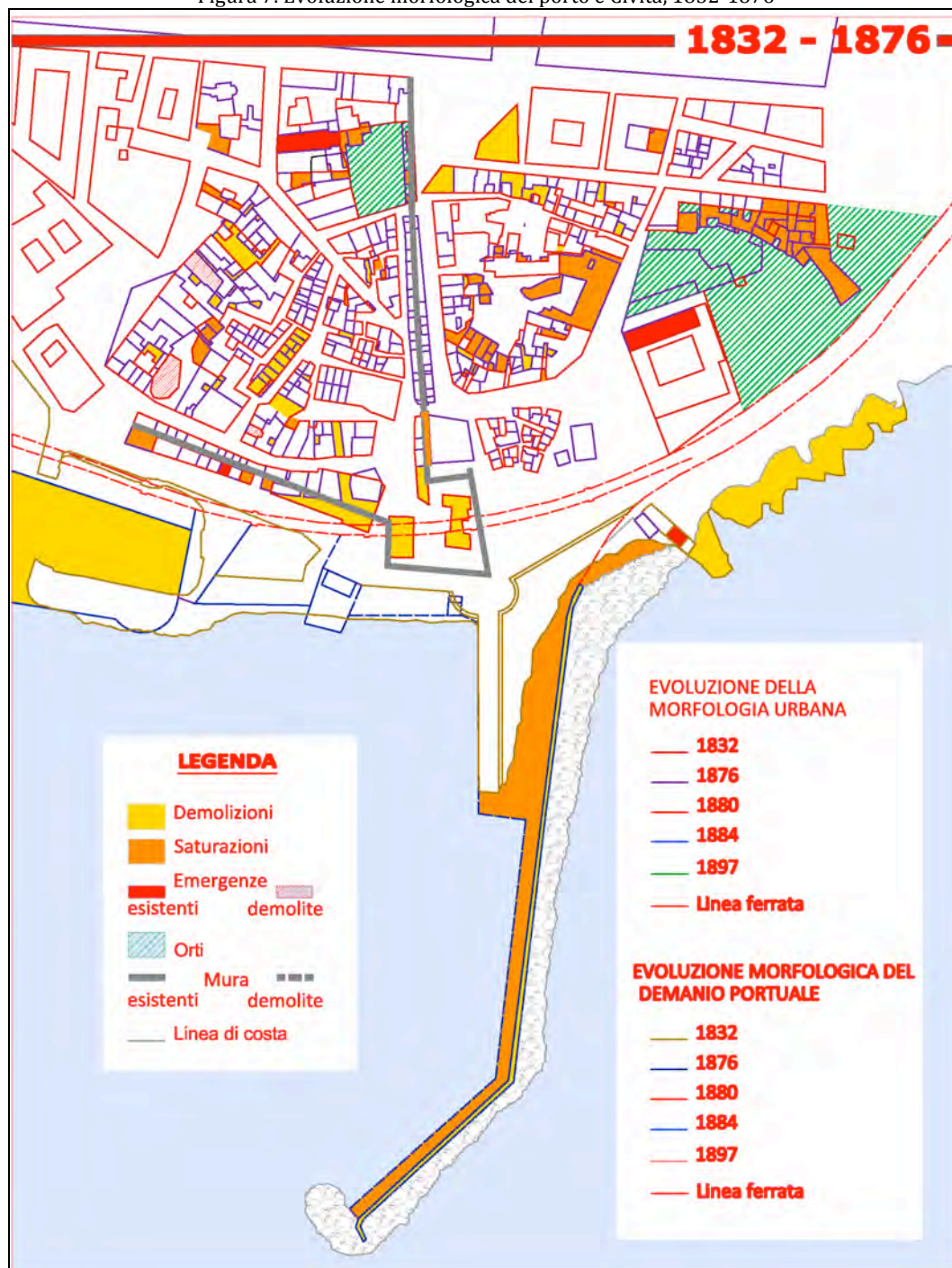
<sup>32</sup> Articolo: *L'allacciamento ferroviario tra Acquicella e le nuove opere portuali*, in "Il Popolo di Sicilia", 23 gennaio 1931.

<sup>33</sup> Mancini 1980, pp. 46-54.

«[...] Nè valeva più la pena della liberazione del mare lungo il porto, ora che il porticello, che, prima della guerra, avevo lasciato con lo sciacquio delle sue acque verdastri e il dondolio delle barche dalle vele di mille colori dietro Porta Uzeda, era scomparso per dar luogo a quella indecentissima opera di ricolmata con l'ancor più indecente mercato ortofrutticolo; ora che la capitaneria aveva chiusa l'area del porto come una prigione con alte puntute cancellate di ferro»<sup>34</sup>.

Da questo momento in poi la storia del porto si connette con le previsioni di bonifica e per una grande area industriale a sud di Catania.

Figura 7. Evoluzione morfologica del porto e Civita, 1832-1876



<sup>34</sup> Mancini 1980, p. 47.

Figura 8. Evoluzione morfologica del porto e Civita, 1876-1884



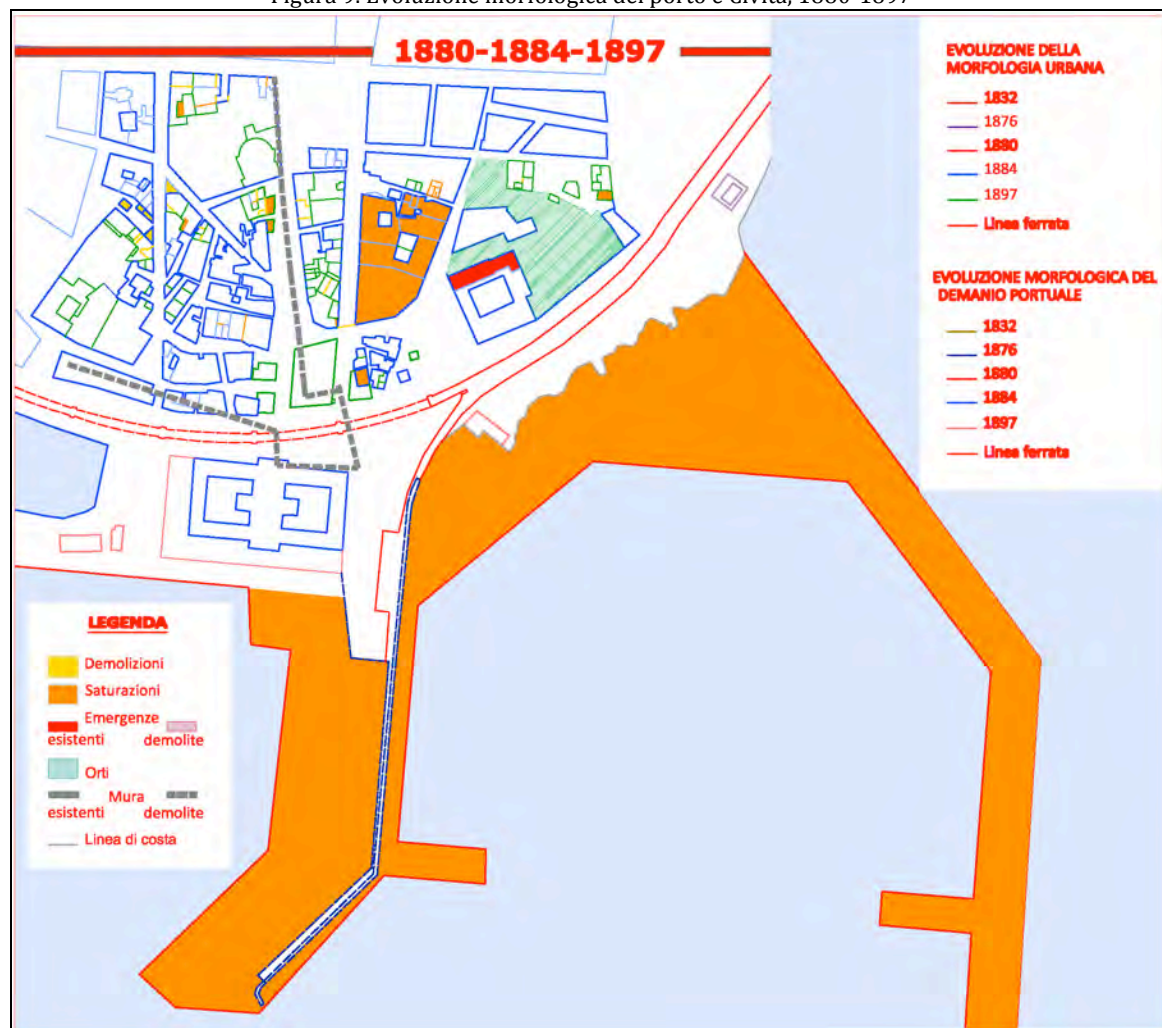
## Conclusioni

Le incursioni aeree avvenute nel maggio-luglio 1943 sul quartiere Civita e al porto, essenzialmente rivolte a “sensibili obiettivi militari” dell’area non mancarono, tuttavia, di toccare ampie porzioni della città civile: tra questi il grande vuoto urbano creato dai bombardamenti dello slargo XVII Agosto. Geograficamente centrale rispetto al vecchio borgo marinaro, data la vicinanza con il porto e la ferrovia, lo slargo venne colpito insieme al Teatro Comunale, al Convitto Cutelli, al porto, al palazzo della regia Dogana, al piroscampo Partinico, all’ufficio di deposito-petrolio e ai numerosi vagoni di derrate e materiali<sup>35</sup>. Questo ha comportato delle trasformazioni più o meno recenti.

La seconda guerra, come detto, lasciò in sospeso molte questioni.

<sup>35</sup> Nicolosi 1984, pp. 203-217.

Figura 9. Evoluzione morfologica del porto e Civita, 1880-1897

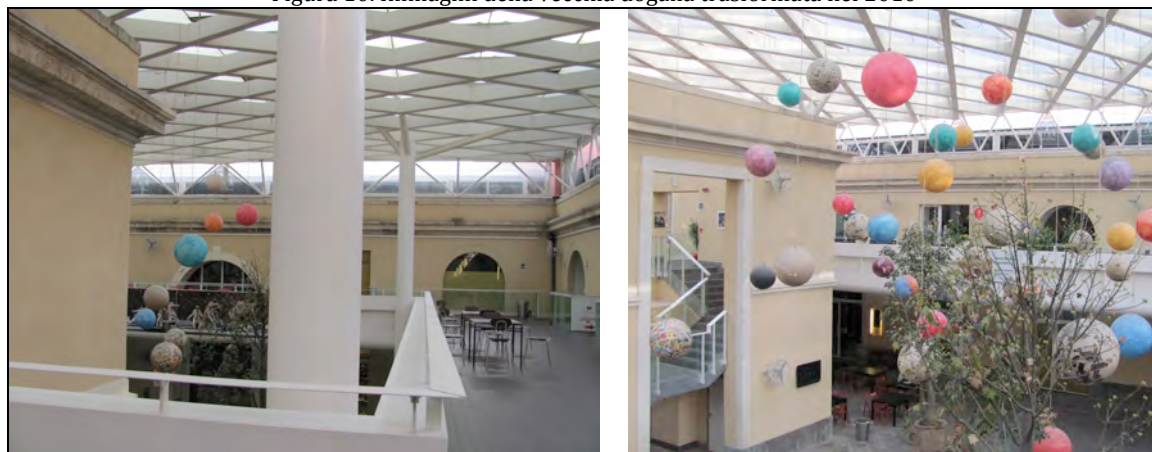


Lungo la via Cristoforo Colombo e via Domenico Tempio, nel tratto prima citato dalla descrizione di Mancini, che va da Porta Uzeda al cosiddetto *Tondicello della Plaja*, furono realizzati molti edifici a vocazione commerciale o industriale; procedendo da nord verso sud vi erano: il Molino Santa Lucia (demolito), un Consorzio Agrario (1930, Francesco Fiducia), un mercato Ittico-ortofrutticolo ed un Gasometro (oggi ASEC, realizzati nel 1955-1960), la sede della SGES (Società Generale di Elettricità Sicilia orientale, 1931 Raffaele Leone), un cementificio industriale, architetture razionaliste che oggi versano tutte in condizioni di grande fatiscenza.

È dunque evidente che l'area del porto è stata soggetta a molte trasformazioni nel giro di pochi decenni. Inquadrando la struttura nel suo ambito metropolitano, con l'apertura, nel 1951, dell'aeroporto Filippo Eredia in zona Fontanarossa, il porto perse importanza e decremento di traffico<sup>36</sup>. La sua rinascita, con il recupero della dogana in spazi ludici e collettivi, è operazione recentissima.

<sup>36</sup> Sanfilippo 1990, pp. 78-81.

Figura 10. Immagini della vecchia dogana trasformata nel 2010



### Fonti archivistiche e bibliografia

ASDCt Archivio Storico della diocesi di Catania

ASCT Archivio di Stato di Catania

ASCCT Archivio Storico Comunale di Catania

AA. VV. (1991) *Le vie dello zolfo in Sicilia. Storia e architettura*, Officina edizioni, Roma

Boscarino S. (1966) *Vicende urbanistiche di Catania*, Raphael Edizioni, Catania

Calabrese G. (1998) *Le ferrovie, La traversata alla Marina*, in: G. Calabrese, C. Grasso, A. Iozzia, S. Picciolo (a cura), *Imprese e Capitali stranieri a Catania tra 800 e 900*, Mostra documentaria Archivio di Stato, Catania

Coco A. Iachello E. (2003) *Il porto di Catania. Storia e prospettive*, Lombardi editori, Siracusa

D'Agata M. (1963) *Memorie storiche cittadine. Il porto di Catania nel progetto di Don Giuseppe Zahra*, in: "La Sicilia", 8 maggio

Famoso N. (1999) *Il paesaggio siciliano nella rappresentazione dei viaggiatori stranieri*, edizione CUECM, Catania

Fichera F. (1879) *Salubrità, igiene e fognatura della città di Catania*, Tip. Galatola, Catania

Fichera F. (1886) *Risanamento delle città con applicazione a Catania. Principi tecnici di ingegneria sanitaria urbana*, Tip. Galatola, Catania

Fischetti E. (1933) *Ottocento catanese. L'edilizia e l'urbanistica*, in: "Rivista del Comune di Catania", A. 4, luglio-agosto.

Fischetti Ercole (1934) *Catania nell'Ottocento. Urbanistica ed edilizia*, in: "Rivista del Comune di Catania", n. 4 luglio agosto 1933; poi in: *Società di Storia Patria della Sicilia Orientale*, Edizione Siciliana, Catania, pp. 11-26

Fischetti E. (1948) *Vicende storiche di un teatro*, in "Tecnica e ricostruzione", marzo-aprile

Gentile Cusa B. (1888) *Piano Regolatore per il risanamento e per l'ampliamento della città di Catania*, Galatola Editore, Catania

Giarrizzo G. (1986) *Catania*, ed. Laterza, Bari

Iachello E. (2010, a cura) *Catania. La grande Catania. La nobiltà virtuosa, la borghesia operosa*, Sanfilippo editore, Catania

Iacona M. (1871) *Sull'ingrandimento del porto di Catania*, Catania

Leonardi A (2004) *Parole del Rettore, Fonti per una storia delle fabbriche universitarie catanesi (1861-2003)*, Università di Catania, Tipografia dell'università

Mancini M. (1980) Catania. Pagine di urbanistica e architettura dagli anni 30 ad oggi, in "Tecnica e ricostruzione" numero speciale, gennaio-agosto

Nicolosi S. (1984), La guerra a Catania, Tringale Editore, Catania

Pagello E., Spina R. A. (2010) Catania, città dei cinema nel primo trentennio del Novecento, in L. Mozzoni - S. Santini (a cura di) "Architettura dell'Eclettismo. Il teatro dell'ottocento e del primonovecento. Architettura, tecniche teatrali e pubblico", atti del 12° Convegno di Architettura dell'Eclettismo - Jesi 2009, Liguori editore, Napoli

Prestinenza A. (1932) Bilancio decennale di opere pubbliche nella città e nella provincia dell'Etna, in: "Catania. Rivista del Comune", Anno IV, n. 5 settembre-ottobre

Sanfilippo E. D. (1990) L'area metropolitana catanese. Una realtà in cerca di piano, in: "Spazio e società", Dossier Catania, n. 52, ottobre-dicembre

Sciuto Patti C. (1861) Sull'ingrandimento del porto di Catania. Accademia Gioenia, Catania 5 dicembre

Spina R. (2010) «Italiani» in Libia. L'architettura della Fiera Campionaria Internazionale di Tripoli negli anni Trenta, in: Le città dei prodotti. Imprenditoria, architettura e arte nelle grandi esposizioni (a cura di Eliana Mauro, Ettore Sessa), Grafill, Palermo

<http://www.porto.catania.it/default.aspx>