

Associazione Temporanea d'Imprese:



Tel. e Fax: ++39 0916852121 - ++39 0916850224
www.progettioopere.it



Tel. e Fax: ++39 0289422170 - ++39 0289425133
mall@ldrotec-Ingegneria.it



COMMITTENTE:				AUTORITA' PORTUALE DI PALERMO Ports of Palermo and Termini Imerese	
TESTATA:					
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI PALERMO					
TITOLO:					
Rapporto Ambientale ex art. 13 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Studio Archeologico					
ELABORATO:		DATA:		SCALA:	
All.6		9 settembre 2011			
				NS. RIF.:	
				All_6.pdf	
REDATTORE:			CONTROLLO:		RIF. ARC. – NA4:
Dottor Curti			EC		AUTAPA08 - 146
IL COMMITTENTE			IL TECNICO PER L' A.T.I. Ing. Elio Ciralli		

A TERMINI DI LEGGE CI RISERVIAMO LA PROPRIETA' DI QUESTO DISEGNO CON DIVIETO DI RIPRODURLO, ANCHE IN PARTE, O DI RENDERLO NOTO A TERZI.



AUTORITA' PORTUALE DI PALERMO
Ports of Palermo and Termini Imerese

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
DEL NUOVO PIANO REGOLATORE
DEL PORTO DI PALERMO**

RAPPORTO AMBIENTALE

ex art. 13 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Allegato 6 – Studio Archeologico

PREMESSA

L'Autorità Portuale di Palermo, dovendo procedere alla stesura del nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo, ha stipulato una convenzione con A.R.P.A. Sicilia in data 23/12/2008 affidando *l'esecuzione di analisi ambientali ai fini degli studi relativi al rapporto ambientale, per la procedura di VAS per il Piano Regolatore del Porto di Palermo.*

L'A.R.P.A. Sicilia dopo aver eseguito campionamenti, rilievi ed analisi su diverse matrici ambientali (aria, acqua, rumore e campi elettromagnetici), ha prodotto una serie di dati e report sulle attività di analisi svolte. Le relazioni prodotte sono state incluse come allegati nel Rapporto Ambientale.

L'Autorità Portuale di Palermo ha inoltre commissionato al Dottor Maurizio Curti, sempre nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) suddetta, uno studio archeologico del contesto portuale e di quello urbano limitrofo all'area del P.R.P., unitamente ad un'analisi delle potenzialità archeologiche sottomarine lungo la costa palermitana.

Le suddette informazioni sono state utilizzate per la redazione del Rapporto Ambientale.

Indice

Introduzione.....	3
1.1. La costa e il porto. Evoluzione geomorfologica della linea di costa.....	4
1.2. La città e il porto. Sintesi storica.....	10
1.2.1. <i>Il porto fenicio</i>	11
1.2.2. <i>Il porto romano</i>	14
1.2.3. <i>Il porto arabo</i>	18
1.2.4. <i>Il porto tra i Normanni e gli Aragonesi</i>	22
1.2.5. <i>Il porto alle soglie del Trecento</i>	26
1.2.6. <i>Il porto tra il Quattrocento ed il Seicento</i>	27
a) <i>La costruzione del Molo</i>	29
1.2.7. <i>Il porto tra Settecento e Ottocento</i>	38
a) <i>Il prolungamento del Molo e il nuovo antemurale della Cala</i>	43
b) <i>I Florio e le nuove opere portuali</i>	47
1.2.8. <i>Il porto dal Novecento ad oggi</i>	49
a) <i>La Commissione d'Ingegneri e Capitani Marittimi ed i primi progetti per il piano regolatore del porto di Palermo</i>	50
b) <i>Dalle attrezzature connesse al piano regolatore alla distruzione del Castello a Mare</i>	56
c) <i>“La Grande Palermo” alle soglie della seconda guerra mondiale</i>	58
d) <i>Il porto di Palermo tra la seconda guerra mondiale e la ricostruzione</i>	61
e) <i>Il piano regolatore del 1964 e le successive varianti</i>	68
f) <i>Verso il nuovo Piano Regolatore Portuale di Palermo</i>	74
2.1. Analisi del tessuto storico cittadino.....	76
3.1. Potenzialità archeologiche delle acque antistanti la costa palermitana.....	97
3.1.1. <i>La battaglia di Palermo quale exemplum di futura ricerca archeologica subacquea</i>	99
a) <i>La battaglia di Palermo tra cronaca storica e rinvenimenti archeologici</i>	100
b) <i>Progetto di ricerca nelle acque del Golfo di Palermo</i>	104

4.1. Bibliografia.....	112
4.1.1. <i>Opere generali</i>	112
4.1.2. <i>Palermo nell'Antichità</i>	114
4.1.3. <i>Palermo nel Medioevo</i>	119
4.1.4. <i>Palermo in età moderna</i>	126
4.1.5. <i>Palermo in età contemporanea</i>	134
Conclusioni.....	143

Introduzione

Lo studio archeologico qui presentato è stato svolto nell'ambito della Relazione Ambientale ai fini della procedura della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano Regolatore Portuale di Palermo (P.R.P.). L'ambito territoriale- oggetto di questa disamina- è quello giurisdizionale dell'Autorità Portuale, comprendente la fascia costiera che ha il suo limite settentrionale nel porticciolo dell'Arenella e quello meridionale nel porticciolo di S. Erasmo. Per una precisa delimitazione, si rimanda alla tavola f.t. qui allegata, avente come base cartografica la *nuova carta tecnica dell'area portuale*.

Nel capitolo 1.2. si è cercato di rileggere la storia urbanistica del capoluogo siciliano in parallelo alla storia economica del porto, al ruolo dello scalo nelle vicende politiche e militari, sino alle sue trasformazioni in relazione al progresso della marineria.

Quale necessario corollario introduttivo, si è inserita una breve dissertazione sull'antica linea di costa: puntualizzando le evoluzioni e trasformazioni della morfologia costiera, si potranno meglio comprendere le scelte della fondazione e le successive espansioni della città nel corso dei secoli (cfr. § 1.1.).

Il cuore del presente lavoro è rappresentato dalla disamina storica del contesto portuale e di quello urbano limitrofo all'area del P.R.P. (cfr. § 2.1.), unitamente ad una analisi delle potenzialità archeologiche sottomarine lungo la costa palermitana (cfr. § 3.1.).

Il presente studio si completa di una bibliografia ragionata (cfr. § 4.1.), punto di partenza per future indagini storico-archeologiche che interesseranno Palermo nei suoi ambiti marini e terrestri, necessari per i successivi interventi *in situ* che il P.R.P. andrà a regolamentare.

Palermo, novembre 2009

1.1. La costa e il porto

Evoluzione geomorfologica della linea di costa

Le ricerche e gli studi condotti in passato sulla topografia antica di Palermo- e in particolare sull'estensione e sulla forma del suo porto e della costa di cui si ha un'abbondante documentazione bibliografica e iconografica- si sono sviluppati soprattutto sulla base di testimonianze letterarie, di indagini storiche e di considerazioni topografiche. Nella fig. 1 si sintetizzano alcune tra le più significative ricostruzioni topografiche basate su fonti letterarie¹, che saranno parzialmente riprese nel corso del paragrafo successivo.

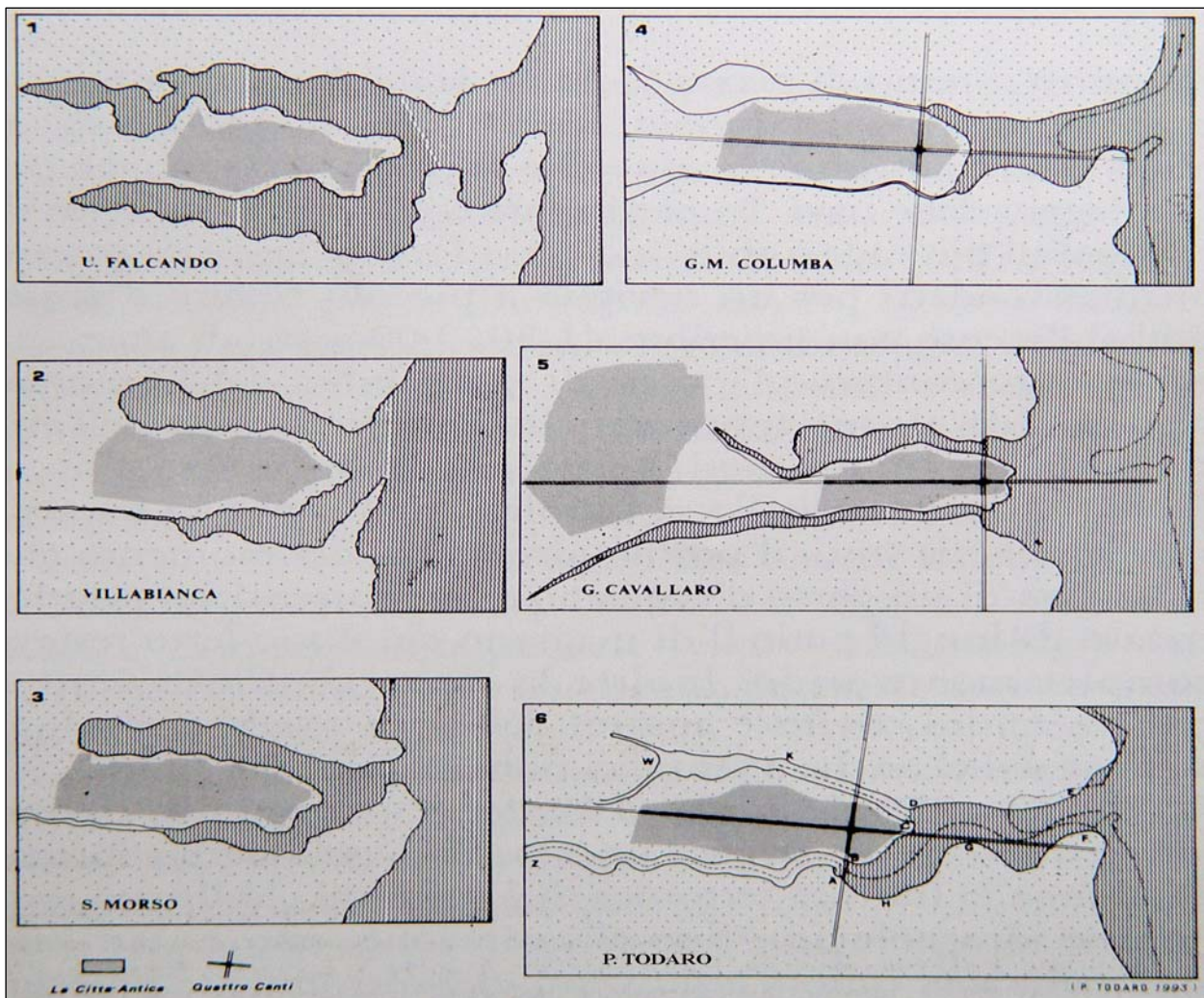


Fig. 1

¹ Ad eccezione della ricostruzione n. 6 in fig. 1 ad opera di P. Todaro, basata invece su indagini geologiche da cui muove il presente paragrafo: cfr. TODARO P. 1998, pp. 33-39, da cui sono tratte le figg. 1-4 qui presentate.

Solo negli ultimi anni, con l'esecuzione dei primi progetti di recupero nel centro storico e nell'area urbana, si è avuta l'opportunità di studiare l'evoluzione del territorio su basi più specificamente geomorfologiche e paleogeografiche, analizzando dati provenienti da sondaggi e da perforazioni geognostiche. Su queste basi una ricostruzione dell'ambiente antico è stato tentato da Pietro Todaro² attraverso la mirata lettura delle colonne stratigrafiche sotto il profilo geologico e archeologico, tendente ad evidenziare e discriminare i terreni di copertura geologicamente più recenti o di accumulo archeologico. L'individuazione degli strati di materiale di riporto remoto, del loro spessore e del livello del paleosuolo avrebbe consentito, infatti, di effettuare importanti correlazioni, anche del *tell* urbano e dell'entità del sollevamento del suolo in tempi storici.

Si è pertanto tentato di ricostruire, partendo dagli stessi presupposti di ricerca geologica e sulla base di una conoscenza di massima delle varie ipotesi storiche sulla conformazione ed estensione del porto, la serie delle vicende geologiche e antropiche che hanno condotto al modellamento della costa e alla formazione di quella profonda insenatura che le fonti storiche descrivono come l'antica area portuale fenicia, oggi ridotta al porticciolo della Cala.

Di certo sappiamo che proprio in questa zona l'evoluzione geomorfologica del territorio dell'antica *Panormus* raggiunse il suo massimo sviluppo

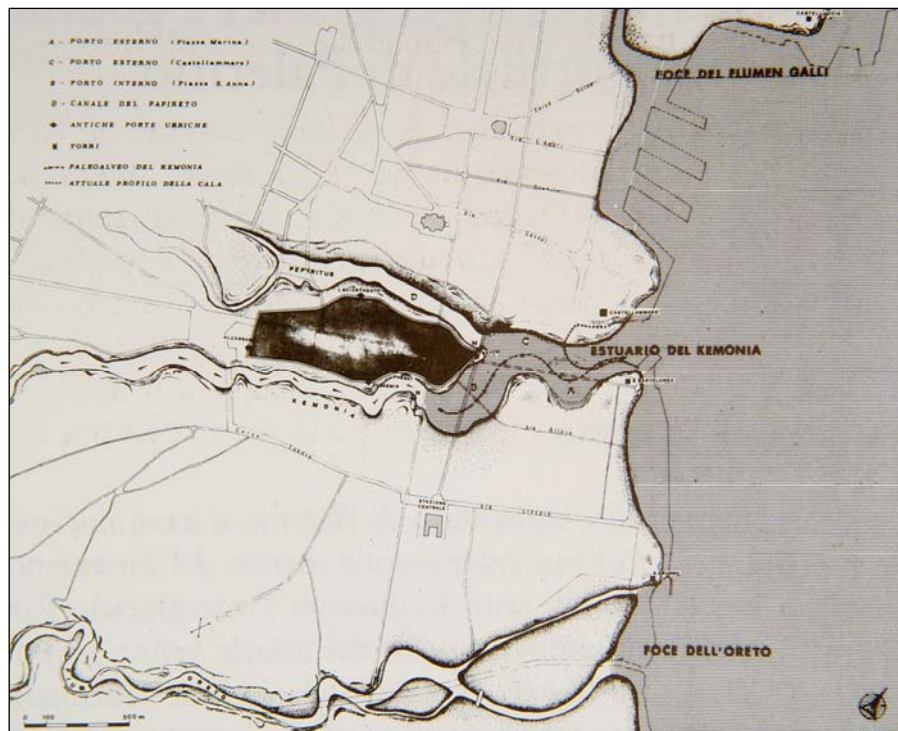


Fig. 2

² Cfr. nota 1.

dal momento che proprio in questo tratto di costa i processi interattivi tra le acque di invasione marina e quelle di corsi d'acqua che vi sfociavano si manifestarono più intensi.

Per la rappresentazione mappale dell'antica linea di costa (fig. 2) si è adottata una base topografica 1:10.000, che permette una adeguata visione di insieme, mentre per la ricostruzione della dell'area portuale (fig. 3) si è scelta una mappa a scala più grande (1: 4.000) per evidenziare anche il rapporto con l'attuale tessuto urbano.

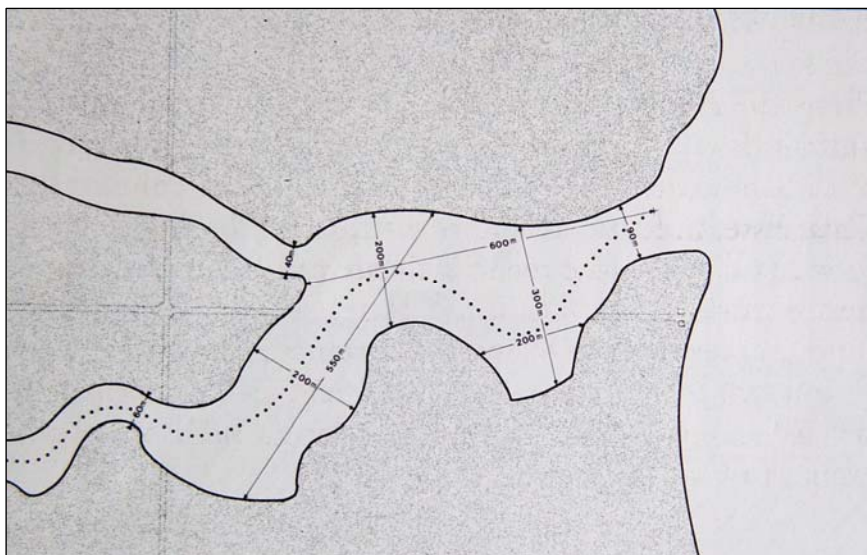


Fig. 3

Lo studio ha consentito di delineare la geometria dell'antico porto-estuario nei suoi contorni fondamentali. Come si può rilevare sulla fig. 3, la sagoma del porto seguiva proprio l'andamento sinuoso del Kemonia prima del suo sbocco nel Tirreno (la linea a tratteggio e frecce indica, infatti, il tracciato ansato dell'antico alveo) e si possono individuare le due principali aree di attracco portuale, coincidenti con due anse: una più esterna (A), corrispondente all'attuale piazza marina e una più interna (B) ricadente nell'ambito di piazza Borsa e piazza S. Anna.

Un'altra possibile area d'ormeggio si può riconoscere in fig. 2 lungo il fronte meridionale del costone di Sammuzzo su cui era impiantato fin dal XII sec. il Castello a mare arabo-normanno³ (C).

La bocca del porto, compresa tra lo sperone di San Bartolomeo (sito dell'attuale dell'istituto nautico) e l'antistante Castellammare, risultava più stretta della metà dell'attuale imboccatura della Cala, posizionata più a sud. La sezione geologica della Cala, con l'individuazione degli strati sepolti, testimonia l'ampiezza ipotizzabile per l'antica foce al suo sbocco a mare, in confronto a quello attuale. Sulla stessa sezione si può altresì rilevare la presenza di un ampio banco roccioso calcarenitico, giacente a piccola profondità sulle due sponde. Che l'originaria imboccatura della Cala fosse in antico più ristretta dell'attuale risulta anche dall'esame delle curve batimetriche del fondo del mare, rilevate per uno studio idrografico dell'area portuale, redatto da G. Cimino nel 1877⁴, che mette bene in luce la presenza delle secche del Castello e dell'antistante costolone di San Bartolomeo. Ancora un'ulteriore conferma proviene dai lavori di dragaggio dei fondali di roccia della Cala effettuati nel 1893 dalle imprese inglesi Brunet e Furness⁵. In quest'occasione si è riscontrato che le curve isobatimetriche dalla quota -7,00 metri, relativa alla fascia centrale dell'imboccatura, risalgono rapidamente di



quota verso le due sponde opposte. Le caratteristiche morfometriche riportate in fig. 4 forniscono a colpo d'occhio le probabili dimensioni originarie del porto e con esse la sua forma ed espansione, valu-

Fig. 4

³ Per le problematiche inerenti il Castello, cfr. *infra*.

⁴ Cfr. CIMINO G. 1878.

⁵ Cfr. CIMINO G. 1893.

tabile complessivamente attorno ai 15-20 ettari. La sua lunghezza, misurata dalla imboccatura, fino al sito dell'antica Porta di Mare (oggi occupato dalla chiesa di S. Antonio), ammontava a circa 600 metri per una larghezza media di 200 metri.

L'ampiezza del piccolo porto esterno (l'attuale Piazza Marina) era di 200 metri, come quella del porto interno di piazza S. Anna, la cui lunghezza misurava peraltro poco più del doppio. Sulla fig. 3 sono inoltre segnate con dei triangolini le zone che appaiono più idonee per l'ormeggio delle navi. In particolare con un allineamento di triangolini più radi si sono indicati i fondali lagunari interni più bassi, adatti per un naviglio a piccolo tirante d'acqua, probabilmente non superiore a 1,50÷2,00 metri di altezza.

Per quanto concerne l'ipotesi di navigabilità del Kemonia, riportata da alcune fonti storiche che riferiscono dell'esistenza di un "porto meridionale" o "destro" esteso fino al Parco d'Aumale e alla Fossa Garofala, non si può in questa sede sostenerla dal punto di vista idrologico, dal momento che si trattava di un corso d'acqua a regime torrentizio, caratterizzato da lunghi periodi di magra, in cui il suo letto restava completamente arido. Inoltre la stessa conformazione a *canyon* dell'alveo, molto stretto e ansato, avrebbe precluso la navigabilità anche a semplici imbarcazioni fluviali.

A differenza del Kemonia, il Papireto, privo di un bacino idrografico, era in origine un piccolo lago interno, formatosi lungo la frattura tettonica di Danisinni. Nella sua evoluzione idrogeologica, fino all'estinzione, esso è stato stagno, palude e, infine, acquitrino, definitivamente prosciugato nel 1591 per volontà del Pretore del Senato Salazar. Il bacino era alimentato, oltre che dalle acque meteoriche, dalle sorgive che sgorgavano a contatto delle argille impermeabili di base con le sovrastanti calcareniti ormai erose⁶. Non si può poi escludere che il collegamento con il mare, inizialmente costituito da un rigagnolo, possa essere stato ampliato e rettificato con un canale artificiale di bonifica atto a garantire meglio il deflusso delle acque stagnanti del Papireto verso il porto, favorendo l'accesso di imbarcazioni fluviali verso l'interno. Un dato è comunque certo: esso ha subito, fin dall'antichità, notevoli modificazioni antropiche. Infatti si rilevano tuttora, tra i dislivelli topografici

⁶ Cfr. AA.VV. 1991, pp. 266-278; FREGA G. 1988; JAPPELLI 1981, pp. 272-286; LIGUORI V., CUSIMANO G. 1978, pp. 297-302; TODARO P. 1995 e Id. 1998, pp. 9-16.

urbanizzati, le tracce latomizzate delle antiche cave di pietra che da Danisinni al rione Congeria, ampliando a dismisura l'antico impluvio, hanno fornito abbondante materiale per lo sviluppo della città antica. E sotto l'enorme massa di detriti che hanno colmato con la bonifica salzariana l'intera vallata, restano ancora, non del tutto inaridite, le antiche sorgive dai toponimi arabi e forse le antiche canalizzazioni verso il mare che garantirono la necessaria energia idraulica ai numerosi mulini lì impiantati sin dall'alto medioevo.

L'ampia insenatura che si sviluppava a settentrione della Cala, compresa tra il molo Sammuzzo e la punta del Castelluccio, che oggi forma il porto di Palermo, era in età antica un golfo dal profilo non molto mutato rispetto all'attuale, anche se più addentrato verso ovest. L'odierna Via Francesco Crispi (un tempo stradone del Borgo), che costeggia l'area portuale, era allora mare basso e la linea di spiaggia lambiva gli sbocchi di Via Mariano Stabile, Via Principe di Belmonte e Via Emerico Amari, come ben documentano le sezioni stratigrafiche locali. All'intersezione con Via Domenico Scinà si apriva la foce deltizia del *Flumen Galli* (fig. 2) che si ampliava sino a piazza Giachery, riversando in mare nei periodi di piena un notevole carico alluvionale. Poco citato dalle fonti storiche, questo piccolo corso d'acqua a regime torrentizio-più giovane del Kemonia, ma per questo non meno attivo⁷- può ritenersi il principale agente morfogenetico responsabile dell'avanzamento della costa e del progressivo interrimento degli antichi ancoraggi di S. Lucia e Quattroventi-Consolazione⁸, oggi racchiusi nel porto grande.

Soltanto verso la metà del secolo scorso, con la realizzazione del progetto di E. Marvuglia, il Passo di Rigano veniva deviato con un canale artificiale nel mare dell'Acquasanta⁹. L'innesto prendeva origine all'incrocio con Via Maggiore Toselli.

Al sud della Cala, infine, la linea di costa fino alla foce del fiume Oreto era più arretrata ed arcuata, lambendo probabilmente le antiche mura fatimite. Libera discarica fino al XVI sec., quest'area fu poi recuperata e rettificata dando luogo a quella spianata costiera artificiale destinata a diventare nel XIX

⁷ Esso poteva raggiungere notevoli portate di piena, stimate di poco superiori ai 100 mc/sec: cfr. MELISENDA I. 1987, pp. 1-6.

⁸ Sino all'età moderna il primo serviva per il commercio dei vini, il secondo per quello del grano.

⁹ Cfr. RUGGIERI TRICOLI M.C., VACIRCA M. D. 1986.

sec. la cosiddetta “passeggiata a mare”. Ma all’attuale configurazione si è giunti negli anni ’50 del secolo scorso, quando la costa subì l’ultimo notevole avanzamento, di circa 80 m, a seguito dell’accumulo di un enorme quantità di sfabbricidi provenienti dalle macerie dei bombardamenti che semidistrussero il centro storico.

Pressoché immutata è rimasta, invece, sin dai tempi più antichi, la conformazione globale delle propaggini rocciose di Sammuzzo e San Bartolomeo, che da est chiudono la Cala. Esse, in forza della loro costituzione litologica caratterizzata da potenti e tenaci bancate calcarenitiche, hanno ben resistito degli attacchi del mare, se non dell’uomo, e rappresentano pertanto due importanti aree di riferimento topografico per ogni studio che tenda alla ricostruzione dell’antica morfologia urbana di Palermo nella sua evoluzione storica e geologica.

1.2. La città e il porto

Sintesi storica

La vita di Palermo si snoda attraverso molti secoli di storia, caratterizzati alternativamente da momenti di grande splendore o da periodi di misera decadenza, tutti comunque testimoniati all’interno del complesso tessuto pluristratificato del centro storico cittadino.

Un’enorme letteratura è stata prodotta, nel corso degli ultimi secoli, sulla storia della città e, anche di recente, alcune opere d’insieme hanno delineato un quadro esaustivo delle vicende e dell’assetto urbanistico di Palermo, naturalmente nei limiti consentiti dalla documentazione al momento disponibile.

Al pari di quelle topografiche¹⁰ dell’antica Palermo, molte ricostruzioni- almeno per quanto riguarda l’insediamento antico e la città medievale- si sono spesso basate più sulle fonti letterarie e d’archivio che sui dati archeologici man mano faticosamente o casualmente recuperati ma, anche nel caso di trattazioni che abbiano doverosamente temperato le diverse tipologie di fonti, esse risultano datate al momento della loro stesura: il quadro d’insieme, infatti, va periodicamente rivisto e aggiornato alla luce delle nuove scoperte e tenendo conto, senza pregiudizi di sorta, della forte incidenza che il “dato materiale”,

¹⁰ Cfr. *supra*, § 1.2.

naturalmente da leggere e interpretare all'interno del suo contesto, viene ad assumere nell'ambito di ricostruzioni storiche, anche a carattere sociale ed economico.

1.2.1. Il porto fenicio

Occuparsi di *Panormos* fenicio-punica significa allargare lo sguardo non solo su tutta la vicenda fenicio-punica di Sicilia, ma anche su tutta la variegata realtà etnico-politica dell'Occidente siciliano.

*“Panormos aveva il più bel porto della Sicilia, fatto dal quale la città aveva ricevuto il suo nome”*¹¹: si tratti o no di falsa etimologia, è certo che nella vita e nella storia della città il porto ha svolto un ruolo di primaria importanza sin dal suo nascere. Che proprio la posizione geografica, particolarmente felice, possa essere stata determinante per la scelta del sito della fondazione fenicia della città, si può evincere, sia pur indirettamente, dal celebre passo delle “Storie” di Tucidide¹² che è anche la testimonianza più antica a noi giunta su *Panormos*:

“[...] anche i Fenici abitavano in Sicilia, tutto intorno, dopo aver occupato i promontori sul mare e le piccole isole vicino alla costa per poi muovere il loro commercio con i Siculi: ma quando i Greci cominciarono a giungere in gran numero per mare, lasciarono la maggior parte delle loro sedi, si riunirono in comunità e occuparono Mozia, Solunto e Panormos vicino agli Elimi: avevano fiducia nella loro alleanza con gli Elimi e per il fatto che da queste città la distanza tra Cartagine e la Sicilia richiede un viaggio brevissimo¹³ [...]”.

Fin dalla sua fondazione- avvenuta nella seconda metà dell'VIII sec. a. C.- la città si insediò sulla piccola piattaforma calcarenitica protesa sul mare e circondata, verso l'interno, da una vasta e fertile pianura chiusa ad ovest da una catena di alti rilievi collinari. I fiumi Papireto e Kemonia, che la delimitavano rispettivamente a Nord e a Sud, davano al sito l'aspetto di una piccola penisola, lunga circa 1 km in senso est-ovest ed elevata, nella sua parte occidentale, fino a 30 m s.l.m., rispondendo quindi perfettamente a quei

¹¹ Diod., XXII, 10.

¹² Tucid., VI, 2, 6.

¹³ Il “pochissimo” è quantificabile in due giorni e una notte di navigazione, come si evince dallo stesso autore in VII, 50, 2.

criteri topografici che caratterizzavano, in tutto il Mediterraneo, gli insediamenti di origine fenicia. Ipotizzando una corrispondenza tra l'organizzazione del porto di Cartagine¹⁴ e quello di *Panormos*, si può prevedere un differente utilizzo dei bacini portuali disposti in serie: quello più interno costituiva il porto militare- così da tenere più al riparo le navi da guerra ed impedirne un facile avvistamento dall'esterno- mentre il porto commerciale era il primo bacino che si presentava alle navi commerciali che giungevano in città; inoltre è ovvio che il traffico mercantile dovesse prevalere su quello militare e, giustamente, il bacino per le navi mercantili doveva essere a più diretto contatto con la bocca del porto. Le aree potrebbero essere, quindi, quelle indicate dalle lettere *A* e *B* della fig. 3 (cfr. *supra*).

Anche i porti fenici, come le città, erano in genere ben difesi da mura, costituendo le navi, sia militari che mercantili, il patrimonio fondamentale da difendere. L'imboccatura dei porti veniva abitualmente chiusa con una catena, tesa mediante macchinari. I Greci e i Romani trassero dall'esperienza punica la medesima forma di difesa, se Vitruvio, quale nostra principale fonte sui porti antichi (89), nel descrivere il suo tipo di *portus naturaliter bene positus* considera esigenza fondamentale la presenza di due promontori, o acroteri, a chiusura dell'ansa destinata all'ormeggio, sui quali sia possibile costruire le torri d'alloggio per i macchinari destinati a tendere le catene a difesa dell'accesso¹⁵. Non sappiamo se la famosa catena del porto di Palermo, nota per essere stata forzata dai Pisani nel 1064, tagliata dai Normanni nel 1072 e per avere resistito agli Angioini nel 1325, possa essere stata preceduta da altre consimili; tuttavia sembra interessante alludere alla circostanza che anche questo dettaglio del porto medievale possa risalire ad una cultura marinara ben più antica, quella punico-romana, seppur attraverso la mediazione dell'esperienza della acquisizioni antiche fatta dagli Arabi nel Medio Oriente.

Precisato il quando, si tenta ora di analizzare, attraverso il perchè, il ruolo giocato dal porto.

¹⁴ Par parziali descrizioni dell'antica Cartagine, cfr. Strab., XVII, 3,14, Diod., III, 44 e App., 95 e 127.

¹⁵ Cfr. Vitr., *Dei porti e delle fabbriche da farsi sull'acqua*, in *De Architectura*, V,12. Altro accenno alle catena si trova in Dione, che ricorda come fermati da catene il porto di Alessandria e quello di Bisanzio. In quest'ultimo, quando le catene venivano mollate, esse non cadevano del tutto sul fondo, ma restavano galleggianti a mezz'acqua, attaccate a travi di legno.

In un primo tempo i fenici preferirono limitarsi, nelle loro incursioni nel Mediterraneo Occidentale, quasi esclusivamente alla rotta di cabotaggio lungo le coste dell’Africa, data la notoria difficoltà di navigare in senso est-ovest, determinata dal regime dei venti. In tale rotta essi esclusero le coste meridionali della Sicilia, ritenute da tutti gli esperti marinai pericolosissime specialmente d’inverno- luogo deputato, infatti, di naufragi di importanza storica¹⁶.

Già nell’VIII sec. a. C., tuttavia, la navigazione di cabotaggio appare in certa misura sostituita dalla nuova e più celebre rotta collegante le due metà del Mediterraneo detta la «via delle isole». Tale rotta ha Cipro, Creta, Malta e poi la Sicilia come suoi caposaldi e continuerà ad essere in uso fin nel Medio Evo. Essa venne dapprima seguita dalle navi provenienti dalla madrepatria- in particolare da Tiro quale principale promotrice dei movimenti marittimi e degli stabilimenti fenici- dirette alle città spagnole dove quegli abili marinai si procuravano lo stagno e l’argento. In seguito però la Sicilia occidentale rappresentò un punto di passaggio per le navi che, dalla zona di capo Bon e dallo scalo di Pantelleria, intendevano penetrare nel Tirreno e nel mar Ligure, verso i ricchi empori dell’Etruria, i mercati della Provenza e della Sardegna.

Questa nuova situazione dei movimenti marittimi mise il triangolo della Sicilia occidentale ed il canale di Sicilia al centro della navigazione fenicia, così come, quasi contemporaneamente, la Sicilia orientale e lo stretto di Messina divennero la tappa obbligata dei movimenti dei Greci verso il Mediterraneo occidentale. E se la prima rotta, quella longitudinale, ha necessariamente un punto fermo all’estremo capo dell’isola (*Mothie* e poi *Lilibeo*), quella trasversale non può fare a meno di scali intermedi sulla costa settentrionale siciliana- almeno per i convogli diretti verso Campania, Etruria e Gallia, tenuto conto che, nonostante la fama dei Fenici come navigatori d’altura, anch’essi preferivano, nei limiti del possibile, evitare la navigazione prolungata, conservando l’abitudine dell’attracco notturno.

¹⁶ Cfr. COLUMBA M. 1906, p 239. Polibio (1,39,6) faceva responsabili i consoli romani del disastro della loro flotta a Camarina nel 254 a.C., quando persero 184 nevi su 364, appunto perchè si erano ostinati e seguire la costa meridionale contro l’avviso dei loro nocchieri. Altro naufragio nello stesso mare, nel quale si persero tutte le 105 navi da guerra romane, avvenne nel 248 a.C. (Polyb., I, 54 e Diod., XXIV,I ,9). La navigazione veniva considerata comunque difficile tra Cartagine e la Sicilia a causa dalle secche e bassifondi esistenti fra le due coste: si vedano anche i *caeca saxa* di Virgilio (Verg., *Eneide*, V, 164).

Nel già citato brano di Polibio¹⁷ si dice, infatti, che Palermo è “molto adatta per la corsa da Drepano e da Lilibeo alla costa d’Italia”. Tali traversate hanno, fra l’altro, scadenze stagionali, che a maggior ragione rendono necessaria la presenza di scali intermedi: in primavera e in autunno lo Scirocco e il Ponente rendevano agevole la navigazione dall’Africa alla Sicilia, in estate i venti dominanti di nord e nord-ovest favorivano invece il ritorno.

È dunque su questa rotta che può divenire determinante la posizione del golfo di Palermo come luogo di sicuri e rapidi scali sotto la protezione dell’amichevole popolazione locale. Le navi fenicie che risalivano la penisola, bordeggiando la Sicilia settentrionale e cominciando ad insediarsi da ovest a est (come poi faranno anche gli Arabi), incrociavano quelle dei Greci, procedenti a loro volta da est a ovest. Tanto la strana assenza di un toponimo cartaginese per Palermo¹⁸, quanta la documentata presenza di elementi greci anche nelle tombe più antiche della necropoli punica, fanno supporre che fin dai primi tempi il golfo di Palermo fosse pacificamente frequentato da marinai e mercanti di entrambi i popoli, seppure con una certa prevalenza semitica¹⁹.

1.2.2. Il porto romano

Nei primi secoli della sua esistenza il porto di *Panormus* con gli ancoraggi ad esso più prossimi, dovette conservare una funzione prevalentemente commerciale.

L’ovvia importanza delle navi nella vita economica e sociale del tempo sembrerebbe ribadita dai famosi ritrovamenti della cosiddetta grotta Regina sulle pendici del monte Gallo, con ogni probabilità interpretabile come un santuario rupestre frequentato dalla genti che sbarcavano sulla vicina spiaggia palermitana.

Anche se la funzione prevalentemente commerciale di *Panormos* non esclude l’esistenza di una piccola flotta militare armata dai locali, bisogna

¹⁷ Cfr. Polyb., I, 54

¹⁸ Seppur sia strana l’assenza di un toponimo fenicio- se per tale non si accetta *sys-* la documentata presenza di tale denominazione non dovrebbe avvallare le deduzione che Palermo possa essere stata precedentemente colonia greca e ne abbia conservato il nome, quanto piuttosto suggerire una contemporanea presenza delle due popolazioni, o, ancor meglio, dimostrare quanto forte sia stata l’influenza della cultura greca sulle colonie fenicie di Sicilia. La contestazione di una Palermo greca era già in FREEMAN E. 1891.

¹⁹ Cfr. i numerosi studi di TAMBURELLO I. 1966, 1967, 1968, 1969, 1971, 1972., ed altre opere a carattere generale sulla storia della Sicilia nella bibliografia generale allegata al presente studio.

osservare che i Cartaginesi non avevano da parte loro una diretta influenza su tale flotta, né d'altronde possedevano veri e propri stanziamenti militari, navali e terrestri in Sicilia prima dalla spedizione di Pentatlo nel 580 a.C..

Il porto di Palermo assunse pertanto, assieme a quello di *Mothie* e- dopo la distruzione di quest'ultima nel 397 a. C. ad opera di Dionigi- alla nuova piazzaforte di Lilibeo, una precisa funzione militare: la sua posizione costiera *chiusa*²⁰ si prestava a farne da emporio commerciale, base strategica per le operazioni di guerra, presidio, cantiere e rifugio per le navi.

Senza addentrarci troppo in dettagli storici, si riportano molto brevemente alcuni episodi notissimi che ribadiscono il ruolo fondamentale acquistato da Palermo in questo momento nella politica marittima delle potenze mediterranee. Tali episodi possono anche darci un'idea della notevole capienza del porto per le navi.

Nel 480, durante i primi scontri con i tiranni greco-sicelioti, Cartagine inviò una spedizione in Sicilia contro Gelone. Essa era guidata da Amilcare il Magonide ed era formata da ben 200 navi²¹. Prima sosta del convoglio fu proprio Palermo. Qui Amilcare si rifornì e mise le navi al sicuro. Subito dopo la battaglia di Imera- ove Amilcare perse la vita e le duecento navi vennero quasi completamente distrutte- il ruolo militare di Palermo e la sua strettissima interdipendenza da Cartagine si accentuarono ulteriormente.

Già durante le guerre contro Dionigi vennero abbandonate tutte le più appariscenti frammistioni con la cultura ellenizzante, per lo meno negli atti ufficiali come la monetazione. È fondato ritenere che una parte rilevante della flotta cartaginese facesse capo a Palermo; nel corso della campagna di guerra contro Dafneo, per esempio, il generale cartaginese Imilcone, impegnato nell'assedio di Agrigento, fece salpare ben quaranta triremi per intercettare un convoglio di vettovaglie inviato da Siracusa alla città assediata²²: tali triremi erano, per la massima parte, ancorate nel porto di Palermo. Nel 397 a. C. i Cartaginesi, che inviarono un grosso convoglio di viveri ed armamenti in

²⁰ “*Essa non ha in tutto che tre soli accessi e non facili, due da terra e uno dal mare*”: cfr. Polyb., I, 56-57.

²¹ Duecento è il numero tradizionalmente ipotizzato delle navi da guerra, ma le fonti parlano addirittura di tremila navi per il trasporto delle truppe: cfr. Erod., VII, 165 e Diod., XI, 1 e 20.

²² La flotta cartaginese affonda otto delle navi di scorta, respinge le altre verso la costa e si impadronisce di tutti i vascelli carichi di provviste.

Sicilia, lo diressero proprio a Palermo²³ e così pure, durante le guerre puniche, le venti navi inviate da Annibale a bloccare Scipione nel porto di Lipari partirono da Palermo. Anzi, è proprio durante le guerre contro i Romani che il ruolo del porto di Palermo divenne ancor più importante nella strategia cartaginese. Per questo motivo i romani si impegnarono particolarmente nel tentativo di impadronirsi della città: dopo un primo esito negativo nel 258 a. C., l'impresa riuscì nel 254 a. C. con i consoli Atinio e Cornelio. Palermo, assediata da 300 navi per via di mare e da un ingente esercito asserragliato dietro un fosso ed una palizzata per via di terra, cadde in mano romana (254 a.C.). Fra le varie narrazioni dalla vicenda, quella di Polibio allude in particolare ad una torre costruita a guardia del porto²⁴.

Da allora Palermo restò città romana, dapprima come *civitas* poi come *colonia* (103) e l'*ormos* greco divenne per sempre *portus* romano. I Romani si servirono del porto di Palermo esattamente alla stregua dei propri predecessori- quale della principale base per le operazioni navali- tant'è vero che nel 249 a. C. i cartaginesi catturarono un convoglio di navi da trasporto romane, provenienti, appunto, da Palermo.

Data la grande esperienza costruttiva dei nuovi occupanti in fatto di fortificazioni e porti- eredità anch'essa fenicio-punica come le navi- e data anche l'importanza della piazzaforte palermitana, sembra naturale che qualche lavoro nel porto o intorno ad esso venisse compiuto, anche se non abbiamo alcuna indicazione precisa in merito.

Quel che sappiamo di certo, da Cicerone²⁵, è che venne creato in Sicilia un sistema di segnalazioni costiere a base di torri e di fari, nel quale è possibile vedere l'antenato di quello, analogo, esistente in epoca moderna. Certamente dovevano esservi tali torri anche intorno a Palermo, forse sul monte Pellegrino, data la sua peculiare caratteristica di poter essere avvistato a grande distanza,

²³ Delle triremi inviate per copertura, 50 vengono affondate a Leptine. La flotta era composta da 400 (o 200) navi da guerra e da 600 navi da trasporto; Diodoro dice di avere tratto le cifre, incerte, de Eforo. Sembra che sul convoglio fossero imbarcati 100.000 uomini, che si aggiunsero ai trentamila raccolti sull'isola. È probabile comunque che Diodoro, che ha come fonte Timeo, abbia esagerato, ma Eforo, l'altra sua fonte, parla addirittura di 300.000 uomini imbarcati: Cfr. Diod., XIV, 54.

²⁴ Cfr. Polyb., I, 38, 6-8.

²⁵ Cfr. Cic., *Verr.*, V, 35 e cfr. PACE B. 1949, vol. I, p. 593. La sistemazione costiera con la costruzione di fari sembra addirittura un'invenzione romana ed ammonta ad alcune centinaia di installazioni ritrovate in tutto il Mediterraneo. Per la Sicilia sappiamo con certezza di un faro coronato da statua sul Peloro: cfr. PACE B., 1971.

ma non sappiamo dove con certezza. Costruzioni romane sono accertate anche intorno a Sant'Erasmus, forse già porticciolo e piccolo insediamento²⁶.

Al primo periodo imperiale risale un documento epigrafico attestante un'attività commerciale di qualche respiro a Palermo²⁷, tuttavia nell'insieme le testimonianze materiali dell'epoca non fanno immaginare uno sviluppo, bensì un certo ristagno della vita commerciale, economica ed urbanistica della Palermo romana rispetto alla punica. È accertato qualche momento di splendore, allorché l'impero appare maggiormente interessato al Nord-Africa, eterno interlocutore per vocazione geografica della Sicilia occidentale, ma complessivamente la Sicilia va regredendo nell'economia verso gli ultimi posti della compagine imperiale.

Con il tempo, l'assenza di una flotta militare di stanza nei porti siciliani anche più frequentati, è l'ovvia conseguenza dal venir meno di ogni funzione strategica della Sicilia nei confronti di Africa, Spagna e dell'arginamento del fenomeno piratesco. Vegezio, nostra fonte al tempo dell'imperatore Teodosio, ricorda infatti la dipendenza della Sicilia dalla *classis* di Miseno e la mancanza di una flotta da guerra riservata all'isola²⁸, fenomeno che aveva peraltro qualche riscontro nell'apparato militare di terra, con la totale assenza - a quanto sembra - di legionari siciliani nelle fila dell'esercito imperiale.

A partire dal IV secolo d. C., tuttavia, la Sicilia cominciava ad essere considerata base strategica per le spedizioni verso l'Africa, appoggio al transito di convogli frumentari ed anche fonte di rifornimenti straordinari di cereali. Forse a questo periodo si possono far risalire quelle corporazioni di *dromonarii* e di *naviculares*, organizzati talvolta secondo caste ereditarie, documentate nei porti siciliani con certezza almeno dall'età gotica, i quali sono in parte gli eredi di quei *negotiatores frumentarii* già esistenti in epoca repubblicana e in epoca imperiale. Il mercato palermitano è ricordato, infatti, insieme a quelli di Lilibeo, Siracusa e Agrigento in documenti di questo periodo ed è collegata, attraverso la viabilità interna, alle principali piazze dell'isola. Una nota iscrizione ricorda un personaggio ben accetto al popolo per gli spettacoli da lui finanziati, il

²⁶ Cfr. PACE B. 1949, vol. II, p. 382.

²⁷ È la famosa tavola votiva dedicata a Venere da un commerciante marsigliese, in KAIBEL G. 1890, n. 295.

²⁸ Cfr. Veget., VI, 31.

quale si fregiava dalla carica di *curator portensis Kalendarii*²⁹. Poiché il *curator Kalendarii* era colui che teneva il registro dei canoni dovuti al comune, la presenza di un *curator portensis* ha fatto supporre, prima al Columba e poi al Pace³⁰, che a Palermo fosse aperto un credito marittimo; il che non contrasterebbe, comunque, con quanto sappiamo di una più generale conservazione di struttura ed istituzioni tardoromane, come la borsa ed il fisco nei porti del Mediterraneo, ad esclusivo uso dei *transmarini negociatores*.

La situazione non sembra sostanzialmente migliorata in epoca bizantina. Palermo divenne una delle roccaforti dell'impero ed il suo porto uno dei principali per la potenza marina imperiale³¹. Per conseguenza la città venne fortificata, tuttavia i parziali segni di vitalità urbana dell'epoca appaiono più che altro legati alla burocrazia, all'esercito e alla chiesa e non sono ritenuti di notevole portata.

1.2.3. Il porto arabo

Il periodo bizantino si concluse nell'831, quando Panormo, dopo alcuni vani tentativi e oltre un anno di assedio, cadde in mano ai musulmani Aghlabiti che avevano avviato la conquista della Sicilia con lo sbarco a Mazara nell'827.

Ebbe allora inizio per *Balarm* (questo il nome arabo della città) un periodo di grande splendore che cambiò per sempre il corso della sua storia: la città divenne allora una delle più ricche e popolate di tutto il bacino del Mediterraneo e gli Aghlabiti stabilirono il loro centro di potere all'interno dell'antico perimetro urbano, presumibilmente in quella che fu la sede occupata dai dignitari della corte bizantina.

I musulmani si resero subito conto dei vantaggi che la città siciliana poteva offrire per la conquista dell'isola, dotata di un porto *comodo e difendevole ove le arti di costruzione navale non mancavano e si potevano agevolmente ristorare*³². La flotta islamica di Sicilia era regolarmente di stanza a Palermo e il porto riprese la sua attiva funzione commerciale e piratesca. In

²⁹ Cfr. CIL, vol. X, n. 7295.

³⁰ Cfr. COLUMBA M. 1906, p. 278 e PACE B. 1949.

³¹ Nel 535 d.C la città di Palermo, occupata dai Goti, fu assediata dalla flotta di Belisario: la battaglia fu durissima e fu combattuta fino all'interno del porto.

³² Cfr. AMARI M. 1872, p. 167.

un primo tempo, tuttavia, le attrezzature portuali dovevano essere limitate a ciò che rimaneva della dominazione bizantina, alando ed ancorando le navi sulle sponde di quel porto già notevolmente diminuito nelle dimensioni. Il Papireto, però, doveva essere ancora parzialmente navigabile, almeno per i battelli di piccola stazza³³. Infatti, sorvolando sulle varie citazioni fin troppo ripetute di barchette da sollazzo e da pesca galleggianti in qualche ansa del Papireto o in Danisinni anche in epoca ben posteriore³⁴, si ritiene che una seppur ridotta navigabilità del Papireto non soltanto sia stata un dato di fatto, ma che addirittura sia stata accuratamente preservata, se fra l'altro non è stato realizzato alcun ponte attraverso l'ultima parte di esso nemmeno quando il Seralcadio, o Trans-Papireto, divenne un grande e popoloso quartiere e numerose porte si aprivano dalla città vecchia in direzione di esso. La tradizione, infatti, ci ha lasciato un solo nome, quello del *Cantariddoheb*, ponticello probabilmente di elaborata architettura a quanto ci dice il nome che significa *Ponte d'Oro*- il quale sorgeva molto a monte in prosecuzione della via che usciva dalla cosiddetta *Porta Sclavorum*, porta peraltro di probabile epoca normanna. Dalla Cala al *Cantariddoheb* in epoca araba- e poi forse normanna- doveva esser stato possibile far risalire piccole barche o zattere, probabilmente agevolando in ciò i mercanti e gli artigiani insediatisi sulle rive, che trovavano così un comodo collegamento con il porto vero e proprio. Solo la presenza di un Papireto ancora servibile come via d'acqua giustifica, infatti, le fortune del Seralcadio e la concentrazione in esso di attività commerciali e artigianali particolarmente notevoli.

Il porto arabo non ci appare dunque dislocato né attrezzato in modo troppo diverso da quello bizantino, almeno per tutto il secolo IX.

Nel contempo, mentre si svolgeva parte del traffico fra i paesi arabi del mediterraneo, il porto di Palermo era frequentato dai mercanti cristiani del nord-ovest, che volevano scambiare o proseguire per l'oriente, e, forse, dai primi marinai amalfitani e pisani.

³³ Dopo un primo periodo di *panportualità*, si è forse caduti nell'eccesso opposto: non parlando di mari penetranti all'interno, né ipotizzando un Papireto navigabile.

³⁴ Sul corso del Papireto nel Medioevo rinviamo a DI GIOVANNI V. 1889. Il Papireto cominciò ad essere incanalato nel '300, interamente coperto nel 1560, fino al prosciugamento di Danisinni operato nel 1591-92.

In questa positiva congiuntura economica, l'occasione per la prima estensione programmatica fuori le mura e per la prima grande trasformazione del paesaggio portuale- che troverà come corrispettivo la progressiva urbanizzazione di vari *hârat* esterni, in particolare del Seralcadio- è offerta tuttavia da un cambio della guardia politico e guarda più da vicino gli aspetti più strettamente militari del porto.

In Sicilia il fatimismo fa la sua apparizione ufficiale nel 910: alla caduta degli Aghlabiti venne inviato nell'isola, con a capo 'Abû Said Musa 'ibn 'Ahrnad, il corpo di guardia più scelto delle truppe fatimite, quello formato da una tribù berbera dei Cabili detta Kutâmah (cui si deve il nome di una delle porte della Kalsa). Palermo fu presa ancora una volta dal mare, dopo una prima occupazione di Trapani. La cala palermitana venne scelta per lo sbarco e così la capitale venne colta di sorpresa. Succedeva un periodo di disordini, nel quale il rigore e l'intransigenza dei fatimiti costrinse molti musulmani di Palermo ad emigrare perfino fra i *Rûm* per farsi cristiani, il che ci dice fra l'altro quanto grande sia stata l'assimilazione della cultura locale. Il capo dei fatimiti, che fu, per un ventennio, Sâlim 'Abi Râshid 'Ibn 'al Atir, si dimostrò sospettoso a Palermo non meno che i suoi correligionari di Tunisia e d'Egitto³⁵ e si costruì perciò un "castello" fuori le mura, nella regione del Trans-Kemonia prossima al mare.

Ciò determinava nuove situazioni logistiche all'interno del porto, poiché- per l'ovvia necessità che Sâlim aveva di tenersi vicino alle sue navi- l'attracco militare si concentrava nella zona dell'attuale piazza Marina, ancora in parte invasa dalle acque. Questa situazione si accentuava con la costruzione della 'Hâlisah, o Kalsa, una nuova cittadella fortificata di più vaste proporzioni, innalzata fra il 937 e il 938 da 'Hâlil 'ibn Ishâq, inviato dall'emiro fatimita a seguito delle proteste sollevate dai palermitani contro il governatore Sâlim e i

³⁵ Le vicende del grande centro dell'Ifriquiya, Kairouan (al Quairawân) fondato nel 670 d. C. da Oqbah 'Ibn Nafi forse sul luogo del precedente fortilizio greco, non si discostano molto da quelle di Palermo e sono analogamente sintomatiche del clima di faide politico-religiose, coinvolgente gravemente anche l'assetto urbanistico, caratteristiche della storia araba del Nord-Africa ed anche della stessa Sicilia. Ibrahim I inizia nell'801 la costruzione di un palazzo a 4 km fuori la Città per mettersi al sicuro da eventuali sommosse. Intorno ad esso sorge un'intera città ('al Abbaiyah), dove gli Aghlabiti dimorano fino all'876, quando ancora una volta si spostano di 5 km, in una nuova piazzaforte, Raqqada, che poi cade in mano fatimita; i Fatimiti, a loro volta, fondano un'altra città fuori le mura di Kairouan, detta 'al-Mansùrryah. Pure alla fondazione di un castello fatimita fuori della vecchia capitale di Fustat si deve l'origine di al Kahira (il Cairo) nel 973.

suoi emissari. 'Hâliil riportò la calma nell'isola, destituì i vecchi funzionari e-
radando al suolo le fortificazioni del suo predecessore o, più probabilmente,
ingrandendole- costruì un castello dandogli il suo nome³⁶.

La tradizione ci ha consegnato una Hâlisah di forma quadrangolare, cinta
di mura, seppur non possenti come quelle della città vecchia e contenente al
suo interno tutte le principali funzioni istituzionali, religiose e ricreative
dell'emirato, oltrechè, naturalmente, le attrezzature militari, e portuali.

La grande importanza data al rapporto con la flotta è senz'altro ribadita
dall'inclusione nella cinta della Kalsa dell'*arsenale*, ovvero del luogo deputato
alla costruzione delle navi.

Con la creazione della cittadella fatimita il porto militare si trovava nella
zona incassata vicino alla foce dell'Ain Nàzr ed accessibile tra lo sperone
roccioso- in seguito occupato dall'Ospedale di San Bartolomeo e dalla chiesa
di S. Maria della Catena- e la città vecchia.

Fra i lavori realizzati nel periodo fatimita è possibile porre la costruzione
del primo nucleo del Castello a Mare, che il Columba vuole appunto iniziato
nel X secolo e che si accompagnerebbe alla costruzione di una contigua
moschea³⁷.

Oppure esso era già esistente, come ha suggerito Santoro³⁸, spostandone
l'esecuzione addirittura agli ultimi anni dell'impero, soprattutto sulla base
della forma quadrata del nucleo centrale, che rimanda agli antichi *castra*
romano-bizantini. In tal caso il rifacimento quattro e cinquecentesco si
sarebbe appoggiato ad un impianto precedente. L'opinione più corrente sulla
fondazione del castello sposta ulteriormente la sua costruzione ai primi anni
del secolo XI, quando sulla presenza musulmana cominciava a gravare la
pressione delle repubbliche marinare, e in special modo di Pisa, culminata con
l'incursione del 1064. In quest'ultimo caso il Castello a Mare nella sua prima
forma ridotta avrebbe, oltreché la funzione di guardia al fianco destro del
porto, anche quella di difesa alle attrezzature per tendere la catena, rimaste in

³⁶ 'Hâlisah (l'eletta da 'Hâliil) o 'Hâlisah (l'eletta in senso assoluto). Accanto a queste etimologie
ormai accreditate ne ricordiamo un'eterodossa, quella del Cascini, secondo il quale il nome
sarebbe stato imposto derivandolo dall'arco formato dalla cittadella sul confine del porto,
lungo la piazza Marina, che sarebbe stato detto in arabo *haus* e cioè arco: cfr. MORSO S.
1827, pp. 252-53.

³⁷ Cfr. COLUMBA M. 1910, p. 407 e LA DUCA R. 1970, p.11.

³⁸ Cfr. SANTORO R. 1978, pp. 212 e segg.

uso poi in vario modo per tutta l'epoca seguente almeno fino al 1325. L'altro macchinario- o magazzino- della catena sorgeva dalla parte opposta, dove prima c'era la chiesa di San Nicola, poi quella di Santa Maria, entrambi aventi l'appellativo *de cathena*.

Nello stesso periodo, intorno all'XI secolo, la Cala va assumendo oltreché il suo il nome *'al Hâlac*, anche la sua forma attuale, comprovata dalla presenza in fondo ad essa dell'arsenale, noto attraverso il toponimo *'as san 'ah* (tarzanà)³⁹. La forma della Cala, nella quale al naturale metamorfismo marino e fluviale può essersi aggiunto qualche intervento artificiale, del quale nulla sappiamo, si presentava infine come un compromesso fra lo stato dei luoghi ed il modello del porto circolare conosciuto nel Medioevo.

Alla dinastia fatimide si sostituì quella degli emiri Kalbiti, tra i quali vi furono ottimi amministratori che favorirono prestigio e sviluppo urbanistico e monumentale della città.

Le continue discordie civili tra dinastie portarono però, agli inizi dell'XI secolo, ad un periodo di gravi disordini e di sanguinose lotte che indebolirono irreversibilmente il potere islamico.

1.2.4. Il porto tra i Normanni e gli Aragonesi

Perduto il controllo sull'isola da parte degli Arabi, il gioco facile per i Normanni conquistare la città, passati in Sicilia dall'Italia meridionale nel 1061: nel 1072, dopo numerosi e cruenti attacchi, *Balarm* capitolò e Roberto il Guiscardo, assieme al fratello Ruggero d'Altavilla, penetrò nella città attraverso la *bab al-Futuh* (Porta della Vittoria); fu così che Palermo divenne la capitale del nuovo regno cristiano, governato da Ruggero che si fregiò del titolo di conte di Sicilia.

Alla morte di Ruggero nel 1101, la reggenza di Adelaide, che veniva dal nord Italia, favorì una massiccia immigrazione lombarda, diretta più che altro nella Sicilia sud-orientale, ma è con il suo figlio, Ruggero II e poi con i suoi

³⁹ Documenti trecenteschi attestano la voce *Tarsanà o Tarcianatus*: cfr. BRESCI H. 1972, p. 101, n. 8. Il luogo esatto di questo arsenale, attivo come tale per tutta l'epoca normanna e oltre, era probabilmente quello degli attuali ruderi della fonderia: cfr. LA DUCA R. 1963, p. 17 e segg.

successori di casa normanna e sveva⁴⁰, che l'isola con Palermo in testa interpretò maggiormente il suo ruolo di centro geografico del mondo mediterraneo.

Prima conseguenza urbanistica dell'evento fu il trasferimento della corte dalla 'Hâlisah al vecchio palazzo della Galka, che venne ricostruito come sede di una monarchia autocratica. La consapevolezza di parte regia di avere «edificato» più che ingrandito un edificio di età precedente fa sì che il Castello Superiore venisse designato come «Nuovo» e il Castello a Mare con il nome di «Vecchio»: *palatium vetus quod dicitur maris castellum*⁴¹.

Secondo le cronache, ai tempi di Ruggero e di Roberto il castello fu restaurato, tuttavia non è oggi possibile dire come. Ad esso furono affiancate due chiese, quella di San Giovanni Battista e quella di San Pietro la Bagnara.

Nel contempo la 'Hâlisah cessava di essere *l'Eletta* e perse progressivamente, anche dal punto di vista etnico, connotazioni islamiche, fino a essere ricordata come *Kalsa Graecorum* e *Kalsa Latinorum*. Il suo tessuto viario- con l'arteria principale che solo in via ipotetica è possibile immaginare sia stata la via Alloro- venne assorbito nel rado tessuto della città che si andava trasformando e compattando solo con grandi difficoltà ma le

⁴⁰ Alla morte di Ruggero II, divenne re di Sicilia, fino al 1166, il figlio Guglielmo I, a cui successe Guglielmo II che governò fino al 1189 e si spense senza lasciare eredi legittimi. Durante il suo regno esplosero i dissidi con l'elemento islamico che si conclusero, alla morte del sovrano, con l'eccidio e l'allontanamento dalla città della popolazione musulmana, che si rifugiò sui monti dell'entroterra. Ebbe fine con Guglielmo II il regno normanno di Sicilia, caratterizzato, negli ultimi decenni, da profondi e laceranti dissidi: nel 1194 venne incoronato a Palermo Enrico VI di Hohenstaufen, sposo di Costanza d'Altavilla, la figlia di Ruggero II designata da Guglielmo quale erede della dinastia normanna.

Per la città ebbe così inizio il periodo della dominazione sveva, rappresentata soprattutto dal successore di Enrico VI, il figlio Federico II: avendo appena compiuto cinque anni, per volere della madre Costanza, egli fu affidato alla tutela di papa Innocenzo III, fin quando, conseguita la maggiore età, assunse la corona di Sicilia nel 1208 e quella di imperatore nel 1220. Palermo, durante i quaranta anni del suo regno, fu sede della colta e raffinata corte dell'imperatore e tutte le attività economiche che garantivano il benessere della città furono incoraggiate e incrementate. Si acuirono, tuttavia, i dissidi con l'elemento musulmano fino all'annientamento totale, da parte dell'imperatore, dell'ultima resistenza islamica arroccatasi sulle montagne dell'entroterra.

La morte di Federico II, avvenuta nel 1250, segnò per la città un cambiamento radicale e la fine di un periodo che aveva conosciuto momenti di innegabile decadenza ma, soprattutto, secoli di grande e splendida civiltà.

Alla morte di Federico II il trono passò per pochi anni al figlio naturale Manfredi, sconfitto e ucciso a Benevento nel 1266 dagli Angioini, chiamati, poco tempo prima da papa Urbano IV per opporsi alla dinastia sveva.

Nel 1268 Carlo I d'Angiò venne nominato re di Napoli e di Sicilia: regnerà fino al 1282, quando un'improvvisa sollevazione popolare contro i francesi, passata alla storia col nome di "Vespri siciliani", porterà al potere Pietro III d'Aragona che rivendicava, tra l'altro, i diritti della dinastia sveva avendo sposato Costanza figlia di Manfredi.

⁴¹ Cfr. FALCANDO U. 1897, p. 33.

grandi realizzazioni attuate nel Tre e Quattrocento cancellarono ampiamente le tracce di quanto i Fatimiti e la guerriglia di Roberto avevano lasciato.

Se non è vero che i porti siciliani erano stati nel periodo islamico completamente chiusi al commercio con la cristianità, né sono stati gli arabi totalmente ostili alla presenza delle più intraprendenti varie «nazioni» attive sui mari- come ha sostenuto il Pirenne⁴² insistendo sulla cesura storica provocata dall'Islam negli scambi commerciali, economici e culturali del Mediterraneo- si deve tuttavia notare come la riapertura alla cristianità ed all'Europa dei porti siciliani favorisca sulle prime un fenomeno di generale riattivazione dei movimenti marittimi. Mentre sopravvivevano in parte i vecchi commerci instaurati dagli arabi ed oculatamente preservati da Ruggero e, più tardi, anche da Federico II, contemporaneamente se ne attivavano dei nuovi.

Effettivamente la perdita del porto siciliano non mancava di influire negativamente nei commerci dei popoli islamici del Mediterraneo, ma ancora fino a tutto il XIII sec. tale circostanza negativa non investiva pesantemente di riflesso la stessa Palermo. Semmai si nota una certa variazione del tipo di attività portuale, che andava trasformandosi, per tutto il corso del XII e XIII secolo, da una funzione eminentemente di scambio ad una prevalentemente di scalo, anche se non mancarono generi di esportazione diretta.

La grossa spinta urbanistica intorno al porto nacque con l'imprenditoria commerciale; lo scalo di Palermo era frequentato da tartane e cocche di ogni provenienza, mentre i paesi esteri aprirono nella città, in contatto con il porto, proprie compagnie e parrocchie, sfruttando il tratto di terreno tra la città e la Cala. Le fonti descrivono bene il principale mercato interno sul Cassaro, destinato principalmente ai residenti, dai mercati esterni collegati al porto: il più antico era principalmente gestito dagli Amalfitani, localizzato tra la città vecchia e la Cala, ed era detto appunto *Vicus Amalfitanorum*, volgarmente Borgo; parrocchia degli Amalfitani fu dal 1117 la chiesa di S. Andrea, ma il loro insediamento a Palermo potrebbe porsi nell'XI secolo.

Quasi contemporaneamente giunsero i Pisani, anch'essi in epoca prenormanna⁴³, ed i Genovesi, eterni diretti concorrenti dei Pisani nel Tirreno

⁴² Cfr. PIRENNE H. 1937.

⁴³ Si veda il grande assalto dei pisani alla ricca *Balarn* nel 1063: con il bottino i pisani erigeranno il primo nucleo della Cattedrale in piazza dei Miracoli.

settentrionale. Entrambi commerciavano in cereali, ma li interessava anche la lana grezza di produzione locale: intorno al mercato della lana grezza si creò un mondo artigianale e commerciale ed è nota in epoca aragonese a Palermo una contrada *dei lanaiuoli* nel Seralcadio.

Sempre nella zona del porto, o in connessione ad esso, sono da ricordare anche le compagnie dei Veneziani, dei Lucchesi, dei Lombardi e dei Messinesi, mentre qualche notizia si ha, per il periodo aragonese, di una loggia calabrese e di una napoletana. Da non sottovalutare la nutritissima presenza ebraica con il suo importante ruolo commerciale in connessione al porto.

Sullo scorcio del XIII secolo, alla vigilia della guerra del Vespro, Palermo era ormai strutturata, seppur non intensamente costruita, tutt'intorno al porto, nei suoi quartieri vanamente popolati.

Il periodo profondamente travagliato e di alterne condizioni economiche che succede alla guerra del Vespro, modificò però l'aspetto esteriore del teatro marittimo palermitano.

Vi erano, a Palermo, insieme a tutti gli altri mercanti, anche numerosi catalani, fautori di un'ambasceria destinata a dimostrare a Pietro d'Aragona l'attaccamento di Palermo alla monarchia e la sua spontanea sottomissione alla corona aragonese.

In realtà venivano avanzate vivissime perplessità, da parte della casa d'Aragona, per impegnare la propria azione politica in Sicilia, ma tali tentennamenti sparirono proprio anche sotto la pressione dei programmi espansionistici degli imprenditori e degli armatori catalani, per i quali l'antico regno dei Normanni e degli Svevi rappresentava sempre il miraggio di un grande mercato commerciale da contendere, attraverso una lotta serrata, ai mercanti e finanziari italiani ed al desiderio di vendetta dei francesi.

Pietro, sbarcando in Sicilia, pensò soprattutto alla possibilità di aprire una nuova via d'importazione cerealicola, mettendosi in diretta concorrenza con i Pisani ed i Genovesi. A seguito di questa politica, si ha notizia di magazzini portuali destinati allo stoccaggio del grano e di caricatori svincolati da quelli regi. Altro edificio indubbiamente connesso al mercato portuale era la cosiddetta *rachaba* tra la Kalsa e il Cassaro: in quest'edificio, la cui denominazione sembra possa essere accostata a quella delle varie *rebe* oleo-

granarie siciliane ed alla grande *reba* del porto di Genova, si effettuava la compravendita all'incanto di cereali e altre derrate.

1.2.5. Il porto alle soglie del Trecento

Il trecentesco porto di Palermo, con il suo ricco e vivace emporio è descritto nella decima novella dell'VIII giornata del *Decamerone*, la novella di Salabaetto e Biancofiore: Salabaetto è giovane toscano, mercante di panni, che naviga per il Tirreno, fa scaricare mercanzie nella Dogana di Palermo, le fa scrivere nei libri contabili, tratta scambi, baratti e vendite coi sensali.

L'economia vivace che traspare dalle righe relative al porto di Palermo, l'atmosfera da bazar orientale della novella con bagni, giovani schiave e scene da *harem* non devono infatti far dimenticare che gli anni aragonesi erano, per Palermo come per gli altri porti siciliani, anni di pirateria e di guerra.

Mentre il porto di Palermo fu l'obiettivo di alcune fra le più determinate offensive angioine e la città stessa rimase coinvolta in una trentennale lotta estenuante, le conseguenti nuove esigenze difensive contribuirono ad innescare un profondo processo di trasformazione del panorama della Cala e dell'insieme delle attrezzature portuali. Gran parte di queste nuove opere avvennero per l'impegno della famiglia Chiaramonte, che ebbe una parte considerevole nella difesa del porto, sia attraverso l'attività costruttiva che le personali prestazioni militari.

Nel 1307 Giovanni Chiaramonte il Vecchio acquistò una zona vuota di terreno fra la *platea maritima* e la riva del mare, vicino a quella *portam maris per quam intratur ad Halciam*, come recita il contratto⁴⁴, nella quale si identifica l'antica *Bâb 'as san 'ah* fatimita. E nel medesimo contratto è specificato che il Chiaramonte, per sé e per i propri eredi (che costruiranno in seguito l'*Osterium Magnum*), poteva *bonificare edificare et meliorare* quel *tenimentum*: da ciò si desume che la *platea maritima* era ancora paludosa e incolta.

Questo costituì il primo documentato intervento dei Chiaramonte nello spiazzo della grande *platea*, cui faranno seguito, nel corso degli anni, i rassodamenti e pareggiamenti realizzati in occasione del prolungamento del

⁴⁴ Cfr. SPATRISANO G. 1972, pp. 277-278.

Cassaro fino agli interventi ottocenteschi, i quali tutti disperdono le tracce e una vaga cognizione altimetrica dell'antico porto della 'Hâlisah.

La cinta difensiva aveva subito considerevoli danni durante l'assedio del 1325, poiché Re Federico doveva provvedere immediatamente affinché *in opere reconstructionis murorum et moeniorum dictae urbis construendorum ex lapidibus atque calce continue procedatur*⁴⁵, imponendo nel contempo varie gabelle *in fabricam moeniorum*.

Si attese questa ricostruzione e riparazione per più anni, se nel 1336 Rainaldo de Milite si costituì *super revidendis, sollicitandis et accelerandis operibus murorum civitatis Panormi* affinché *muri Civitatis celeriter compleantur et ad effectum debitum perducantur*⁴⁶ e se nel 1340 Pietro II stabilisce che si spendano nella ricostruzione 684 onze del denaro della Curia.

Fra questi lavori è da annoverare anche una parziale fortificazione della Cala, il cui fianco meridionale risultava compiuto nel 1330. Nel 1380 Manfredi III Chiaramonte chiuse la parte bassa della città.

Ben poco sappiamo, invece, di eventuali fortificazioni al Castello a Mare: esso possedeva dei fossati, delle prigioni, una residenza per il castellano e il vice-castellano ed una fortezza interna (l'antico *mastio*?) detta, con voce latino-medievale già diffusa al tempo degli Altavilla, *ballium*. Durante l'insurrezione dei prigionieri del 1333, vi fu costruito un muro, e parte delle fortificazioni in terra furono demolite.

1.2.6. Il porto tra il Quattrocento e il Seicento

Per tutto il XIV secolo e fin nella prima metà del secolo seguente i cantieri navali palermitani erano ancora attivi, anche se sempre meno rilevante ed efficiente ne appariva la produzione mercantile e militare⁴⁷.

Nel 1402 Martino scrisse al padre, re d'Aragona, intorno ai danni provocati *di li serrayni*⁴⁸, ma, in attesa di risposta, escogitava quel sistema di torri di guardia collegate con messaggeri a cavallo che- da lui abbozzato e successivamente perfezionato- rimase la base della difesa costiera per secoli. Il

⁴⁵ Cfr. DE VIO M. 1706, p. 96.

⁴⁶ Cfr. DE VIO M. 1706, p. 146.

⁴⁷ Per i riferimenti storici del presente paragrafo, si rimanda inoltre a RUGGIERI TRICOLI M.C., VACIRCA M. D. 1986, pp. 81-154.

⁴⁸ Con tale espressione s'intendono i fenomeni pirateschi.

primitivo disegno dei posti di avvistamento venne concretato con la costruzione di torri di avviso fra le quali, certamente costruite ai tempi di Martino, quelle importantissime di Capo San Vito e del Monte Cofano.

Sulla costiera palermitana i *fari* costituirono il primo scheletro del sistema di difesa e avvistamento: esso era composto da quelli di Vergine Maria, di Mondello, di Monte Gallo, di Sferracavallo da un lato ed i castelli di Solanto e di Ficarazzi dall'altro, insieme alla vecchia torre del Monte Pellegrino e ad alcune torri private a guardia delle tonnare o di qualche tenuta agricola.

Nel 1496 si mise infine mano al Castello a Mare, nel quale occasionalmente si erano svolte funzioni di governo e si era riunito il Parlamento in alternativa al palazzo Chiaramonte. Fra le opere, l'unica superstite è la cosiddetta "porta aragonese", la quale introduce indubbiamente nel panorama medioevale del porto palermitano un elemento di architettura militare colta e raffinata, scandita da modi già rinascimentali.

In questa evoluzione della tecnica costruttiva delle navi, cui si accompagna un analogo sviluppo della marina militare, non soltanto Palermo non appariva competitiva dal punto di vista della cantieristica ma le sue stesse attrezzature portuali si rivelavano sempre più insufficienti, in quanto non erano in grado di garantire una certa sicurezza di ancoraggio, né la possibilità d'accesso e di attracco per le navi maggiori e neppure comode operazioni di carico e scarico.

Il progressivo e abituale interramento della Cala continuava, accentuandosi anche per la gran quantità di rifiuti gettati nel Kemonia e nel Papireto.

La preoccupazione per le condizioni del fondale è evidente nei Capitoli sull'ordine pubblico emanati da Federico nel 1330: fra le varie disposizioni ne compaiono alcune a salvaguardia del porto, riprese nuovamente nel 1392⁴⁹. Forse è anche grazie a tali provvedimenti, nonché ad alcune opere del 1330, delle quali tuttavia ben poco sappiamo, che nel 1342 il re poteva notare compiaciuto che nella Cala palermitana *vassella melius habilius et securius poterint onerari et tamen quod dictus portus dictae urbis Panhormi semper et continue sit paratus et apertus*⁵⁰.

⁴⁹ Cfr. . DE VIO M. 1706, p. 130.

⁵⁰ Cfr. . DE VIO M. 1706, p. 166.

a) La costruzione del Molo

Con il progressivo aumento della stazza delle navi l'attracco diventava sempre più difficoltoso e le opere di prevenzione dell'interramento del fondale, di cui non si conosce la reale efficacia, non bastavano più. Nel 1406 la concessione da parte di re Martino di un pontile a un genovese, Antonio Doria, suscitò vivaci proteste in città: i mercanti non volevano a loro volta rinunciare a quel pontile, considerando una *villania* il monopolio concesso ai Doria⁵¹.

Le opere, più che per l'attracco, vennero concepite per la difesa *saeva ubi incidit tempestas [...] pro navigantium ipsorum tutiori refugio* e specialmente per garantire tutte quelle grosse navi fino ad allora in difficoltà ad attraccare nella Cala a causa dei marosi: *pro quibuscumque fustibus et vasis maritimis tam parvis quam magnis, tam navibus galeis galeottis bergantinis quam aliis quibus fustibus cujuscumque portatus et oneri existant armatis vel inermibus*⁵².

Amministratori per le opere del Molo furono Giuliano Majali e Federico de Abbatellis. Da una lettera autografa del 1457 si apprende che la parte più precipuamente finanziaria venne affidata al Majali, mentre Abbatellis si occupò della sorveglianza dei lavori e dei problemi tecnici. La fabbrica del Molo, tuttavia, andava a rilento. Per mancanza di fondi la situazione finanziaria era infatti ad un punto morto, sicché si fece urgente richiesta di quanto occorreva al re Giovanni. La lettera del vicerè è molto esplicita nell'espone la situazione ed accenna che i lavori stanno per essere sospesi *per defectu de pecuniis*.

Secondo il Di Giovanni⁵³, quasi subito il molo venne fornito di qualche rudimentale forma di fortificazione, primo embrione del forte della Garita. Il porto si presentava dunque difeso da entrambe le parti, secondo quella naturale logica così ben espressa da Francesco di Giorgio: *un porto in due modi può essere difeso[...] il primo facendo in ogni estremità delli corni una grossa torre*. Allo stesso periodo, poco dopo il 1445, dovrebbe anche risalire l'apertura della cosiddetta porta del Molo Vecchio, la quale è ben visibile in alcune vedute della città di Palermo degli ultimi anni del Cinquecento con la sua caratteristica forma turrita e con il coronamento merlato. Inoltre, poco

⁵¹ Cfr. TRASSELLI C. 1972, p. 264.

⁵² Cfr. TRASSELLI C. 1972, p. 265.

⁵³ Cfr. DI GIOVANNI V. 1869, p. 32.

dopo i lavori del 1496, il Castello a Mare fu dotato di artiglieria⁵⁴.

Si è visto che la principale funzione per la quale era stato concepito il Molo nuovo (poi Molo vecchio, Molo sud o Molo della Garita) fu quella difensiva *saeva ubi incidit tempestas*. Tuttavia i risultati non furono quelli sperati: la nuova opera riusciva a proteggere bene la Cala soltanto dallo scirocco il quale, pur spirando talvolta con grandissima intensità, non appariva particolarmente pericoloso, sia per la conformazione della Cala che per l'orientazione della costa adiacente. Come notano tutti i portolani, il settore di traversia della Cala è quello di greco-tramontana ed è proprio da questo quadrante che nel 1469, a vent'anni appena dall'inizio dei lavori, mentre in città si festeggiavano le nozze di Ferdinando d'Aragona e Isabella di Castiglia, un fortunale s'abbatté sul golfo, facendo naufragare buona parte del naviglio ancorato, con grandissima perdita di vite umane e di mercanzie caricate a bordo dei vascelli.

Furono necessarie nuove opere: un molo nuovo, vista l'inefficienza del vecchio, e nuove difese, vista la trasformazione in atto delle armi da guerra.

Anche il pericolo d'aggressione era in fase di recrudescenza e trovava nei turchi i suoi nuovi protagonisti.

Per la sua posizione, il Castello a Mare controllava il porto vecchio in maniera più che efficace, ma si rivelò di una certa utilità sia nella difesa del tratto di costa settentrionale che di buona parte del porto nuovo. Per meglio difendere questa parte del golfo già nel 1539 fu costruita una prima fortificazione dalla parte opposta al castello, ovvero all'estremo limite settentrionale dell'insenatura palermitana nei pressi della tonnara del Monaco. Tale prima opera difensiva costituì il nucleo di una fortificazione che, seppur poi denominata Fortezza del Molo, aveva una funzione strategica evidente ancor prima della costruzione del molo stesso. Infatti nel 1545 si mise nuovamente mano ai lavori, ed in particolare al baluardetto che portava il nome del vicerè in carica, don Ferrante Gonzaga;

In seguito, con il vicerè de Osuna (forse nel 1611) e con il vicerè de Castro (1621) furono aggiunti due ulteriori baluardi, finché da ultimo il castello del Molo assunse la *forma quadrata, con tre piccoli bastioni, quattro cortine e una*

⁵⁴ Cfr. DI GIOVANNI V. 1869, pp. 101-105; è opinione di La Duca che l'artiglieria in questione dovesse trovarsi tutta o in parte al Castello a Mare: cfr. LA DUCA R. 1980, p. 32.

piazza d'armi descritta da Gaspare Palermo⁵⁵.

Se a Ferrante Gonzaga s'attribuisce principalmente il primo disegno di una Palermo murata, ben difesa dalla parte del mare, con le opere principali delle mura, con i primi abbozzi del fortino della Garita e della fortezza del Molo e con gli ulteriori lavori del Castello a Mare, si deve a Giovanni de Vega l'averne più degli altri compreso e privilegiato l'importanza di una sistematica organizzazione delle torri di guardia.

L'idea di costruire un grande molo a nord, sotto le estreme propaggini del monte Pellegrino, sembra risalire al Vicerè de Vega il quale- a quanto scrive Di Giovanni, poi ripreso dal marchese di Villabianca⁵⁶- ne scelse il sito preciso, indicandolo con delle pietre miliari intorno al 1547. È una scelta determinante per la storia urbanistica di Palermo, la scelta che ne fissa in maniera inequivocabile le future direttrici di espansione.

Il luogo prescelto, che è quello della tonnara di San Giorgio, è decisamente lontano dalla città, ma in questa decisione sembra di poter intravedere, oltre che un attento disegno di ingegneria idraulica in relazione al regime del venti e delle correnti⁵⁷, l'applicazione di criteri difensivi: la grande mole del Monte Pellegrino retrostante costituiva infatti per il porto un'ottima copertura e valide difese potevano essere offerte dalle scogliere dell'Acquasanta. È appunto quel porto *che un armata di ogni forma ci si può salvare* descritto dal Camilliani e sappiamo peraltro quanto il problema della difesa abbia assillato il Vicerè de Vega.

Il programma venne tuttavia parzialmente accantonato dai suoi successori, anche se Juan de la Cerda dimostrò una particolare attenzione al problema dei porti siciliani in generale ed al potenziamento della flotta da guerra isolana costituita da appena dieci galee.

Il vicerè diede alla costruzione del nuovo porto l'impulso decisivo: *volendo riparar la perdita se gli estinti porti era impossibile più far risorgere*, scrive il

⁵⁵ Cfr. PALERMO G. 1858, p. 730.

⁵⁶ Cfr. DI GIOVANNI V. 1869, p. 189 e VILLABIANCA E., *Della fondazione del molo di Palermo*, p. 285.

⁵⁷ La direzione dell'asse del molo ha per obiettivo quello di mettersi a ridosso dai venti del primo quadrante, ai quali il bacino alle falde del monte Pellegrino sarebbe rimasto naturalmente aperto. Traversie del porto sono, infatti, i venti di Greco-Tramontana e di Greco-Levante.

marchese di Villabianca⁵⁸, *ne procurò in parte fare il restoro con l'alta fabbrica del Suddetto Molo, cavandolo dalla mano dell'arte, per così vendicarsi della natura.*

Nello stesso anno 1566 venne istituita la deputazione del Molo, preposta all'amministrazione dei fondi necessari alla costruzione della nuova opera e ricavati, secondo il vecchio privilegio del 1445, dalle *gabelle del molo*.

Carmelo Trasselli considera i motivi commerciali ed economici addirittura fondamentali, per la creazione di un'opera fra le maggiori del secolo XVI di tal genere, e che ha richiesto un impegno finanziario addirittura straordinario, specie se commisurato alla ristrettezza delle finanze spagnole ed alle difficoltà dell'economia palermitana del tempo⁵⁹.

Proprio grazie al miglioramento delle condizioni d'attracco ed alla maggiore superficie riparata che consentivano l'ancoraggio sicuro delle grandi navi da guerra- ma anche più agevoli condizioni di carico e scarico per il grosso naviglio mercantile- si registrò dalla fine del secolo quell'intensificata presenza di mercantili esteri che segnò dapprima la supremazia adriatica, ma poi un graduale e sempre più significativo arrivo di navi nordiche (prima francesi ma poi soprattutto fiamminghe ed inglesi).

Attraverso le iniziative intraprese nel 1566 alla partenza di don Garcia de Toledo per la Spagna, Palermo si presentava come il cantiere di costruzione di un fortissimo meccanismo militare ancora in evoluzione, ma con tutte le necessarie premesse per diventare un grande porto mediterraneo, agguerrito e capace, per interpretare il ruolo preminente in *quell'antemurale contro il turco*, come sostiene Filippo II⁶⁰, che è la Sicilia.

Al 1566 vi era già un grandioso piano di fortificazione della città, seppur *in itinere* nella realizzazione esistevano minori fortezze come il Castello a Mare, le fondamenta del Castelluccio ed un embrione di Garita. Si hanno notizie di un sistema di torri parzialmente rinnovato e, soprattutto, erano state gettate le prime pietre del porto: difesa e capacità d'offesa, fortificazioni e riparo per la flotta da guerra erano fatti in relazione di stretta interdipendenza.

La scelta del luogo dove costruire il nuovo molo, così lontano dalla città,

⁵⁸ Cfr. VILLABIANCA E., *Della fondazione del molo di Palermo*, pp. 286-287.

⁵⁹ Cfr. TRASSELLI C. 1972, p. 281.

⁶⁰ Cfr. TITONE V. 1955, p. 221.

dimostrava il respiro grandioso dei progetti di questi vicerè; respiro che, per quanto concerne la posizione del porto stesso, consentirà ed avvierà l'espansione moderna della città, tre secoli dopo Garcia de Toledo.

Fra gli ultimi decenni del secolo XVI e i primordi del XVII Palermo divenne giorno dopo giorno città di signorotti che vi si concentravano da ogni parte della Sicilia, e non soltanto per i motivi addotti da una vieta interpretazione moralistica (attrattiva della città e della corte), quanto per la generale decadenza della proprietà terriera, con la grave crisi dell'esportazione granaria registrata alla fine del Cinquecento. Questo fenomeno non era positivo per una città le cui finanze apparivano già così gravemente dissanguate: essa sembrava perdere un po' alla volta, seppur con vigorose impennate, la vitalità precedentemente dimostrata. Palermo appariva sempre mena capace di gestire in senso economico moderno le iniziative intraprese, in particolare il porto.

Carlo d'Aragona ne continuò l'opera, fra l'altro assistendo alla posa della prima pietra del molo, ma dopo tre anni, nel 1571, non erano state eseguite che 160 della 300 *canas* previste. Nei tre anni successivi i lavori proseguirono ancor più lentamente, con forse meno di altre cinquanta canne. La nuova opera fece nascere tuttavia una serie di problemi strategici ed urbanistici. Il dibattito relativo dimostra ampiamente come, nel corso degli anni, l'entusiasmo per *l'ottava meraviglia del mondo*⁶¹ vada rapidamente scemando, orientandosi le finanze e l'impegno verso opere di altro genere e verso le fortificazioni.

Unica difesa del Molo era la fortezza attorno all'antica torre della tonnara del Monaco, con già un primo baluardo costruito ancora ai tempi di Don Ferrante Gonzaga, seppur il marchese d'Avola fosse convinto che *le galee si difendono da sole*: in realtà queste ultime non si trovavano sempre all'ancora all'interno del nuovo porto, nel quale il naviglio mercantile di grossa stazza restava completamente sguarnito. Lo stesso marchese d'Avola propose, infatti, l'esecuzione di un fortino alla punta del Molo, pur stornando per la sua costruzione i fondi necessari a cinquanta canne di frangiflutti. D'altronde il marchese d'Avola riteneva un errore non aver potenziato e migliorato la Cala, e si rese conto fino in fondo come la naturale conseguenza dell'esecuzione del Molo fosse addirittura un ingrandimento della città. In ogni caso le premesse

⁶¹ Cfr. FAGIOLO M., MADONNA M.L. 1981, p. 30.

per un fortino sull'estremità non vennero poste che vent'anni dopo, nel 1592, con la costruzione della Lanterna. Visto che, come osserva lo stesso marchese, il porto era *tanto solitario*, il problema della difesa portava con sé come necessaria conseguenza quello del collegamento del molo stesso con la città, collegamento da attuarsi con l'ampliamento di Palermo verso nord e con una cinta fortificata di ben maggiore lunghezza.

È stato già chiarito da Maria Giuffrè il collegamento fra la costruzione del molo e il dibattito sull'ampliamento di Palermo, e si limiterà qui a riprendere la parte essenziale della vasta documentazione offerta dall'autrice⁶². Il 7 marzo 1568 il consiglio votò l'ampliamento della città fino a congiungere il Castelluccio con le fortificazioni del perimetro urbano. In questa stessa ottica s'inseriva la creazione del Borgo di Santa Lucia, voluta nel 1570 dal presidente del Regno- don Carlo d'Aragona. Esso sorse nei pressi dell'antica chiesa di Santa Lucia ed aveva come principale via d'accesso, attraverso la porta di San Giorgio o di Santa Rosalia, la strada detta appunto di porta San Giorgio, che era anche il più rapido collegamento fra la città e il Molo. Il quartiere non costituiva però quell'ingrandimento elegante e raffinato che possiamo immaginare fosse nei disegni del Consiglio, anzi esso viene quasi subito abitato dai pescatori della zona.

Nel 1574 lo stallo finanziario era notevole: si cercò di rimediare rinunciando all'addizione ed alla prosecuzione del Molo e reperendo nuovi fonti di finanziamento, ma già l'anno seguente la città rivolse una petizione a Madrid perchè fosse interrotta la fabbrica del Molo. La Spagna era in stato di bancarotta e Palermo era travagliata dalla peste. S'istituì un Lazzaretto al Borgo, circondandolo con un alto muro ed evacuandolo dei suoi abitanti. La stessa costruzione del recinto, le cui quattro porte erano controllate per tutto il tempo della pestilenza da guardie armate, creava quello stacco urbanistico per cui non solo il Borgo restò a lungo separato dalla città ma anche costituiva una barriera fra la città stessa ed il porto.

Per il nuovo vicerè di Sicilia- Marco Antonio Colonna, giunto sull'isola nel 1577- la difesa di Palermo poteva anche limitarsi ai soli lavori di fortificazione o restauro del Castello a Mare, puntando questi piuttosto sull'efficienza degli armamenti e sull'organizzazione dei militari; il nuovo vicerè ribaltò i termini

⁶² Cfr. GIUFFRÈ M. 1980, pp. 46 e segg.

della discussione espansionistica attraverso una serie di opere che legavano il centro della città con la sede arcivescovile di Monreale. Secondo tale ottica la strada Colonna, deliberata nel 1577, ha la sua prosecuzione verso Solanto, attraverso un nuovo ponte alla foce dell'Oreto.

Pur inquadrata e finanziata come opera di rinsaldo delle mura verso il mare, la nuova strada nasceva anche da una precisa funzione commerciale, consentendo l'attracco di piccole barche di commercianti locali sull'antistante riva ghiaiosa e ben presto essa venne integrata in un unico sistema con la Cala. Tale integrazione fu favorita dalla presenza della dogana nel palazzo Steri. Il progetto della nuova Regia Dogana sulla via Toledo- mai usata a tale scopo- ed il suo necessario collegamento alla nuova strada attorno le mura fu senza dubbio una delle ragioni estremamente secondarie dell'apertura della porta Felice e della conseguente chiusura della porta vecchia del Molo. La Cala tornava ad acquistare un ruolo fondamentale negli interventi di questo periodo e la sua funzione per lo meno commerciale fu attentamente salvaguardata e migliorata. La successiva creazione nelle mura chiaramontiane di tutta una serie di porte testimonia, perfino attraverso la denominazione delle porte stesse, di quanta vitalità avesse ancora la Cala, almeno per le funzioni commerciali di interesse locale e di minor entità. Nel 1570 fu aperta la porta della Dogana, nel 1585 quella di Piedigrotta e poco dopo- certamente prima del 1590- porta Carbone ed in data imprecisata, fra il 1560 e il 1590 porta della Calcina. Nel 1596 venne rifatta la vecchia porta della Pescaria e da ultimo, quasi in concomitanza con la chiusura della porta del Molo, fu realizzata la piccola porta detta dello Scarricatore, onde i peggiori traffici commerciali non passassero dalla porta Felice. Ma non mancarono neanche operazioni puramente decorative del teatro marittimo all'interno dell'insenatura, quale il rifacimento della celebre loggia delle Dame, riprodotta con attenzione in tutta la vecchia iconografia della Cala ed alla quale fecero riscontro il palazzo S. Spirito e l'ospedale S. Bartolomeo e, dalla parte opposta, le finestrate del cosiddetto «palazzetto rinascimentale» del Castello a Mare. Insieme alle nuove chiese, sorte via via lungo l'arco della Cala (la Catena, Portosalvo, San Sebastiano e Piedigrotta), tutti questi edifici testimoniano di come, nonostante il nuovo molo ed i progetti di espansione, il vecchio porto fosse ancora il cuore vivo, al quale nobili e commercianti, ecclesiastici e

pescatori, nobildonne ed ammiragli, non disdegnavano di affacciarsi insieme, come accadeva nella città antica. E testimoniano altresì di come l'assetto incentrato sul cardo del Cassero- che ha nella Cala il suo punto terminale forte, ancorché non perfettamente allineato, voluto con tanta determinazione da Marco Antonio Colonna- fosse vissuto e goduto felicemente dalla città e ne costituisse una precisa quanto ineliminabile strutturazione tradizionale.

Il caso più clamoroso in tal senso avvenne alcuni anni dopo, con il Vicerè Bernardino Cardenas duca di Maqueda, il quale sottrasse ben 26.000 scudi sugli introiti maturati e da maturare per la fabbrica del nuovo Molo, destinandoli all'esecuzione della strada Nuova (via Maqueda). Analogamente, i lavori per la costruzione della porta Felice furono a carico della Deputazione. Alla fine la costruzione del Molo non arrivava alle 230 canne (circa 470 m), riducendosi di un quarto rispetto alle 300 canne previste.

La data di conclusione dei lavori è incerta: essa, salvo il ritrovamento di documenti in contrario, è da ipotizzare fra il 1580 e il 1590. Nel 1592 fu costruita la lanterna, inequivocabile prova che i lavori erano davvero completamente terminati. Il molo era già decorato dalle bellissime bitte marmoree che era uno dei suoi vanti. La Deputazione del Molo tuttavia non venne sciolta che nel 1619, subentrando poi il Senato stesso nell'amministrazione dei fondi e dei debiti, finché nel 1739 la Deputazione non fu nuovamente costituita, questa volta però con l'esigua dotazione di 750 onze annue. Completato il braccio del Molo era, infatti, necessaria tutta una serie di opere destinate al buon funzionamento della gran macchina portuale. Le prime due riassumono le principali necessità spirituali e materiali dei marinai: la chiesa e la taverna.

In merito alle attrezzature principali, il portolano di Francesco Gioeni è un documento estremamente interessante per quanto riguarda il porto. A differenza di altri portolani precedenti questo è notevolmente ricco di dettagli⁶³:

La detta Città di Palermo have un Bello Porto et Molo Grande, fatto per forza di denari, et alla parte di Maestro e Tramontana, largo della città un miglio et è bono per Navi et Galeri, la sua traversia Sirocco e Libeccio,

⁶³ Cfr. GIOENI F. 1645, foglio 7.

li Ponenti vento di terra, levanti grechi et tramontani, venno di fora e ne fa' a redosso detto molo. Nel quale Alla porta di Mare vi è una fortezza Armata di Arteglarie con la Lanterna che allumina ogni flotte per li naviganti, e dalla parte di terra vi è un Castello pure Armato di Arteglarie e guardia di Soldati per difesa di detto Molo, Innanti del quale vi è una Piazza grande nella quale vi sono tre fonti di Acque et il venerabile Convento di Padri Reformati di Nostra Signora della Mercè et il Regio Arsenale dove si fabbricano le Galere con ogni Comodità et stanze magazeni et case per ogni persona che vi habita. Dietro Il quale Castello e Molo per ponente vi è un grande edificio alla soglia del mare, che è il Lazaretto dove vi fanno la quarantena per sospetto di contagio le persone et robbe che venno di fuori.

Dalla descrizione di questo portolano traiamo l'immagine di una banchina già notevolmente urbanizzata, con *stanze, magazeni et Case*, e già perfettamente fornita delle attrezzature necessarie: magazzini, arsenale e lazaretto.

All'opera di urbanizzazione della zona del Molo- che seppur non nei modi e nelle forme ipotizzati all'inizio dei lavori continuava a procedere lentamente con la creazione di attrezzature e di residenze- fa da riscontro una continua ed attenta opera di manutenzione del nuovo ancoraggio, con particolare attenzione allo stato dei fondali. La cura nel preservare sgomberi i fondali, evitando in ogni maniera l'interramento, si evince fin dal Trecento con le citate ordinanze che fanno divieto di gettare immondizie nelle acque del porto, ma anche in questo caso la situazione è praticamente irrisolvibile, anzi continuamente aggravata dai depositi del Papireto e del Kemonia che, seppur interrati, continuavano a sboccare sotterraneamente nelle acque della Cala. Subito dopo la costruzione del Molo ed il completamento dei più urgenti lavori, le autorità competenti si preoccuparono di preservare per quanto possibile almeno la profondità esistente ed insieme di garantire l'igiene delle acque, mettendo in funzione un *pontone* per la manutenzione del porto. Evidentemente la situazione, che verrà solo parzialmente risolta con i grandi dragaggi ottocenteschi, era tale da destare vivissime preoccupazioni, anche considerando il progressivo aumento del pescaggio dei navigli e la scomparsa quasi completa di imbarcazioni a remi, che era una delle ragioni maturate nel

sei-settecento dell'impraticabilità di tanti porti un tempo ritenuti efficienti. Le nuove imbarcazioni a vela avevano bisogno di maggiori spazi di manovra, mentre l'apparentemente grandissimo specchio del porto non era tutto praticabile, ma formato in realtà da alcuni canali d'accesso, come ben spiegano i portolani enumerando le manovre necessarie per accostare senza danno alle banchine e come anche si può leggere nelle relazioni relative ai dragaggi effettuati attorno al 1893.

La situazione non impedì tuttavia ad Alessandro Emanuele Marvuglia di redigere un pericoloso progetto di canalizzazione per il convogliamento a mare delle acque di Passo di Rigano, Uditore, Malaspina, Olivuzza *che nell'inverno sogliono cagionare danni*⁶⁴. Il principale collettore illustrato in questo progetto sfocia nel bel mezzo del porto, a Santa Lucia, laddove già naturalmente defluiscono le acque dell'Ucciardone. È noto infatti che in pieno periodo risorgimentale il canale fu deviato perchè, sfociando all'interno del porto, esso contribuiva al suo interrimento. Intanto si procedette ad eliminare i depositi nella Cala e nel porto mediante l'uso di un *cavafondo*. L'attività prolungata di quest'ultimo, specie nella Cala, finì per l'aggravare la situazione, poiché creò un avvallamento privo di circolazione d'acqua al centro del bacino, dove le immondizie e i rifiuti di fogna si depositavano emanando esalazioni moleste.

1.2.7. Il porto tra il Settecento e l'Ottocento

Come già detto, la Deputazione del Molo venne ricostituita con la dotazione di 750 onze annue⁶⁵: l'esiguità della cifra era un sintomo dello stato della finanza pubblica all'inizio del Settecento, dopo l'abolizione delle vecchie tasse, abrogate del vicerè Los Velez sotto pressione della rivoluzione del 1647 e la creazione ad opera del successore- cardinal Trivulzio- delle cosiddette *nuove gabelle* (1648). Agli inizi del settecento oltre queste gabelle trivulziane, quasi dei veri e propri dazi, erano in funzione altre tassazioni, come quelle della Regia Cassa. Tutto ciò interessa da vicino la macchina portuale, anche se in realtà scarsissimi sono i riscontri fra le funzioni amministrative, daziarie e doganali e gli edifici destinati ad alloggiarne gli uffici. La mancata utilizzazione

⁶⁴ Cfr. CARDAMONE G. 1975, p. 88.

⁶⁵ Per un sunto storico sul porto palermitano, cfr. RUGGIERI TRICOLI M.C., VACIRCA M. D. 1986, pp. 146-218.

della Regia Dogana del Cassaro per lo scopo previsto è un esempio della trascuratezza a tal riguardo, e ciò può anche essere spiegato, se si tiene presente che i funzionari impegnati nelle gabelle e dogane non dipendevano dallo Stato, ma erano soltanto persone private che compravano o prendevano in affitto il loro ufficio, sicché la corona non aveva interesse alla costruzione di attrezzature adeguate.

La Regia Dogana di Palermo, detta anche comunemente Regio Ospizio, si trovava ancora nei piani bassi dello Steri. Qui infatti furono trasferiti nel 1517 ad opera del vicerè Ettore Pignatelli, che occupava il piano superiore del palazzo Chiaramonte, adibito a Regia Gran Corte. Questo trasferimento della dogana allo Steri fa parte di un disegno di accentramento delle funzioni burocratiche.

Accanto alla dogana, la Regia Corte provvedeva a costruire altri locali, ad uso di magazzini detti appunto *Magazzini della Dogana*, e costruiti in modo da rimanere distinti uno dall'altro. Essi vennero dati in affitto a singoli commercianti con contratto annuo, affinché potessero depositarvi la merce fino a quando non ritenessero opportuno procedere al pagamento dei diritti doganali. Le operazioni doganali non venivano effettuate soltanto nel Regio Ospizio, ma anche in altri tre particolari uffici situati presso Porta Nuova, Porta dei Greci e Porta della Dogana- dette per questa ragione porte di Spedizione. Presso le altre porte urbane semplici guardiani controllavano per impedire l'ingresso abusivo di mercanzie. Delle tre porte di Spedizione, porta Dogana era anche detta Porta di Mare per la sua relazione con il porto della Cala. L'individuazione dei punti di dogana consente di verificare ulteriormente quanto il Molo Nuovo apparisse ancora tagliato fuori dagli aspetti più vitali dell'economia cittadina.

Anche quando il porto cominciò ad essere maggiormente integrato nella compagine urbana, la situazione non cambiò: nel 1816, quando scrive Gaspare Palermo⁶⁶, la Regia Dogana era ancora allo Steri:

In fondo del portone sopraddetto vi è una fabbrica moderna e bene

⁶⁶ Cfr. PALERMO G. 1858, pp. 226-227. Il primo portone di cui parla è quello dal quale attualmente si accede al cortile del rettorato; il Lotto è l'edificio neoclassico, esistente in fondo a questo cortile e che attira subito l'attenzione per la ricca decorazione; l'edificio del Credenziere, costruito probabilmente sulla scia dell'Orto Botanico, non esiste più e al suo posto è visibile lo stabile della Croce Rossa.

architettata e adorna di pietre d'intaglio con istatue e bassi rilievi, da dove al cospetto del popolo si estraggono in ciascun giorno di sabato dopo pranzo i numeri del Lotto, coll'assistenza di diversi Magistrati. Per li due portoni, che sono nella fabbrica antica si entra nella regia Dogana. L'ultimo che è verso mezzogiorno, introduce in un atrio scoperto, ed alla destra si innalza un edificio moderno di architettura greco-sicula, ove stanzivano diversi ufficiali e vi è l'appartamento ove abitava il Maestro Credenziere.[...] Negli appartamenti superiori sono le stanze destinate allora pel regio Sovrintendente, e le altre officine di scrittura. In fondo del cortile si vede la chiesa di S. Antonio Abate, dentro la Dogana.

Nonostante le proteste degli addetti ai lavori e le proposte in contrario, la situazione degli uffici e dei magazzini doganali restò la stessa ancora per gran parte dell'Ottocento.

Intanto prese l'avvio la grande espansione di Palermo verso nord, fenomeno complesso e di estrema importanza nella storia dell'urbanistica palermitana.

Il trasferimento dell'Istituto Nautico Gioeni-Trabia ha un significato importante nelle vicende del porto palermitano del diciottesimo secolo ed un ruolo ancor più importante in quelle del secolo seguente. Non si trattava, in realtà, di una nuova costruzione, ma soltanto di una nuova Istituzione che, fondata nel 1789 da un benemerito ed illuminato aristocratico- Giuseppe Gioeni del Ducato d'Angiò- e collocata in un casino dello stesso Gioeni presso la spiaggia dell'Acqua Santa, venne trasferita al Molo nel 1792 occupando il convento dei padri Mercedari. Sin dalle prime fasi d'attività l'Istituto Nautico presto cominciò a fornire piloti, comandanti e progettisti a tutto il mondo armatoriale siciliano: ciò è una significativa testimonianza della notevole presa di vitalità del porto di Palermo. Attorno al 1830 le navi della mariniera siciliana iniziarono a solcare con regolarità gli oceani e nel 1839 il porto di Palermo era in piena esplosione: un documento del Ministero degli Interni segnala 677 bastimenti con 47.633 tonnellate di stazza complessiva, 2862 marinai imbarcati ed un'esportazione globale di 2.356.168 tonnellate di merce. Il paragone con Trapani, che ha 729 bastimenti, ma tutti più piccoli, poiché raggiungono appena le 8.864 tonnellate, 3704 marinai, e quindi un

numero maggiore di persone impiegate per un minore tonnellaggio, e solo 40.452 tonnellate di merci esportate, sottolinea il grande salto di qualità compiuto dal porto di Palermo, navi grandi e razionali impiegate per più viaggi annui, una funzione decisamente internazionale, un ruolo di assoluto prestigio in Sicilia.

A fronte di un porto in così vivace attività, quali furono le iniziative intraprese per aggiornare una struttura vecchia ormai di due secoli e mezzo e per migliorare attrezzature concepite per la maggior parte nel primo seicento? Se il governo borbonico, prima e dopo la restaurazione, si dimostrò capace di dare un certo impulso alla marineria attraverso un'efficace azione legislativa tesa ad incoraggiare i lunghi viaggi, ad agevolare la costruzione di nuove navi, ad introdurre i battelli a vapore, a promuovere il libero scambio ed il cabotaggio interno, non altrettanta efficienza si riscontrava nella sua politica dei lavori pubblici, specialmente per quanto riguarda la Sicilia.

Nel 1812, il porto della Cala ed il Molo vennero investiti da un tremendo fortunale, i cui danni furono esasperati dall'esagerato affollamento di navi e dagli urti reciproci dei vascelli in balia del vento e delle onde.

Bisogna però attendere il 1839 perchè si parli di nuovi interventi: il problema più urgente sembrava quello della Dogana, e pertanto se ne designò il luogo, la spiaggia cosiddetta dei *Benfratelli*, davanti all'ospedale, fra porta Dogana e porta Felice, la cui consistenza venne fissata in 48 nuovi magazzini. Ancor prima però che qualche lavoro venga compiuto, gli eventi del '48 crearono nella zona portuale ben altri problemi. Le operazioni militari imposero la demolizione della Garita, dalla quale gli insorti cannoneggiarono l'esercito borbonico, mentre il vecchio istituto di correzione alloggiato nella ex-Quinta Casa dei Gesuiti venne trasformato in quartiere militare.

Dopo il 1849 il governo borbonico si dimostrò più attento all'evoluzione del porto di Palermo ed ai suoi bisogni: si provvide al rinsaldo delle scarpate del molo, in parte erose dal mare, e si tornò a parlare del vecchio progetto della Dogana. Il principe di Sartriano, cui si devono la maggior parte delle iniziative per la marina mercantile, affidò l'incarico della redazione di un nuovo progetto

a Giuseppe Di Martino, imponendogli nel contempo di aggiungervi un corpo sanitario, destinato alla contumacia dei marinai⁶⁷.

I due progetti del Di Martino, che manifestavano ancora una volta la volontà di mantenere attorno alla Cala le principali funzioni amministrative del porto, non vennero realizzati. Né venne realizzato un progetto dello stesso Di Martino, commissionatogli dal Luogotenente Generale nel maggio '52, relativo al prolungamento del Molo Vecchio della Garita. Il 26 ottobre dello stesso anno un tremendo fortunale s'abbatté sulla Cala dalla parte di greco-levante, ma nemmeno questo disastro contribuì ad accelerare l'iter amministrativo e dei progetti del Di Martino, regolarmente commissionati ed approvati, non resta che la memoria.

L'Unità d'Italia segna in Sicilia un cambiamento sostanziale nella struttura e nella consistenza numerica della flotta.

L'armatoria siciliana basata sul traffico maggiore a vapore- ma soprattutto a vela affiancato da un rilevante traffico secondario su piccole imbarcazioni- non reggeva all'inserimento in una nuova dimensione nazionale. Molte imprese a conduzione familiare, dedite al piccolo cabotaggio e al commercio lungo le coste del regno, furono costrette a chiudere, mentre l'industria armatoriale e l'imprenditoria commerciale ad essa collegata si orientavano sempre di più verso la grande navigazione a vapore.

I successivi potenziamenti della flottiglia a vapore siciliana si scontrarono peraltro con la crisi che, più in generale, investiva tutta la Marina Mercantile Italiana e, di conseguenza, anche le unità compartimentali marittime dell'isola istituite nel 1863.

Malgrado ciò, fra i compartimenti siciliani, quello di Palermo fu, almeno parzialmente, il solo in grado di adeguarsi alle mutate esigenze della navigazione a vapore. Proprio Palermo, infatti, registrò gli incrementi maggiori nel traffico commerciale, come è possibile trarre dalle statistiche ufficiali redatte nel primo ventennio post-unitario.

A fronte di questa situazione, tutto sommato positiva, le vecchie carenze divennero sempre più evidenti: il porto, poco comodo e poco attrezzato per i velieri, si dimostrava del tutto inadeguato per i vapori sempre più presenti, mentre si apriva per la navigazione una nuova era ed il taglio dello stretto di

⁶⁷ Nel 1833 è anche stato rifatto il Lazzaretto ad opera di Nicolò Puglia.

Suez nel 1869 mise il Mediterraneo al centro di rotte di navigazione transoceanica prima inesistenti. E una riprova dell'importanza assunta dallo scalo palermitano era la presenza in Palermo di alcune importanti società straniere: nel 1877 aprì la sua agenzia la Düsseldorfer, Società di assicurazioni generali marittime, fluviali e terrestri, nel 1885 venne invece istituito il Lloyd Siciliano, Società di assicurazioni marittime.

a) Il prolungamento del Molo e il nuovo antemurale della Cala

Ciò nonostante, tutto il periodo compreso fra il 1860 e il 1902 fu caratterizzato dalla elaborazione ed esecuzione di progetti isolati e frammentari, deliberati caso per caso, che mostravano la palese mancanza di un piano globale per la sistemazione del porto, capace di disciplinarne in forma sistematica ed organica l'assetto planimetrico, in relazione alle esigenze di carattere marittimo e commerciale.

Si apriva l'era dei cosiddetti «lavori a spizzico», ispirati non tanto ad una visione lungimirante delle esigenze future dello scalo, quanto piuttosto concepiti e realizzati per provvedere esclusivamente alle necessità più urgenti. Nel 1862 il governo italiano, convinto della improrogabilità di un ampliamento del porto, si fece promotore di un progetto che, onde provvedere finalmente al riparo del bacino della Cala dalla famigerata traversia di greco-levante, proponeva la realizzazione di un antemurale antistante l'imboccatura del vecchio porto e nel contempo di un bacino di carenaggio alla Cala. Malgrado approvazione, stanziamento finanziario ed appalto abbiano un *iter* abbastanza rapido⁶⁸- i pareri contrastanti che emergono dal dibattito fra i vari organi pubblici competenti ne impedirono a più riprese la realizzazione, bloccandola per quasi un decennio.

In effetti il progetto approvato si basava su due concetti alquanto discutibili: il primo secondo cui era ancora possibile proporre la Cala come porto per gli scambi commerciali di maggior entità, laddove, data la sua vicinanza alla città, più evidente appare la sua vocazione per il commercio minuto e per il rifornimento della città stessa; il secondo prevedeva che la Cala fosse addirittura in condizione di accogliere al suo interno un nuovo bacino di

⁶⁸ Appena un anno, tenendo conto anche delle numerose varianti cui nel frattempo il progetto è stato sottoposto dalle varie Commissioni preposte a deliberare.

careggiamento per le navi più grosse, cosa impossibile senza impegnativi dragaggi dei bassi fondali. Venivano inoltre criticati al progetto anche la difficoltà di accesso derivante dal parallelismo tra molo e antemurale e la non completa difesa della Cala dalla traversia più pericolosa.

A questa ipotesi si contrappose il parere del Municipio il quale, accarezzando l'idea di dotare la città di un grande porto, propose fin dal 1860 un piano che *tende a chiudere tutto lo specchio d'acqua che si comprende tra il Molo e la spiaggia del Sammuzzo*⁶⁹.

Il nodo centrale era costituito naturalmente dal problema dei fondali bassi compresi in tutto lo specchio d'acqua ed in particolare fra le due scogliere di progetto: sicché l'ampliamento poteva essere definito fittizio e solo in minima parte utilizzabile.

Il progetto fu dettato da fiero spirito campanilistico e dalla intenzione di fornire la città di un impianto portuale fra i maggiori del Mediterraneo, ma capace di compromettere seriamente, se non definitivamente, ogni futuro sviluppo delle attrezzature portuali.

Nel frattempo una "Commissione di Capitani Marittimi ed Ingegneri", nominata appositamente dal Ministero dei Lavori Pubblici per esaminare tutti gli studi relativi al porto e alla Cala, evidenziava i vari difetti già sottolineati, esprimendosi favorevolmente nei confronti di un'ulteriore ipotesi di ampliamento, redatta nello stesso periodo dall'Ufficio di Porti e Fari. Alla fine fu proprio il progetto dell'Ufficio di Porti e Fari che, grazie al parere unanime della Commissione, ottenne l'approvazione e finalmente la tanto attesa realizzazione, sbloccando così una situazione di paralisi plurisecolare.

Il piano, consistente nel prolungamento eseguito sullo stesso allineamento e nella stessa direzione dell'antico molo, era analogo nella sua forma generale al piano cinquecentesco, che non fu peraltro completato in tutta la sua lunghezza. Alla fine dei lavori, durati dal febbraio 1865 al giugno 1871, l'aumento della superficie ancorabile ammontava a 13 ettari, pari a un terzo della estensione originaria di 35,20 ettari. Mentre si completava il prolungamento del molo, sotto la direzione dell'ingegner Nicolò Diliberto Danna, si continuò a discutere del problema della Cala: al minimo accenno di burrasca, i vascelli all'ancora erano costretti ad allontanarsi ed a rifugiarsi nel

⁶⁹ Cfr. CIMINO G. 1878, p. 13.

porto, cosicché il traffico in notevole aumento restava il più delle volte intralciato⁷⁰.

Un nuovo progetto, approvato con delibera governativa nel 1871, prevedeva la costruzione di un antemurale retto lungo 400 m e disposto sullo stesso allineamento del molo settentrionale, in modo da lasciare aperta una bocca di circa mezzo chilometro: così facendo si otteneva un bacino portuale avente *unico ricovero e unica imboccatura*⁷¹, concetto che sarà una costante anche nelle successive sistemazioni. Il 3 marzo 1871 venne gettata la prima pietra e, nonostante una pausa di 3 anni, i lavori furono completati nel 1877 con una spesa complessiva di lire 1.870.000. Si delineava così, per lo meno nei tratti salienti, la configurazione definitiva del maggior scalo dell'isola: due "mascelle"- una a nord ed una a sud- che contengono rispettivamente il bacino settentrionale (porto) e quello meridionale (Cala), separati da uno specchio intermedio completamente esposto alle traversie che, propagandosi talvolta negli attigui bacini, spesso disturbano e anche interrompono le operazioni di entrambi. Per questa ragione, nonostante il sensibile ulteriore incremento della superficie d'attracco, il porto- pur così ampliato e difeso- non rispondeva ancora a veri requisiti di sicurezza ed alle nuove esigenze della tecnica marittima.

Perdurando le carenze del bacino portuale, quasi subito si cercò di porre rimedio almeno ad uno dei più gravi ed appariscenti difetti: quello dei bassifondi. Una *Idrografia del porto di Palermo* di Giuseppe Cimino⁷² evidenzia, attraverso l'andamento delle linee isobate, gli estesi banchi rocciosi che sottraevano, specialmente ai bastimenti di elevato pescaggio, vaste zone di potenziale attracco e nel contempo lo studio rileva la linea equiprofonda di questa roccia a -7 m sotto il livello del mare. La traccia di tale linea, inglobando e quasi attanagliando tutto il contorno del bacino portuale compreso tra il Castello e la banchina Puntone, disegna due canali sabbiosi, utilizzati per il transito delle navi di grande portata, con profondità variabili fra i 6 e i 18 metri. Dal settembre 1876 all'ottobre 1883 si procedette all'asportazione di una parte dei banchi di sabbia più avanzati e pericolosi,

⁷⁰ Cfr. CIMINO G. 1878, p. 20.

⁷¹ Cfr. CIMINO G. 1878, p. 21.

⁷² Cfr. CIMINO G. 1878.

eseguendo il taglio di un canale sottomarino, parallelo al molo, proprio al centro dello specchio d'acqua del porto.

Sempre in questi stessi anni (1871-72) venne realizzato, da parte della direzione governativa delle ferrovie Calabro-Sicule, un pontile ferroviario sul versante occidentale del porto, di fronte al molo nella zona dei Quattro Venti. Attraverso una circonvallazione di circa 6 chilometri esso venne poi collegato alla stazione ferroviaria; quest'opera è certamente indicativa dell'importanza economica e commerciale che il porto con le sue attrezzature andava assumendo nei confronti dell'isola, ma anche del peso che esso cominciava ad esercitare nella realtà urbanistica di Palermo.

In concomitanza, l'incremento del movimento mercantile, desumibile dalle statistiche che indicano Palermo fra i maggiori porti del Regno⁷³, è senz'altro da attribuire al miglioramento delle attrezzature portuali- in una fortunata congiuntura del traffico Mediterraneo con l'Africa e attraverso Suez. L'importanza di esse può anche essere valutata dalle non indifferenti somme erogate allo scopo: su 59 milioni destinati a tutti gli scali nazionali fra il 1861 e il 1876, ben sei vengono spesi per il porto di Palermo.

Con legge 19 luglio 1880 n. 553 veniva approvato un nuovo stanziamento per opere di difesa: l'ulteriore allungamento del molo settentrionale per altri 120 metri, secondo una direttrice deviata di venti gradi circa verso il largo rispetto a quella del molo preesistente. Questa deviazione si rendeva necessaria per non precludere la possibilità di futuri ulteriori prolungamenti che sarebbero andati altrimenti a bloccare la bocca del porto. Tuttavia, nonostante la deviazione, essa si riduceva ulteriormente da 530 a 420 metri.

Nel contempo si pensò alla creazione di nuove calate utilizzabili per le operazioni commerciali: ci si rivolse ancora una volta alla Cala, nella quale venne eseguito un nuovo banchinamento lungo tutto il perimetro. Anche il vecchio molo meridionale venne modificato e reso più agevole per le operazioni di carico e scarico. Al termine di questi lavori si aveva all'interno dei due porti palermitani una lunghezza di sponde accostabili pari a 1280 metri ed un'area

⁷³ Palermo, secondo una statistica del 1875, compilata dal Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio, è dopo Genova il porto che ha più peso nel commercio marittimo con gli Stati Uniti e la Gran Bretagna. Nel panorama nazionale Palermo è al secondo posto dopo Genova per numero di bastimenti, superando Livorno, Napoli, Messina e Venezia, ed al quinto posto per il tonnellaggio: cfr. CIMINO G. 1878, pp. 33 e segg.

portuale di 43 ettari di estensione.

Un'altra legge del 23 luglio 1881 si occupava nuovamente del porto di Palermo, questa volta per finanziare una più estesa escavazione dei fondali dal molo nord all'angolo della zona dei Quattroventi, eliminando i bassifondi rocciosi del Puntone e migliorando il canale navigabile d'accesso. Risolto così almeno momentaneamente uno dei principali problemi del porto, si procedeva al completamento dei lavori per la sistemazione del bacino settentrionale. A tale scopo vennero stanziati 6.150.000 lire. In base alla legge del 14 luglio 1889 vennero iniziati i banchinamenti delle zone Quattroventi e Puntone, per uno sviluppo di 460 metri lineari. Nel contempo vennero costruite la Capitaneria di Porto, la Reale Dogana ed il pontile sporgente presso la chiesa di Santa Lucia destinato al traffico passeggeri. Fu ampliato il pontile ferroviario e fra di esso e lo sbarco passeggeri si organizzarono alcuni attracchi per il carenaggio di piccole imbarcazioni e chiatte. Ed infine, ad agevolare il carico e lo scarico sulle banchine, si installarono sette gru, di cui una da venti tonnellate e le restanti di minore forza.

b) I Florio e le nuove opere portuali

Ma accanto alla pubblica amministrazione c'era tutto un mondo imprenditoriale ed armatoriale interessato all'ammodernamento degli impianti esistenti ed alla realizzazione di nuove opere a vantaggio della cantieristica e del commercio palermitano. Napoleone Santocanale, con il suo interessamento alle vicende dell'antemurale, è un esempio di questo ambiente borghese che stava nascendo e si stava creando proprio intorno alle attività portuali; ma la famiglia di armatori che fu l'indiscutibile protagonista del seconda ottocento palermitano e dei decenni seguenti, ed alla quale va ascritta gran parte dell'espansione economica di questo periodo, è quella dei Florio.

Com'è noto, si deve a Vincenzo Florio, il capostipite, il merito di aver promosso ed incentivato il commercio marittimo della Sicilia, avviando e potenziando la navigazione a vapore nell'isola, tanto da essere ricordato come il pioniere dell'industria armatoriale siciliana.

In un'epoca nella quale i piccoli armatori erano ancora arroccati su posizioni conservatrici, intuendo le vaste potenzialità di applicazione del nuovo sistema sul quale poteva orientarsi proficuamente il commercio marittimo,

Vincenzo Florio fondò assieme all'inglese Benjamin Ingham la *Società dei Battelli a Vapore Siciliani* (1839). Primo battello della Società fu il *Palermo* della forza di 150 cavalli, appositamente importato dall'Inghilterra, ma purtroppo con lo scoppio dei moti rivoluzionari del 1848-49 tale battello venne requisito dalla Marina di guerra rivoluzionaria ed infine catturato dalla flotta borbonica.

Mentre la mancata restituzione del *Palermo* generava lo scioglimento della Società con Ingham, Florio acquistò dalla ditta francese *Rostand* il vapore *Indipendente*, per impiegarlo in viaggi regolari di circumnavigazione della Sicilia. Allo scoppio della rivoluzione del 1860 la prima flotta Florio contava 14 vapori dopo la liberazione, 27 vapori nel 1877 e ben 45 vapori nel 1881. Il 4 settembre 1881 Ignazio Florio, che aveva ereditato la flotta paterna nel 1868, creò insieme a Raffaele Rubattino, rappresentante dell'omonima compagnia genovese, la *Navigazione Generale Italiana F. & R.*, riunendo così le flotte delle due maggiori compagnie italiane per un totale di ben 106 piroscafi e di 163.000 tonnellate. Da Palermo partivano viaggi regolari sulla linea Palermo-Napoli-Genova-Marsiglia, sulla linea Napoli-Palermo (servizio postale), sulla linea Palermo-Tunisi. Si effettuavano viaggi periodici per l'Adriatico e per il Levante.

Per agevolare la propria attività, prima Vincenzo, poi Ignazio, si preoccuparono di realizzare nuove attrezzature, garantendo e migliorando l'efficienza del porto e nel contempo di impiantare quelle industrie e quei cantieri necessari alla manutenzione della flotta e, in seguito, alla produzione di nuove unità in proprio.

A tale scopo Vincenzo Florio si affidò ad uno dei più aggiornati fra i progettisti esistenti a Palermo, Carlo Giachery, architetto molto stimato dalla classe emergente locale. Egli infatti aveva già lavorato, oltre che per i Florio, per l'industriale chimico Pojero e per l'armatore De Pace. Nel 1864 Giachery ricevette l'incarico di progettare al molo uno scalo di alaggio, impianto indispensabile per alare le unità della flotta Florio. Il porto di Palermo era infatti sprovvisto di una moderna attrezzatura di questo genere, anche se qualche tentativo in tal senso era stato compiuto ancora ai tempi del governo borbonico, rimanendo tuttavia allo stadio di progetto. Giachery affrontò il problema con grande interesse, compiendo numerosi viaggi. Purtroppo Giachery morì prematuramente nel 1865 e non vide compiuta l'opera nella quale aveva speso le sue ultime energie. Nel quadro di ammodernamento delle

strutture portuali, Vincenzo Florio, contemporaneamente all'esecuzione dello scalo di alaggio, fece costruire un grande argano della capacità di ben 40 tonnellate che, installato al molo settentrionale, serviva per agevolare e rendere più veloci le operazioni di imbarco e sbarco delle merci trasportate dalle unità della flotta Florio. La portata di questo macchinario eclissò di gran lunga quella degli analoghi impianti di proprietà pubblica.

È infatti per iniziativa di Ignazio Florio che nel 1893 si realizzò il grandioso cantiere navale, ubicato alla radice del Molo Settentrionale sul lato esterno. Il cantiere venne giudicato il più funzionale ed attrezzato in campo europeo e poteva produrre imponenti piroscafi transatlantici. Quando nel 1898 venne finanziata la costruzione del bacino di carenaggio sul versante interno del Molo Nord, si concretizzarono due opere fra le più importanti e determinanti per il futuro del porto. Ignazio, ultimo erede della famiglia Florio, vara sotto il nome di Navigazione Florio tre cargo da ben 10.000 tonnellate ciascuno (*Ignazio Florio, Vincenzo Florio e Giovanna Florio*) i quali costituiscono il canto del cigno delle attività imprenditoriali della dinastia⁷⁴.

1.2.8. Il porto dal Novecento ad oggi

Nei primi anni del XX secolo la cosiddetta *questione portuale* si sviluppava in un intreccio sempre più intenso di discussioni e proposte che coinvolgeva, in primo piano, gli addetti ai lavori (progettisti, ingegneri idraulici, capitani marittimi ed urbanisti) e di riflesso anche l'opinione pubblica locale ed il mondo politico, dal consiglio civico al parlamento nazionale. In effetti, nonostante le opere esaminate, l'approdo palermitano non aveva ancora la fisionomia di un porto moderno, soprattutto per il permanere di generali condizioni di insicurezza dell'ancoraggio e per la precarietà delle opere di difesa. D'altra parte lo scalo marittimo di Palermo doveva ormai essere concepito come una stazione di trasbordo, nella quale effettuare l'arrivo, la sosta e il transito di merci e passeggeri nelle più favorevoli condizioni di rapidità, sicurezza ed economia. I mutamenti sopravvenuti nella grandezza e nella forma delle navi costituirono ulteriore motivo d'aggiornamento: se nel 1844, alla comparsa dei primi piroscafi, era sufficiente un tirante d'acqua di

⁷⁴ Per le vicende esposte nel presente paragrafo, cfr. RUGGIERI TRICOLI M.C., VACIRCA M. D. 1986, pp. 219 e segg..

4,50 m al piede delle calate, nel 1860 lo sviluppo dei mezzi di navigazione rendeva necessario un tirante di almeno sei metri.

Negli anni intorno al 1870 già il varo del *Greath Eastern* da 32.500 tonnellate rappresentava un ulteriore progresso, ben presto superato dai grandi transatlantici del primo novecento. Per le loro profonde carene, questi ultimi richiedevano ora almeno otto metri e mezzo di fondo all'attracco e particolari precauzioni sullo sporto delle fondazioni dei moli. Le lunghe dimensioni dei nuovi piroscafi- che superavano di molto i duecento metri- rendevano impossibile o almeno pericolosa la penetrazione fino alle banchine.

È dunque ovvio che Palermo non poteva né doveva affatto rinunciare a priori alla possibilità di offrire riparo a questi grandi transatlantici, così come non rinunciarono Genova e Napoli. La vocazione da grande capitale internazionale della Palermo liberty e la sua capacità di interessare il grande turismo europeo e americano avevano anche bisogno del porto per esprimersi.

a) La Commissione d'Ingegneri e Capitani Marittimi ed i primi progetti per il piano regolatore del porto di Palermo

Per risolvere il problema si pensò di dotare il bacino portuale palermitano di un avamposto ampio e profondo, adatto all'attracco dei maggiori piroscafi. Prima però era necessario una volta per tutte munire il porto di un buon piano regolatore, che prendesse in esame le necessità dello scalo in una visione complessiva dei problemi. A tale scopo la Camera di Commercio decise di costituire nel 1902 una *Commissione d'Ingegneri e di Capitani Marittimi* che studi in maniera organica il piano del porto. La conseguente elaborazione di un progetto di massima fu affidata all'ing. Luigi Castiglia- capo dell'Ufficio Tecnico Comunale. Tale progetto propose il prolungamento del molo settentrionale mediante una linea spezzata di circa 755 metri, tale da lasciare un'ampiezza di imboccatura di almeno 300 metri; esso prevedeva inoltre la costruzione di alcuni pennelli nello specchio d'acqua del bacino settentrionale, nonché la demolizione del Castellammare, allo scopo di utilizzare l'area di risulta e le relative banchine, ed infine una nuova escavazione di roccia subacquea per un volume di circa 900.000 metri cubi.

Il progetto così redatto aveva evidentemente un triplice obiettivo: il primo era quello di difendere il bacino portuale dalle traversie mediante una diga

foranea; il secondo prevedeva l'aumento della profondità dei fondali oltre i nove metri, rendendoli capaci di accogliere i transatlantici ed i moderni piroscafi commerciali nella maggior parte della sua estensione; il terzo mirava all'aumento della lunghezza disponibile di banchine ed alla sistemazione tecnica e commerciale di esse.

In seno alla stessa commissione locale, uno dei più accaniti oppositori del progetto Castiglia fu il capitano Carlo Bonomolo, presidente della *Società Capitani Marittimi*. Egli criticava sia i principi ispiratori che le elaborazioni tecniche del progetto redatto da Castiglia e, ponendo quale esempio le realizzazioni analoghe nei porti di Genova, Livorno e Civitavecchia, proponeva la costruzione di un molo curvilineo, più comodo e capace per l'ormeggio e meglio disposto per resistere alle ondate di N-NE del molo ideato da Castiglia. Quanto alla diga foranea, Bonomolo riteneva che essa sarebbe stata maggiormente esposta alla mareggiata di greco-tramontana di quanto non lo fosse l'antico molo, in parte riparato dalla punta dell'Arenella.

Nel progetto di Castiglia si delineava già uno dei fondamentali problemi irrisolti del porto palermitano: la mancanza di spazio alle spalle, frutto di un'urbanizzazione disattenta che, nel corso degli ultimi cinquant'anni, si era andata addossando alla zona portuale, togliendole respiro. Altro avversario trovava Luigi Castiglia nell'ing. Di Bartolo, componente della *Commissione d'Ingegneri e Capitani*. Di Bartolo riprendeva, dal versante tecnico, osservazioni e proposte del capitano Bonomolo, suggerendo la costruzione di un pennello a difesa dell'antemurale, per eliminare gli effetti del vento di scirocco e orientandosi verso una diga foranea con sensibile movimento circolare a falce.

Non furono tuttavia le obiezioni esterne ed interne a fare cadere il progetto Castiglia bensì, nonostante l'approvazione degli Enti locali, la sua eccessiva dispendiosità: il preventivo di spesa sfiorava infatti i venticinque milioni di lire. Il Ministero dei Lavori Pubblici, indipendentemente dal Municipio e della *Commissione d'Ingegneri e Capitani*, si preoccupò dal canto suo di mettersi in mano un progetto di massima utilizzabile come traccia o punto di partenza per la redazione di un piano del porto. Il progetto, redatto per conto del Genio Civile dall'ing. Francesco Savagnone, prevedeva le seguenti opere: costruzione di un molo foraneo con avamposto attaccato al molo settentrionale a partire

dalla lanterna; costruzione di due pontili sporgenti sulla secca del Borgo, uno dei quali ottenuto per semplice ampliamento della banchina di Santa Lucia, costruzione di altre banchine accostabili alla Doganella e al forte di Castellammare, scavo di roccia subacquea per 200.000 metri cubi ed infine sistemazione delle vie di comunicazione rotabili e ferroviarie.

Il concetto fondamentale in questa proposta del Genio Civile era dunque quello di sdoppiare il porto in due bacini: quello esistente ed una nuova ampia insenatura totalmente artificiale, compresa fra il molo settentrionale ed il nuovo molo più al largo. Il Municipio, spiazzato dal progetto governativo e convinto dell'impossibilità di risolvere il caso in sede locale, invitava la *Commissione Governativa per i piani regolatori dei porti del Regno* a prendere visione dei progetti Castiglia e Savagnone, utilizzandoli come base d'esame per una nuova e più completa soluzione. Così della effettiva compilazione del piano venne incaricato l'ing. Riccardo Simonetti, membro della Commissione stessa, il quale in data 21 gennaio 1906, dopo due anni dal primo sopralluogo, presentò la sua ipotesi progettuale, accompagnandola con osservazioni sull'importanza dello scalo palermitano e sulla necessità di provvedimenti risolutivi.

Motivo conduttore del progetto Simonetti era la convinzione che il porto, se opportunamente sistemato, potesse essere già sufficiente ad accogliere il traffico di navi nei suoi bacini settentrionale e meridionale, destinando il bacino centrale per l'espansione futura.

L'opera principale proposta da Simonetti era un grande molo foraneo costituito da due bracci; il primo, lungo 150 metri e diretto verso levante, si dipartiva poco prima della testata del molo settentrionale, mentre il secondo, lungo 380 metri e orientato verso scirocco, lasciava un'imboccatura di trecento metri a sud-sud-est. Simonetti prevedeva, inoltre, l'ampliamento del costruendo pontile di S. Lucia a forma di sporgente, con uno sviluppo utile di 600 metri di banchine accostabili e relativi scavi fino a 9 metri di profondità lungo la testata ed il lato meridionale, da destinare al servizio passeggeri compresi gli emigranti; la costruzione di una calata di 180 metri tra lo scalo di alaggio e il bacino di carenaggio; la costruzione di nuove banchine con relativo scavo della roccia di fondo ai piedi del Castellammare; l'allargamento della banchina della Lupa.

La Commissione divise le opere previste in due gruppi. Venivano considerate urgenti il molo foraneo e l'escavazione di roccia nella parte superiore del bacino settentrionale, differibili tutte le altre. Nel contempo il progetto veniva emendato da una commissione locale di tecnici, capitani e rappresentanti degli Enti locali che all'unanimità chiedevano che il progetto fosse completato da una darsena capace di ricevere i grossi transatlantici.

Nell'insieme le soluzioni tecniche e planimetriche adottate risultavano senz'altro di tono minore, se confrontate ai progetti Castiglia e Savagnone che ne costituivano la premessa. È palese che le direttive di economia imposte al progettista sono state determinanti nel ridurre oltre misura la validità del piano e la sua progettualità. Alla fine esso viene definito una *disillusione* [...] e *pericolo ove mai fosse attuato*⁷⁵ giacché, come giustamente osserva Giuseppe Capitò, *le esigenze finanziarie del momento possono limitare le opere da eseguire, ma non debbono pregiudicare per nulla l'avvenire anche lontano del porto*⁷⁶.

Per uscire dall'*empasse*, Giuseppe La Farina, presidente della Camera di Commercio, affidava il 5 marzo 1908 l'annosa questione all'ing. Michele Capitò, direttore della Regia Scuola per Ingegneri, nonché professore di idraulica e di costruzioni fluviali e marittime. Egli, messe a confronto le varie soluzioni, si espresse a favore del progetto Savagnone, ritenendo tecnicamente ineccepibile l'orientamento dei moli, equilibrata l'ampiezza dell'imboccatura, necessaria la predisposizione per l'attracco del naviglio di grossa stazza e profondo pescaggio. Le considerazioni di Michele Capitò tuttavia caddero nel vuoto: in sede nazionale, il 2 agosto 1908 la Commissione governativa per i piani regolatori dei porti presentava la seconda edizione del piano Simonetti con una nuova soluzione tecnico-planimetrica della diga foranea: in realtà il secondo piano regolatore non era altro che *una riproduzione a grandezza ridotta del primo*⁷⁷, così la Commissione locale, che già aveva emendato la prima stesura, non accettò neanche la variante, confermando la disapprovazione e facendosi nel contempo promotrice di una soluzione transitoria:

⁷⁵ Cfr. CAPITÒ G. 1909, p. 4.

⁷⁶ Cfr. CAPITÒ G. 1909, p. 4.

⁷⁷ Cfr. CAPITÒ G. 1909, p. 4.

*che il progetto comprenda soltanto la costruzione di un antemurale rettilineo, disposto secondo il tracciato del secondo braccio del progetto propugnato dalla Camera di Commercio, iniziandone la costruzione dal punto corrispondente alla testata attuale del molo nord, procedendo verso mezzogiorno sino a che resti convenientemente difesa l'attuale bocca del porto, salvo decidere in avvenire se convenga unire la detta diga con la testata attuale del molo nord, ovvero con un altro punto del molo medesimo.*⁷⁸

Con questa soluzione, per quanto offerta *oborto collo*, la commissione locale riuscì a riproporre il progetto Savagnone-Genio Civile, avvalendosi della sua realizzabilità a scaglioni, per conciliare la scarsa disponibilità finanziaria con la salvaguardia del futuro ingrandimento del porto.

Si giunse così ad un piano ibrido: 400 metri di antemurale secondo il progetto Savagnone, banchinaggi e pontili secondo il progetto Simonetti. Tale piano fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 febbraio 1910.

I lavori vennero appaltati all'impresa Fogliotti-Penna che, avutane concessione nel 1912, fu costretta a sospenderli per l'inizio della prima guerra mondiale, dopo aver realizzato soltanto una parte delle opere previste, e cioè le banchine della Lupa, una parte del pontile S. Lucia, e cento metri di scogliera per la fondazione della diga foranea.

La sospensione dei lavori fu considerato un fatto positivo da quanti, insistendo ancora sui difetti del piano approvato, intendevano riaccendere le polemiche intorno alla sua realizzazione. Constatato che i pochi lavori eseguiti secondo il piano regolatore del 1910 apportarono vantaggi quasi irrilevanti⁷⁹, si mise in moto il Genio Civile che, battendo sul tempo le altre parti interessate, presentò il 7 maggio 1915 un nuovo progetto, firmato dall'ingegnere capo Enrico Simoncini. Questo piano, che incontrò subito il favore sia delle Commissioni governativa e locale che del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, prevedeva il completamento della diga foranea e del pontile Santa Lucia, aggiungendo a queste opere la costruzione di un nuovo pennello di 250 metri (largo 75) ubicato al centro della banchina del Borgo che, a sua volta,

⁷⁸ Cfr. RUGGIERI TRICOLI M.C., VACIRCA M. D. 1986, p. 226.

⁷⁹ In sostanza solo l'ampliamento del pontile e la creazione di una piccola darsena con fondali a sette metri, e cioè troppo bassi per le navi di maggior pescaggio.

veniva avanzata verso il mare per più di 150 metri. I lavori sarebbero stati completati dal banchinamento delle spiagge del Sannuzzo, con relativo scavo dei fondali fino a portarli alla voluta profondità di 8 metri. Nel complesso il maggiore risultato degli interventi previsti sarebbe stato quello di realizzare ben 1600 metri di nuove banchine. Ciononostante esso non fu accettato dall'Amministrazione Comunale poiché non del tutto rispondente ai bisogni della città.

In effetti l'incremento continuo e progressivo del movimento portuale, testimoniato dall'aumento considerevole di introiti doganali e tasse di ancoraggio, impose una soluzione del problema in senso più vasto, per cui si avviò un intenso periodo di studi. Sulla base delle modifiche sostanziali proposte da Enrietti, il sindaco Tagliavia invitò Enrico Simoncini a compilare un nuovo progetto, ovviamente tenendo conto dei suggerimenti e del parere degli esperti interpellati.

Nonostante tre versioni elaborate, il comune respinse anche il terzo progetto e si rivolse a Luigi Castiglia, già autore del progetto del 1902 e ingegnere capo dell'ufficio tecnico comunale.

Castiglia elaborò dunque il suo secondo progetto, partendo però dalle premesse dell'ultimo Simoncini. Ne conservava infatti la diga foranea, allungandola fino a coprire i due settori di traversia scoperti, per altri 4° a nord e per altri 20° a sud, riuscendo così a coprire il settore di scirocco, molto nocivo al bacino settentrionale. Ne modificava, invece, il sistema di costruzione, affidandosi ad una scogliera di massi naturali e ad una sovrastruttura di massi cellulari a contatto secondo il cosiddetto *sistema Inglese*; Castiglia prevedeva inoltre nuove escavazioni di roccia su una superficie di 36 ettari per raccordare tutti i fondali a 9 metri di profondità.

Il vero elemento di novità del progetto Castiglia era tuttavia costituito dalla previsione di due nuovi pontili sporgenti, in luogo dell'unico fino allora ritenuto possibile, realizzando così ben 2735 metri di banchine contro le 1600 di Simoncini.

Particolare attenzione è rivolta al traffico degli emigranti, per il quale Palermo occupava dopo Napoli il secondo posto, mediante l'installazione di appositi locali in uno dei due nuovi pontili, alle attrezzature portuali, per le quali si prevedeva l'esproprio della Chiesa di Santa Lucia e dei fabbricati ad

essa adiacenti, alla viabilità d'accesso, variando parzialmente la via del Molo. È evidente che Castiglia affrontava più da urbanista che da ingegnere idraulico la redazione del piano, servendosi di esso per ribadire l'espansione della città verso nord, secondo gli indirizzi più diffusi fra gli operatori del settore.

Il *Comitato Cittadino per il porto di Palermo* si espresse a favore del secondo progetto Castiglia, in quanto esso era completo e rispondeva, con larghezza di vedute, ai presenti futuri bisogni della città e del suo entroterra, mentre ribadiva le carenze dell'ultima proposta di Simoncini.

Una Commissione Governativa, presieduta da C. Abbati, direttore generale delle Opere Marittime, presa visione dei due progetti, ricalcava sostanzialmente il parere del Comitato Cittadino, suggerendo pertanto a Simoncini di modificare il suo piano e apportando varianti che prendessero in conto gli approfondimenti e gli ampliamenti progettuali dell'ing. Castiglia.

E così che l'ing. Capo del Genio Civile consegnava il 20 aprile 1919 il quarto piano nel quale riproduceva il progetto Castiglia, aggiungendovi la costruzione di un piccolo bacino di carenaggio, l'ampliamento del vecchio bacino e l'uso di massi cellulari di 10 metri cubi, anziché di 5, per costruire la sovrastruttura della scogliera e delle banchine.

Finalmente, dopo un lungo *iter* progettuale, Palermo aveva il piano regolatore definitivo per la zona portuale: quello che fu definito il piano Simoncini-Castiglia per l'apporto di entrambi gli ingegneri.

b) Dalle attrezzature connesse al piano regolatore alla distruzione del Castello a Mare

Accanto ai grandi problemi di navigabilità, attracco, e reperimento di aree industriali esaminati dai piani regolatori nell'arco di quasi un ventennio, vi era anche tutta una serie di minori realizzazioni delle quali il porto aveva assoluta necessità per potere continuare a funzionare. Un primo problema che si trascinava ormai in forma secolare era quello della Dogana.

Si è già accennato alla sua collocazione allo Steri ed ai progetti redatti nel 1839 e nel 1851 per collocare l'edificio doganale nella Cala. In seguito dopo il 1860, si riprese a parlare del problema, individuando come luogo migliore per l'insediamento dei nuovi uffici doganali la spiaggia ed il terreno comunale dei

magazzini del Puntone. È così che da questo momento in poi l'ubicazione delle attrezzature e dei servizi marittimi e doganali venne inscindibilmente legata alla spinosa questione relativa alla utilizzazione del Castello a mare. È dunque in questi anni che, mentre si dimostrava opinione largamente diffusa che tutte le questioni portuali non avevano altra soluzione se non quella dell'utilizzazione del Castello a Mare, si andava preparando uno dei grandi scempi urbanistici attuati a Palermo nel secolo scorso che avrebbe visto la distruzione di questo monumento e la perdita del fianco bastionato della Cala, bellissimo brano del fronte a mare palermitano.

Intanto, poiché se la dogana poteva in qualche maniera resistere nei pur disagiati locali a disposizione, il porto franco era invece totalmente inesistente: per accelerare i tempi di esecuzione e garantire una qualche possibilità di attuazione, si preferì redigere un progetto limitato al solo porto franco, ubicandolo in un'area che non fosse quella del Castello a Mare, e cioè nella banchina compresa tra lo scalo d'alaggio ed il bacino di carenaggio. Ma anche questo progetto di Luigi Castiglia non venne realizzato. Per quanto riguarda, invece, la nuova sede della Capitaneria, un'altra Commissione opportunamente formata nel 1912 propose di spostarla dal molo meridionale all'area del Castello. E sempre la medesima Commissione, intendendo proporre una soluzione globale delle attrezzature, dichiarò la particolarità dell'area del Castello che circondata dalle acque del porto, non potesse essere sostituita da altra area all'interno della città, individuando in una determinazione geografica insita nell'area il destino ineluttabile di un monumento.

L'ingrato compito di portare a compimento lo scempio, mettendo in pratica le direttive dell'ultimo piano regolatore- elaborato in modo ben consenziente sull'uso dell'area del Sannuzzo e del Castello per ampliamenti della zona portuale- toccò al neoformato Consorzio Portuale di Palermo.

Cessata la guerra ed approvato il piano regolatore Castiglia-Simoncini, nasceva infatti il problema di chi dovesse gestire le operazioni tecniche e finanziarie relative all'esecuzione del piano stesso.

A questo scopo si costituì il 26 gennaio 1922 il Consorzio Portuale di Palermo, quale organo delegato dello Stato alla gestione dei lavori progettati e promotore dello sviluppo commerciale ed industriale dello scalo palermitano.

I lavori vennero iniziati con la cerimonia inaugurale del 6 giugno 1923 alla presenza di Sua Maestà il Re.

Intanto, in via ufficiosa, giunse al comune l'offerta di un'importante ditta americana, la *Mac Arthur Brothers Company* di New York, specialista in costruzioni portuali e ferroviarie, che si dichiarava pronta ad assumere l'esecuzione di tutte le opere di sistemazione del porto.

Avvalendosi della facoltà di subconcessione, il Consorzio cedette l'appalto delle opere portuali alla Società Anonima Italiana Mac Arthur (S.A.I.M.A.) appena costituita.

Nel 1923 la S.A.I.M.A. era già all'ordine per cominciare le demolizioni. Nel giugno la demolizione ebbe inizio e continuò per tutto il resto dell'anno. A Natale il castello era praticamente spianato ed i materiali di demolizione vennero utilizzati per ampliare la calata di via Crispi. Del vecchio Castello si salvarono per intervento della società di Storia Patria solo il mastio, la porta aragonese e il dongione conglobato nel baluardo di S. Giorgio.

Così l'esigenza di acquisire nuove aree disponibili per ampliare l'impianto portuale si tradusse in progressivi interramenti che allontanarono la città storica dal suo naturale teatro marittimo, precludendo definitivamente una percezione visiva, morfologica e funzionale profondamente radicata nel passato.

Trasformatasi la S.A.I.M.A. in S.A.I.L.E.M. (Società Anonima Italiana Lavori Edili e Marittimi) ed avviati anche gli altri lavori portuali per la sistemazione del porto, nel 1932 venne realizzato il nuovo scalo ferroviario Sampolo a piazza Giachery, il quale contribuì a separare- anche visivamente con la barriera fisica di ampi rilevati- i quartieri settentrionali della città dal fronte a mare.

c) “La Grande Palermo” alle soglie della seconda guerra mondiale

L'abbattimento del Castello a Mare non fu che un episodio insieme ai tanti che, nella progressiva applicazione del piano regolatore generale, o di quello portuale, caratterizzarono la politica di sventramento pervicacemente condotta nel periodo compreso fra le due guerre mondiali. Fu il momento di una facile *grandeur*, conseguita con la faciloneria dell'incultura della mancanza di tradizioni.

In questo periodo nero è da collocare il piano *Per il radicale rinnovamento di Palermo*, presentato da Luigi Scaglia nel giugno 1923, nel quale gli sventramenti a tappeto erano giustificati con ragioni di decoro, di sistemazione edilizia della città e di civilizzazione. Nella logica del *decoro* l'autore prevedeva la costruzione della nuova passeggiata a mare dalla porta Felice a Romagnolo, ricorrendo al prosciugamento del tratto di mare corrispondente, respingendo ancora una volta il mare e allontanando la linea di costa dalla sua posizione naturale.

Un più ampio respiro, rispetto a Scaglia e nel panorama generale dei piani urbanistici degli anni Venti e Trenta, rivelò il progetto della *Grande Palermo* del 1927 dell'architetto Paolo Bonci, con la collaborazione del professor Giuseppe Frisella-Vella: il piano nasceva infatti nella logica del *mercato mondiale triangolare* e parte dal presupposto della centralità ed importanza del Mediterraneo, da preservare e potenziare con ogni mezzo.

È fin troppo palese che, in questa logica, l'efficienza funzionale del porto di Palermo assumesse un ruolo di primo piano e fosse indispensabile ai fini della stessa attuazione del piano urbanistico. Particolare rilievo assunse la necessità dell'istituzione di un porto franco, i cui risvolti positivi erano indubbiamente determinanti per lo sviluppo dei commerci marittimi. Tuttavia istituire un porto franco significa dotarlo di tutti i necessari servizi, impossibili a fornirsi nelle condizioni attuali dell'impianto portuale.

A questo proposito Paolo Bonci escluse che i lavori in corso d'opera potessero costituire valido supporto per la creazione del porto franco. Poiché il porto franco aveva bisogno di grandi superfici per impiantarvi grandi magazzini e depositi, officine ed empori, uffici e impianti ferroviari ed infine attrezzature moderne per imbarcare e sbarcare le merci, Bonci propose di costruire un nuovo porto, lasciando a quello attuale la funzione di servizio viaggiatori, commercio interno e industrie navali.

In prossimità del vecchio porto Bonci prevedeva anche la realizzazione di un idroscalo, formato da un molo, lungo 700 metri che, staccandosi dalla testata dell'antemurale, corresse parallelamente alla linea di costa del Foro Italico. L'attuale porto sarebbe stato inoltre dotato di moderne attrezzature, quali la nuova stazione ed un'area disponibile, entrambi a servizio dell'impianto portuale ed ubicate nelle immediate vicinanze della stazione

marittima, al posto del vecchio carcere dell'Ucciardone da trasferire.

Secondo Bonci l'ubicazione del nuovo porto veniva suggerita dalla natura della insenatura dell'Aspra, dove si trovavano i fondali necessari per navi di qualunque portata e materiali calcarei per costruire moli e banchine offerti dal monte a chiusura della stessa insenatura. Il nuovo porto di smistamento, ubicato così all'estremità opposta della città, aveva al suo servizio e nelle immediate vicinanze due ampie aree attrezzate: una zona industriale marittima ed una zona per industrie di trasformazione e rifinitura; in tal modo la stazione marittima risultava saldamente ancorata al suo entroterra.

A conclusione dell'esame di questo interessante piano, purtroppo rimasto lettera morta e sostanzialmente ignorato dalla cultura urbanistica palermitana, si aggiunga che a fianco dei due porti principali- il sistema Calamolo ed il nuovo porto dell'Aspra- Bondi immaginava altri quattro porticcioli naturali con specifica destinazione peschereccia, dislocati lungo la linea del golfo ed ubicati nei punti tradizionali: Isola delle Femmine, Fossa del Gallo, Acquasanta e Porticello. Questa ipotesi teneva conto del potenziamento delle attività legate alla pesca, destinate a trasformarsi in senso industriale moderno.

Per quanto concerne il porto ed il rapporto fra la città ed il suo mare, l'affermazione è verificabile esaminando le proposte scaturite dall'ambito del concorso nazionale del 1939 per il nuovo Piano Regolatore Generale della Città di Palermo.

In effetti i criteri informativi dei tre gruppi vincitori *ex aequo* (Caracciolo e Ass., Fiippone e Ass., Susini e Ass.) risultarono molto simili, poiché le direttive urbanistiche impartite dal bando di concorso furono abbastanza definite e precise. Questo anche se, nel dettaglio, le risposte progettuali erano talvolta alquanto dissimili nelle specifiche definizioni funzionali e formali.

Il suggerimento che più degli altri ha influito in maniera determinante e vincolante in fase di stesura fu senz'altro esprimibile nel motto "il ritorno di Palermo al suo mare": questa espressione divenne per i progettisti una costante, un riferimento col quale confrontarsi e misurarsi.

E ciò si evince anche nei progetti del '39: le dichiarazioni di principio si incentrarono sul rapporto della città col suo mare, ma le elaborazioni grafiche- al contrario ben lontane da proporre felici esempi di questo rapporto- si

allontanarono dalle premesse, compromettendone ulteriormente la realizzabilità. Un esempio può essere costituito dal piano del gruppo Susini in cui si propose una nuova strada lungo il mare che, giungendo fino ad Aspra, esaltasse il bellissimo lato orientale del golfo di Palermo, salvo poi prevedere, per garantire il collegamento con il porto, un viadotto che attraversasse l'imboccatura della Cala e ne chiudesse completamente la visuale⁸⁰.

D'altra parte l'assoluta mancanza di precise direttive urbanistiche e, nel contempo, la casualità dell'iniziativa privata determinarono- procedendo dall'area portuale verso la borgata di Vergine Maria- un cantiere navale, un borgo di pescatori con spiaggia balneare, un porticciolo turistico, un albergo di lusso, una struttura ospedaliera, delle abitazioni popolari, un cimitero, uno stabilimento industriale ed una tonnara: tutti questi episodi erano in dissonanza fra loro e le cui rispettive funzioni si intralciavano reciprocamente.

Partendo da queste considerazioni, è veramente incomprensibile come la scollatura fra intenzioni di progetto e progetto *tout court* potesse giungere al punto di proporre, per la valorizzazione del Foro Italico, nientemeno che l'interramento della Cala, operazione che i progettisti ritenevano giustificabile sia in base a motivazioni di carattere funzionale, legate alla infrastruttura viaria, sia in base a dimostrazioni di carattere storico, che invece si collocavano in chiave antistorica.

È ovvio che l'antistoricità e l'incongruità delle soluzioni ricordate diedero origine a piani sostanzialmente infattibili che, anche senza il sopraggiungere della seconda guerra mondiale, sarebbero rimasti solo sul piano teorico.

d) Il porto di Palermo tra la seconda guerra mondiale e la ricostruzione

Nonostante i lavori compiuti ed i tentativi per adeguare un grande porto all'ipotesi di una futura «grande Palermo», variamente prefigurata dai piani appena esaminati, l'andamento commerciale e l'attività armatoriale dello scalo palermitano non apparirono, alle soglie del conflitto mondiale, adeguate alle aspettative.

Al primo quindicennio del secolo, nel quale gli scambi registrarono un

⁸⁰ Poco migliorava l'inesteticità e l'antistoricità di questa proposta il fatto di progettare un'imboccatura monumentale del ponte sul Foro Umberto I.

progressivo miglioramento, si ebbe buon contenimento della recessione bellica e post bellica cui seguì un periodo che, a partire dalla grande crisi del 1929-riincarata dalla crisi agrumaria e poi dalle sanzioni per la guerra d Etiopia- vide il porto di Palermo, come gli altri porti siciliani, contrarre progressivamente e rapidamente sia il movimento commerciale sia l'attività cantieristica.

Con la visita del Duce, nel 1937, iniziò un periodo di programmazione che trovò la sua forma definitiva nei cosiddetti «quattro punti» del 1939, sui quali l'iniziativa del regime si concentrò per quanto riguarda la provincia di Palermo. Uno dei punti previsti fu la creazione di una zona industriale e, in relazione ad essa, di un porto franco collegato agli impianti portuali. Per le opportune scelte tecniche venne istituita un'apposita commissione che, a seguito di alcuni sopralluoghi in altri porti italiani, propose ancora una volta il molo trapezoidale come sede ideale del deposito franco.

Lo scoppio della guerra interruppe queste iniziative, insieme alla concretizzazione del Piano Regolatore secondo le proposte emerse dal concorso del 1939.

La situazione del porto, già critica, si esasperò ulteriormente: il numero delle navi scese fra il 1941 e il 1947 a pochi centinaia. Nel 1944 si toccarono i livelli più bassi registrati un tutti gli ultimi cento anni: 532 navi partite e arrivate, 51.132 tonnellate di stazza netta, 15.727 tonnellate di merci.

Peraltro il porto, insieme ad alcune industrie connesse alla produzione bellica ed in particolare all'armamento navale, divenne obiettivo militare e venne a più riprese bombardato. Il bilancio dei danni provocati dalla guerra fu immane, sia per il porto come per le zone adiacenti. Il bombardamento aereo del 22 marzo 1943 abbatté la chiesa di Piedigrotta, coinvolgendo il fianco settentrionale della Cala. Il 9 maggio l'offensiva colpì la zona del Castello San Pietro, distruggendo la chiesa della Madonna di Monserrato; alla Cala venne ridotta in rovina la cortina edilizia fra Portosalvo e San Sebastiano e vennero devastati la Compagnia della Carità, l'ospedale San Bartolomeo, il basiliano palazzetto Santocanale, il pilone destro di Porta Felice con la statua di Santa Cristina e i palazzi Benso, Massa-Pojero e Spuches.

Le stesse strutture portuali riportarono gravissimi danni: in parte diroccati risultarono i moli Piave, Vittorio Veneto, Santa Lucia e la banchina del

Sammuzzo. Nel 1941 le spese per il ripristino vennero calcolate in oltre un miliardo di lire. La S.A.I.L.E.M., che salvò il suo cantiere e parte dei suoi macchinari semoventi e stazionari, procedette alle opere di riparazione, dapprima alle banchine Sammuzzo e Santa Lucia, rese agibili già nello stesso 1947, poi ai moli Piave e Vittorio Veneto. Anche il Cantiere venne riattato dopo l'uso militare che ne aveva fatto la Base Navale Americana, rimettendone in funzione sia il bacino di carenaggio fisso, sia quello galleggiante da 1.000 tonnellate adatto alla riparazione di piccoli natanti.

In realtà si fece anche qualcosa di più che ricominciare a lavorare nel campo delle riparazioni. In concomitanza si pensò anche alla costruzione del deposito franco, secondo un progetto presentato dall'ing. Enrico Castiglia nell'agosto del 1945. Enrico Castiglia aveva già individuato nel 1941 la zona appropriata all'impianto dei magazzini, e cioè il molo trapezoidale. Approvato il progetto dai vari dicasteri interessati nel corso degli anni 1945-1946, nel febbraio 1947 il comandante del compartimento marittimo di Palermo, in rappresentanza dell'amministrazione della Marina Mercantile, consentì l'occupazione dell'area necessaria (circa 40.000 mq). La gestione del nuovo impianto fu affidata all'A.Z.I. (Azienda Zona Industriale), filiazione della Camera di Commercio e, dopo il 1957, al Consorzio per i Magazzini Generali della Sicilia. I lavori vennero completati nel 1959.

In concomitanza alla promozione del deposito franco, la Camera di Commercio acquistò per il porto una gru mobile e varie altre attrezzature meccaniche, mentre sollecitava la creazione di un nuovo bacino di carenaggio adatto per navi di grosso tonnellaggio. Il bacino dovrebbe misurare almeno 250 metri e si indicò l'area adiacente al cantiere esistente, verso levante, fra l'attuale bacino ed il molo nord, come da un progetto di massima già pronto al Genio Civile. Questo progetto costituì l'inizio del grande piano per il porto di Palermo nel quale, infatti, le nuove opere erano concentrate soprattutto all'attacco del molo, sia internamente (bacino di carenaggio galleggiante) sia esternamente (scalo d'alaggio e seconda bacino di carenaggio galleggiante).

Con decreto del 3 luglio 1947 il Presidente della Regione Siciliana approvò il nuovo Piano di Ricostruzione della città di Palermo. Il Piano individuava nella via Crispi, già pesantemente stravolta dai lavori degli anni Venti ed ora dagli squarci bellici, l'asse portante per il traffico legato all'attività portuale. A

tale scopo prevedeva l'allargamento della sede stradale e la sua ristrutturazione a due corsie per il tratto compreso fra l'Ucciardone e la Cala. Analogamente fu previsto l'allargamento della vecchia strada Colonna, o marina del Foro Italico, la demolizione della banchina ad emicicli e l'avanzamento della linea di costa. Ancora una volta il mare veniva forzatamente allontanato mediante la discarica delle macerie.

La Cala restava così strozzata (costituendo a sua volta una strozzatura) fra due arterie ormai destinate al traffico veloce e pesante. Il piano di Ricostruzione sancì in maniera irreversibile lo stravolgimento di questo antico ambiente, creando nel contempo problemi logistici di tal mole che era possibile affrontare, nel prosieguo degli anni, solo con opere imponenti scarsamente rispettose del contesto storico e non perfettamente risolutive del gravissimo problema di un accesso facile e diretto alle attrezzature portuali.

Dalla Cala vennero allontanati definitivamente i vecchi velieri. Le sollecitazioni provenienti dalla base degli armatori di motopescherecci facevano infatti presente, fin dal 1947, la necessità di riservare il bacino di porta Carbone alla flottiglia da pesca, e questo anche in relazione alla creazione di un limitrofo Mercato Ittico nella zona della ex-piazza Castello già tradizionale luogo di mercato. Le esalazioni provenienti dai motopescherecci, alcuni dei quali poi lasciati in rovina e in abbandono, contribuirono ben presto, insieme alle esalazioni delle fogne, a rendere la Cala un luogo insalubre e maleodorante, non meno di quanto fosse stata nei secoli precedenti, fino ai recenti lavori di ripulitura e di riorganizzazione delle banchine promossi dall'Ente Autonomo del Porto.

Con queste scelte relative all'uso della Cala e alla trasformazione dell'assetto viario, ancora una volta la struttura urbanistica di Palermo venne indirizzata ad una rinuncia alla sua vocazione marittima. Era persistente, al contrario, una disattenzione programmatica per i valori e per la fisionomia del vecchio affaccio storico e la cura di privilegiare nella salvaguardia le aree settentrionali, ancora non urbanizzate, nelle quali sarebbe stato ben possibile pianificare l'aggancio del porto ad un'inevitabile, anche se non ancor realizzata, circonvallazione. Sulla base del piano di Ricostruzione vennero banditi alcuni importanti concorsi per il rifacimento e la ristrutturazione di aree di particolare rilievo.

Due di essi specialmente sono legati al problema qui trattato: si fa riferimento ai concorsi per la via del Porto e per la nuova sede dell'Istituto Nautico (entrambi espletati fra il 1949 e il 1950).

Il piano di Ricostruzione prevedeva infatti la formazione, lungo il fianco a monte della via Crispi, di una compagine unitaria con edifici porticati ed un *nobile ingresso* fiancheggiato da elementi turricoli in corrispondenza della via Emerico Amari. Proprio alla soluzione del *nobile ingresso* si rivolge il concorso per la via del Porto, bandito nel 1949 e vinto da un gruppo di progettisti composto da Luigi Epifanio, Giuseppe Spatrisano, Vittorio Ziino e Giovan Battista Santangelo. La prima delle torri previste, il cosiddetto *grattacielo Garboli*, venne realizzata nel 1950-60 secondo il progetto dei vincitori, la seconda- destinata a sede della Camera di Commercio che vi si trasferì nel 1963- fu costruita quasi conformemente alla prima su progetto di Giuseppe Caronia e associati.

La funzione preminentemente dirigenziale cui gli edifici del nuovo fronte a mare vennero via via destinati, divenendo sede di importanti uffici pubblici e privati, addensò un notevole peso urbanistico proprio alle spalle dell'area portuale.

Né miglior prova diede il piano di ricostruzione nell'occasione del già citato concorso per l'Istituto Nautico. Il concorso coinvolse l'area della Porta Felice, assieme alle limitrofe zone del Cavalluccio Marino, della loggia superstite dell'ospedale di San Bartolomeo e- nella sua parte settentrionale- della cortina edilizia ormai variamente interrotta prospiciente la Cala⁸¹. Il progetto vincente, redatto da un gruppo di architetti (Antonino Bonafede, Pietro Cagliardo, Giuseppe Spatrisano, Vittorio Ziino) tentava di riprendere il dinamismo del luogo, soprattutto nei corpi prospicienti la Cala, ma più deludente si rivelò la soluzione del fronte sul Cassero, mediante un corpo che già lo stesso Caracciolo, peraltro favorevole al lavoro, definiva *rigida massa parallelepipedica*⁸².

Alla fine dei lavori esterni, verso la fine degli anni '50, il porto si trovava bloccato in un'area non più capace di espansione: a nord ogni ingrandimento

⁸¹ L'area, già gravemente colpita dal terremoto del 1823, era stata abilmente risistemata da G.B. Basile nel 1859-1861.

⁸² Cfr. CARACCIOLO E. 1950, p. 79.

delle superfici destinate allo scalo era reso arduo dalle incaute lottizzazioni degli anni '20 e da tutta una *caotica edilizia*⁸³, fra la quale emergevano *deformi quartieri*⁸⁴ insieme a brani raffinati quali l'Ospizio Marino e Villa Igiea; al centro è proprio la *palazzata* ad aver colmato le vaste aree di macerie contigue al porto; a sud in realtà un ingrandimento sarebbe stato possibile, seppur con l'inconveniente dei bassissimi fondali, ma solo al prezzo di togliere a Palermo il suo ultimo affaccio sul mare aperto e di rinunciare al vagheggiato ma mai realizzato giardino pubblico sulla discarica ormai consolidata. Proprio nel 1950 l'ufficio tecnico comunale ne aveva redatto un primo progetto mai realizzato.

L'impossibilità di qualche prosecuzione lungo il litorale nord penalizzò il porto anche tagliando fuori della zona portuale le attrezzature omologhe dell'Arenella, di Vergine Maria, del Roosevelt.

Per reperire nuove aree bisognerà sottrarre all'acqua invece che alla terra le superfici utilizzabili; le opere esterne, destinate a difendere quelle interne, dovranno essere progettate dunque anche per reperire nuovi spazi vitali, oltre che nuovi attracchi necessari: è questo il caso del piano definitivo per il porto del 1964.

Il paesaggio portuale alla fine degli anni cinquanta era nettamente improntato ad una ripartizione di settori in rapporto alla distribuzione delle funzioni attribuite a ciascun pontile e tratto di banchine e il porto conserverà tale assetto per circa vent'anni.

Luigi Arcuri nota nel 1960 come lo scalo palermitano, tutto chiuso fra le sue due mascelle- nord e sud- resti fondamentalmente caratterizzato dal caotico disordine della Cala, dalla patina scura di carbone del settore settentrionale, dove la vecchia centrale termoelettrica è stata nel frattempo sostituita da una nuova, dalla tranquillità del settore centrale e infine dalla relativa libertà dello specchio d'acqua, nella quale si evidenzia la funzione ormai di second'ordine assunta da Palermo nel panorama degli scali italiani⁸⁵.

La superficie totale disponibile ai natanti era di 100 ettari circa, ventidue dei quali compresi fra la diga foranea, il molo nord e l'allacciamento fra i due,

⁸³ Cfr. CARACCILO E. 1950, p. 77.

⁸⁴ Cfr. CARACCILO E. 1950, p. 77.

⁸⁵ Cfr. ARCURI L. SAIBENE C., PICARDI S., PECORA A. 1961, p. 51.

costituenti un vero e proprio avamposto detto del “Martello”, riservato allo sbarco dei prodotti petroliferi. Le petroliere di grosso tonnellaggio, però, non potevano accedere ai moli sia per l'esiguità dei fondali, sia per le scarse dimensioni dei depositi.

Nel 1958 a ridosso del lato esterno del molo venne installato il tanto atteso bacino galleggiante con potenza di 54.000 tonnellate per il carenaggio di navi da 150.000 tonnellate (*supertanks*). Le dimensioni notevoli del nuovo bacino, ancorato al molo nord, avevano imposto il taglio di parte del prolungamento per 160 m. Il bacino interno copriva altri 96 ettari: di essi erano pressoché inservibili quelli del fondo della Cala, dove erano visibili decine di piccole e vecchie imbarcazioni a vela e a motore e di barche in demolizione, alcune semisommerse e abbandonate, altre trasformate in botteghe galleggianti di prodotti agricoli stagionali⁸⁶. Superata questa zona interna di acqua totalmente stagnante, putrida e maleodorante, vi erano le due banchine più esterne parzialmente in uso- quelle della Lupa e di Piedigrotta: la prima per lo scarico di sabbia e materiali da costruzione, la seconda per l'immagazzinamento di pesce nell'edificio appena completato del Mercato Ittico. Il molo trapezoidale era occupato dalla dogana, dal deposito franco, da una torre dei piloti alta 27 metri. La parte più vicina alla via Crispi era caratterizzata invece dall'affastellarsi di nuovi edifici, allineati secondo le previsioni del Piano di Ricostruzione, sul caos degli antichi, fra i quali emergevano alcuni notevoli episodi quali le case IACP di Ernesto Basile e le officine Volta. La banchina del Sammuzzo era adibita a scarico merci, mentre la zona centrale era caratterizzata da un maggiore senso di ordine, dopo la ricostruzione delle banchine e la realizzazione dell'ingresso in corrispondenza di via Mariano Stabile, ai fianchi del quale si fronteggiavano i due nuovi edifici della dogana e della Capitaneria con le facciate in curva.

In questa zona il pontile Vittorio Veneto, con la stazione marittima progettata nel 1940 da S. Caronia Roberti, serviva il traffico passeggeri solo parzialmente, poiché l'attracco di grandi transatlantici trovava ostacolo nei fondali di appena 9 metri. Per questo motivo erano infatti in funzione macchine escavatrici col compito di approfondire il fondale.

Il pontile Piave ospitava i Magazzini Generali, mentre il pontile Santa Lucia

⁸⁶ Cfr. ARCURI L. SAIBENE C., PICARDI S., PECORA A. 1961, p. 51.

accoglieva altre attrezzature di vario tipo. Oltre il pontile Santa Lucia, vi era il vecchio sporgente ferroviario che, costruito nel 1871, fu demolito nel 1957: fino ad allora esso era stato adibito specialmente allo scarico del carbone destinato alla vicina centrale termoelettrica STES. Con il totale abbattimento del pontile e la parziale ricolma dell'incasso detto «sezione Dogana», fu previsto di ottenere un'unica, lunga e comoda banchina per facilitare lo scarico del combustibile, agevolato per altro dalla collocazione di un moderno impianto composto da tre gru scorrevoli su binari, abbinate a nastri trasportatori collegati col deposito di carbone. Di seguito a questa banchina del Puntone, la banchina Quattroventi, munita di un elevatore trasportatore da sei tonnellate, fu assegnata ai Cantieri Navali Riuniti, che occupavano tutto questo settore ed il Molo nord. I Cantieri Navali erano dotati del già citato bacino di carenaggio fisso e di un minore bacino di carenaggio galleggiante- come quello dell'avamporto- della portata di 19.000 tonnellate, capace di ospitare navi cisterna da 36.000 tonnellate. Esso era attraccato in parallelo al molo Nord, dalla parte di terra. Entrambi i bacini galleggianti, di proprietà della Società Bacini Siciliani, erano autocarenabili, azionati da sistemi di pompe che consentivano di eseguire il sollevamento delle navi e l'operazione di renderle nuovamente galleggianti in poche ore.

La situazione così descritta era tuttavia in corso di trasformazione: oltre alle opere in via di esecuzione, escavazione fondali, completamento banchine, taglio del Molo Ferrovia, altre erano in progetto.

e) Il piano regolatore del 1964 e le successive varianti

Allo stato dei lavori, la principale carenza notata dagli osservatori- andata aggravandosi nel corso degli anni- era l'inadeguatezza degli impianti di carico e scarico; la merce veniva calata avvalendosi esclusivamente degli impianti collocati a bordo delle navi e, quando il suo peso era superiore a quello sopportato dai verricelli di bordo, un pontone era costretto ad accorrere dai Cantieri Navali⁸⁷.

Per conseguenza il movimento complessivo delle merci- sia in campo nazionale, sia a confronto con altri porti dell'isola- si dimostrò sempre

⁸⁷ Cfr. ARCURI L. SAIBENE C., PICARDI S., PECORA A. 1961, p. 56.

piuttosto modesto: nel 1958 Palermo era il diciassettesimo fra i porti italiani e il terzo, dopo Augusta e Siracusa, dei porti siciliani. Il traffico con il resto d'Italia costituiva il 69% del totale, con solo il 3% di merci imbarcate. Il residuo 31%, circa 220.000 tonnellate di merci, formava il traffico estero, anche quest'ultimo caratterizzato da una preponderante percentuale (84%) di importazioni⁸⁸.

Per rilanciare l'attività e l'organizzazione dello scalo, attraverso una guida sicura e stabile che costituisse un interlocutore significativo presso i ministeri nazionali competenti, fin dal lontano 1947 la sezione marittima della Camera di Commercio si fece promotrice della istituzione di un Ente Autonomo, alla stregua di quanto era avvenuto in altri scali italiani.

L'opera di aggiornamento e di promozione intrapresa dall'Ente consentì che il tonnellaggio delle merci arrivate e partite dal porto si triplicasse nel giro di poco più di un decennio, passando dalle 800.000 tonnellate del 1960 alle 3.400.000 tonnellate del 1974⁸⁹. Nel 1985 il traffico merci fu di 5 milioni di tonnellate, mentre quello passeggeri raggiunse il milione di unità.

Fin dalla sua fondazione l'Ente Autonomo si trovò ad affrontare il tema fondamentale di una definitiva pianificazione delle opere portuali.

Il vecchio progetto di P.R.G. venne ulteriormente modificato, giungendo così alla formulazione del Piano Regolatore del Porto, varato il 12 marzo 1964 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Le sostanziali modifiche erano:

a) ingrandimento dell'area calpestabile nell'attacco del nuovo avamposto destinato a scalo industriale;

b) rettificazione e geometrizzazione della forma della Cala che, notevolmente ridotta nella sua superficie, assumeva un andamento planimetrico totalmente artificiale, perfettamente ad U;

c) realizzazione di un molo sottoflutto, in parte limitrofo al vecchio molo sud;

d) in concomitanza alla realizzazione di tale molo sottoflutto, demolizione dell'antemurale;

e) allungamento della diga foranea di 780 metri, secondo un asse deviato, parallelo ma più settentrionale, rispetto a quello di già realizzato;

⁸⁸ Cfr. ARCURI L. SAIBENE C., PICARDI S., PECORA A. 1961, p. 58.

⁸⁹ Cfr. ARCURI L. SAIBENE C., PICARDI S., PECORA A. 1961, tav. non numerata.

f) lieve ampliamento del molo trapezoidale fino a renderne il fronte allineato a quello degli sporgenti Vittorio Veneto e Piave.

Era un progetto che, seppur considerato soddisfacente per quanto riguarda lo sviluppo del porto, non altrettanto soddisfacente poteva considerarsi per il suggerimento di interrare parte della Cala e per l'insistenza a voler ancora considerare le propaggini meridionali del porto quali naturali zone di accesso dalla via Messina Marine.

Nel prosieguo del tempo, tuttavia, l'idea di conservare intatta la linea di costa all'interno del vecchio bacino, rispettando le distanze fra gli edifici della cortina e lo specchio d'acqua, veniva accettata anche dall'Ente Porto mentre, con l'esecuzione delle prime opere e di progetti più dettagliati, alcuni aspetti tecnici relativi ai nuovi pennelli ed alla nuova diga foranea subirono leggere modifiche fra il 1967 e il 1971⁹⁰.

Con l'inizio degli anni '60 1 porti siciliani furono coinvolti da un'ondata di interesse per il nuovo sistema di trasporto mediante *containers*.

Era naturalmente necessario risolvere il problema preliminare del reperimento delle vaste aree necessarie alle laboriose operazioni di carico e scarico dei *containers* stessi.

Il porto era ormai soffocato all'interno dei confini definiti dal Piano di Ricostruzione: a fatica vennero individuate due zone diverse, quella del Porto Pidocchio⁹¹ e quella del molo trapezoidale⁹².

A loro favore si notò che entrambe le zone erano già servite da raccordo ferroviario, di contro però esse erano abbastanza esigue e scarsamente agevoli ai movimenti, sia in relazione alla banchina d'ormeggio, sia in relazione ai raccordi stradali.

Si sarebbe trattato in entrambi i casi di soluzioni a medio termine, appropriate ad un periodo di avviamento, ma non ad una più lunga prospettiva. Per L'Ente Porto l'area adeguata sarebbe stata quella della discarica, fra il molo sud e S. Erasmo, secondo le indicazioni di un progetto di massima elaborato da una commissione tecnica, istituita presso la sezione

⁹⁰ Le varianti al Piano Regolatore del 1964 furono approvate con i provvedimenti n. 1882 del 29/4/1967, n. 1222 del 27/5/1969, n. 1510 del 19/6/1971 e n. 2291 del 6/11/1971.

⁹¹ Il piazzale era in fase di assestamento e dove, con opportuni riempimenti, si poteva ottenere una superficie di tre o quattro ettari, ulteriormente ampliabile con la eventuale acquisizione dell'area riservata alla STES.

⁹² Qui era disponibile una superficie di circa due ettari.

marittima della Camera di Commercio⁹³. Su questo progetto però fu subito polemica: non soltanto per gli aspetti urbanistici ma anche per tutta una serie di questioni tecniche così riassumibili:

- 1) esiguità dei fondali e necessità di notevoli lavori di sbancamento sottomarino;
- 2) possibilità di ormeggiare le navi, a meno della realizzazione di qualche nuova lunghissima diga foranea, solo a ridosso del molo sottoflutto, con cattiva utilizzazione delle banchine e scarsa snellezza delle operazioni di stoccaggio;
- 3) eventualità che, con condizioni meteorologiche particolarmente avverse, la vicina imboccatura del porto determini un forte movimento di risacca, parzialmente o anche totalmente compromettendo le operazioni per le quali, si richiede che la nave sia ferma in acqua assolutamente tranquilla.

Con grande tempestività, la nuova amministrazione dell'Ente Porto si curò della redazione di un progetto diverso, affidandone la stesura a Guglielmo Benfratello, Giuseppe Caronia e Bruno Jaforte.

Il nuovo progetto, presentato dall'Ente Porto già nel giugno 1970, rinunciava drasticamente al parco *containers* sulla discarica della porta Felice, spostandolo definitivamente al Porto Pidocchio ed ipotizzava, sul litorale fra la Cala e Sant'Erasmo, l'esecuzione di un parco attrezzato, comprendente servizi ricreativi, oltreché un eliporto turistico su prato erboso, un mercatino per prodotti ittici, bar, ristoranti e night-club.

La banchina opportunamente attrezzata sarebbe stata adatta all'attracco di piccoli e meno piccoli natanti difesi da frangiflutti, diagonali rispetto la linea di costa e disposti in successione a lisca, per passaggi intermedi. Del vecchio piano veniva conservato soltanto il molo sottoflutto, da eseguire demolendo l'antemurale, onde consentire più facili movimenti nella bocca del porto, anche in vista del prolungamento della diga foranea.

Caratteristica fondamentale del progetto era tuttavia la realizzazione di una via sotterranea, destinata ai mezzi pesanti ed all'accesso al porto, con pozzi di luce lungo il confine del giardino. Questo suggerimento resterà poi come acquisizione definitiva nella maggior parte delle proposte successive.

⁹³ Cfr. LAURO P. 1969, pp. 304-307.

I lavori portuali vennero condotti con determinazione, realizzando fra il 1971 ed il 1973 alcuni lavori ormai non più procrastinabili: in particolare si vedano la divisione fra traffico passeggeri e traffico merci, col nuovo ingresso antistante la via E. Amari destinato esclusivamente al movimento turistico, l'avanzamento della banchina Puntone con la costruzione delle vie di corsa per gru scarica-*containers* e, in concomitanza, l'erezione della prima gru-*containers* da 30 tonnellate (1972-1973). Iniziava così l'attività del porto terminale per *containers*.

La grande mareggiata del 25 ottobre 1973 interruppe queste iniziative. In tale occasione il fortunale che colpì la costa tirrenica, da Milazzo fino a Terrasini, si abbatté su Palermo con effetti particolarmente disastrosi, portando alla quasi completa distruzione le opere di difesa del porto, affondando numerosi natanti, demolendo in larga parte installazioni mobili e fisse, recando gravi offese alle opere di attracco: si segnalano la distruzione di parte del coronamento del molo sud, delle testate dei pontili Santa Lucia, Piave e Vittorio Veneto, nonché della banchina Quattroventi, della banchina Crispi e Sammuzzo e della banchina della Lupa⁹⁴, oltre ancora il disancoramento dei bacini galleggianti della *Bacini Siciliani*, e il più appariscente fra i danni fu il crollo per quasi 700 metri della diga foranea. Di essa rimase emersa, simile ad un isolotto, solo la testata per una lunghezza di circa 70 metri, conservando solo la lampada verde di segnalazione.

In conseguenza dei danni provocati dal fortunale, con Ordinanza della Capitaneria di Porto n. 46/1973, il porto di Palermo venne sottoposto a pesanti limitazioni. La macchina portuale, già farraginoso per quanto concerneva il trasbordo merci, lo era diventata anche per le normali operazioni di movimento all'interno dello specchio d'acqua.

Il 5 novembre 1974 venne aggiornato il Piano Regolatore mediante una proposta di variante approvata con D. M. n. 1970.

Il nuovo Piano Regolatore individuava adesso le seguenti opere:

- 1) Costruzione di una diga di metri 1350 circa, denominata *Acquasanta*, costituita da una trilatera di moli a protezione del nuovo superbacino di carenaggio in muratura, per navi di portata fino a 400.000 t.p.l. Questo

⁹⁴ Le banchine Quattroventi e Sammuzzo furono danneggiate per 80 metri, mentre quella della Lupa fu distrutta per 30 metri.

bacino in muratura iniziato nel 1968 entrò in funzione il 1 gennaio 1980. Esso apparteneva alla *Società Bacino di Palermo S.p.A.* appositamente costituita. Anche la diga, costruita dalla società S.A.I.L.E.M. era ormai totalmente completata.

- 2) Costruzione del bacino fisso di carenaggio per navi fino 150.000 tonnellate. La prima redazione del P.R. prevedeva che tale bacino fosse situato nello specchio acqueo a levante del superbacino, ma la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici spostò tale ubicazione a ponente nella parte più interna del nuovo avamposto industriale;
- 3) Colmata degli specchi d'acqua adiacenti allo scalo bacino, realizzando sul lato esterno una banchina d'accosto per grandi navi cisterna e sul lato interno una vasta area calpestabile destinata ad attività cantieristica;
- 4) costruzione della banchina esterna;
- 5) costruzione di due nuove banchine sul lato esterno orientale del molo nord e sul lato esterno del molo settentrionale del molo Martello, allo scopo di allargare e irrobustire i moli stessi;
- 6) costruzione di una banchina ad ovest del bacino di carenaggio in muratura dell'avamposto industriale.

A questa variante ne seguirono numerose, al fine di adattare il Piano Regolatore del 1964 alle sempre nuove esigenze del porto quale struttura in continua trasformazione. Senza entrare nei dettagli delle singole varianti⁹⁵, si sottolinea come gli interventi abbiano sempre cercato di mettere in sicurezza l'area portuale, in concomitanza di una più attenta gestione e ottimizzazione delle aree portuali e nella continua ricerca di nuovi spazi.

In riferimento al punto 1) appena citato, bisogna ricordare la realizzazione tra il 1983 ed il 1985 di due pontili, la banchina di riva ed il retrostante piazzale dell'Acquasanta: l'esecuzione di queste opere sanciva la nascita di un porticciolo subito utilizzato da numerose imbarcazioni da diporto e da barche da pesca.

L'aggiornamento al Piano Regolatore Portuale approvato con D.M. n. 3307

⁹⁵ Le varianti successive sono quelle del 31/1/1980, 14/3/1980, 30/3/1981, 1/7/1982 e 5/2/1988.

del 5/2/1988 sancisce l'ultimo aggiornamento al P.R.P. del 1964; questa variante, oltre a recepire l'esistenza del Porto dell'Acquasanta, riguardava due opere ritenute ormai improcrastinabili:

- 1) la formazione di una colmata di 25.000 mq nello specchio acqueo esterno compreso tra la diga dell'Acquasanta ed il molo di sottoflutto dell'omonimo porticciolo;
- 2) l'avanzamento del molo trapezoidale per una superficie finale di 5.000 mq.

f) Verso il nuovo Piano Regolatore Portuale di Palermo

L'analisi del PRP vigente evidenzia alcune problematiche rilevanti che ne richiedevano un immediato adeguamento per rafforzare il ruolo di aree funzionali e produttive efficienti e efficacemente integrate ai rispettivi contesti territoriali ed urbani. In particolare l'analisi del PRP vigente di Palermo mette in luce le seguenti criticità e conseguenti necessità di pianificazione⁹⁶:

- 1) impossibilità di proseguire con adeguamenti tecnico-funzionali non più consentiti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e, in alcuni casi, non sufficienti a rispondere alle mutate esigenze del Porto;
- 2) mancata specializzazione funzionale dell'area portuale con conseguente intersezione di flussi, di modalità di funzionamento e conflitti legati ai diversi gradi di *security* delle diverse attività;
- 3) aree di conflittualità tra attività portuali, attività commerciali e sensibilità e valori urbani, per le quali è necessaria una riconfigurazione complessiva delle "aree di interfaccia", anche utilizzando processi perequativi di cessione d'uso di aree strategiche per le attività portuali (ampliamento aree movimentazione e stoccaggio merci) e per la riqualificazione della città (Cala, Sant'Erasmus, Molo trapezoidale);
- 4) carenza del sistema di connessione intermodale, soprattutto stradale, tra il traffico portuale e il sistema di distribuzione regionale, in particolare la razionalizzazione dei varchi e l'interramento della viabilità di connessione tra il Porto e la Circonvallazione è l'intervento di maggiore priorità per rendere più efficiente il porto e per alleggerire il

⁹⁶ L'analisi qui riportata è un estratto della "Relazione Generale" redatta nell'Aprile 2008 che costituisce parte integrante del nuovo P.R.P. ex art. 5 legge 84/94, pp. 35-36.

peso prodotto sulla città dal traffico di collegamento con l'area metropolitana e il sistema regionale nel suo complesso.

- 5) insufficiente organizzazione degli avvicinati per l'imbarco all'area portuale che avvengono in modo casuale e non organizzato e separato creando situazioni di congestione in ampie zone dell'area urbana anche a causa della mancata individuazione delle aree di accumulo con ripercussioni negative in termini di sicurezza e fluidità della circolazione interna.
- 6) inadeguatezza delle aree, delle infrastrutture e dei servizi per il crocierismo di cui si registra un elevato tasso di crescita. In particolare le inadeguatezze riguardano la possibilità di offrire approdo alle nuove navi da crociera da 350 metri e oltre, il potenziamento della funzione di *home port* con la conseguente crescita della domanda di approdi adeguatamente attrezzati, serviti e connessi con la rete stradale, ma anche il potenziamento di banchine attrezzate per il "crocierismo di secondo livello", composto da navi di più piccola stazza ma con alto valore aggiunto dell'offerta turistica;
- 7) scarsa integrazione della nautica da diporto come fattore produttivo rilevante del waterfront palermitano nell'ottica del potenziamento del sistema culturale e turistico, già avviato con provvedimenti e finanziamenti comunali e regionali e con forme di attrazione di capitali privati (*project financing*).

L'obiettivo generale del nuovo Piano consiste, dunque, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le azioni che il nuovo Piano mette in campo sono anche rivolte ad aprire maggiormente il porto alla città, ad individuare quelle aree di interfaccia città-porto che non dovranno contrastare con le nuove necessità della security dei porti.

Non essendo questa la sede per una analisi dettagliata del nuovo P.R.P.⁹⁷, si sono qui fornite poche ed essenziali notizie in merito al solo scopo di completare cronologicamente la sintesi storica della città di Palermo in relazione al suo porto.

⁹⁷ Cfr. "Relazione Generale" redatta nell'Aprile 2008 ed i connessi contributi che costituiscono parte integrante del nuovo P.R.P. ex art. 5 legge 84/94.

2.1. Analisi del tessuto storico cittadino

Nel seguente capitolo si analizzano gli edifici di interesse storico compresi all'interno dell'area di competenza del Piano Regolatore di Palermo e quei principali immobili o aree di interesse storico che lambiscono tale zona: in sede progettuale non si potrà né dovrà considerare questo secondo gruppo come entità esterna non influente nei futuri sviluppi che il P.R.P. andrà a disciplinare. Come già ribadito nella *Relazione Generale* del P.R.P., si vuole qui ulteriormente sottolineare l'importanza ai fini storici delle aree del Foro Italico, della Cala e del Molo Trapezoidale: esse sono state inserite nel Piano Particolareggiato del Centro Storico approvato nel 1993, tuttavia la pianificazione di questi spazi rimane un pieno diritto dell'Autorità Portuale, come dalla legge 84/1994.

Per tutti i riferimenti normativi vincolistici che regolano l'area portuale e le zone ad essa adiacenti, si rimanda alla legenda- sezione *regime vincolistico*- presente nella *tavola 10.a.*, uno degli elaborati analitici e normativi del P.R.P.

La disamina storica della fascia costiera procederà idealmente dal porticciolo di Sant'Erasmus verso quello dell'Arenella. Per l'analisi della potenzialità archeologica delle acque palermitane, si rimanda al § 3.1.

I numeri in grassetto entro parentesi tonda- esempio **(1)**- indicano la localizzazione dei principali edifici sulla tavola f. t. allegata al presente studio: quale base cartografica di riferimento per questa tavola, si è adattata la *nuova carta tecnica dell'area portuale* (tratta dalla *tavola 1- elaborati analitici e normativi del P.R.P.*).

L'itinerario ha inizio dal porticciolo di S. Erasmo **(1)** all'estremità meridionale del Foro Italico. Nel piano, in periodo romano, sorsero alcune fattorie e ville signorili, come testimoniano le scoperte archeologiche, oggi sfortunatamente non più controllabili, avvenute nel secolo XVII e XVIII. Nel XIX secolo, durante i lavori per la costruzione del gasometro, furono inoltre portati alla luce resti di una grande villa di età romana. Conosciuto col nome di Piano di S. Erasmo per la presenza di una chiesetta quattrocentesca⁹⁸, la

⁹⁸ Nel secolo successivo alla chiesa vi furono accostati due fabbricati; quindi nel '600 vi fu aggregato un piccolo convento di Carmelitani Scalzi che vi crearono il loro noviziato, abbandonato nel 1684 perché troppo esposto agli attacchi del mare, passato poi ad altre congregazioni. Nel XVIII secolo la proprietà passò ad Antonio Federico, conte di S. Giorgio e nel piccolo agglomerato edilizio avevano sede magazzini ed una taverna. La chiesa fu quindi

vasta spianata prospiciente il mare era utilizzata dai pescatori della Kalsa per distendere le reti, ma anche per fiere annuali ed occasionali esecuzioni capitali del Tribunale del Sant'Uffizio⁹⁹. Posto all'estremità settentrionale della caletta di S. Erasmo, un piccolo fabbricato si affacciava sul porticciolo, detto l'Astrachello, trasformato nel XIX secolo in villa di stile Impero dai Filangeri, principi di Cutò. Il fabbricato era protetto da un piccolo fortino, costruito nel XVIII secolo¹⁰⁰. Alla fine dell'Ottocento padre Giovanni Messina acquistò, grazie all'aiuto di molti benefattori, l'edificio dei Cutò: ingrandite le fabbriche esistenti, vi fondò nel 1898 la "Casa di Lavoro e Preghiera" e fece edificare una nuova chiesa che oggi si trova al centro dell'immobile. Nella caletta si trova un porticciolo, sistemato dopo la trasformazione settecentesca della passeggiata alla Marina per i pescatori della Kalsa rimasti senza approdo. Alla fine del XIX secolo la zona era proprietà degli Inglese. Oggi vi resta un piccolo agglomerato industriale semifatiscente. Il fronte meridionale del bacino è chiuso da un fabbricato che include la casina della famiglia Mira dei principi di S. Giacinto a quattro elevazioni.

Nel 1778, nell'area libera a meridione delle mura cittadine, sul piano di S. Erasmo, fu realizzata la Villa Giulia (2). La villa a mare fu intitolata alla viceregina Giulia D'Avalos, moglie del viceré Marcantonio Colonna di Stigliano. Villa Giulia, realizzata con il generoso contributo di Giuseppe Gioeni dei duchi d'Angiò, divenne un importante punto aggregativo della città e rappresenta l'episodio più significativo del nuovo interesse per le attrezzature sociali diffusosi alla fine del XVIII secolo. L'impianto della villa¹⁰¹, dal netto perimetro quadrato, realizza uno schema di giardino all'italiana dalle precise regole geometriche¹⁰². Originariamente la villa era cinta da un muro, nascosto all'interno da filari di oleandri; l'attuale recinzione in ferro fu eseguita nel

concessa alla maestranza dei cordai, quindi nel 1758 alla congregazione della Madonna dei Naufragati.

⁹⁹ Tra queste è rimasta celebre quella di fra Romualdo e suor Geltrude, arsi vivi il 6 aprile del 1724 secondo il tragico rituale degli Atti di Fede del Sant'Uffizio.

¹⁰⁰ Nel 1709 fu costruito dal Senato un piccolo forte, detto Forte di S. Erasmo per una batteria borbonica di protezione al porto, le cui artiglierie erano poste a poca altezza rispetto al livello del mare per poter colpire i nemici che con imbarcazioni a fondo piatto si avvicinavano al lido. Il forte, migliorato nel 1744, fu smantellato con regio decreto del 1866 ed al suo posto sorse una fabbrica di ghiaccio.

¹⁰¹ Il progetto fu a cura di Nicolò Palma.

¹⁰² Viali simmetrici si intersecano secondo due principali direzioni, ortogonale e diagonale, formando un secondo quadrato (diagonale al primo) ed una piazza centrale circolare; agli estremi opposti sono quattro esedre semicircolari.

1855. L'ingresso era verso il mare, dove è il monumentale portale¹⁰³ realizzato in stile classico; all'interno è sistemata un'edera ornata da grandi vasi in tufo in corrispondenza dell'inizio dei viali; da qui si diparte il lungo viale che, attraversata tutta la villa, incontra la piazza centrale e giunge sul versante opposto, dove si trova un'altra edera ornata da gruppi scultorei¹⁰⁴; al centro dell'edera si trova la fontana del Genio di Palermo, il grande vecchio coronato simbolo della città, e collocato su una rupe con le figurazioni simboliche della Sicilia e della Conca d'Oro¹⁰⁵. Nella piazza centrale furono posti "teatrini per la musica" di gusto neoclassico, sostituiti nel 1866 con i quattro padiglioni in stile neopompeiano su progetto di Giuseppe Damiani Almeyda, decorati con gradevoli affreschi. Al centro vi è la fontana con l'Atlante, realizzata nel 1780 da Ignazio Marabitti¹⁰⁶. Nell'angolo sud-orientale vi è il Belvedere, costituito dalla terrazza sostenuta dal portico di stile dorico, disposto su un quarto di circonferenza. Altre opere furono aggiunte a completamento del giardino nella prima metà del XIX secolo; alcune di queste denotano un certo decadimento dello spirito illuminista che aveva prodotto il razionale disegno della villa: vi furono installati *Coffee house* cupolati e fu aperto un nuovo più funzionale ingresso in stile dorico sullo stradone D'Alcalà, l'attuale ingresso su via Lincoln, con i corpi di guardia progettati da Vincenzo Di Martino. La villa, restaurata dopo il 1836 per i danni subiti durante i moti rivoluzionari del 1820, fu nuovamente danneggiata nel 1846 da un uragano. La sistemazione fu completata tra il 1860 ed il 1878¹⁰⁷ e, verso la fine del XIX secolo, la villa venne abbellita con piante esotiche, essenze tropicali, filari di palme e vi venne impiantato un piccolo zoo. Dopo i danni dell'ultima guerra e l'incuria dei decenni successivi, la villa è stata restaurata dall'amministrazione comunale tra il 1997 ed il 2003. Prospiciente Villa Giulia, sul lato orientale del Foro Italico, è stato sistemato negli anni '80 un giardino che riprende il disegno

¹⁰³ Verso l'esterno il portale è ornato in alto dall'aquila, simbolo della città, e lateralmente da due alti basamenti con leoni.

¹⁰⁴ Tra questi sono particolarmente notevoli *l'Abbondanza e la Gloria*, opera del 1763 di Ignazio Marabitti. Le altre statue furono eseguite nel 1736 da Lorenzo Marabitti per il monumento a Carlo III che si trovava in piazza S. Anna e qui collocate nel 1799.

¹⁰⁵ Le opere scultoree vennero commissionate ad Ignazio Marabitti nel 1778.

¹⁰⁶ La statua regge un dodecaedro in marmo che fungeva da orologio solare, eseguito su progetto del matematico Lorenzo Feredici nel 1784 e restaurato nel 1845.

¹⁰⁷ In questo periodo si ebbero la sostituzione dei teatrini della musica, la realizzazione dell'illuminazione a gas con lampioni in ghisa forniti dalla Fonderia Oretea e l'incremento del parco statuario.

della villa settecentesca ed una terrazza sul mare.

Nell'ultimo quarto del XVIII secolo furono aperte le strade che conducevano verso l'interno dell'Isola con inizio dalla spianata di S. Erasmo. In memoria di questi eventi nel 1782 fu collocato a meridione di Villa Giulia su piazza Vincenzo Tumminello un obelisco marmoreo con iscrizioni¹⁰⁸.

Il lungo affaccio sul mare, che delimita il quartiere Kalsa, malgrado la presenza delle mura, ha avuto fin dal XVI secolo una funzione di grande rilevanza nella vita sociale della città; infatti, dopo il prolungamento del Cassaro fino al mare nel 1581 e la conseguente apertura di porta Felice, la spianata prospiciente il mare divenne la passeggiata elegante dell'aristocrazia cittadina, nota come "Passeggiata alla Marina". La strada fu sistemata nel 1782 dal vicerè Marcantonio Colonna che la fece ornare di statue e fontane. La passeggiata fu denominata Strada Colonna. Per una maggiore fruibilità fu necessario lo smantellamento dei bastioni, tra il 1754 ed il 1783, rendendo più comodo il transito alle carrozze. Alla fine del XVIII secolo venne data alla passeggiata un'elegante veste scenografica e vennero definiti i due estremi spaziali, la Villa Giulia a sud e la Garitta a nord, costruita nel secolo precedente a protezione della Cala; vennero sistemati, secondo regole di simmetria, gli elementi decorativi e pavimentato e reso comodo al passo il *parterre*.

Sul lungomare correva il fronte orientale delle mura di difesa cittadine, deciso dal vicerè Ettore Pignatelli nel 1533 e costruite a partire dal 1537 dal vicerè don Ferrante Gonzaga, nel quadro del potenziamento delle difese militari della Sicilia. Sul mare sporgevano fino al XVIII secolo, due bastioni della cinta muraria: subito oltre la villa si trovava il Bastione di Vega (3), costruito nel 1556 e demolito nel 1783; nell'area residua a sud si trova oggi un moderno complesso alberghiero. In corrispondenza di via Alloro, vi era il Bastione del Tuono (4), danneggiato dai terremoti del 1726 e del 1751 fu demolito nel 1754.

Addossate alle mura, molte dimore aristocratiche furono costruite nel corso del XVIII secolo che potevano godere del privilegiato affaccio sul mare, verso il quale si aprivano ampie terrazze. Questi edifici costituiscono ancor

¹⁰⁸ L'obelisco reca le armi reali, quelle del vicerè Caracciolo e del pretore principe di Partanna.

oggi lo scenografico fondale del lungomare¹⁰⁹.

Sulle mura, in corrispondenza della porta, era un palazzetto seicentesco appartenuto ai principi Bonanno di Cattolica, più volte capitani della città e incaricati della vigilanza dell'artiglieria, con il privilegio di abitarvi. L'edificio fu più volte restaurato fino all'intervento dell'architetto Vincenzo di Martino nel 1815 che progettò anche un curatissimo giardino. Le opere ottocentesche di consolidamento occultarono in parte il fornice interno di Porta dei Greci (vedi *infra*). Palazzo Cattolica fu parzialmente distrutto durante i moti del 1820. Nel 1833 privilegio e proprietà passarono al marchese Enrico Carlo Forcella che tra il 1833 ed il 1841 intraprese i lavori di ristrutturazione e di sopraelevazione coll'intervento dell'architetto Emmanuele Palazzotto che tramutarono il palazzo dei Cattolica nel complesso edificio di palazzo Forcella (5) con un ampio fronte sopra Porta dei Greci, ed altre due ali laterali; L'edificio, passato nel 1875 a Biagio Licata, principe di Baucina, e nel 1923 a Francesco De Seta, divenne circolo da gioco negli anni attorno al 1960; attualmente il palazzo, restaurato nel 2005, è di proprietà dell'Associazione Edili di Palermo.

Poco più avanti si trova Porta del Greci¹¹⁰ (6), aperta nel 1553 nei pressi del bastione del Tuono, di cui rimane qualche traccia nelle mura in prossimità della porta. Il fornice di notevole spessore è decorato, nel prospetto verso il mare, da un'architettura d'ispirazione manieristica con bugne di contorno¹¹¹; Un varco, aperto dopo l'ultima guerra, consente l'accesso diretto alla piazza S. Teresa alla Kalsa; lungo il marciapiede è sistemato il monumento di Vincenzo Florio, realizzato nel 1875.

Subito dopo l'incrocio con la via Alloro si trova il palchetto della musica¹¹².

¹⁰⁹ Lungo le mura della passeggiata si affacciavano il palazzo dei principi di Butera, quello dei Lampedusa, quello appartenuto ai Gioeni D'Angiò ed il famoso albergo Trinacria, conosciuto in tutta Europa e costruito nei primi anni dell'800.

¹¹⁰ Porta dei Greci è l'unica in cui sia ancora visibile il sistema difensivo costituito da due camere che potevano essere separate da due paratie scorrevoli dall'alto lungo le guide. Nella camera centrale si trova la caditoia. La porta era inserita nel tratto di mura esistente tra i bastioni del Tuono e di Vega.

¹¹¹ Il disegno di questa porta, definitivamente completata nel 1581, ha ispirato nel secolo successivo quello della porta di Castro. Mancano oggi l'iscrizione e l'aquila marmorea a due teste, eseguita da Fazio Gagini con le armi imperiali, che ornava il frontone, ed i due stemmi con le armi della città e del vicerè de Vega che ornavano il prospetto esterno. Il prospetto interno era invece ornato da una grande aquila marmorea.

¹¹² Il teatrino marmoreo, costruito nel 1846 su progetto di Domenico Lo Faso e Carlo Giachery, è costituito da un padiglione con colonne ioniche e vari fregi su cornice; il palchetto veniva utilizzato per concerti all'aperto. Per la sua edificazione furono riutilizzati alcuni pezzi marmorei di un precedente teatro per la musica costruito nel 1681 su disegno di

Nel 1823, sopra le mura, per iniziativa di Antonio Lucchesi Palli, principe di Campofranco, venne sistemata la passeggiata delle Cattive (7), l'antico camminamento posto sopra le mura cinquecentesche, sopraelevato di circa cinque metri rispetto a quello delle carrozze, pavimentato ed ornato da panche, che offriva maggiore riservatezza, rispetto alla passeggiata su strada, ed una vista migliore del mare¹¹³.

Nell'ultimo dopoguerra, per risolvere velocemente il problema dello smaltimento degli sfabbricidi prodotti dai bombardamenti, l'elegante passeggiata della Marina divenne una pubblica discarica per lo sgombero delle macerie. Ciò ha notevolmente allontanato il profilo della costa (circa 200 m) ed oggi, con la costruzione della veloce strada a due corsie, nulla mantiene dell'elegante impianto e dello spirito raffinato che ispirò la sua realizzazione. Negli ultimi anni nello spazio di fronte al mare, liberato dal luna park impiantato negli anni '60, è stata realizzata una villa a mare di 33.000 mq sistemata a prato con vari manufatti decorativi, su progetto di Italo Rota. Sul fronte stradale la villa è delimitata dalle 2000 sculture in ceramica colorata, realizzata da artisti locali ed ispirate al busto di Eleonora d'Aragona.

Nelle mura venne aperta nel 1581¹¹⁴ Porta Felice (8), il primo esempio a Palermo di porta a piloni. Differenze stilistiche caratterizzano non solo i diversi ordini, ma soprattutto i due prospetti. Il fronte esterno, verso il mare, più solenne, è rivestito in marmi chiari senza soluzione di continuità¹¹⁵. Le due fontane ai piedi dei piloni furono collocate nel 1642. Il prospetto della porta verso la città è impostato secondo una partitura ancora classicheggiante che

Paolo Amato e demolito nel 1827.

¹¹³ La terrazza costituì una passeggiata privilegiata e panoramica, particolarmente apprezzata dalle vedove, in gergo chiamate "cattive" (dal latino *captivae*), che vi si potevano intrattenere senza smettere il lutto, godendo tuttavia dello sfarzo mondano del sottostante passeggio. Vi si accede attraverso una scalinata in pietra, adiacente porta Felice, ornata da due erme eseguite nel 1827 da Girolamo Bagnasco e chiusa da cancellata in ferro. Il percorso, con accesso da piazza S. Spirito, si sviluppava fino alla via Alloro dove si trovava un'altra scalinata, in prossimità della "Casina dei nobili", oggi ripristinata. La passeggiata è stata di recente restaurata ed è percorribile.

¹¹⁴ La sua edificazione fu lenta: iniziati nel 1582, i lavori furono interrotti e ripresi nel 1602 sotto la direzione di Mariano Smiriglio e furono portati a termine nel 1637 da Vincenzo Tedeschi.

¹¹⁵ Il primo dei due ordini ha una stesura classica; gli aggetti, le colonne e le zone d'ombra delle nicchie danno al paramento murario una vibrazione composta. Il secondo ordine, più tardo, si arricchisce di balaustre, volute, fastigi e stemmi che aumentano l'intensità decorativa della composizione.

rivela l'influenza dell'architettura romana tardo-manieristica¹¹⁶.

Il fronte settentrionale della piazza S. Spirito, corrispondente al fronte settentrionale dell'ultimo tratto del Cassaro, era occupato dall'ospedale di S. Bartolomeo¹¹⁷, costruito in epoca medievale come astanteria per i commercianti del vicino porto. L'ospedale, che costituiva la quinta settentrionale di piazza S. Spirito, fu quasi interamente distrutto nel 1943 dai bombardamenti; al posto dell'Ospedale S. Bartolomeo fu costruito nel 1949 il moderno edificio dell'Istituto Nautico "Gioeni Trabia" su progetto degli architetti Bonafede, Gagliardo, Spatrisano e Ziino. Dell'antico ospedale rimane, sul fianco orientale, il loggiato di S. Bartolomeo (9) a due ordini, in pietra da taglio con elegante balaustra d'attico. La loggia è stata recentemente restaurata (1996) e ospita mostre temporanee. Dopo la guerra venne ricostruito anche il pilone mancante di Porta Felice.

Poco più ad oriente, si nota lo scalone esterno di palazzo Vassallo¹¹⁸, quindi la piccola piazzetta delle Dogane: oggi aperta su due lati, essa era fino al secolo scorso un raccolto ambiente chiuso verso il mare dalla porta della Dogana ed ornata da un monumento barocco, progettato da Paolo Amato. Sul fronte orientale della piazzetta si affaccia, su una ripida scalinata, la chiesa di

¹¹⁶ Nel paramento in pietra, sottolineato da paraste, sono inserite classiche aperture a edicola e oculi ovoidali.

¹¹⁷ Fu ampliato nel 1374 e vi si ricoveravano malati considerati incurabili, assistiti dalla confraternita di S. Bartolomeo Apostolo. A partire dal 1531 i malati furono assistiti dalla Nobile Compagnia della Carità. Dal 1533 vi furono trasferiti gli ammalati di sifilide, morbo che era divenuto una vera malattia del secolo, perché per la guarigione si riteneva utile l'aria marina. Dal 1581, a causa del prolungamento del Cassaro, l'ospedale risultò completamente separato dalla chiesa di S. Nicolò, per cui si provvide alla sistemazione di una cappella interna. Nel XVII secolo l'ospedale contava due piani, un cortile interno quadrato con fontana e una porta laterale si apriva nella piazzetta corrispondente a Porta Felice. Nel secolo successivo fu aggiunto un terzo piano; in epoca tardo-barocca fu pure costruito sul lato orientale, verso il mare, un loggiato a doppio ordine per lo svago e il riposo del personale di assistenza. Nel 1816 alcuni locali furono adibiti a ospedale militare; nel 1823 l'immobile riportò notevoli danni dal terremoto che distrusse la vicina chiesa e l'anno successivo cominciarono lavori di sistemazione e ampliamento; contemporaneamente alcune stanze furono destinate a ospedale meretricio. Dal 1825 l'ospedale fu anche destinato a orfanotrofio, cambiando il nome in "Conservatorio dei trovatelli di S. Spirito".

¹¹⁸ Il palazzo fu costruito nel XVIII secolo dal patrizio Giuseppe Vassallo, su strutture di epoche precedenti; appartenne anche ai Savochetta Garsia. Malgrado lo stato di degrado in cui versa parte del palazzo, i riferimenti all'architettura settecentesca sono leggibili nel bel portale ad arco con paraste, nel raffinato frontone mistilineo in cui è inserito lo stemma, e nelle inferriate di taluni balconi; in alcune aperture sono residue cornici bugnate. Il palazzo ha una scala a due rampe sul fronte opposto verso il mare, dove godeva di una loggia d'affaccio. Alcuni ambienti sono decorati da affreschi.

S. Maria della Catena¹¹⁹ (10), edificata tra gli ultimi anni del '400 ed i primissimi del XVI secolo e così chiamata in ricordo della catena che chiudeva l'imboccatura del porto.

Sulla via di Portosalvo si incontra la chiesa di S. Maria di Portosalvo (11)¹²⁰, costruita a partire dal 1526 su progetto di Antonello Gagini, vicino alla

¹¹⁹ Stilisticamente riferibile al gotico ispanizzante, la chiesa è un delizioso connubio di elementi ripresi dalla tradizione costruttiva locale, intercalata a motivi che da allora risultano ricorrenti nell'architettura ecclesiastica del primo quarto del XVI secolo. La chiesa fu edificata, al posto di una precedente cappelletta votiva, su un leggero terrapieno nel lembo meridionale del porto. L'edificio, che appare falsamente rialzato rispetto al piano stradale, ribassato nel corso dei lavori di prolungamento nel 1581, si preannuncia con un'elegante loggia sul fronte occidentale. Questa, rinserrata tra robusti pilastri a tre ordini, è costituita da tre archivolti policentrici su alti sovrassesti, con profonde cornici, ed è definita orizzontalmente dalla cimasa a traforo; la copertura è con volte a crociera. La loggia costituì modello per altre chiese di poco posteriori. L'edificio è definito esternamente da un continuo paramento murario a conci quadrati, ritmato da pilastri appena aggettanti, che unifica il corpo delle navate con quello quadrato del santuario; da questo sporgono le absidi poligonali, segnalate dal plastico rincorrersi di archeggiature cieche. Nel paramento sono inserite eleganti monofore con lavori a traforo. La disposizione interna, a tre navate con doppio transetto e absidi, è riconducibile al tradizionale modello delle chiese trecentesche di derivazione normanna, in cui prende risalto il transetto come organismo emergente. Il variare degli effetti di luce, dovuto alle sfaccettature delle volte costolonate a crociera che coprono la navata centrale, il tiburio coperto da volta stellare e la volta a ombrello dell'abside maggiore, contribuiscono a esaltare lo slancio delle colonne che suddividono le navate, conferendo allo spazio interno caratteristiche di unicità ed eleganza. La chiesa, il cui progetto è attribuito a Matteo Carnalivari, fu decorata con stucchi barocchi nel XVIII secolo, eliminati dai restauri del dopoguerra. Nella navata meridionale si aprono tre altari barocchi e una profonda cappella dedicata alla Madonna della Catena, nella quale un recente restauro (1993) ha riportato alla luce, sotto un dipinto cinquecentesco, una "Madonna" del XIV secolo. L'altare di questa cappella è coperto da un curioso baldacchino, ai lati del quale sono le statue di S. Ninfa e S. Margherita. La Madonna della terza cappella proviene dalla distrutta chiesa di S. Nicolò alla Kalsa. Nella volta delle cappellette laterali vi sono alcuni affreschi eseguiti nel 1743 da Olivio Sozzi con "Scene della vita di Maria e Gesù". Nella chiesa si trovano targhe marmoree, fregi, e statue che documentano la lunga storia dell'edificio.

¹²⁰ La chiesa fu costruita a partire dal 1526 nell'area di un magazzino del porto, concesso dal Senato a una confraternita. I primi lavori comportarono l'adattamento del magazzino all'uso liturgico; dal 1531 si cominciò a costruire la nuova struttura su progetto di Antonello Gagini, che predispose un organismo ispirato alle regole architettoniche rinascimentali. La chiesa occupava un'area ben più vasta di quella odierna; infatti, in seguito al prolungamento del Cassaro nel 1581, fu demolita la parte absidale. Il prospetto laterale su via Portosalvo, unico lato libero sulla strada, fu costruito secondo il progetto del Gagini, con un disegno intelaiato da paraste e concluso da una classica cornice, in cui sono inserite le gronde. Il prospetto risulta parzialmente interrato per l'innalzamento del piano stradale, dovuto a successive sistemazioni. Il fronte meridionale, dopo l'apertura del Cassaro, fu risolto con un tratto di muro obliquo. Su questo fu ripetuto il disegno intelaiato del fronte contiguo e venne posto uno dei portali laterali, eseguiti nel 1559 da Giacomo Gagini. In alto, in corrispondenza di quest'ultimo portale, vi è il campanile a loggetta. In seguito al taglio del Cassaro fu costruito l'alto muro d'attico scandito da pilastri, dove successivamente furono creati gli appartamenti della canonica e un secondo cornicione. Ciò fece perdere gran parte della luminosità interna poiché vennero chiuse le finestre sulla strada. Antonello Gagini predispose, all'interno, le navate laterali, con archi a pieno centro, e le colonne della navata centrale, alla stessa quota d'imposta di quelle laterali; queste non furono ultimate come previsto per la morte del progettista nel 1536. La fabbrica venne quindi portata avanti secondo il più tradizionale e

quale è la fontana di Portosalvo o della “Doganella”.

Delle cinque porte¹²¹ che si trovavano lungo l’arco della Cala, è ancora ben visibile la porta della calcina (12), adiacente a Palazzo Bianco, vicino alla quale si vendevano materiali per l’edilizia. La porta fu chiusa nel 1684 e successivamente trasformata in abitazione.

Nella cortina muraria della Cala si inserisce la tribuna della chiesa di S. Sebastiano (13), le cui lunghissime vicende costruttive- iniziate nel XV secolo e terminate in piena epoca barocca- ne fanno un gustoso connubio di stili diversi¹²².

collaudato sistema costruttivo gotico, con la navata centrale molto più elevata, archi acuti su alti sovrastessi e volte a crociera. La struttura interna della chiesa mostra i segni delle mutilazioni cinquecentesche. Fu dapprima creata una nicchia nella tribuna, per ospitare l’altare maggiore; nel corso del ‘700 venne invertito l’orientamento e l’altare fu disposto nella parete settentrionale in un’altra nicchia costruita appositamente e decorata da fregi barocchi. L’orientamento è stato poi nuovamente invertito e rivolto verso il catino affrescato. Nel tiburio, completato da Angelo Scaglione, appare una elegante volta stellare costolonata, di grande effetto plastico. Oltre ai pregevoli capitelli geginiani intagliati, la chiesa conserva alcune buone opere del XVI secolo. Nella parete di fondo è un’ “Annunciazione” di Paolo Fonduli; nella prima cappella della navata destra è la “Madonna del Rosario” del XVI secolo; nella terza cappella, a destra dell’ingresso, è un Crocifisso ligneo del XV secolo; un trittico cinquecentesco si trova nella seconda cappella a sinistra con Madonna tra S. Maddalena e S. Antonio e Ultima Cena nella predella.; altre cappelle hanno tele di scuola del Novelli.

¹²¹ Alla fine del XVII secolo le porte erano ben cinque. La più vicina al Castellammare era la porta di Piedigrotta, aperta nel 1585 in prossimità del lembo settentrionale del porto, vicino alla omonima chiesa. Oltre la porta della Calcina, seguiva la porta del Carbone e dei Legni, antichissima, abbellita nel 1590; successivamente, nel 1778, dava accesso alla via dei Cassari e quindi alla zona mercantile del quartiere Loggia; seguiva la porta della Pescaria, aperta in epoca molto antica; fu detta della Vicaria perché conduceva alle carceri costruite nel 1578 sul Cassaro (sostituite nell’800 dall’attuale Palazzo delle Finanze). La più meridionale era la porta della Dogana, adiacente alla chiesa della Catena, aperta nel 1570 e rinnovata nelle sue forme nel 1628; dava accesso alla piccola piazza prospiciente la chiesa. Nel XVI secolo esisteva, all’estremità meridionale della Cala, anche la porta dello Scaricatore o del Frumento, che fu chiusa nel 1603, dopo l’apertura di Porta Felice. Tutte le porte avevano forma semplice, alcune erano ornate da bugne o da particolari in pietra da taglio, come la porta del Carbone e la porta della Pescaria; solo porta Dogana era stata rinnovata in forme seicentesche con una veste architettonica più prestigiosa. Alcune porte caddero in disuso e, già alla fine del XVIII secolo, ne rimanevano attive soltanto tre. Sopra le porte vi erano abitazioni private o di addetti ai traffici del porto e nelle immediate vicinanze esistevano bettole ed alloggi.

¹²² La chiesa faceva da sfondo alla lunga arteria, proveniente dal rione Capo, che con andamento regolare, suddiviso in tratti dal diverso toponimo, attraversava vari quartieri (Capo, S. Agostino, Bandiera, Loggia) fino al mare. Nel 1482 fu intrapresa la primitiva costruzione, per la quale venne demolito un baluardo delle mura; la chiesa fu rinnovata nel 1516 e ripresa dal 1562. Appartenne ad una Confraternita, sciolta nel 1800; passò quindi agli Ospedali riuniti. Il prospetto, completato nei primi anni del XVII secolo probabilmente da Antonio Muttone, associa ad un paramento intelaiato, di tipo rinascimentale, due grandi volute barocche di raccordo; il sistema di paraste e fasce, in cui il partito mediano si prolunga verso l’alto, regola l’inserimento delle aperture ad edicola e dei portali. L’interno, disposto su tre brevi navate divise da colonne, ha transetto e tribuna esageratamente profondi, realizzati nella seconda metà del ‘500; sul tiburio si innalza una cupola ottagonale che termina in una lanterna coperta a bulbo. La navata ha volte a botte lunettate; gli affreschi del cappellone con

A chiusura dell'arco settentrionale della Cala vi sono i resti del Castello a mare (detto anche *Castellammare*) (14), che si trovava sul lembo di terra a nord dell'imboccatura dell'antico porto ed era costituito da una vera e propria cittadella militare. Edificato a partire dal X secolo, durante la dominazione musulmana, aveva al centro il mastio turriforme. Una vasta spianata lo separava dalla città.

Potenziato in epoca normanna, il castello fu fortificato nel 1496 durante il regno di Ferdinando il Cattolico. In quell'occasione venne costruito il corpo d'ingresso con due torrioni affiancati al centro dei quali era il fornice e, su questo, lo stemma reale. Il forte era costituito da una poderosa cinta bastionata di forma trapezoidale con una serie di edifici, disposti lungo il perimetro, che lasciavano una vasta area libera attorno al mastio. Dal 1517 il castello fu per breve tempo sede del viceré; vi si trovavano le carceri per il ceto nobile e per i rei di delitti contro lo Stato. Nel 1535, nell'ambito delle opere di fortificazione della città decise dal viceré Don Ferrante Gonzaga, furono costruiti i baluardi ed i fossati a difesa del Castellammare, che diveniva il punto di forza principale della nuova cinta bastionata della città. Inoltre, nel timore di eventuali sommosse cittadine, veniva potenziata la difesa del fortilizio anche verso la città con la costruzione di due grossi baluardi rivolti verso il piazzale occidentale: il bastione di S. Giorgio- orientato verso il Borgo S. Lucia- ed il bastione di S. Pasquale- orientato verso la Cala.

All'interno della fortezza esisteva fin dal XVI secolo una cappella dedicata a S. Silvestro, eretta a parrocchia nel 1581. La chiesa fu distrutta dall'accensione accidentale delle munizioni custodite nella fortezza nel 1595 che provocò ingenti danni a tutte le strutture del forte. La chiesa venne ricostruita e dotata di decorazioni in marmi mischi; l'altare settecentesco è attualmente conservato nella chiesa di S. Gaetano a Brancaccio.

scene bibliche furono eseguite nel 1759 da Vito D'Anna, ed inserite in cornici di architettura dipinta, eseguite nel 1749 da Gaspare Fumagalli. La cupola e le volte della tribuna, decorate da volute e stucchi secondo il disegno di Andrea Palma, furono dipinte da Francesco Maria Calvarino nel 1705. Olivio Sozzi nel 1740 eseguì i dipinti dei quattro pennacchi della cupola e dei sottarchi, dove raffigurò i Quattro Evangelisti. Giacomo Serpotta approntò gli stucchi delle cappelle settecentesche, ornate da altari in marmi mischi. Altri artisti lavorarono alle cappelle. La chiesa, trasformata in magazzino, è chiusa da decenni ed oggi versa in cattive condizioni con la decorazione è ridotta in frammenti.

I resti del Castello a Mare sono rimasti per decenni soffocati da strutture precarie addossate; sono tornati visibili dopo gli scavi effettuati negli ultimi anni; si possono visitare alcuni edifici del torrione di accesso ed una torre circolare, e sono riemersi i fossati occidentali. Recentemente è stato rimesso in luce quasi per intero il Bastione di S. Pietro. La parte basamentale del mastio, rimasta parzialmente inglobata in costruzioni industriali del pontile, è stata recentemente liberata. L'area in cui sorgeva il Castellammare è oggi parte integrante del pontile trapezoidale del porto; L'area di interesse archeologico del Castello a Mare al Molo Trapezoidale è soggetta ad un complesso sistema di vincoli di tutela che mirano alla salvaguardia del complesso paesaggistico del contesto in cui l'area si inserisce e ad avviare provvedimenti di verifica dell'interesse culturale della stessa riconoscendo un importante interesse storico, artistico e culturale del Castello a Mare. Nell'area sono già state effettuate cospicue demolizioni per un totale di circa 85.000 mc che costituiscono un importante risultato che ha consentito di procedere con gli scavi archeologici del Castello a Mare.

Nell'odierna piazza Tredici Vittime¹²³ si identifica l'area di rispetto al Castello a Mare: quest'area fu ampliata con l'apertura dell'ultimo tratto della via Cavour alla fine del XIX secolo quando vi fu realizzato uno spazio rettangolare, attorniato da una cortina continua di edifici che costituivano un'unica maglia regolare fino ed oltre la via Crispi. Gli edifici furono in gran parte distrutti dall'ultima guerra e, subito dopo, per l'allargamento della sede stradale della via Crispi; oggi di alcuni restano inspiegabili brani isolati. Nel dopoguerra nello spazio rimasto vuoto è stata sistemata un'aiuola con fontana. Degli edifici precedenti restano il palazzo di via Crispi n. 72, fra le vie Onorato e Fonderia, e un brano del vasto palazzo Saitta Mercadante a tre elevazioni, con ingresso al civico n. 4 di via Principe di Belmonte¹²⁴. Ad angolo

¹²³ Il toponimo ricorda i tredici patrioti fucilati il 14 aprile 1860 dopo la rivolta della Gancia, a cui è dedicato l'obelisco in marmo, opera dello scultore Salvatore Valenti (1883). Ai giorni nostri, un altro monumento più recente, opera di Mario Pecoraino (1987), ricorda le vittime cadute per mano mafiosa: posizionato al centro del moderno svincolo stradale (1990), esso è composto da lastre in acciaio alte 15 metri, poggiate su un labirinto realizzato in marmo bianco.

¹²⁴ Costruito nell'ultimo quarto del XIX secolo dal commerciante Placido Saitta su precedenti strutture e gravemente danneggiato dal bombardamento del 1943, mantiene dell'epoca di costruzione alcune eleganti modanature in stile classico-floreale come le paraste terminanti in eleganti capitelli ed il muretto d'attico sagomato e con pilastrini. Nel piano terra, caratterizzato

con via Principe di Belmonte vi era palazzo Moncada di Paternó, costruito nel 1899 su progetto di Ernesto Basile, con la caratteristica torretta angolare; in quell'area sorge oggi palazzo Cassina.

Lungo il fronte orientale del moderno asse viario, intitolato allo statista Francesco Crispi, si allineano edifici costruiti in gran parte nel dopoguerra, fra il 1949 e il 1955, realizzati in base al piano di ricostruzione varato nel 1947. In corrispondenza di via Emerico Amari furono costruiti due alti edifici, detti grattacieli, a comporre una sorta d'ingresso d'onore in città dal porto. A sinistra vi è il palazzo Carboli¹²⁵(**15**), realizzato alla fine degli anni '50 su progetto di L. Epifanio, G. Spatrisano, V. Ziino e G. B. Santangelo; sul lato destro, negli anni immediatamente successivi, fu edificato il simmetrico palazzo della Camera di Commercio (**16**), su progetto di G. Caronia, E. Cardinate, G. Garofalo, A. Ponte, che segue analoghi criteri formali del precedente. Verso settentrione è l'ex "palazzo", rimasto incompleto per alcuni decenni ed ora proprietà della Guardia di Finanza che lo ha definito per i propri uffici.

Tra scorci prospettici su Borgo S. Lucia seguono altri edifici più recenti tra cui l'Hotel President, realizzato negli anni '70.

Il fronte orientale di via Francesco Crispi è interamente occupato dall'area portuale. Al centro del pontile Vittorio Veneto vi è la Stazione Marittima (**17**), realizzata in stile funzionalista su progetto di Salvatore Caronia Roberti nel 1940¹²⁶; nel molo trapezoidale furono realizzati magazzini e la torre dei piloti progettata da Franco Caruso, alta 27 metri con scala elicoidale e paramento murario che ne segue la linea avvolgente. I lavori furono portati a termine nei primi anni '50.

All'inizio del pontile si trova una grande scultura di Nino Geraci, raffigurante una figura femminile a braccia protese, talvolta indicata come S. Rosalia; in realtà essa è intitolata *Benvenuto* (1952). All'interno delle strutture del porto si trova la cappella *Stella Maris*. Lungo la via Crispi in quegli stessi anni venivano realizzate la Capitaneria di porto (1956) e le strutture del secondo ingresso, entrambi in un sobrio stile funzionalista, che con le loro

da grossi pilastri, erano ubicati i magazzini di agrumi che venivano esportati fin negli Stati Uniti.

¹²⁵ Con piano terra, due piani ammezzati con portici e dodici elevazioni oltre gli attici, l'edificio è caratterizzato dalla razionalità dei prospetti e dal forte cornicione aggettante.

¹²⁶ L'edificio è ornato da alcuni bassorilievi di G. Rosone.

strutture arrotondate accompagnano gli ingressi all'area portuale, formando due ampi inviti. Gli edifici sono stati ristrutturati ed ampliati con nuove costruzioni tra il 2000 ed il 2005.

All'ingresso passeggeri di fronte via Emerico Amari è stato sistemato il cippo celebrativo, realizzato nel 1590 su disegno di Mariano Smiriglio, in occasione del completamento del Molo nord; il cippo comprende un elegante basamento e la grande aquila, purtroppo acefala, simbolo della città di Palermo. Su un fianco si trova un piccolo bassorilievo raffigurante il Genio di Palermo, mitico fondatore della città. Gravemente danneggiato dai bombardamenti nel 1943, il cippo è rimasto in abbandono alla fine della via Cristoforo Colombo: esso è stato restaurato e trasferito in questa sede nel 2000 per decisione dell'Ente Porto.

Oltre il borgo S. Lucia vi era la spianata dei Quattro Venti, così detta perché particolarmente esposta ai venti provenienti da oriente e da sud. Nel 1834 nel pianoro- detto del "Ciardone" perché vi cresceva spontaneamente il cardo- fu decisa l'edificazione del nuovo carcere in sostituzione di quello della Vicaria, danneggiato nel 1820 dalle insurrezioni popolari: le carceri dell'Ucciardone (18) furono costruite tra il 1838 ed il 1843 sotto la direzione di Nicolò Puglia ed Emanuele Palazzotto¹²⁷ che modificarono un precedente progetto di Vincenzo Di Martino.

Su piazza Ucciardone si affaccia la moderna chiesa di S. Lucia, edificata alla fine degli anni '50 in sostituzione dell'omonima chiesa, distrutta nel 1943 dai bombardamenti¹²⁸. La nuova chiesa¹²⁹, eretta su progetto di Salvatore

¹²⁷ La struttura, circondata da possenti mura, è composta da edifici disposti a raggiera attorno a due atri e fa riferimento ad un modello americano- le carceri di Filadelfia del 1829, allora ritenute all'avanguardia per caratteristiche igieniche e di sicurezza. Dei dieci padiglioni previsti ne furono costruiti nove, per alcuni problemi legati alla natura del terreno, ricco di cave e ingrottati.

¹²⁸ L'antica chiesa, fondata nel 1571 sotto il titolo di Madonna di Monserrato, si trovava più prossima al mare di quella attuale e vantava origini duecentesche: essa era appartenuta ai padri conventuali di S. Francesco, ma nella seconda metà del XVIII secolo il piccolo convento annesso era stato dichiarato abolito e la chiesa era rimasta vuota. Dovendosi trovare una chiesa parrocchiale più capiente per la popolazione del Borgo S. Lucia, la chiesa fu totalmente rifatta nel 1775 su progetto di Nicolò Palma. Con la ristrutturazione risultò grandiosa: aveva una pianta centrica con quattro cappelle introdotte da coppie di colonne ed altari in marmi mischi, cupola ottagonale e portale intagliato. Nel 1940 era già prevista la sua demolizione per l'allargamento dell'area portuale, ma venne centrata dalle bombe nel maggio del 1943. Gli altari sono stati ricomposti nella chiesa di S. Luigi Gonzaga.

¹²⁹ L'edificio ha rigorose forme moderne: la facciata, preceduta da un portico su pilastri, s'innalza a torre, alleggerita dalle ampie aperture con vetri policromi a losanga. Superiormente un'altra apertura ripete in proporzione minore gli stessi motivi. Due angeli stilizzati sono posti

Caronia Roberti, fu inaugurata nel 1963 dal cardinale Ernesto Ruffini.

Da piazza Carlo Giachery s'imbocca verso est la via Cristoforo Colombo, l'antica strada del Molo corrispondente al molo settentrionale del nuovo porto costruito alla fine del XVI secolo; la strada conduceva alla grande diga foranea del porto di Palermo. La via del Molo si dipartiva ad angolo retto dalla via Crispi; oggi questo innesto appare sconvolto dalla rotatoria per via Monte Pellegrino ed il sottopasso della ferrovia; inoltre negli ultimi sessant'anni sono notevolmente cambiati sia le situazioni dei luoghi, sia l'uso delle attrezzature ivi esistenti e difficilmente si può cogliere lo stretto rapporto tra la strada e il mare, allora perfettamente visibile.

Superati alcuni isolati recenti si trova il sontuoso palazzo Montalbo (**19**): il palazzo, voluto dai duchi Sammartino Ramondetta, è una costruzione settecentesca, probabilmente edificata sulle strutture seicentesche di un piccolo arsenale¹³⁰. Il palazzo appartiene oggi alla Regione Siciliana che ne ha curato il restauro ed ospita il Centro Regionale del Restauro.

Sulla stessa linea segue il massiccio edificio della Quinta Casa al Molo (**20**) costruita nel 1715 dai padri Gesuiti che la utilizzavano per gli esercizi spirituali¹³¹. Sulla stessa strada, al civico n. 32, si trova il palazzo De Gregorio. L'edificio settecentesco sembra essere la trasformazione di un precedente stabile del XVI secolo¹³².

ai lati dell'esile croce in ferro. L'interno è a pianta basilicale a tre navate, separate da pilastri rastremati in basso; l'altare maggiore è ornato da un grande pannello raffigurante Santa Lucia affiancata da due angeli reggenti i simboli del suo martirio.

¹³⁰ Il palazzo ha un largo e sereno prospetto in cui spiccano le sagome delle aperture, alcune delle quali mantengono tracce degli stucchi rococò che le ornavano. Il prospetto si prolunga lateralmente in due terrazze sui corpi laterali, di cui uno ancora integro. L'edificio padronale è disposto a corte e mantiene in parte lo spazio del giardino interno.

¹³¹ Qui veniva ospitato il viceré di turno a Palermo al momento del suo arrivo al porto e prima del suo ingresso ufficiale in città. L'edificio era detto Quinta Casa per distinguerla dalle altre case possedute dai Gesuiti a Palermo. Dopo il 1767, quando i Gesuiti furono allontanati dalla città, divenne quartiere militare, quindi casa di correzione, funzione che mantenne fino al 1849 quando tornò ad essere quartiere militare e magazzino. Infine, dopo la guerra ha ospitato il Collegio nautico, quindi la scuola media "Antonello da Messina". L'edificio a tre elevazioni si svolge a "U" attorno ad un vasto cortile interno e l'unico elemento decorativo è la cornice in tufo con semplici modanature attorno al portale d'ingresso.

¹³² Proprietà della Compagnia dell'Oratorio di S. Caterina, quindi dei principi Tomasi di Lampedusa, il palazzo pervenne nel 1792 ai De Gregorio, marchesi del Parco Reale e principi di S. Teodoro. Originariamente il caseggiato aveva accesso dal fronte interno, era affiancato da altri edifici e magazzini, tra cui le "officine" per la lavorazione della canna da zucchero e del sommacco, ed era attorniato da un vasto appezzamento coltivato ad agrumi e da un parco di caccia. Nel 1865 l'edificio è stato completamente rimodernato su progetto dell'architetto veneto Caregaro Negrin: fu invertito l'ingresso, allineando la costruzione agli altri edifici della via del Molo, ed il fronte meridionale fu dotato di un prospetto neorinascimentale. Una torre

Segue l'importante manufatto dell'Arsenale della Real Marina (21) edificato tra il 1621 ed il 1630 su progetto di Mariano Smiriglio. L'edificio, direttamente affacciato sul mare fino alle soglie dell'ultima guerra, è di impronta tardo manierista¹³³. Da qualche anno, eseguiti i lavori più urgenti, l'Arsenale borbonico ospita il Museo del Mare, dove sono raccolti modelli delle principali imbarcazioni che solcavano i mari siciliani, oggetti ed attrezzature per la navigazione e due cannoni fusi nel 1781 e nel 1785.

La zona costiera ad oriente di Monte Pellegrino faceva parte del medievale Feudo o tenimento di Barca, che comprendeva anche i terreni del piano del Ciardone e della fascia pedemontana di Monte Pellegrino. Il toponimo risalirebbe, secondo la tradizione, ad Amilcare Barca, generale cartaginese che vi si accampò nel 254 a. C., ma potrebbe riferirsi al termine tardo-latino *barca*, o all'arabo *balab* (palma). Il feudo di Barca appartenne alla Corona di Sicilia fino al XIV secolo; a partire dal secolo successivo venne suddiviso tra i privati usufruttuari dei terreni.

La costa, molto esposta alle azioni del vento ed all'impeto del mare, è caratterizzata dal forte strapiombo del fronte orientale di Monte Pellegrino e da un'esigua fascia pedemontana che giunge fino al mare con qualche tratto di spiaggia.

Nelle insenature meglio protette naturalmente, a breve distanza l'una dall'altra, si sono sviluppate tre borgate: Acquisanta- dal nome di una

s'innalza tra i tetti: veniva usata dal marchese Camillo, appassionato di caccia, per avvistare gli uccelli e per le segnalazioni con l'altra villa di famiglia ai Petrazzi, villa Villarena. La costruzione godeva, fino alla fine del XIX secolo, dell'accesso diretto dal mare, dove attraccavano le imbarcazioni private del principe. Gran parte dei terreni furono espropriati, tra la fine dell'800 e l'inizio del secondo conflitto mondiale, per l'allestimento del cantiere navale che oggi impedisce la vista diretta del mare.

¹³³ Di grande effetto sono le sei grandi archeggiature bugnate che delineano al piano terra il vasto spazio destinato alla costruzione delle imbarcazioni. Le archeggiature proseguivano sul fronte settentrionale, dove si sviluppava un vasto spazio coperto, utilizzato come ricovero per le navi durante la costruzione ed i lavori di manutenzione, poi bombardato durante l'ultima Guerra. Il primo piano è contraddistinto da un forte cornicione aggettante sul quale correva un ballatoio continuo per la guardia; era destinato all'abitazione del generale e dei capitani delle galere ed agli uffici. Le sale sono illuminate da sei grandi finestre ad edicola di classica compostezza. Al centro si trova lo stemma borbonico con l'aquila coronata e l'iscrizione in marmo dedicata a Filippo IV. Rimase in funzione fino al 1797. Alla fine del '700 una parte dell'edificio fu adibita a bagno penale per i condannati "al remo e alla catena", cioè per i prigionieri condannati a remare nelle navi. Ancora durante le insurrezioni del 1848 ospitava qualche centinaio di galeotti. Nel 1861 l'Arsenale ospitò pure un ufficio postale per la corrispondenza via mare. I bombardamenti alleati del 1943 distrussero completamente le quattro gallerie del cortile settentrionale, lasciando intatto, seppure seriamente danneggiato, il corpo principale che reca ancora segni evidenti delle bombe.

sorgente ritenuta miracolosa prossima al mare- Arenella e Vergine Maria, che derivano da altrettante installazioni di tonnare.

Da via Acquasanta o da via Ammiraglio Rizzo si giunge alla borgata dell'Acquasanta la cui vita si svolge attorno alla piazza omonima, sistemata con aiuole a giardino e altissime palme, nel quale si trova la scultura *l'Attesa* (V. Argento 1981). Il lato orientale della piazza si apre sul mare con vista sul porto turistico.

La borgata, com'è facilmente intuibile dal nome, si è formata per la presenza di una sorgente di acqua sulfurea e purgativa che sgorga in una grotticella vicina al mare e conosciuta fin dal XI secolo.

Attorno alla fine del XVII secolo, nell'insenatura si formò un porticciolo. La piazza venne sistemata in seguito alla costruzione della villa Geraci (22) alla fine del XVII secolo, da parte di Giovanni Ventimiglia, marchese di Geraci, che aveva acquisito il feudo di Barca¹³⁴;

Lungo il muro di recinzione della villa, accanto al portale d'ingresso, si trova la cappella della villa che, fin dal suo sorgere, serviva la comunità che costituì il primo nucleo della borgata. La chiesa, intitolata alla Madonna della Lettera¹³⁵, fu edificata nel 1700 per volere di Anna Arduino e Ventimiglia, marchesa di Geraci, originaria di Messina dove era fervente il culto per la Madonna della Lettera.

Più vicino al mare è villa Lanterna (23), costruita nel 1774 dal barone Mariano Lanterna¹³⁶. Nel 1871 la villa e la vicina sorgente d'acqua minerale

¹³⁴ La villa, posta in posizione elevata, ha oggi perso le caratteristiche tipiche dell'edilizia baronale suburbana, se si escludono il portale ad arco sormontato da sobrie volute che immetteva alla corte, l'alto muro di cinta, su cui rimane un tratto del camminamento di ronda, e la corte da dove inizia la scalinata di accesso alla residenza padronale; di questa si nota una parte del prospetto, suddiviso in partiti da lisce lesene d'intonaco; la parte destra è occultata dalla cupola e dal cupolino della originaria cappella. La villa passò alla fine del secolo successivo a Salvatore Grugno, duca di Gaffi.

¹³⁵ la chiesa, in origine, era disposta ortogonalmente all'attuale, aveva tre altari e breve prospetto sulla piazza affiancato dal campanile. Dichiarata parrocchia della borgata nel 1869, venne ingrandita tra il 1895 ed il 1900. Nell'occasione fu rifatto il prospetto con due campanili e fu data ai paramenti una nuova veste con intonaco a fasce. Sopra il portale d'ingresso si trova il bassorilievo con la Madonna della Lettera. L'interno è a tre navate; in asse con l'ingresso è la cappella della Madonna, altare maggiore dell'impianto originario, che conserva un pregevole altare in marmi mischi e tela settecentesca della Madonna titolare, affiancata da colonnine tortili. La chiesa è coperta dalla cupola che rimane addossata al lato settentrionale della facciata di villa Geraci. Lungo le navate si conservano due tele del XVIII secolo e la statua lignea della Madonna di scuola del Bagnasco.

¹³⁶ Di minori dimensioni rispetto alla precedente, la villa ha due elevazioni: il prospetto, segnato da doppie lesene e concluso da un muro d'attico a motivi quadrilobati in stucco con

furono acquistate dai fratelli Pandolfo che decisero di sfruttare le proprietà terapeutiche delle acque, costruendo l'edificio dei Bagni Pandolfo per bagni termali, rimasto attivo per poche decine di anni. Il piccolo edificio si trova all'interno del cortile Bagni Minerali e conserva le strutture ottocentesche; sul prospetto a due elevazioni è posta l'iscrizione "Fratelli Sacerdoti Pandolfo" sormontata da un timpano con acroterio¹³⁷.

Sul porticciolo si affaccia la cosiddetta nave di pietra, costruzione a forma di nave, voluta nel 1775 dal filantropo monsignor Giuseppe Gioeni Trabia che nel 1789 aveva istituito Il Collegio Nautico per l'istruzione nell'arte della navigazione, con sede presso il convento di S. Maria del Popolo. La costruzione dello scafo in pietra rendeva possibili esercitazioni e simulazioni per gli allievi; la costruzione è attualmente adibita ad abitazione. Accanto si trova la pescheria ed il vecchio porticciolo, oggi occupato da circoli nautici. Dalla piazza si può scendere verso mare; lungo l'arco della costa, in corrispondenza dei Bagni Pandolfo, si apre la grotta dell'Acquasanta. L'ingresso è costituito da un cancello il cui arco naturale è ricoperto da mattonelle di gusto floreale. Nella grotta venne costruita una piccola cappella dedicata inizialmente a S. Margherita, protettrice dai mostri del mare; successivamente la cappella fu intitolata alla Madonna delle Grazie. Il Feudo di Barca, nel quale si trovava la contrada, fu lasciato in eredità nel 1400 da donna Luisa Calvello al monastero benedettino di S. Martino delle Scale, che vi destinava periodicamente un eremita. Nel 1774 la grotta e i terreni furono concessi al barone Mariano Lanterna. Ritornato al monastero di S. Martino, il luogo fu abbandonato per un certo tempo. Intorno alla metà del XIX secolo, per iniziativa di una donna del luogo si iniziò il commercio delle acque minerali e, quando nel 1873 nei pressi fu costruito lo Stabilimento Bagni Pandolfo, si riaccese il culto per la Madonna dell'Acquasanta. Con la chiusura degli stabilimenti termali, anche la chiesetta rimase in abbandono.

Uscendo dalla borgata e superando una stretta curva si giunge al bivio con via Cardinale Rampolla. Superata la salita in curva, sulla montagnola alle

piccolo fastigio centrale, è caratterizzato dal leggiadro scaloncino esterno a due rampe con transenna in tufo intagliato.

¹³⁷ Anche gli ambienti interni, seppure parzialmente modificati, mantengono la loro originaria suddivisione. Sul fianco sinistro del prospetto è il piccolo ingresso al mare preceduto da due piloncini; quest'ultima parte del fabbricato è stata trasformata in abitazione.

falde di monte Pellegrino s'innalza villa Belmonte, la grande casena fatta edificare nel 1800 dal principe Giuseppe Emanuele Ventimiglia, principe di Belmonte, opera raffinata del più eminente architetto dell'epoca: Giuseppe Venanzio Marvuglia: questo edificio, seppur superbo, non rientra nell'analisi della fascia costiera poichè- troppo arretrato per posizione- non risulterebbe coinvolto neppur indirettamente dalle previsioni del P.R.P.

Sul promontorio verso il mare si avvistano le imponenti costruzioni dell'Hotel Villa Igiea (24); all'inizio del 1899 la famiglia Florio acquistava la neogotica villa Donwill. Era questa una struttura sorta nella parte verso il mare della grande tenuta del principe di Belmonte, che l'ammiraglio sir Cecil Donwill aveva acquistato intorno alla metà dell'800 e dove sorgeva inizialmente uno chalet in legno per svaghi balneari, successivamente trasformato in edificio residenziale, immerso in un parco all'inglese di 20.000 mq. Nelle intenzioni dei committenti, gli imprenditori Florio, il complesso doveva diventare un sanatorio. Accantonata l'idea, villa Igiea venne realizzata come albergo d'*élite*, con intenti di promozione turistica d'alto rango per le personalità europee che spesso soggiornavano a Palermo, e venne inaugurata il 15 dicembre del 1900 col nome di Grande Albergo Internazionale. Il progetto di ristrutturazione e di ampliamento fu affidato ad Ernesto Basile¹³⁸.

L'hotel è dotato di un parco a terrazze digradanti sul mare, che seguono la leggera pendenza del terreno, unificate da eleganti gradinate, ornate da panche e vasche ed illuminate da lampioni in ghisa. Il giardino è organizzato

¹³⁸ Nell'inglobare l'antica villa neogotica, Basile fece edificare su questa un quarto piano, raccordando la precedente villa agli altri corpi di fabbrica con un aereo porticato, disposti lungo il giardino seguendo una linea parallela alla linea di costa, variamente connessi a torri ora quadrangolari ora ottagonali. Il progetto originario prevedeva una nuova destinazione anche per i Bagni Pandolfo ed altri corpi di fabbrica sul porticciolo dell'Acquasanta, realizzati solo in parte. Il prospetto principale del complesso doveva essere goduto soprattutto dal mare; su questo infatti si ergono due torri sporgenti. Il vasto edificio fu trattato come un "monumento" con evidenti riferimenti all'architettura aulica del '400 siciliano, soprattutto nei porticati ad arco ribassato inseriti anche nei saloni interni: Questi ultimi furono curati con profusione di arredi ricercati e di decori; splendido lo scalone in legno che conduce ai saloni del piano inferiore rispetto alla hall e distribuisce le camere ai piani superiori. Per il salone da pranzo, ora Sala Basile, Ettore De Maria Bergler, insieme a Luigi Di Giovanni e Michele Cortegiani, eseguì i dipinti parietali con raffinatissime figure femminili fra tralci e nastri dal finissimo spirito floreale. Gli affreschi raffigurano il ciclo del Giorno; nelle quattro pareti sono raffigurati La Notte, Il profumo del Mattino, Floralia, Il profumo della Sera. Gli arredi della sala sono stati eseguiti dalla ditta Golia & C. Studio su disegno del Basile, compreso il grande fregio ligneo del soffitto a carena che attraversa l'intero salone e regge il lampadario in ferro battuto; la sala si protende verso l'esterno con un ricercato portico in stucco catalano che introduce la veranda.

secondo viali sinuosi con aiuole, sistemazioni paesistiche a giardino roccioso e piccole piazzole da cui si gode un ampio panorama della costa palermitana; nel giardino si trova la scultura in bronzo *Hygiea* (Ettore Ximenes 1895). La piscina fu realizzata nel 1949, su progetto di Salvatore Caronia Roberti, nei pressi del finto tempio, o rovina romantica, che un tempo faceva parte del parco di villa Belmonte. Una discesa incassata nella roccia conduce al pontile sul mare ed a una grotta a filo d'acqua, non più accessibile.

A destra dell'ingresso c'è la sala congressi che utilizza la palazzina del Circolo degli Stranieri con veranda a vetri sul mare, realizzata nel 1903 e ristrutturata in anni recenti. Nel 1921 l'impresa di Michele Utveglio su progetto dell'ing. Barone realizzò il Casinò ed un passaggio sopraelevato con l'albergo, successivamente smontato. L'Hotel Villa Igiea è tuttora un albergo di lusso e conserva l'incanto e il fascino di un tempo.

Giungendo, infine, alla borgata dell'Arenella creato nel 1931-32 quale quartiere di abitazioni economiche su un progetto di lottizzazione dell'ing. Antonio Pollaci; il quartiere ha una disposizione planimetrica simmetrica, introdotto da una classica esedra, ed è formato da palazzine a due o tre elevazioni, non senza qualche accenno di rappresentatività nelle soluzioni volumetriche e nell'uso di particolari decorativi attinti dal repertorio classico.

Lungo la costa sono disposti i padiglioni dell'Ospizio Marino (25), oggi ospedale "Enrico Albanese". Fondato nel 1865 da Enrico Albanese, allora direttore dell'Ospedale Civico, su terreni che erano stati tenuta reale borbonica, il complesso¹³⁹ sorse come sanatorio per la cura della tubercolosi e del rachitismo con la talassoterapia e l'elioterapia. Il complesso ospedaliero è costituito da un gradevole insieme di padiglioni¹⁴⁰ in riva al mare, costruiti tra il 1870 e il 1875. I padiglioni, a forma di *chalet*, sono decorati da disegni geometrici a vivaci colori e disposti attorno ad un piazzale centrale, tra terrazze e giardini affacciati sul mare, mentre altre strutture furono edificate

¹³⁹ Esso occupò inizialmente la casina reale, edificio neoclassico a due elevazioni, con primo ordine a finte bugne e secondo con finestre decorate da timpani e festoni e piccolo fastigio in alto, oggi modificata e adibita ad uffici e servizi.

¹⁴⁰ Il progetto fu a cura di Achille Albanese, Francesco Calandra, Ettore Bertazzone e di Francesco Paolo Palazzotto: quest'ultimo progettò il padiglione "Giacomo Medici" nel 1892.

nei primi anni del XX secolo¹⁴¹.

Lungo l'arco costiero, fra Villa Igiea e il porticciolo dell'Arenella, si aprono anfratti e grotte di formazione marina, fra cui la grotta del Bagno della Regina che si trova nell'area sottostante l'Ospizio Marino. Secondo un'ipotesi recente, potrebbe essere stato un sito terapeutico fin dall'antichità e farebbe parte di una serie di ipogei a filo d'acqua presenti nella zona tra Acquisanta e Arenella; l'accesso è formato da un sentiero con gradini, oggi difficoltoso; nell'antro si trovano una vasca, che probabilmente veniva colmata di acqua termale trasudante dalla volta della grotta, un sedile ed un seggio; il sentiero prosegue verso un altro antro con ninfeo colonnato che si trova all'interno dell'ingrottato.

Al livello del mare si trova un grazioso villino liberty con torretta, sede del Circolo della Lega navale, con porticciolo per imbarcazioni da diporto e un ampio ingrottato con volta naturale sostenuta da quattro colonne cilindriche con capitelli dorici d'incerta datazione, ma di origine antica.

Sul mare vi è la casa Florio all'Arenella (26), complesso di particolare interesse per la presenza di strutture eterogenee. Sorta come tonnara nel XIV secolo e rimasta in funzione fino al 1912, la struttura appartenne al Calvello, poi ai Valguarnera, infine riacquistata nel 1830 da Vincenzo Florio e parzialmente trasformata in abitazione¹⁴²; tutt'oggi è in parte utilizzata come residenza privata. In uno degli angoli venne creata la vivace sala-torre, detta "Quattro Pizzi" per le curiose guglie angolari, eseguita nel 1844 su progetto di Carlo Giachery¹⁴³. Il complesso mantiene integri alcuni magazzini, disposti attorno al baglio centrale e il *trizzanale* (arsenale) per la costruzione delle barche, con accesso diretto al mare. Altri magazzini sono stati trasformati in

¹⁴¹ La cappella con piccolo campanile fu edificata nei primi anni del '900. Altri padiglioni (scuola e padiglione per recupero dei bambini poliomelitici) furono realizzati nel 1932 su progetto di Mario Umiltà.

¹⁴² Casa Florio ha ospitato la zarina Alessandra nel 1845 durante il suo soggiorno a Palermo: la sovrana fece riprodurre nel suo palazzo di San Pietroburgo una sala identica a quella della torre.

¹⁴³ Pur rifacendosi all'imperante stile neogotico, Giachery dà qui un'immagine più ricercata, ripresa da modelli del neogotico internazionale. La torre è ornata da motivi medievali e da quattro torrette con altissime guglie, di cui una distrutta dal terremoto del 1968 e mai più ricostruita; la casa è cinta da una delicata merlatura, comprende una sala ottagonale dalle ampie finestre rivolte verso il mare ed ampia volta a crociera che conserva un bel soffitto istoriato, secondo i tradizionali motivi dei carretti siciliani. Accanto vi è un mulino a vento, progettato sempre dal Giachery nel 1852 per la lavorazione del sommacco, ripreso da modelli olandesi: questo si affaccia direttamente sulla scogliera.

saloni ed una parte in residenza.

Attorno al complesso dei Florio si è sviluppata la borgata dell'Arenella, oggi organizzata in più zone; una si allinea lungo la via Papa Sergio; un secondo nucleo si estende fino al porticciolo, lungo strade ortogonali alla prima; una terza area si estende a nord della tonnara. Sul fronte meridionale della tonnara si apre il porticciolo dell'Arenella, estrema propaggine settentrionale dell'area di competenza del P.R.P.

Da una analisi incrociata dei dati qui riportati e da quanto emerge dall'esame della *Tavola 23-Interventi per l'attuazione del PRP: edifici da conservare o demolire, nuove costruzioni e opere marittime*, si può affermare che le opere previste dal P.R.P. sono compatibili con le testimonianze materiali storico-archeologiche del territorio oggetto del P.R.P., salvo la necessità di effettuare specifiche indagini nei modi, luoghi e tempi che l'attuale legislazione, unitamente agli organi preposti, prevede.

3.1. Potenzialità archeologiche delle acque antistanti la costa palermitana

I fondali della costa palermitana compresi tra i porticcioli dell'Arenella e di S. Erasmo sono un tipico esempio di spazio di mare ricco di rinvenimenti, ma quasi del tutto ignoto alla scienza cosiddetta ufficiale. La massa di rinvenimenti segnalati attraverso i racconti dei pescatori professionisti, dei subacquei professionisti e dilettanti e mediante i canali occulti del collezionismo è veramente considerevole. Per lo più si hanno lodevoli ed importanti ricognizioni, segnalazioni e recuperi, ma nulla di organicamente scientifico: ne costituisce testimonianza la grande massa di oggetti recuperati (o meglio strappati) dal fondo del mare che in assenza di dati esatti sulla localizzazione, giacitura e contesto, possono solo costituire inutile abbellimento ai già stracolmi musei. La speculare povertà di dati scientifici è mirabilmente concretizzata attraverso il minimo spazio che viene dedicato a questo tratto di mare nelle rassegne scientifiche sull'archeologia subacquea



Fig. 5

della Sicilia occidentale dove si parla dei rinvenimenti sottomarini nel Golfo di Palermo. In quest'articolo l'autore¹⁴⁴ cita la bellissima giara magrebina del XIII sec.¹⁴⁵ trovata fortuitamente alla Cala nel 1955 durante alcune operazioni di dragaggio (fig. 5), le anfore puniche frammentarie¹⁴⁶ trovate presso il faro dell'Arenella, quelle greco-italiche di Mondello ed i ceppi d'ancora dalle stesse località: tutto ciò occupa meno di un quarto di pagina a stampa. In

realtà tutto ciò non ha niente a che vedere con la realtà fenomenica dell'esistente, sia essa già depredata e, pertanto, sconosciuta alla scienza, sia essa ancora da identificare e analizzare scientificamente. Queste ed altre poche notizie che hanno raggiunto la notorietà attraverso la stampa sono certamente la piccolissima punta di un

¹⁴⁴ Cfr. PURPURA G. 1986, pp. 139-160.

¹⁴⁵ La giara è attualmente conservata presso la galleria regionale della Sicilia "Palazzo Abatellis" a Palermo: Cfr. BERTI G., TONGIORGI L. 1972, p. 68.

¹⁴⁶ È attestato il ritrovamento di fr. di anfore puniche del tipo Maña D (IV-III sec. a. C.): cfr. inoltre PURPURA G. 1999, p. 249.

iceberg ben più ricco e sostanzioso, sia sotto il profilo storico-archeologico che artistico.

Nonostante il capitolo 1 sia dedicato alla storia della città di Palermo e del suo mare, è bene ricordarne qui alcuni momenti salienti per enucleare le grandi potenzialità di una ricerca archeologica subacquea in questo spazio di mare.

Si è visto come il porto naturale di Palermo fu uno dei più fiorenti a partire dalla colonizzazione fenicio-punica ed esso fu importante sia sotto il profilo commerciale che militare: basti pensare che nel 480 a.C. in esso si raccolse la flotta che combatté ad Imera contro i Greci e che nel 406 a.C. vi stazionarono le 40 trireme cartaginesi coinvolte nell'assedio di Agrigento.

Non fu soltanto l'area dell'odierno porto ad essere interessata all'attracco, ma anche le zone dell'Acquasanta, dell'Arenella e la Baia di Mondello. Durante la spedizione di Amilcare Barca del 248 a. C., quando il monte *Heirkte*¹⁴⁷ fu fortificato dalle truppe cartaginesi, la flotta collegata all'esercito di terra quasi certamente stazionava nella Baia di Mondello o presso l'Acquasanta.

Tra le operazioni belliche che ebbero come teatro il mare palermitano ricordiamo l'assedio bizantino del 535 d. C. della flotta di Belisario¹⁴⁸ alla città di Palermo. Ma dovette essere la famosa "Battaglia di Palermo" il più cruento dei conflitti qui combattuti e ricordato dalle fonti come uno di quelli epocali per dimensione, dispiego di forze, scenario e protagonisti¹⁴⁹. Lo scontro fra vascelli, galere, lance e feluche francesi da un lato ed ispano-olandesi dall'altro durò alcuni giorni, culminando alle dieci del mattino del 2 giugno 1676, quando le sorti voltarono irreversibilmente a favore dei Francesi. La disfatta ispano-olandese fu tale che anche la famosa "Reale di Spagna"- vera e propria fortezza galleggiante- si inabissò dopo essere stata avvolta dalle fiamme.

Questo rapido *excursus* storico ci fa capire quanto sia stato grande il valore strategico, commerciale e militare del porto di Palermo e della sua grande baia. In questi millenni di storia marinara intensissima molti saranno stati gli affondamenti naturali o provocati ed i naufragi. E data l'intensità dei

¹⁴⁷ Questo è l'antico toponimo greco del Monte Pellegrino.

¹⁴⁸ La città di Palermo, occupata dai Goti, fu presa dopo una lunga ed estenuante battaglia che fu combattuta all'interno del porto.

¹⁴⁹ Cfr. NOBILI A. 2009, p. 27.

traffici, come è provato anche da altre realtà simili analizzate scientificamente, molteplici saranno le realtà archeologiche giacenti al fondo del mare: per tale motivo le acque palermitane conservano testimonianze archeologiche che, seppur fortemente depredate, meritano attenzione in occasione di futuri interventi antropici.

3.1.1. La battaglia di Palermo quale *exemplum* di futura ricerca archeologica subacquea

I dati qui di seguito esposti non vogliono comporre una mera raccolta di fonti storiche e documentarie su un fatto importante della storia del Mediterraneo, finalizzata alla ricostruzione dell'evento stesso. Il sapiente lavoro di raccolta e messa in ordine del materiale d'archivio- nonché la precisa contestualizzazione storica dell'evento- si inquadrano in un nuovo modo di fare ricerca sul patrimonio culturale sommerso che vuole uscire dalla tradizionale logica di "caccia al tesoro", cui spesso i *media* ci sottopongono enfatizzando le "scoperte" caraibiche o dei Mari del Sud, per riportarla sui binari della correttezza scientifica e metodologica.

L'esempio storico della Battaglia di Palermo e del progetto di ricerca ad esso collegato non soltanto vuole mettere in evidenza l'importanza della conoscenza dell'evento nelle sue precise e poco note sfaccettature, ma soprattutto vuole sottolineare come, enucleando quei dati funzionali alla progettazione di un'eventuale ricerca diretta sui luoghi, si possa miratamente tutelare l'area che contiene tutti i resti che arricchiscono la nostra conoscenza, ovvero il reperimento di oggetti, contesti ed elementi conoscitivi che solamente la ricerca sul campo (in questo caso in mare o nella zona umida) può offrire.

Il progetto vuole avere due scopi essenziali:

1. contribuire alla ricerca storico-archeologica con il recupero di dati inediti certamente esistenti in questo spazio di mare. Dati che potranno servire a chiarire situazioni ed eventi storici connessi non soltanto con la vita della città di Palermo, ma del suo territorio, della Sicilia e del Mediterraneo centrale in generale;
2. fornire alle autorità competenti un supporto cartografico e conoscitivo adeguato e dettagliato sulle risorse archeologiche sommerse di questo

spazio di mare al fine di provvedere a tutti quegli adempimenti necessari per ottimizzarne la salvaguardia.

a) La battaglia di Palermo tra cronaca storica e rinvenimenti archeologici

L'importanza di accorpare, in una logica sequenziale metodologica corretta, la ricerca storico-documentaria con quella archeologica fornisce chiarezza su un evento storico di grande rilievo per la nostra storia, ma anche la prospettiva di avanzamento della ricerca sulla base di elementi progettuali costruiti su effettivi dati storici ed evenemenziali intrinsecamente connessi alla conoscenza puntuale dei luoghi¹⁵⁰.

Storia ed archeologia si uniscono- come è giusto che avvenga sempre- al fine di una ricostruzione degli eventi più puntuale. I frammenti del passato su cui si può costruire la storia non sono soltanto documenti, atti notarili e dispacci, ma anche oggetti apparentemente insignificanti, come chiodi, pezzi di legno, bottoni o altro persi in battaglia che, sia per il loro valore tipologico intrinseco, sia per le loro potenzialità bioarcheologiche ed archeometriche, possono darci importanti elementi di conoscenza per dipanare le tenebre del nostro passato.

Piuttosto che esaminare analiticamente il contesto storico di turbolento confronto tra Spagna e Francia subito dopo la metà del XVII secolo che fa da sfondo all'evento della battaglia¹⁵¹, in questa sede si preferisce focalizzare l'attenzione le conseguenze "materiali" quale frutto dell'affondamento delle navi che componevano le armate francesi di Luigi XIV e la flotta ispano-olandese di Carlo II.

Come ben evidenziato in fig. 6- in cui si ricostruisce la costa palermitana all'epoca dello scontro navale- lo schieramento delle navi della coalizione ispano-olandese (indicate in verde) era composto da una avanguardia davanti la "strada Colonna" (l'attuale Foro Italico Umberto I), dal corpo di battaglia posto al centro davanti la Cala e da una retroguardia a seguire sino alla punta del molo nuovo del porto¹⁵²; nel corpo di battaglia si trovava la nave "Reale di

¹⁵⁰ Cfr. TUSA S. 2009, pp. 13 e segg.

¹⁵¹ Per approfondire cfr. NOBILI A., PALMISANO M. E. 2009.

¹⁵² Le figg. del presente paragrafo sono tratte da URBANO 2009, figg. 7, 9 e 10. Per la ricostruzione della linea di costa, l'autore ha raccolto dati cartografici, mappe, dipinti,

Spagna” ed il cordone era aperto da navi olandesi verso S. Erasmo. I vascelli erano serrati tra loro ed intramezzati dalle galere. Le navi francesi (indicate in rosso), invece, si schieravano dal lato prospiciente il mar aperto nelle acque antistanti tutto il bacino portuale.

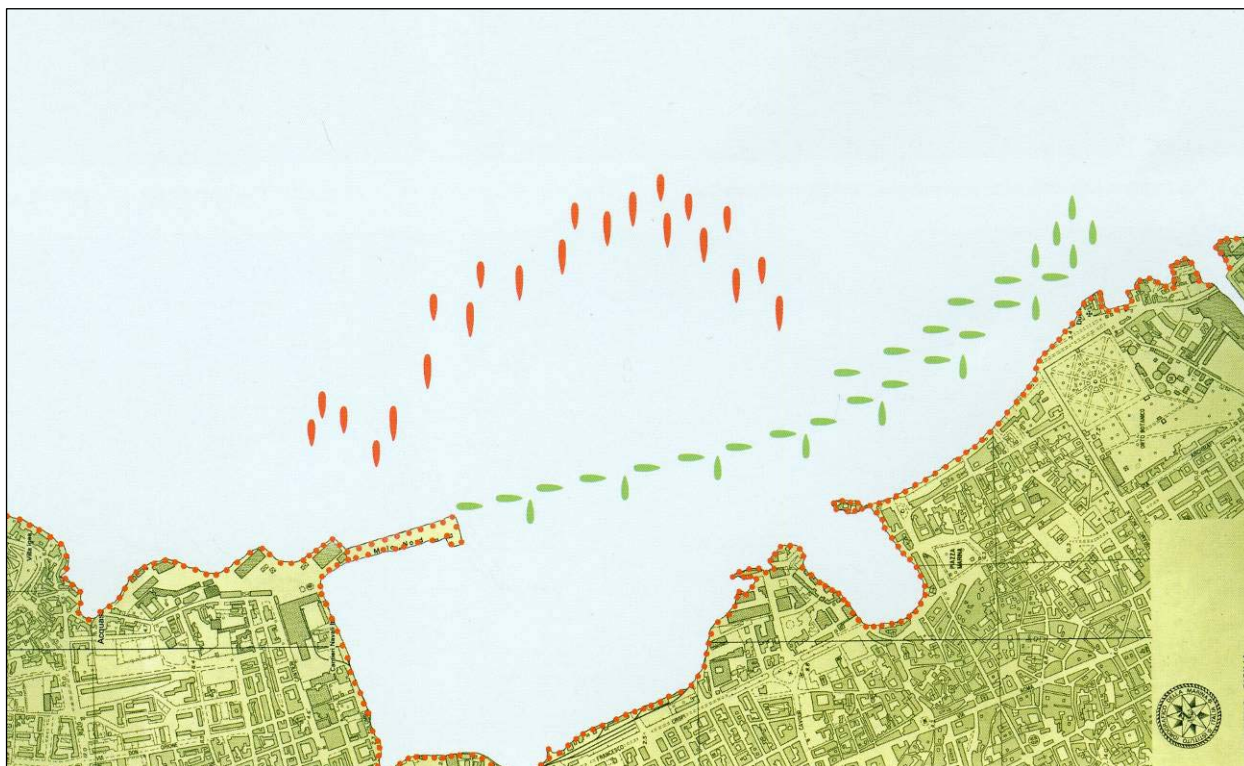


Fig. 6

Durante il combattimento le navi di Carlo II vennero sospinte verso terra in direzione Sud Ovest da un Grecale che le fece incagliare nelle basse acque vicino la riva. L'avanguardia francese attaccò l'avanguardia ispano-olandese, avanzando sino a porsi in posizione di fuoco parallelamente alla costa. Il fumo e le bordate disorientarono le navi sottovento, alcune delle quali andarono alla deriva, sino a spiaggiarsi nella zona tra S. Erasmo e Porta Felice. Per l'esito della battaglia furono determinanti i brulotti¹⁵³ francesi che provocarono incendi a catena tra le navi nemiche. Le navi del corpo di battaglia e della retroguardia- colpite ed incendiate- si andarono ad ammassare per lo più dentro il porto e molte navi giacquero davanti la spiaggia del Sammuzzo. La

documenti, notizie storiche e stampe dell'epoca, facendo riferimento soprattutto alla pianta prospettica di Paolo Amato del 1665.

¹⁵³ Barche incendiarie che, lanciate sapientemente a vela spiegate, andavano a colpire le navi nemiche.

Reale di Spagna “Nuestra Señora del Pilar” s’incagliò tra gli scogli antistanti il Castello a Mare¹⁵⁴, nell’area dell’attuale molo trapezoidale (fig. 7).



Fig. 7

Anche diversi vascelli di fuoco francesi affondarono ed il numero di navi in gioco variano nelle diverse versioni¹⁵⁵.

Secondo l’Auria¹⁵⁶ in totale vennero perse 16 navi:

- 3 vascelli olandesi (il *Montagna di Pietra*, *La Concordia* e *La Pastora*);
- 4 vascelli spagnoli (*Reale di Spagna “Nuestra Señora del Pilar”*, *S. Filippo*, *S. Antonio* e *S. Salvatore di Fiandra*);
- 2 galere (*Padrona di Spagna* e *S. Giuseppe di Napoli*);
- 6 brulotti francesi.

¹⁵⁴ Le fonti indicano chiaramente che essa non affondò, poiché incagliata sulle rocce in una zona con fondale molto basso, e continuò a bruciare fino alla spaventosa esplosione della santabarbara. Le fiamme seguitarono per lungo tempo, non potendosi spegnere l’incendio dentro il mare, a tal punto che il cielo fu oscurato dai fumi prodotti, stando a quanto riportato dalle cronache del tempo.

¹⁵⁵ Oltre alla versione qui riportata dell’Auria, si noti come ne “La relazione della Vittoria” inviata dal generale delle galee e governatore dell’isola- il duca di Vivonne- al Re Sole si stimano le perdite ispano-olandesi in 12 vascelli, 6 galere, 4 brulotti, 4000 uomini e 600/700 pezzi di cannone: cfr. LALOY E. 1930, vol. II, p. 584.

¹⁵⁶ Vincenzo Auria era un erudito palermitano, vissuto tra il 1625 ed il 1710, autore del manoscritto conservato presso la Biblioteca Comunale di Palermo dal titolo *Memorie varie di Sicilia nel tempo della ribellione di Messina nell’anno 1674*: cfr. NOBILI A. 2009, pp. 27-54.

Le fonti riferiscono che subito dopo la battaglia venne iniziato un massiccio recupero del materiale delle navi distrutte: ad aggravare il depauperamento ed il disfacimento delle navi naufragate concorsero il fuoco ed anche i Palermitani dell'epoca che, torturati da stenti e miseria, si diedero a saccheggiare ed asportare tutto ciò che poteva mostrarsi utile o possedeva un qualche valore commerciale; infine vennero le operazioni organizzate di recupero, determinanti per la spoliazione dei relitti¹⁵⁷.

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene, quindi, che sia improbabile rinvenire elementi consistenti della battaglia: oltre a quanto fatto ai tempi della battaglia, si aggiungano le trasformazioni della costa e del porto effettuate nei tempi che, uniti ai continui dragaggi, hanno fatto il resto. Per un'ipotesi di localizzazione delle navi, si sono sovrapposte le immagini in figura precedente su una cartografia attuale della costa palermitana (fig. 8).

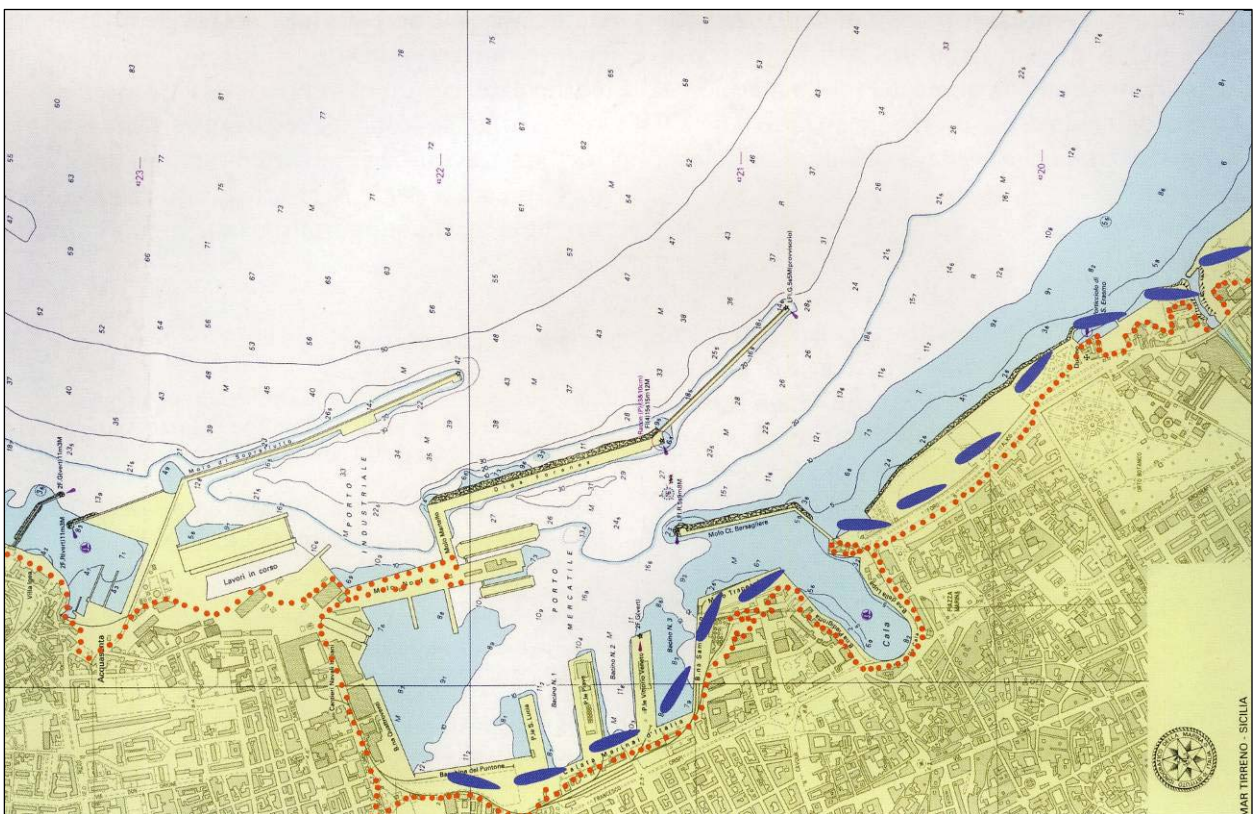


Fig. 8

¹⁵⁷ I fattori che giocarono a favore del recupero di tutto quanto fosse possibile furono la buona stagione- che favoriva il ripescaggio con calma di mare e temperature miti delle acque- e la posizione delle navi che, spiaggiatesi o affondate in bassissimi fondali, faceva sì che molto materiale doveva trovarsi addirittura fuori dell'acqua.

Come si può notare, pertanto, quel poco che ancora sarebbe possibile raccogliere si trova o sotto l'immenso terrapieno del Foro Italico o nei tormentati fondali del porto o sotto i suoi moli. Ma qualche nave affondò anche più al largo (soprattutto del fronte francese) sempre nello spazio di mare tra il Porto e Sant'Erasmus.

b) Progetto di ricerca nelle acque del Golfo di Palermo¹⁵⁸

La ricerca direttamente sui luoghi dei resti della "Battaglia di Palermo" prevede fondamentalmente due fasi:

1. individuazione delle aree da indagare;
2. scelta delle metodologie di indagine.

Per la prima fase è necessario riferirsi ai dati di carattere storico e geologico. Una sovrapposizione della rappresentazione planimetrica della posizione delle flotte in battaglia¹⁵⁹ con la corrispondente ortofoto del Golfo di Palermo (fig. 9) permette di determinare la posizione e l'estensione delle aree interessate sia dalla presenza di navi, sia dagli scontri: ciò è stata la base planimetrica da cui, successivamente, sono state elaborate le figg. 6,7, e 8.



Fig. 9

¹⁵⁸ Cfr. LINO 2009, pp. 63-67, da cui sono tratte anche le figg. del presente paragrafo.

¹⁵⁹ La mappa, resa in bianco nella sovrapposizione della fig. 9, è conservata presso l'archivio del Museo Nazionale della Marina di Parigi: cfr. LINO 2009, fig. 1.

Sono escluse dalle indagini le aree interessate in tempi successivi alla battaglia da dragaggi in area portuale.

Mediante rilievo di massima con ausilio di GPS è stata verificata la posizione, sull'ortofoto, dei perimetro del Castello a Mare di Palermo e della vecchia linea di costa ad esso antistante, individuati dalla Soprintendenza BB. CC. AA. di Palermo con scavi mirati. Ciò ha permesso di evidenziare le aree che, oggi inglobate nella struttura del Molo Trapezoidale, al tempo della battaglia risultavano coperte dal mare. Pare evidente come i resti della Reale di Spagna "Nuestra Señora del Pilar", arenatasi sulla scogliera dei castello, debbano essere ragionevolmente pensati sepolti in area ormai urbanizzata (fig. 10).



Fig. 10

Il tipo di fondale e la potenza degli strati permetteranno di determinare le caratteristiche tecniche delle strumentazioni necessarie alle indagini.

La seconda fase, ovvero la scelta dei metodi di indagine opportuni, viene condotta tenendo conto delle verifiche e delle determinazioni già descritte.

Vista la grande estensione dell'area di possibile dispersione di reperti (550 ettari), l'indagine sistematica di tipo strumentale pare essere la più opportuna.

Come indicato in fig. 11, si prevede l'indagine dell'intera area con uso di *Side Scan Sonar* (S.S.S.), *Sub Bottom Profiler* (S.B.P.), *Multi-Beam* (M.B.).



Fig. 11

Per le sole aree, invece, in cui si è pensato possano essere avvenuti gli scontri diretti (complessivamente 155 ettari), si prevede una indagine mirata al rilievo di masse metalliche con l'ausilio del gradiometro (fig. 12).



Fig. 12

Si prevede che le indagini S.S.S., S.B.P., M.B. siano effettuate contemporaneamente con strisciate in direzione Nord-Sud con assi distanziati di 100 m allo scopo di ottenere una sovrapposizione delle stesse pari almeno al 30% (fig. 13).



Fig. 13

La navigazione assistita da un sistema di posizionamento GPS differenziale permette di avere certezza di totale copertura delle aree.

Dai dati forniti dal S.S.S. e dal M.B. si possono ottenere dettagliate informazioni su natura e orografia del fondale, allo scopo di individuare *targets* ovvero aree di anomalia morfologica e geometrica, congruenti con resti di naufragi.

Dai dati forniti dal S.B.P. si può desumere la stratigrafia del fondale in corrispondenza della linea di navigazione. Dopo l'eventuale individuazione di *targets*, l'indagine con S.B.P. potrà essere ancora utile per la verifica della stratigrafia relativa.

Dall'indagine mediante gradiometro, da effettuare su linee distanti 30 m (fig. 14), è possibile ottenere una cartografia dettagliata delle anomalie magnetiche, selettiva in relazione ad una stabilita soglia della variazione del campo magnetico terrestre. Il valore di tale soglia viene scelto in funzione dell'entità delle masse ricercate, della possibile posizione e natura dello strato.



Fig. 14

Le notizie storiche indicano come le navi si siano arenate sulla scogliera e siano state presto spogliate dei cannoni di bordo. Inoltre risulta che le uniche navi totalmente perdute per affondamento furono alcuni brulotti che, destinati al sacrificio, furono preventivamente privati delle attrezzature di pregio.

Nonostante ciò, comunque, sarebbe possibile il rinvenimento di quei cannoni non immediatamente recuperati, oltre alle parti metalliche dei brulotti affondati (attrezzature di bordo e parti strutturali): verosimilmente si potrebbero ascrivere all'evento della "Battaglia di Palermo" i reperti metallici concrezionati rinvenuti nelle acque antistanti il Foro Italico Umberto I (figg. 15-19).

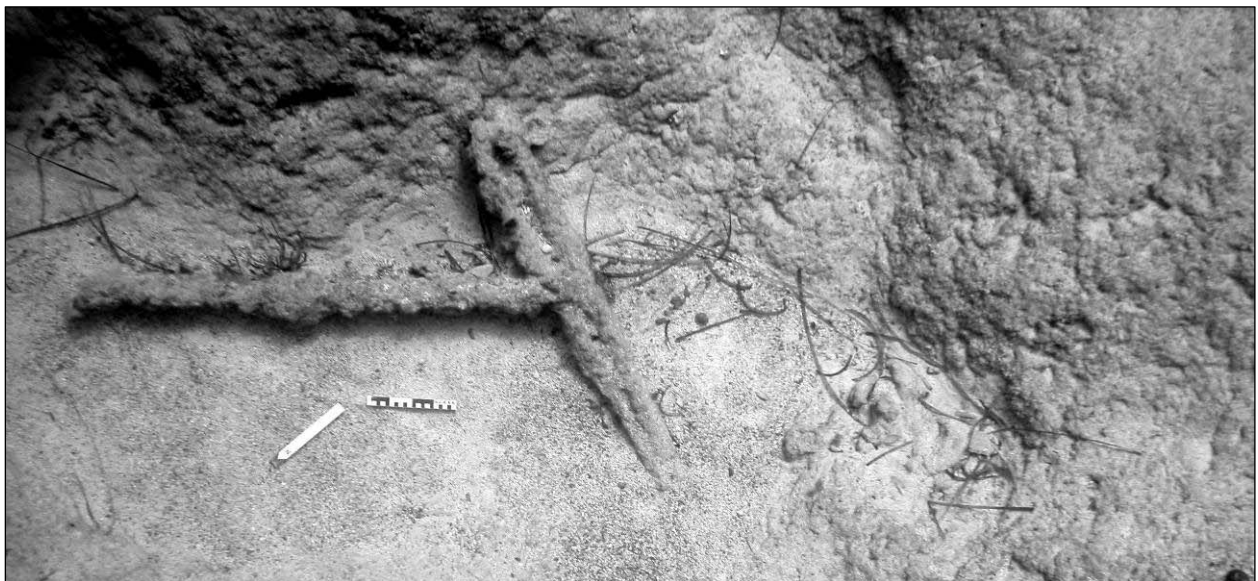


Fig.15 - Reperto metallico, parte strutturale di nave (?), XVII sec.

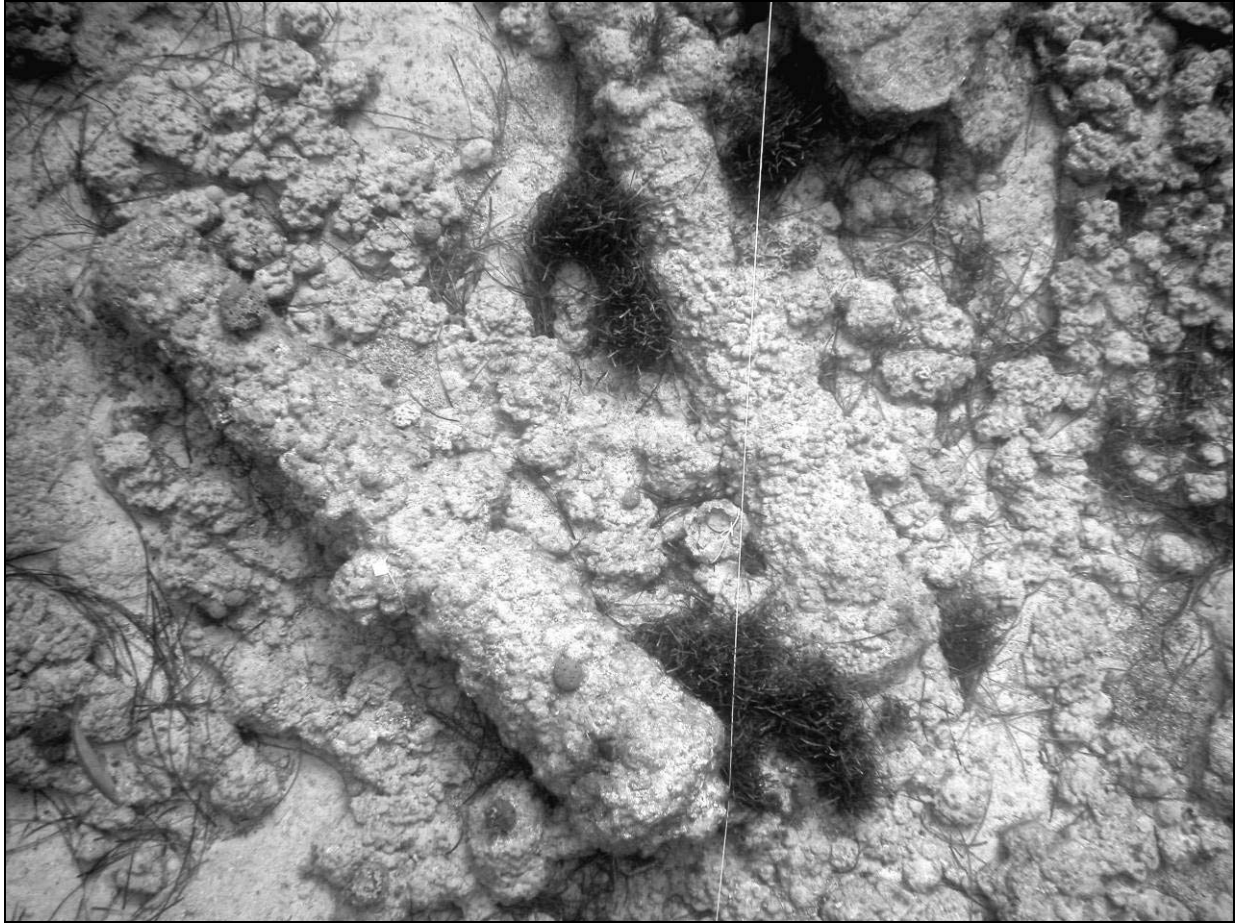


Fig. 16 – Cannoni e palle di cannoni in ferro, XVII sec.



Fig. 17 – Gancio in ferro, XVII sec.



Fig. 18 – Bozzello in bronzo, ferro e legno, XVII sec.



Fig. 19 – Reperto metallico in ferro, parte strutturale di nave (?), XVII sec.

Non aspettiamoci, pertanto, ritrovamenti che possano sconvolgere la nostra conoscenza attuale del conflitto o dotare la città di un inaspettato tesoro da esibire. Tuttavia dovrà essere proprio la città a fare proprio quell'episodio e di quello che sarà possibile recuperare dal mare, a ricerche finite.

Perché Palermo ed i Palermitani dovrebbero avere interesse per questo evento ormai del tutto dimenticato? Perché si dovrebbero investire risorse nella rievocazione di una memoria così lontana? La risposta sta nella necessità del recupero del rapporto tra la città e il mare con il ridisegno del suo *water front*, che dovrebbe darle finalmente una vera fisionomia di città aperta verso il blu e non chiusa da cancelli ed autostrade, come è stato negli ultimi sessant'anni. Senza contare che la ricostruzione dell'evento in una prospettiva museale multimediale potrebbe porsi come ulteriore attrattore per il turismo.

Ma progettare e realizzare un nuovo rapporto con il mare ispirandosi soltanto alle grandi marine d'oltreoceano, luoghi belli ma senza storia, significherebbe per Palermo mortificarne natura e fisionomia. Soltanto nel rispetto della storia e dei suoi grandi eventi, quali la Battaglia di Palermo del 2 giugno 1676 che catapultò- anche se per un giorno- la città nel panorama politico internazionale, si potrà realizzare il necessario palinsesto tra moderno ed antico che, quando ben realizzato, ha reso grande questo paese.

Sulla base delle premesse metodologiche qui esposte, tutte le opere nelle acque palermitane, su cui regolamenterà il P.R.P., dovranno sempre prevedere un'analisi *in situ* dello stato di fatto e una ancor più scrupolosa attenzione alle possibili testimonianze archeologiche che il mare ancora cela e preserva. Stando, quindi, alle conoscenze archeologiche subacquee e sulla base della *Tavola 23-Interventi per l'attuazione del PRP: edifici da conservare o demolire, nuove costruzioni e opere marittime*, si può affermare che le opere previste dal P.R.P. sono compatibili con le testimonianze materiali storico-archeologiche ad oggi conosciute nel territorio oggetto del P.R.P., salvo la necessità di effettuare specifiche indagini nei modi, luoghi e tempi che l'attuale legislazione, unitamente agli organi preposti, prevede.

4.1. Bibliografia

La bibliografia che riguarda Palermo è ricca ed articolata: opere di insigni autori dei secoli passati sono ancor oggi validi strumenti per lo studio e la conoscenza della città; altrettanto può dirsi della copiosa produzione contemporanea la cui vastità rende difficile un elenco completo ed i cui titoli possono fornire utili riferimenti anche per la consultazione dei testi forniti nelle indicazioni bibliografiche specifiche. La presente bibliografia è aggiornata a quanto dato alle stampe nell'ottobre 2009.

Per le abbreviazioni, oltre a quelle specifiche per i vari ambiti trattati, si faccia riferimento a quelle qui di seguito riportate:

- A.S.S. Archivio Storico Siciliano;
B.C.P. Biblioteca Comunale di Palermo;
B.S.L.S. Biblioteca Storica e Letteraria di Sicilia (DI MARZO G. 1872);

4.1.1. Opere generali

- AA.VV., *Libro di Palermo*, Palermo 1977;
AA.VV., *Palermo: architettura tra le due guerre*, Palermo 1987;
AA.VV., *Palermo detto paradiso di Sicilia*, Palermo 1986;
AA.VV., *Palermo 1900*, catalogo della mostra svoltasi nel 1981, Palermo 1981;
AA.VV., *Palermo storia e arte*, Palermo 1990;
AA.VV., *Storia di Palermo*, (collana diretta da Rosario La Duca), voll. I, II, III, IV, Palermo 1999, 2000, 2003, 2008;
AA.VV., *Verso un disegno per Palermo*, Palermo 1986;
BARBERA AZZARELLO C., *Raffigurazioni, ricostruzioni, vedute e piante di Palermo, XII-XIX sec.*, Palermo 1980;
BASILE N., *Palermo Felicissima*, Serie I, II, III, Palermo 1929;
BELLAFIORE G., *Architettura dell'età sveva in Sicilia, 1194-1266*, Palermo 1994; *Architettura in Sicilia nelle età islamica e normanna 827-1194*, Milano 1990; *Architettura in Sicilia (1415-1535)*, Palermo 1984; *I giardini paradiso di Palermo nelle età islamica e normanna*, in "Argomenti di storia dell'arte", Palermo 1983; *Palermo guida della città e dei dintorni*, Palermo 1980; *Dall'Islam alla Maniera*, Palermo 1975; *La Maniera italiana in Sicilia*, Palermo 1963;
BICA L., *Palermo l'asse dell'oriente*, Palermo 1980;
BOSCARINO S., *Sicilia barocca, architettura e città 1610-1760*, Roma 1981;
BLUNT A., *Barocco Siciliano*, Milano 1968;

- CALANDRA E., *Breve storia dell'architettura in Sicilia*, Bari 1938;
- CAMMARATA V., *Opere pubbliche dell'Amministrazione Provinciale di Palermo. 1861-2000*, Provincia regionale di Palermo 2000;
- CARONIA ROBERTI S., *Il barocco in Palermo*, Palermo 1935;
- CASSATA G., COSTANTINO G., *Le porte di Palermo attraverso i secoli*, Palermo 1981;
- CASTELLUCCI M. C., HAMEL R., *Il Palazzo del Presidente*, in *Sikania* n. 11 anno IX, novembre 1993;
- CHIRCO A., *Palermo. La città ritrovata. Itinerari fuori le mura dalla Conca d'oro ai Colli a Mondello*, Palermo 2006; *Palermo. La città ritrovata. Itinerari entro le mura con un nuovo percorso sui Serpotta*, Palermo 2005³; *Palermo guida della città per itinerari storici*, Palermo 1997; *Palermo tremila anni tra storia e arte*, Palermo 1992;
- CIANCILA O., *Palermo*, Bari 1989;
- CORSELLI D'ONDES G., D'AMORE LO BUE R., *Sulle Orme dei Florio*, Palermo 2003;
- CRIMI L., ZAPPULLA R., *Mondello sviluppo storico urbanistico e analisi delle architetture del primo '900*, Palermo 1991;
- D'AGOSTINO C. *et alii*, *Leggere una città, Palermo aragonese e spagnola*, Napoli 1989;
- D'AGOSTINO C. *et alii*, *Leggere una città, Palermo antica*, Caserta 1988;
- DELIA S., *Scoprire Palermo*, Genova 1999;
- DE SETA C., DI MAURO L., *Palermo, "Le città nella storia d'Italia"*, Bari 1981;
- DE SETA C., SPADARO M.A., TROISI S., *Palermo città d'arte*, Palermo 1998;
- DI BENEDETTO G., *Palermo tra Ottocento e Novecento, La città fuori le mura*, Palermo 2002;
- DI FRANCO N., MICCICHÈ L.E., *Palermo allo Specchio*, Palermo 1998;
- DI GIOVANNI V., *La Sicilia artistica ed archeologica*, vol. I, 1887;
- DI MARZO G. (a cura di), *Biblioteca storica e letteraria di Sicilia*, Palermo 1872; *Delle Belle Arti in Sicilia dai Normanni sino alla fine del XV secolo*, Palermo 1858-1864;
- DI MATTEO S., *Palermo*, Milano 1994;
- DI STEFANO G., *Momenti ed aspetti della tutela monumentale in Sicilia*, in A. S. S., s. III, vol. VIII, Palermo 1958; *Monumenti della Sicilia normanna*, Palermo 1956;
- GIUFFRÈ M., NOBILE M.R. (a cura di), *Palermo nell'età dei neoclassicismi*, Palermo, 2000;
- GIUFFRIDA R., LENTINI R., *L'età dei Florio*, Palermo 1985;
- GIUFFRIDA R., RUGGERI TRICOLI M.C., *La Villa Niscemi nella piana dei Colli a Palermo*, Palermo 2003;

- HORÉ J., *Storia della Sicilia*, Palermo 1982;
- INZERILLO S.M., *Urbanistica e società negli ultimi duecento anni a Palermo, crescita della città e politica amministrativa dalla «ricostruzione» al piano del 1962*, Palermo 1984; *Urbanistica e società negli ultimi duecento anni a Palermo*, Palermo 1981;
- LA DUCA R., *La città passeggiata* terza serie, Palermo 2003; *La città passeggiata* seconda serie, Palermo 2002; *La città passeggiata* prima serie, Palermo 2001; *Repertorio bibliografico degli edifici pubblici e privati di Palermo*, Palermo 1994; *Repertorio bibliografico degli edifici religiosi di Palermo*, Palermo 1991; *Cercare Palermo*, seconda serie, Palermo 1988; *Cercare Palermo*, prima serie, Palermo 1985; *La città perduta*, vol. IV, Palermo 1978; *La città perduta*, terza serie, Palermo 1977; *La città perduta*, vol. II, Palermo 1976; *Iconografia del Porto di Palermo: (1195-1860)*, Palermo 1976; *La città perduta*, vol. I, Palermo 1975; *Cartografia generale della città di Palermo e antiche carte della Sicilia*, Napoli 1975;
- LO CASCIO R., *Palermo fuori le mura - la piana dei Colli*, Palermo 2000;
- MANIACI A., *Palermo capitale normanna*, Palermo 1994;
- MONTESANTO M.T., SPADARO M.A., *Palermo città di mare*, Palermo 1996;
- PALERMO G., *Guida istruttiva della città di Palermo*, Palermo 1816;
- PIRRONE G., *Palermo una capitale*, Milano 1989; *Palermo*, Genova 1971;
- PROVENZANO I. A., *Urbanistica e architettura a Palermo fra le due guerre*, Palermo 1984;
- RANZANO R., *Delle origini e vicende di Palermo*, a cura di G. Di Marzo, Palermo 1864;
- RUGGERI TRICOLI M.C., VACIRCA M.D., *Palermo e il suo porto*, Palermo 1986.
- SCIASCIA L., LA DUCA R., *Palermo Felicissima*, Palermo 1973;
- SPATRISANO G., *Lo Steri di Palermo e l'architettura siciliana del Trecento*, Palermo 1972; *Architettura del Cinquecento a Palermo*, Palermo 1961;
- TODARO R., *Guida di Palermo sotterranea*, Palermo 2002;
- TROISI S., *Vedute di Palermo*, Palermo 1991;
- VILLABIANCA (EMANUELE e GAETANI, F.M.), *Diari Palermitani, 1788-97*, ms. B.C.P. Qq D 110-114; *Palermo d'oggiorno*, in G. Di Marzo, *Biblioteca Storica e letteraria di Sicilia*, Palermo 1874.

4.1.2. Palermo nell'Antichità

- AA.VV., *Palermo punica*, Palermo 1998;
- AA.VV. 1991, *Di terra in terra. Nuove scoperte archeologiche nella provincia di Palermo*, Palermo 1991;
- ACANFORA M. O., *Vestigia di civiltà del bronzo nel palermitano* in «Riv. st. Palermo», I, 1946; *Panormo punica*, in «Atti Acc. Naz. Lincei» memorie, s. VIII, vol. I, pp. 197-249 (1947);

- ADRIA G. G., *De laudibus Siciliae*, ms. B.C.P., Qq C 85;
- AGNELLO G., *Palermo bizantina*, Amsterdam 1969;
- AMARI M., *Frammenti di testi arabi per servire alla storia della Sicilia musulmana*, Estr. «Arch. St. Italiano» vol. IV; *Description de Palerme au milieu du X siècle de l'ère vulgaire par Ebn Haucal*, Paris 1845; *Voyage en Sicile de Mohamrned Ebn Djobair de Valence sous le règne de Guillaume Le Bon*, Paris 1846; *Biblioteca Arabo-Sicula*, 2 voll., Lipsia 1857; *Storia del Musulmani di Sicilia*, 4 voll., Firenze 1872 (stralci nell'ed. Giannotta, Catania 1977);
- BARADEZ J., *Nouvelles recherches sur les ports antiques de Catihage*, in «Karthago» IX (1958), p 47 segg.;
- BASILE M., *Mercatores, negotiatores, pecuarli nella Sicilia di età repubblicana*, in ASSIS., serie IV vol. V (1979), pp. 5-15;
- BASILE N., *Palermo felicissima, divagazioni d'arte e di storia*, 3 voll., Palermo 1929, 1932, 1938, rist. an. Palermo 1978;
- BELOCH K. J., *La popolazione della Sicilia*, in *La popolazione del mondo greco-romano*, «Biblioteca di Storia dell'Economia» (dir. da V. Pareto), vol. IV, 1909; *Griechische Geschichte*, voll. 4, Bonn 1893-1904;
- BERARD J., *La Magna Grecia*, Torino 1963;
- BÉRARD V., *Les Phéniciens et l'Odyssée*, voll. 2, Pins 1902-1903;
- BERGIER N., *Histoire des grands chemins de l'empire romaine*, Bruxelles 1728 (rpb. in *Thesaurus Antiquitatum Romanarum congestus a J.G. Graevio* voll. 10, Venezia 1735, vol. I, come *De Publicis et Militaribus Imperi Romani viis*, lib. V (Sicilia, sectio XLV);
- BERNABÒ BREA L., *La Sicilia prima del Greci*, Milano 1958;
- BOVIO MARCONI J., *Un rudere delle più antiche mura di Palermo*, Atti Acc. S.L.P.A. di Palermo, serie IV, f. III (1942) pp. 501-512;
- CAMILLIANI C., *Descrizione della Sicilia*, ms. B.C.P. trascr. come *Descrizione della Sicilia, opera composta da Camillo Camilliani, celebre matematico*, a cura di G. Di Marzo, in B.S.L.S., serie II, vol. II (1877) nella prima parte (*marine*, Qq F 101), come *Libro delle torri (del Litorale di Sicilia Partendo da Trapani verso Levante) e ritornando allo stesso Trapani da Levante* a cura di A. Casamento, in «Storia della città», nn. 12-13 (1979) nella seconda parte (*torri*, Qq D 188), non trascritto nella terza parte (*addizione*, Qq E 27);
- CARACCILO R., *Vicende urbanistiche della vecchia Palermo*, Palermo 1932;
- CARLINI M., *Le gouvernail dans l'Antiquité*, Paris 1935;
- CAVALLARO C., *Panormos pre-romana*, A.S.S., serie III, vol. IV (1950-51), pp. 7-182;
- CESARIANO C., *De Lucio Vitruvio Pollione De Architectura*, Como 1521;
- CIACERI E., *Culti e miti nella storia dell'antica Sicilia*, Catania 1911., rist. an. Bologna 1981;

- CIL = MOMMSEN, T., *Corpus Inscriptionum Latinarum*. Vol. X, Pars 1-2. *Inscriptiones Bruttiorum, Lucaniae, Campaniae, Siciliae, Sardiniae Latinae*, Stuttgart 1883;
- COLUMBA G. M., *Il mare e le relazioni marittime fra la Sicilia e la Grecia*, in A.S.S., XIV (1890); *I porti della Sicilia*, in *Monografia storica dei porti dell'antichità nell'Italia insulare*, Roma 1906; *Per la topografia antica di Palermo*, estr. da «Centenario di Michele Amari», vol. II, Palermo 1910, pp. 395-426; (a cura di) *Palermo e la Conca d'Oro*, Palermo 1911, contenente anche *Topografia storica*, pp. 97-118;
- CRACCO RUGGINI L., *La Sicilia fra Roma e Bisanzio*, in «Stona della Sicilia», vol. III, pp. 3-96;
- DAREMBERG C. e SAGLIO E., *Dictionnaire des Antiquités*, 5 voll., Paris 1877-1896, sp. voce *Portus* a cura di M Besnier, vol. V. pp. 594-601;
- D'ARRIGO A., *I porti della Sicilia*, Palermo 1965;
- DI GIOVANNI V., *Sulla estensione del porto antico di Palermo e sulle mura le piazze e i bagni*, Palermo 1884; *Sopra tre porte di Palermo nominate in diplomi de' secoli XIII e XIV e sui confini della Halisàh e del Muaskar dal secolo X al XIV*, Palermo 1893; *La palude del Papireto e gli antichi corsi delle acque nella città in La Topografia antica di Palermo*, 2 voll., Palermo 1889;
- DE ROSSI G. B., *Ancora dell'iscrizione palermitana di Pietro Alessandrino* (a cura di A. Salinas) in «Riv. Sicula di S.L.A.» II, S. f. III, Palermo 1870, pp. 602-605;
- DE SANCTIS, G., *Storia dei Romani*, 5 voll., Torino 1907-23;
- DE SETA C., DI MAURO L., *Palermo*, Roma-Bari 1981;
- DUNBABIN I. J., *The Western Greeks*, Oxford 1948;
- FEVRIER J. G., *Les origines de la marine phénicienne*, in «Révue d'hist. et d'hist. gén. de la civilisation», 1935, pp. 97-125;
- FAZELLO T., *De rebus siculis decades duae*, Palermo 1558, trad. a cura di R. Nannini, Palermo 1574, rist. an., Catania s.d.;
- FINLEY M. I., *Storia della Sicilia antica*, Roma-Bari 1970;
- FREEMAN E. A., *History of Sicily from the earliest times to the death of Agathokles* 4 voll., Oxford 1891-94;
- GSELLI S., *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*, 4 voll., Paris 1920-21;
- GUIDO M., *Guida archeologica della Sicilia*, Palermo 1978;
- HARDEN D. B., *The Topography of punic Carthage* in «Greece and Rome», IX (1938); *I Fenici* (London 1964), Milano 1964;
- HOLM A., *Geografia antica di Sicilia* (tr. it. di P.M. Latino 1871), rist. an. Palermo, s. data; *Studi di storia palermitana*, in A.S.S., IV (1879), *Storia della moneta siciliana* (t. it. di G. Kirner) rist. an. Bologna 1965; *La produzione granaria della Sicilia nell'antichità*, in «Biblioteca di Storia Economica» (dir. da V. Pareto), vol. IV, 1909;

- INVEGES A., *Annali della città di Palermo*, Palermo 1649 rpb. come *Annales ed Apparatus in Thesaurus Antiquitatum et Historiarum Siciliae*, vol. XVI, a cura di J.G. Graevius, Ludguni 1725;
- JONES A. H. M., *L'economia romana. Studi di stona economica e amministrativa antica*, Torino 1984;
- KAIBEL G., *Inscnptiones Graeciae, Siciliae et Italiae*, 14 voll., Berlino 1890;
- LA DUCA R., *Questa nostra città*, Palermo 1963; *Il porto di Palermo*, in *Agenda del porto di Palermo* (numero unico), Palermo 1970; *Cartografia generale della città di Palermo e antiche carte della Sicilia*, Napoli 1975; *Iconografia del Porto di Palermo (1195-1860)*, Palermo 1976;
- LAVAGNINI B., *Belisario in Italia, storia di un anno*, in «Atti Acc. S.L.A. di Palermo», serie IV, f. 8;
- LIGUORI V., CUSIMANO G., *Il sottosuolo della città di Palermo: caratterizzazione geologica del centro antico*, in *Bollettino Soc. Natur.*, Napoli 1978, pp. 297-302;
- LO CASCIO E., *Le leggenda sys delle monete siculo-puniche e il concetto poltico dell'Emikrateia*, in «La parola del passato», n. 30 (1975);
- MALATERRA G., *De rebus gestis Roberti Guiscardi in Thesaurus antiquitatum et historiarum Siciliae*, vol. V, a cura di J.G. Graevius, Lugduni 1725;
- MANNI E., *Sicilia Pagana*, Palermo 1963;
- MMARTIN R., *L'urbanisme dans la Grèce antique*, Paris 1956;
- MASSA G., *La Sicilia in prospettiva*, 2 voll., Palermo 1709, rist. an.;
- MERANTE V., *Malco e la cronologia cartaginese fino alla battaglia di Imera*, in «Kokalos», 13 (1967), pp. 105- 116; *Sui rapporti greco-punici nel Mediterraneo occidentale nel VI sec. a. C.*, in «Kokalos», 16 (1970), pp. 98-138; *La Sicilia e Cartagine dal V secolo alla conquista Romana*, in «Kokalos», 18-19 (1972-73), pp. 77-107;
- MIRONE S., *Les divinités fluviales représentées sur les monnaies antique de la Sicile*, Paris 1917;
- MORSO S., *Descrizione di Palermo antico* (Palermo 1827) rist. an. Catania 1981;
- MOSCATI S., *Sulla più antica storia dei fenici in Sicilia*, in «Oriens Antiquus», (1968), pp. 185-193; *I Cartaginesi in Italia*, Milano 1977; *La Civiltà Mediterranea*, Milano 1980;
- NATOLI L., *Appunti per una storia dell'urbanistica siciliana*, in «Il Mediterraneo», IV, 7-8 (1970), pp. 65-94;
- NOVATI F., *Un nuovo testo degli annali pisani antiquissimi e le prime lotte di Pisa contro gli arabi*, in *Centenario della nascita di Michele Amari*, Palermo 1910, vol. I, pp. 11-20;
- OERTEL F., *La vita economica dell'impero*, in «Storia del mondo Antico, Cambridge University», I 1982, pp. 551-558;
- PACE B., *Arte e civiltà della Sicilia antica*, 4 voll., Città di Castello-Roma 1949; *Industria e Commercio, Viabilità e Navigazione*, in «Guida allo studio della civiltà Romana Antica», Napoli 1971, vol. I;

- PARETI L., *Sui primi commerci e stanziamenti* in A.S.S.Or., X, (1934), pp. 3-28;
La Sicilia Antica, Genova 1959;
- PICARD G. e C., *I Cartaginesi ai tempo di Annibale*, Milano 1962;
- PICARD G. e C., LEPORE E., DI VITA A, *Rapports de la Sicile et de l'Afrique pendant l'époque romaine* in «Kokalos» 18-19 (1972-73);
- PIRENNE, H. *Maometto e Carlomagno* (Paris 1937), Roma-Bari 1971;
- PUGNATORE G. F., *L'antichità della Felice Città di Palermo*, ms B.C.P., Qq E 37, edito in parte in «Nuove Effemeridi Siciliane», XI;
- PURPURA G., *Palermo e il mare*, in AA.VV., *Storia di Palermo*, (collana diretta da Rosario La Duca), vol. I, Palermo 1999, pp. 240-253.
- PURPURA G., *Rinvenimenti sottomarini nella Sicilia occidentale*, in *Bollettino d'Arte.*, suppl. di Archeologia Subacquea, 3, 1986, pp. 139-160;
- RAVEGNANI G., *La difesa militare delle città in età giustiniana*, in «Storia della città», 14 (1980), pp. 87-116;
- RANZANO P., *De auctore et primordis Panormi*, in «Opuscoli di autori siciliani», IX, pp. 1-56, Palermo 1767;
- REVELLI P., *La Conca d'Oro. Contributo al glossario dei nomi territoriali italiani*, in «Boll. Reale Soc. geografica It.», Roma 1909;
- ROCCO B., *La Grotta Regina: osservazioni paleografiche*, «Annali Ist. Or. di Napoli» N.S. XXI, vol. 31; *La Grotta Regina: iscrizioni fenicie e libiche*, «Annali Ist. Or. di Napoli» N.S. XXIV, pp. 469-486; *Grotta Regina (Palermo): le iscrizioni maggiori*, «Annali Ist. Or. di Napoli» N.S. XXIII, vol. 33, pp. 11-29; *La Grotta Regina (Palermo): il re, i sacerdoti, il podio*, «Annali Ist. Or. di Napoli» N.S. XXI vol. 31, pp. 429-442;
- ROHLFS G., *La Sicilia nei secoli, profilo storico etnico-linguistico*, Palermo 1984;
- ROUGE J., *Quelques aspects de la navigation en Méditerranée au Ve siècle et dans la moitié du VIe siècle* in «Cahiers d'histoire» 6 (1961), pp. 129-154; *Ports et escales dans l'empire tardif* in XXV Settimana di Studi del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo: *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, Spoleto 1977;
- RUGGIERI TRICOLI M.C., *Acropoli e mito. Aspetti religiosi e motivi tradizionali nell'architettura e nell'urbanistica classiche*, Palermo 1979;
- RUGGIERI TRICOLI, M.C., VACIRCA, M. D, *Palermo e il suo porto*, Palermo 1986;
- SALINAS A., *Di una antica iscrizione cristiana rinvenuta in Palermo* in «Rivista Sicula di S.L.A.», I, f. II, pp. 530 segg., Palermo 1869; *Osservazioni intorno due diplomi greci riguardanti la topografia di Palermo* in A.S.S., N.S., vol. IX, p. 74 segg;
- SCHUBRING J., *Historische topographie von Panormus*, in «Offentliche Driifungen urid Redetibungen der Schuler des Catharinaurns ifi Lubeck», Lubecca, 1870;
- SCHMIEDT G., *Il porto di Palermo*, in «Universo», XLV (1965), pp. 258-72;
- SCINÀ D., *La topografia di Palermo e de' suoi contorni*, Palermo 1818;

- TABACCO G., *La storia politica e sociale dal tramonto dell'impero alle prime forme di stati regionali*, in «Storia d'Italia», vol. II, Roma 1984.
- TAMBURELLO I., *Palermo-Necropoli: rinvenimenti casuali del 1965*, in «Notizie degli scavi», (1966) pp. 288-292; *Palermo-Necropoli. campagna di scavo 1965*, in «Notizie degli scavi» (1967), pp. 354-378; *Parte II. loculi e sarcofagi* In «Notizie degli scavi» (1968), pp. 243-271; *Palermo-Necropoli. rinvenimenti del dicembre 1966*, in «Notizie degli scavi», (1969), pp. 277-304; *Palermo-Necropoli la campagna di scavo 1967*, in «Notizie degli scavi»(1969), pp. 305-315; *Palermo punico-romana* in Kokalos, XVII (1971), pp. 81-97; *Palermo-Necropoli, la campagna di scavo del dicembre 1970*, «Kokalos» XVIII (1972);
- TODARO P., *Il sottosuolo di Palermo*, Palermo 1988; *Palermo, geologia del centro storico. Atlante geografico stratigrafico*, Palermo 1995; *Lineamenti paleogeografici e geomorfologici della costa e dell'area portuale di Palermo*, in AA.VV., *Palermo punica*, Palermo 1998, pp. 33-39;
- TUSA V., *La problematica archeologica relativa alla penetrazione fenicio-punica e alla storia della civilizzazione punica in Sicilia* in «Storia della Sicilia» vol I, pp. 145-162;
- VALGUARNERA M., *Discorso sull'origine ed antichità di Palermo*, Palermo 1614, rpb. come *De origine et antiquitate Panormi primisque Siciliae et Italiae Incoles commentatis* in *Thesaurus Antiquitatum et Historiarum Siciliae*, vol. XIV, a cura di J.G Graevius, Lugduni 1725;
- VILLABIANCA (EMANUELE e GAETANI, F.M., m.se di) *Delle torri di avviso che d'ogni intorno i littorali circondano della Sicilia in difesa e guardia di essa da ' legni nemici e da mori corsari soprattutto della vicina Africa*, ms B.C.P., Qq E 97, pubbl. come *Le Torri di guardia della Sicilia*, a cura di Salvo Di Matteo, Palermo 1986; *Discorso storico-critico sopra i simboli o Arme o imprese del Regno di Sicilia e della città di Palermo* (datato 1722), ms B.C.P., Qq E 77, n. 1;
- VINGIANO G., *Storia della nave: periodo remico e velico*, Roma 1955;
- WARMINGTON B. H., *Storia di Cartagine* (1960), Torino 1968;
- WATAGHIN CANTINO G., *La Sicilia Occidentale nell'età Romana*, «Quaderni della Ric. Scient.» C.N.R., 100, f. II. pp. 641-654, Roma 1978;

4.1.3. Palermo nel Medioevo

- ADRIA, G.G., *De laudibus Siciliae*, ms, B.C.P. Qq C 85;
- AHMAD A., *A History of Islamic Sicily*, Edimburgo 1975;
- AMARI M., *Frammenti di testi arabi per servire alla storia della Sicilia musulmana*, Estr. «Arch. St. Italiano», vol. IV; *Description de Palerme au milieu du Xe siècle de l'ère vulgaire par Ebn Haucal*, Paris 1845; *Voyage en Sicile de Mohammed-Enb-Djobair de Valcence sous le règne de Guillaume Le Bon*, Paris 1846; *Biblioteca Arabo-Sicula*, 2 voll., Lipsia 1857; *Storia del Musulmani di Sicilia*, 4 voll., Firenze 1872; *Sul*

- fuochi da guerra usati nel Mediterraneo nell'XI e XII secolo*, Salviucci, Roma 1876 (da una mem. Acc. dei Lincei, 16/1/1876);
- BARBERA AZZARELLO C., *Raffigurazioni, ricostruzioni, vedute e piante di Palermo dal secolo XII al secolo XIX*, Palermo 1980;
- BASILIE N., *Palermo felicissima, divagazioni d'arte e di storia*, 3 voll., Palermo 1929, 1932, 1938, rist. an. Palermo 1978;
- BELLAFFIORE G., *Architettura in Sicilia (1415-1535)*, Palermo 1984;
- BELLIO V., *il periplo della Sicilia nel Medioevo*, in A.S.S., NS., VII, pp. 22-49;
- BENIAMINO (da Tudela), *Itinerarium*, Antuerpie 1575;
- BERTI G., TONGIORGI L. 1972, *Frammenti di giare con decorazione impressa a stampo*, in *Faenza*, 1972, p.68;
- BRAUDEL F., *La Méditerranée et le mond Méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949;
- BRESC H., *Livre et société en Sicile (1299- 1499)*, Palermo 1971; *Les jardins de Palerme* in «Mélanges de l'Ecole Française de Rome», n. 84 (1972) f. 1, pp. 55-127; *In ruga que arabitur dicitur zucac... Les rues de Palerme (1070-1460)* in «Le paysage urbain au moyen age», Lyon 1981;
- BROGGER A. W., SHETELING H., *The wiking ships*, Oslo 1951;
- CAPITANO V., *Piazza Marina a Palermo*, Palermo-Sao Paulo 1974;
- CARINI I., *I Veneziani in Sicilia*, in A.S.S. (1876) p. 347 segg.;
- CARTA G., *Il sistema ospedaliero nel centro storico di Palermo*, Palermo 1969;
- CASAMENTO A. et alii, *Vicoli e cortili*, Palermo 1984;
- CICCAGLIONE F., *La vita economica in Sicilia nel periodo normanno-svevo*, in A.S.S.Or., X, (1913), p. 341 segg.;
- CITARELLA A. O., *Il commercio di Amalfi nell'Alto Medio Evo*, in "Atti Centro R. Guariglia", 1, Salerno 1977;
- COLUMBA G. M., *I porti della Sicilia*, in *Monografia storica del porti dell'antichità nell'Italia insulare; Per la topografia antica di Palermo*, estr. da «Centenario di Michele Amari», vol II, pp. 395-426, Palermo 1910; *Topografia storica in Palermo e la Conca d'Oro*, Palermo 1911 , pp. 97-118;
- COMANDÈ G. B., *La monumentale chiesa di S. Eulalia del Catalani*, Roma s.d.;
- COSENTINO G., *La chiesa di San Giorgio del Genovesi in Palermo*, A.S.S., N.S., III (1878), pp. 226-250; *Le infanti Margherita e Beatrice sorella e figliuola del re Pietro II*, A.S.S., N.S., XI (1887), pp. 396-414;
- COSTANTINO G., CASSATA G., *Le porte di Palermo attraverso i secoli. Storia e restauro dalle origini ad oggi*, Palermo 1981;
- CRESWELL K. A. C., *L'architettura islamica delle origini* (1958), Milano 1966;
- D'ALESSANDRO V., *Politica e società nella Sicilia aragonese*, Palermo 1963;

- DE MAS LATRIE L., *Rèlations commerciales de Florence et de la Sicile avec l'Afrique au Moyen Age*, in «Bibliothèque de l'école des Chartes», vol. V (1859);
- DE SETA C., DI MAURO L., *Palermo*, Roma-Bari 1981;
- DE SIMONE M. L., *Palermo nei geografi e viaggiatori arabi del Medioevo*, In «Studi magrebini», IL (1971), pp. 129-189;
- DE VIO EZQUERRA DEL YERMO M. (a cura di) *Felicis et fidelissimae Urbis Panormitanae selecta a aliquot ad civitatis decus et commodus privilegia*, Palermo 1706;
- DI GIOVANNI V., *Contrade e rughe antiche, shera e sucac di Palermo esistenti nei secoli XII-XIII-XIV e XV*, in A.S.S., XI (1882), pp. 263-385; *Sopra alcune porte antiche di Palermo e sull'assedio del 1325*, Pedone Laurel, Palermo 1882; *Sulla estensione del porto antico di Palermo e sulle mura, le piazze e i bagni*, Palermo 1884; *Del sito della porta maris nel 1306*, Palermo 1884; *Il quartiere degli Schiavoni nel secolo X e la Loggia del Catalani, nel 1771*, A.S.S., XI (1887) pp. 40-64; *La Topografia antica di Palermo*, 2 voll., Palermo 1889;
- DOLLEY R. H., *Naval tactics in the heyday of the byzantine talassocracy*, in «VIII Congr. Interazionale di Studi Bizantini» (Palermo 3-10 aprile 1951), vol. I, pp. 324-339;
- FALCANDO U., *La Historia o Liber de Regno Sicilie e la Epistola ad Petrum Panormitane Ecclesiae tesararium* (ed. a cura di G. B. Siragusa) in F.I.S., Roma 1897;
- FAZELLO T., *De rebus siculis decades duae*, Palermo 1558, trad. a cura di R. Nannini, Palermo 1574, rist. Catania s.d.;
- FILANGERI C., *Centri storici, messaggi organici di cultura in Palermo ieri, oggi, domani, dopodomani*, «I Quaderni della Fionda» Palermo 1975, pp. 27-36;
- FILLIZZOLA C., *Le porte di Palermo*, Palermo 1973;
- GABRIELLI F., *Ibn Hawqai e gli arabi di Sicilia* in «Riv. St. Or.», XXXVI (1961), pp. 245-253; *L'Islam nella storia*, Roma-Bari 1966;
- GABRIELLI F. e SCERRATO U., *Gli arabi in Italia*, Milano 1979;
- GALASSO G., *Il commercio amalfitano nel periodo normanno*, in *Studi in onore di Riccardo Fiiangieri*, I, Napoli 1959, pp. 81-103;
- GALLO GUAGLIARDO C., *Il setificio in Sicilia*, «Nuova Racc. Op. di Autori Sic.» I, Palermo 1788 p. 147 segg.;
- GAROFALO I., *Tabularium Regiae ac Imperialis Capellae Collegiatae divi Petri in Regio Palatio Panormitano*, Palermo 1835;
- GARUFI C. A., *Il più antico diploma purpureo in scrittura greca e oro della Cancelleria Normanna di Sicilia e il protonobilissimo Cristodulo, 1094-1131 (?)*, in A.S.S., N.S., XLVII-XLVIII (1926-1927) pp. 105-136;
- GENUARDI L., *Il contratto di Commenda marittima secondo l'uso di Riviera in Sicilia*, Messina 1928;

- GIGANTI IOLI A., *Messina*, Roma-Bari 1980;
- GIUNTA F., *Aragonesi e Catalani nel Mediterraneo*, 2 voll., Palermo 1953-59; *Amalfitani in Sicilia nel Medio Evo*, in Conv. Int. giugno 1973, «Atti Centro R. Guariglia», 1, Salerno 1977, pp. 349-56;
- GIUNTA F., GIORDANO N., SCARLATA M., SCIASCIA L., *Acta Sicula Aragonensia. 1: documenti sulla luogotenenza di Federico d'Aragona*, Palermo 1972;
- GIUFFRIDA A., *Un frammento di registro del Consolato Catalano a Palermo del 1348*, in «Studi dedicati a Carmelo Trasselli», a cura di G. Motta, Messina 1983, pp. 389-397;
- GOITEIN S.D., *A Mediterranean Society. 2 voll., 1: Economic Foundations; 2: The Community*, Berkeley-Los Angeles 1967; *Sicily and Southern Italy in the Cairo Geniza documents*, in A.S.S.Or., LXVII (1971), pp. 9-33;
- GREGORIO R., *Del favore compartito ai commercianti stranieri in Sicilia dai re Normanni e Svevi*, in *Discorsi intorno alla Sicilia*, 2 voll., Palermo 1831, vol. II, pp. 88 segg.;
- GUIDONI E., *Urbanistica islamica e città medioevali europee* in «Storia della città», XIII, 1 (1978) pp 4-10; *Indicazioni di metodo per lo studio storico-urbanistico dei centri siciliani* in «Atlante St. Urb. Sic.», 1, Palermo 1979, pp. 1 1-31; *La componente urbanistica islamica nella formazione delle città italiane* in GABRIELI F. e SCERRATO U., *Gli Arabi in Italia*, Milano 1979, pp. 575-597;
- GUILLAUME DE POUILLE *Le geste de Robert Guiscard* a cura di M. Mathieu, «Istituto italiano di studi bizantini e neo-ellenici», Palermo 1961;
- GULOTTA P., *Genovesi a Palermo alla fine del 1200*, in *Studi dedicati a Carmelo Trasselli* a cura di G. Motta, Messina 1983;
- HEYD J. D., *Storia del commercio del Levante nel Medio Evo*, in «Biblioteca dell' Economista», serie V, vol. X, Torino 1913;
- HOAC J.D., *Architettura islamica*, Milano 1975;
- HOURAN A.H. e STERN S.M., *The islamic city*, Oxford 1970;
- JONES D., *Palermo, a «place in space» and a «drama in time»*, in «Storia della Città», XIII, 1 (1978), pp. 20-25;
- LA DUCA R. *Questa nostra città*, Palermo 1963; *Cartografia generale della città di Palermo e antiche carte della Sicilia*, Napoli 1975; *Iconografia del Porto di Palermo (1195-1860)*, , Palermo 1976; *Il Castello a Mare di Palermo*, Palermo 1980;
- LA MANTIA G., *Sul più antichi capitoli di Palermo dal secolo XII ai XIV e su le condizioni della città medesima negli anni da 1354 a 1390*, in A.S.S., XL, (1915); *Messina e le sue prerogative dal Regno di Ruggero II alla coronazione di Federico II d'Aragona*, Palermo 1917;
- LAPIDUS M., *Muslim Cities in the Later Middle Ages*, Cambridge 1967; *Middle Eastern cities: a Symposium on Ancient Islamic and Contemporary Middle Eastern Urbanism*, Berkley-Los Angeles 1969;

- LA SPINA S., NACCI M., *Edifici ecclesiastici nel Centro Storico di Palermo*, Palermo 1985;
- LIONTI F., *La società del Bardi, del Peruzzi e degli Acciaiuoli*, in A.S.S.O., XIV (1889), p. 189-231;
- LOMBARD M., *Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée Musulmane (VIIe~IXe siècles)* in *Le navire et l'économie dans la Méditerranée musulmane (travaux du 11e Colloque Int. d'hist. marine)*, Paris 1958. pp. 54-106; *Le bois dans la Méditerranée musulmane (VIIe-IXe siècles)* in «Annales», XIV (1959), pp. 234 -254 ;
- LONNOROTH E, *Communications, vie économique et modèles politiques des vikings*, in *I normanni e la loro espansione nell'Alto Medioevo*, (XVI settimana di studio del Centro Italiano di St. sull'Alto Medioevo), Spoleto 1969;
- LUZZATTO G., *Storia economica d'Italia*, Firenze 1963;
- MACK SMITH D., *Storia della Sicilia Medioevale e Moderna*, Roma-Bari 1973;
- MALATERRA G., *De rebus gestes Roberti Guiscardii*, in *Thesaurus antiquitatum et historiarum Siciliae* a cura di J.G Graevius, Lugduni 1725, vol. V;
- MARÇAIS G., *Note sur les ribâts en Berberie*, in «Mél. d'hist. et d'archéologie de l'occident Musulman», I (Algeri 1957), pp. 23-36;
- MAURICI F., *Illi de domo et familia Abbatellis, I baroni di Cefalà*, «Scrinium» n. 6, (Palermo 1985);
- MAZZÈ A., *Le Parrocchie*, Palermo 1979;
- MENDI K., *La città nell'Islam, identità di un passato* in *Architettura dei Paesi islamici*, Venezia 1982, pp. 28-35;
- MELI F., *Giorgio di Paccio, di Niella Tanaro, autore di architetture del Rinascimento Palermitano*, in «Boll. Soc. Piemontese di Arch. e Belle Arti», anni VI e VII (1952-53), estr. pp. 1-8; *Matteo Carnalivari e l'architettura del Quattro e Cinquecento in Palermo*, Roma 1958;
- MONGITORE A., *Ordo Cereorum Felicis Urbi Panormi*, ms. B.C.P., Qq E 3;
- MONNERET DE VILLARD U., *La tessitura palermitana sotto i normanni e i suoi rapporti con l'arte bizantina*, in Misc. M. Mercati, vol. III, Città del Vaticano 1946;
- MONTI G. M., *L'espansione mediterranea del Mezzogiorno d'Italia e della Sicilia*, Roma-Bari 1942;
- MORTILLARO V., *Catalogo ragionato dei diplomi, esistenti nel tabulario della Cattedrale di Palermo*, Palermo 1842; *Elenco cronologico delle antiche pergamene pertinenti alla Real Chiesa della Magione*, Palermo 1858;
- MORSO S., *Descrizione di Palermo antico*, Palermo 1827, rist. an. Catania 1981;
- MOTTA G. (a cura di) *Studi dedicati a Carmelo Trasselli*, Messina 1983;
- NATOLI L., *Appunti per una storia dell'urbanistica siciliana*, in «Il Mediterraneo», IV 7-8 (1970), pp.65-94;

- NOVATI F., *Un nuovo testo degli annali pisani antiquissimi e le prime lotte di Pisa contro gli Arabi*, in *Centenario di Michele Amari*, Palermo 1910, vol. I, pp. 11;
- OXENSTIERNA E., *The Norsemen*, Greenwich 1965;
- PALERMO G., *Guida istruttiva per Palermo e i suoi dintorni, riprodotta dal beneficiale Girolamo di Marzo-Ferro*, Palermo 1858 rist. an. Palermo 1984;
- PATRICOLO R., *La Cappella dei mercanti genovesi nel chiostro della Basilica di San Francesco in Palermo*, in *Genova e i Genovesi a Palermo*, Palermo 1982, pp. 85-110;
- PAUTY E., *Villes spontanées et villes créées en Islam*, in «Annales d'Inst. d'Etudes r.» IX-X (1951-52), pp. 52-75;
- PERI I., *Censuazioni in Sicilia nel secolo XIII*, in «Economia e Storia», 1957, pp. 41-58; *Il porto di Palermo dagli Arabi agli Aragonesi*, in «Economia e Storia», 1958, 4, pp. 422-469; *Girgenti porto del sale e del grano*, in «Studi in onore di A. Fanfani», I, Milano 1962, pp. 529-616; *Uomini, città e campagne in Sicilia dall'XI al XIII secolo*, Roma-Bari 1978; *La Sicilia dopo il Vespro*, Roma-Bari, 1982;
- PETINO A., *La politica commerciale di Pietro III d'Aragona*, Catania 1944; Catania 1944;
- PIETRO DA EBOLI, *Liber ad honorem Augusti, secondo il codice 120 della Biblioteca Civica di Berna*, Roma 1905;
- PIPTONE FEDERICO G., *Di un lanificio palermitano nella prima metà del secolo XIV*, in A.S.S., (19 12), p. 303 segg.;
- PIRENNE H., *Maometto e Carlomagno*, Roma-Bari 1971; *Le mouvement économique et sociale au moyenâge du XI siècle au milieu du XV siècle*, in «Hist Economique de l'Occident Médiéval», Paris 1951;
- PISTARINO I., *I Normanni e le repubbliche marinare*, in «Atti Congr. Int. di Studi della Sicilia Normanna», Palermo 1973, pp. 241-62;
- RAFFIOTTA G., *Il Caricatore di Palermo nei secoli XVII e XVIII* in «Annali» della Fac. Ec. e Comm. dell'Un. di Palermo» VIII (1954), pp. 63-96;
- REDMAN C. L., ANZALONE R. D., RUBERTONE P. E., *Qsar es-Seghir. Note on three seasons of escavation*, in «Storia della città» XIII, I, Roma 1978, pp. 11-19;
- RIZZITANO U., *Storia e cultura della Sicilia saracena*, Palermo 1975; *La conquista musulmana*, in «Storia della Sicilia», vol. III, pp. 99-176;
- RIZZITANO U., GIUNTA G., *Terra senza crociati*, Palermo 1967;
- RUGGIERI TRICOLI, M.C., VACIRCA, M. D., *Palermo e il suo porto*, Palermo 1986;
- SALEMI E., *Ricordi della distrutta parrocchia di S. Giacomo La Marina in Palermo*, Palermo 1886;
- SALINAS A., *Suggello del Comune di Palermo*, in «Rassegna Archeologica Siciliana», I (1871); *Osservazioni intorno a due diplomi greci*

- riguardanti la topografia di Palermo*, in A.S.S., N.S., IX, pp 57-78; *Sulla topografia medioevale palermitana*. in «Rendiconti Reale Acc. dei Lincei», XXII, 3 (16/3/1913);
- SANCES G., *Appunti sulla topografia e sulle trasformazioni delle antiche chiese di Palermo*, Palermo 1914;
- SANGERMANO G., *La diaspora degli amalfitani dalla fine del ducato indipendente alla crisi del Vespro: il problema della loro presenza nei porti siciliani nella dialettica dei rapporti fra Amalfi e Genova*, in *Genova e i Genovesi a Palermo*, Palermo 1982, pp. 35-52;
- SANTORO R., *Fortificazioni bastionate in Sicilia, XV e XVI secolo*, in A.S.S., s. IV, vol. IV, (1978) pp. 169-253; *Considerazioni sull'evoluzione delle fortificazioni siciliane dall'ultima amministrazione bizantina al consolidamento del regno di Sicilia*, in A.S.S., s. IV, vol. II (1976), pp. 27-52;
- SCHAUBE A., *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo fino alla fine delle Crociate*, in «Biblioteca dell'economista», vol. XI, Torino 1915;
- SCHMIDT A. M., *La fortezza di Mazzacallar*, in «Boll. d'Arte», 57 (1972), pp. 90-93;
- SILVESTRI A., *Aspetti del commercio amalfitano in Palermo all'inizio del secolo XVII* in «Riv. di Studi Salernitani», 2 (1968), pp. 159-179;
- SIRACUSA G. B., *Le miniature che illustrano il carne di Pietro da Eboli nel codice 120 della Biblioteca di Berna*, in «Boll. Stor. It.» 25, Roma 1904;
- SPATRISANO G., *Lo Steri di Palermo e l'architettura siciliana del Trecento*, Palermo 1972. Palermo 1972;
- STARRABBA R., *Catalogo ragionato di un protocollo del notaio A. de Citella*, A.S.S., XII (1888), pp. 7388;
- STRIKE V., *Origini e primi sviluppi dell'urbanistica islamica*, in «Riv. Studi Or.», XLIII (1968), pp. 53-72;
- TABACCO G., *La storia politica e sociale dal tramonto dell'Impero alle prime formazioni di stati regionali*, in «Storia d'Italia», vol. II, pp. 194-212;
- TAMARI S., *Aspetti principali dell'urbanistica musulmana*, in «Palladio», n. 5, XVI (1966), pp. 45-82;
- TORRES BALIBAS L., *Ciudades Hispano-Musulmanas*, 2 voll., Madrid 1977;
- TRAMONTANA S., *I Normanni in Italia. Aspetti politici e militari*, Messina 1970;
- TRASSELLI C., *Il mercato dei panni a Palermo nella prima metà del XV secolo*, in «Economia e storia», IV (1957), f 2 e 3; *Tessuti di lana siciliana a Palermo nel secolo XIV* in «Economia e storia», III (1956), pp 305-315; *Nuovi documenti su Peruzzi, Bardi e Acciaiuoli*, in «Economia e storia» (1956), pp. 179 segg.; *Sul naviglio «nordico» in Sicilia nel secolo XVIII* in «Homenaje a J. Vincens Vives», vol. II, Barcellona 1967, pp. 659-702; *L'Amirauté de Sicile (XIV-XVIII siècles)*, in «Révue d'histoire économique et sociale», XLVII 2 (1969), pp. 192-214; *Genovesi in Sicilia*, in «Atti Soc. Ligure di Storia Patria», N.S., IX, 2 (1969), 155-

178; *Porti e scali in Sicilia dal XV al XVII secolo*, in "Récueil de la Société Jean Bodin" XXXIII, Bruxelles 1972, pp. 257-281; *I lucchesi in Sicilia*, Atti XV Conv. Naz. Archivistico, Lucca 1969, pubbl. come *Lucca archivistica storica economica*, Roma 1973; *Sicilia Levante e Tunisia nei secoli XIV e XV*, Trapani 1952, ora in "Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna", Cosenza 1977, pp. 73-170; *Sui rapporti fra Genova e la Sicilia dai Normanni ai '900* in "Genova e i Genovesi a Palermo", Genova 1980; *Banchieri, armatori, assicuratori*, in «Storia della Sicilia» vol. III, pp. 487-499; *Siciliani fra '400 e '500*, Messina 1981;

VILLABIANCA (EMANUELE e GAETANI F. M., m.se di) *Sui maestri portulani di Sicilia*, ms. B.C.P.. Qq E 99; *Opere storiche su Palermo e altre città siciliane*, voll. III, IV, V (ms. BC.P. Qq E 91-92);

4.1.4. Palermo in età moderna

AA.VV. *Il porto di Genova*, Genova 1971;

AGATE F., TRANI A., *Il problema delle comunicazioni e degli armamenti navali in «I quaderni della Sinossi»* Palermo 1935;

AGNELLO G., *Le torri costiere di Siracusa nella lotta anticorsara*, in "A.S. Siracusano", X (1964), pp. 53-72;

ALUNNI DEL COLLEGIO NAUTICO, *Compendio di navigazione*, Messina 1811;

ANONIMO, *Itinerario o vero institutione* (1573) ms. BCP Qq 47;

ANONIMO, *A Collection of papers relative to the state of British Commerce in Sicily*, London 1811;

ANONIMO, *Capitoli ed ordinazioni formati per lo buon governo del Caricatore della Città di Palermo nel 1683*, Palermo 1683:

ANONIMO, *Capitoli ed ordinazioni che l'Ecc.mo Senato Maestro Portulano del Cancatore di Palermo ha formato per il buon governo del Caricatore per la fede pubblica e la retta Amministrazione della negoziazione frumentaria*, Palermo 1741;

ANONIMO, *Su le ragioni addotte dal Tribunal del Real Patrimonio*, ms B.C.P., Qq D 56;

AURIA V., *Historia cronologica delli Signori Vicerè di Sicilia dal tempo che mancò la personale assistenza de' Serenissimi Re di quella, cioè dall'anno 1409 fino al 1697*, Palermo 1697;

BARBERA AZZARELLO C., *Raffigurazioni ncostruzioni vedute e piante di Palermo dal secolo XII al XIX*, Palermo 1980;

BARONIO MANFREDI F. M., *Antonii Vinitiani Siculi poetae celebemmi epigrammata quasi omnia, Fontiumque Descriptiones et Triumphales Arcus*, Palermo 1646;

BASILE N., *Palermo felicissima, divagazioni d'arte e di storia*, Palermo 1978;

BAVIERA ALBANESE A., *Una inchiesta sull'amministrazione finanziaria nella Sicilia dell'ultimo Cinquecento*, in A.S.S., S. IV vol. V (1979), pp. 59-84;

- BELLAFIORE G., *Architettura in Sicilia (1415-1535)*, Palermo 1985;
- BOZZO G., *Biografia del professore Carlo Giachery*, in «Nuove Effemeridi Siciliane di Scienze Lettere e Arti» I, Palermo 1869, pp. 373-380 e 422-428;
- BRANCATO F., *Il commercio dei grani nel Settecento in Sicilia*, in A.S.S., s. III, 1 (1947); *Il commercio dei grani e una proposta di riforma dei caricatori e della tratta nel '700 in Sicilia*, in Nuovi Quaderni del Meridione», X n. 38 (apr.-giugno 1972) pp. 129-152 e 231-235;
- BRAUDEL F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949; *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo* in «Economia e Storia», 2 (1955), pp. 118-126;
- BRESC H., *Livre et société en Sicile (1299-1499)*, Palermo 1971;
- BUDA G., *Elogio biografico di Salvatore Zahra Buda e cenno del padre di lui adottivo Giuseppe Zahra*, Catania 1845;
- CAMILLIANI C., *Descrizione della Sicilia*, ms B.C.P., trascr. come *Descrizione della Sicilia opera composta da Camillo Camilliani, celebre matematico*, a cura di G. Di Marzo, in B.S.L.S., serie II, vol. II, 1877, nella prima parte (*marine* Qq F. 101), come *Libro delle torri (dal littorale di Sicilia partendo da Trapano verso Levante e ritornando allo stesso Trapano da Levante)* a cura di A. Casamento in «Storia della città», nn. 12-13, 1979, nella seconda parte (*torri*, Qq D 188), non trascritta nella terza parte (*addizione*, Qq E 27);
- CANCILAI O., *I dazi sull'esportazione dei cereali e il commercio dei grani in Sicilia*, in «Nuovi Quaderni del Meridione», VII, n. 28 (ott. -dic. 1969) pp. 408-443;
- CAPASSO G., *Il governo di D. Ferrante Gonzaga in Sicilia dal 1535 al 1543*, in A.S.S., N.S., XXX e XXXI (1905-1906);
- CARDAMONE G., *Contributo agli studi sulla viabilità siciliana: Saggio di bibliografia*, in *Città nuove di Sicilia, XV-XIX secolo*, a cura di M. Giuffrè, Palermo 1979, pp. 197-212; *Una città e un territorio in trasformazione* in «Il Mediterraneo», IX, 2-3 (1975), pp. 74-92;
- CARTA G., *Il sistema ospedaliero nel centro storico di Palermo*, Palermo 1969;
- CAVALCANTI P.L., *Guida del pilota per le coste e i porti del Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1846;
- COLUMBA G. M., *I porti della Sicilia*, in *Monografia storica dei porti dell'antichità nell'Italia insulare*, Roma 1906;
- CONIGLIO G., *Il commercio fra il Regno delle Due Sicilie, gli Stati Uniti e il Brasile negli anni 1848-49*, in «Rassegna Storica del Risorgimento», apr-sett. 1957;
- CORRAO M., *Cenno storico della Marina Mercantile di Sicilia*, Palermo 1843;
- COSENTINO G. M., *La chiesa di San Giorgio del Genovesi in Palermo* in A.S.S., N.S., III (1878), pp. 226-250;

- COSTANTINO G., CASSATA G., *Le porte di Palermo attraverso i secoli. Storia e restauro dalle origini ad oggi*, Palermo 1981;
- COTRONEO CATANIA G., *S. Maria dello Spasimo*, Palermo 1983;
- D'ARRIGO A., *Natura e tecnica nel Mezzogiorno*, Firenze, 1956;
- DE LA CERDA J., *Relacion del Gobierno de Estado y Guerra del Reyno de Sicilia*, in GUCCIONE SCAGLIONE R., *La relazione del Vicerè Juan de la Cerda, duca di Medinaceli a Garda de Toledo nel 1565*, in A.S.S., serie III, V, pp. 35-108;
- DEL CALLEJO Y ANGULÔ, *Description de l'isle de Sicile et de ses côtes maritimes avec les plans de toutes ses forteresses*, Vienna 1719;
- DELLE VEDOVE A., *Il traffico del porto di Palermo dal 1790 al 1815*, in «Quaderni di Geografia umana per la Sicilia e la Calabria», I, Messina 1956;
- DE SETA C., DI MAURO L., *Palermo*, Roma-Bari 1981;
- DE STEFANI E., *Storie e vicende della Cala di Palermo*, in A.S.S., serie IV, VII (1981), pp. 221-228;
- DE TOLEDO G., *Registro di lettere dell'Ecc. III. Signor Don Garcia di Toledo Vicerè del R. di Sicilia, fatte in Napoli et in Genova mentre che stette fora di questo Regno* (trascr. anonima del sec. XVI), B.C. P., vol. misc. Qq E 16.
- DE VIO EZQUERRA DEL YERMO M. (a cura di), *Felicis et Fidelissimae Urbis Panormitanae selecta a aliquot ad civitatis decus et commodus spectantia privilegia*, Palermo 1706;
- DE WELZ G., *Saggio sui mezzi per moltiplicare prontamente le ricchezze della Sicilia* (a cura di F. Renda), Roma 1964 (dall'ed.or., Parigi 1822);
- DI BLASI G.E., *Storia cronologica de' Viceré, Luogoenenti e Presidenti del Regno di Sicilia*, (1790-91), 5 voll., Palermo 1974;
- DI GIOVANNI V., *Del Palermo restaurato (1615)*, in B.S.L.S., 1872, voll. 10 e 11;
- DI GIOVANNI, V., *Le nuove fabbriche del Real Palazzo di Palermo nel secolo XVI esistenti nel 1571*, in *La Topografia antica di Palermo*, Palermo 1889, pp. 403-413; *Le fortificazioni di Palermo nel secolo XVI giusta l'ordini dell'ing. Antonio Ferramolino*, Palermo 1869; *Contrade e rughe antiche, shera e sucac di Palermo esistenti nei secoli XII., XIII, XIV e XV* in A.S.S., XI (1887) pp. 263-385;
- DORI G., *Manoscritto miscellaneo con editti del Cardinale Giannettino Doria, arcivescovo di Palermo, dal 1624-25, Presidente del Regno*, ms. B.C.P., Qq H 59;
- FAGIOLO M., MADONNA M.L., *Il teatro del Sole*, Roma 1981;
- FALZONE G., *Carlo III e la Sicilia*, Palermo 1947;
- FAZELLO T., *De rebus siculis decades duae*, Palermo 1558, trad. a cura di R. Nannini, Palermo 1574. rist. an. Catania s.d.;
- FERRAMOLINO A., *L'ordini di la fortificazioni di quista felichi chita di Palermo, Dal codice Varia I dell'A.C.P.*, in V. DI GIOVANNI, *Le fortificazioni di*

- Palermo nel secolo XVI giusta l'ordini dell'ing. Antonio Ferramolino*, Palermo 1869, pp. 43-88;
- FERRARA F., *Sul cabotaggio fra Napoli e la Sicilia*, Palermo 1837;
- FICARRA G., *Diario*, trascr. a cura del Marchese di Villabianca, nei *Diari*, ms. B.C.P. Qq D 105;
- FILANGERI C., *Centri storici messaggi organici di cultura*, in *Palermo ieri oggi domani dopodomani*, «1 Quaderni della Fionda», Palermo 1975, pp. 27-36; *Aspetti tecnici e aspetti di gestione nell'attuazione architettonica di Palermo durante il vicereame di Marcantonio Colonna (1577-1584)*, in «Contributi al restauro architettonico e ambientale», a cura di R. Calandra, Palermo 1978;
- FILETI M., *Trattato della navigazione (1773)*, ms. B.I.N.; *Pratica del manovriere navale*, Palermo 1815; *Elementi di pilotaggio (1891)*, ms. B.I.N.;
- FILIBERTO I., *Stato dei legni mercantili approdati nel porto di Palermo dall'anno 1750 fino al 1839, estratti dal registro della Deputazione di salute*, Palermo 1838;
- FLANDINA A., *La sala delle Dame di Palermo. Notizie Storiche*, AS.S., N.S., V (1879), pp. 15-31;
- FORTEGUERRA B., *Memoria del sistema di pace e di guerra che le potenze europee praticarono con le reggenze di Barberia*, Palermo 1807;
- GALLO C., *Momenti ed aspetti della politica difensiva del Vicerè de Vega in Sicilia*, in ASSIS serie IV, V (1979), pp 35-57;
- GIACHERY C., *Memoria descrittiva della Sicilia e de' suoi mezzi d' comunicazione*, Palermo 1801;
- GIARDINA G., *Le antiche porte della città di Palermo non più esistenti*, a cura di Triziano Lipario, Palermo 1732;
- GILIBERTO G., *Sul Lazzaretto di Palermo. Memoria*, Palermo 1840;
- GIOENI F., *Discorso moderno del Regno di Sicilia e sue Città pel mare e della Città di Palermo (1645)*, ms. B.C.P., Qq C 7;
- GIUFFRÈ M., *Palermo città murata dal XVI al XIX secolo*, in «Quaderni dell'IDAU», n. 8, Catania 1976, pp. 41-68; *Castelli e luoghi forti in Sicilia. XII-XVII secolo*, Palermo 1980;
- GIULIANA ALAJMO, A., *Note siciliane d'arte e tradizioni popolari*, Palermo 1946; *La chiesa dell'Olivella a Palermo e il suo pseudo-architetto Antonio Muttone*, in *Note siciliane d'arte e tradizioni popolari*, Palermo 1946; *Mariano Smiriglio. le opere. Porta Feilce*, Palermo 1949; *Architetti Regi in Sicilia*, Palermo 1949;
- GIUNTA F., *Fra Giuliano Majali, agente diplomatico di Alfonso il Magnanimo (1390 (?)-1470)*, in A.S.S., s. III, II (1967), pp. 153-198;
- GONZAGA F., *Relazione delle cose di Sicilia all'imperatore Carlo V (1546)*, pubbl. a cura di CARREN F.C., *Relazione delle cose di Sicilia all'imperatore Carlo V*, Palermo 1896;
- GREGORIO R., *Dei segni che si danno in Sicilia per mezzo del fuoco, detti*

- volgarmente fari*, in «Opere scelte», Palermo 1853;
- GUCCIONE SCAGLIONE R., *La relazione del Vicerè Juan de la Cerda duca di Medinaceli a Garcia de Toledo nel 1565*, in A.S.S., s. III, V. pp. 35-108; *Sul vicereame di Bernardino de Cardines di Maqueda (1598-160)*, in A.S.S., s. IV, IV (1978), pp. 288-318;
- GUIDONI MARINO A., *Urbanistica e Ancien Régime nella Sicilia barocca*, in «Storia della Città», 2 (1 977), pp. 3-84;
- HUGHES J. Q., *The defence of Malta*, in «Quaderno dell'IDAU», n. 8, Catania 1976;
- LA DUCA R., *Bagli, casene e ville della piana dei colli*, Palermo 1965; *Sviluppo urbanistico dei quartieri esterni di Palermo* in «Quaderno», n. 4 dell'Ist. di El. di Arch. e Rilievo dei Mon., (Palermo 1964), pp. 7-35; *I giardini di Luca Cifuentes e il piano delle Croci*, Palermo 1960; Palermo 1963; *La città perduta*, vol. I, Napoli 1975; *La città perduta*, vol. II, Napoli 1976 ; *La città perduta*, vol. III, Palermo 1977; *La città perduta* , vol. IV, Palermo 1978; *Cartografia Generale della Città di Palermo e antiche carte della Sicilia*, Napoli 1975; *Iconografia del Porto di Palermo (1195-1860)* , Palermo 1976; *Cercare Palermo*, Palermo 1985;
- LA MANTIA F., *Il Palazzo dei Tribunali in Palermo*, in A.S.S., N.S., XLV;
- LALOY E., *Le révolte de Messine. L'expédition de Sicilie et la politique Française en Italie (1674-1678)*, Paris 1930.
- LANZA DI SCORDIA P., *Dei mancati accomodamenti fra la Sicilia e Ferdinando Borbone*, in «Memorie della Rivoluzione Siciliana del 1848 pubbl. nel Cinquantesimo Anniv.», Palermo 1898;
- LA PLACA P. (a cura di), *Capitoli ed Ordinazioni della Felice e Fedelissima Città di Palermo*, Palermo p. I, 1745, p. II, 1760, p. III, 1768, p. IV, 1777;
- LAURIANO N., *Progetto per togliere le cattive esalazioni provenienti dalla Cala ed acquedotti della città di Palermo*, Palermo 1886;
- LEONARDI CATTOLICA P., *Fari e segnali marittimi*, Torino 1916, 2 voll.;
- LERCARO I. (a cura di), *Capitoli et ordinazioni fatti dall'Ecc.mo Signor Marc'Antonio Colonna*, Palermo 1664;
- LIMA A. J., *La crescita della città di Palermo nella pianta di Gaetano Lossieux (1818)*, Palermo 1979;
- LINO G., *Indagini strumentali*, in NOBILI A., PALMISANO M. E. (a cura di), *La battaglia di Palermo. 2 giugno 1676. Scontro nel golfo di Palermo tra la flotta francese e la coalizione ispano-olandese*, Palermo 2009, pp. 63-67;
- MAGDALENO R., *Papeles de Estado. Sicilia. Virreinato Español*, Valladolid 1951;
- MALVICA F., *Sul cabotaggio fra Napoli e Sicilia*, Palermo 1837;
- MANGANANTE O., *Iscrizioni e tabelle*, ms. B.C.P., Qq D 8;
- MAURI E., *L'Atlante Marittimo del Regno di Napoli*, «Atti Acc. Naz. dei Lincei», s. VIII, XXIX (maggio-giugno 1974);

- MAZZARELLA S., ZANCA R., *Il libro delle torri*, Palermo 1985;
- MELI, F., *La chiesa di San Sebastiano*, in "Sala d'Ercole" nn. 9-10 (aprile 1949); *Giorgio di Faccio di Niella Tanaro autore di architetture del Rinascimento palermitano* in "Boll. Soc. Piemontese d Arch. e Belle Arti", VI-VII (1952-53), estr. pp. 1-8; *Costruttori e lapicidi del Lano e del Ceresio nella II metà del '400 in Palermo*, in "Arte ed Artisti dei laghi lombardi. Rivista Archeologica dell'Antica Provincia e Diocesi di Como", Corno 1959, pp. 207-243; *Matteo Carnalivari e l'architettura del Quattro e Cinquecento in Palermo*, Roma 1958 ; *Degli architetti del Senato di Palermo nei secoli XVII e XVIII*, in A.S.S., IV-V (1939) pp. 305-468;
- MINISTERO DEGLI INTERNI, *Specchio della Marineria Mercantile di qua e di là dal Faro al 1 gennaio 1839*, «Annali del Regno delle Due Sicilie», Napoli 1841;
- MONGITORE A., *Le porte...* vedi TRIZIANO, L.
- MONTI G. M. *L'espansione mediterranea del Mezzogiorno d'Italia e della Sicilia*, Bari 1942;
- MORTILLARO V., *Considerazioni sul cabotaggio fra Napoli e Sicilia*, Palermo 1834; *Pensieri sul commercio coll'estero*, Palermo 1834; *Appendice alle considerazioni sul cabotaggio fra Napoli e Sicilia*, Palermo 1837;
- NOBILI A., *La battaglia di Palermo attraverso le fonti*, in NOBILI A., PALMISANO M. E. (a cura di), *La battaglia di Palermo. 2 giugno 1676. Scontro nel gofo di Palermo tra la flotta francese e la coalizione ispano-olandese*, Palermo 2009, pp. 27-54;
- NOBILI A., PALMISANO M. E. (a cura di), *La battaglia di Palermo. 2 giugno 1676. Scontro nel golfo di Palermo tra la flotta francese e la coalizione ispano-olandese*, Palermo 2009;
- ORENGO R., *Le arti del mare in Dante*, Roma 1969;
- PAGANO L.A., *L'industria armatoriale siciliana del 1816 al 1880*, in «Archivio economico dell'unificazione italiana», S. I, vol. XIII, f. 3, (Roma 1964);
- PALERMO G., *Guida istruttiva per Palermo e i suoi dintorni, riprodotta dal beneficiale Girolamo di Marzo-Ferro (1858)*, rist. an. Palermo 1984 ;
- PALMERI V., *Somma della storia di Sicilia*, Palermo 1856, rist. An. Milano 1978;
- PALMERINO N., *Diario palermitano (dal 1577 al 1599)*, trascr. a cura del m.se di Villabianca, nei *Diari*, ms. B.C.P., Qq D 105, anche in B.S.L.S. (a cura di G. Di Marzo), vol. I;
- PATRICOLO R., *La cappella dei mercanti genovesi nel chiostro della Basilica di San Francesco in Palermo*, in *Genova e i Genovesi a Palermo*, Palermo 1982, pp. 85-110;
- PERI I., *La Sicilia dopo il Vespro*, Roma-Bari 1982; *Uomini città e campagne in Sicilia dall'XI al XIII secolo*, Roma-Bari 1978;
- PITRÈ G., *Palermo nel Settecento*, a cura di G. Pipitone Federico, Palermo, s. d.;

- PERFETTO C., *Vicende della marina mercantile a vapore nel Regno delle Due Sicilie dal 1818 al 1860*, in «Atti del R. Istituto di incoraggiamento», VI s., LXXV, I (Napoli 1923);
- PETINO A., *La questione del commercio dei grani in Sicilia nel 1700*, Catania 1946;
- RAFFIOTTA G., *Il Caricatore di Palermo nei secoli XVII e XVIII*, in «Annali della Fac. d'Ec. e Comm. dell'Un. di Palermo», VIII (1954), pp. 63-96; *Gabelle e dogane a Palermo nel primo trentennio del settecento*, Palermo 1962;
- RAIMONDO TOMASSETTI M., *Istituto Tecnico Nautico Gioeni-Trabia*, estr. s. ed., Palermo 1964;
- RANZANO P., *De auctore et primordis Panormi*, in «Opuscoli di Autori Siciliani», IX, pp. 1-56, Palermo 1767;
- REYES S., *La fognatura e la Cala di Palermo rapporto alle condizioni igieniche della città*, in «Atti Acc. Sc. Lett. e Arti di Palermo», VI (1878-79);
- ROMEO R., *Il Risorgimento in Sicilia*, Bari 1950;
- ROSSO V., *Varie cose notabili accorse in Palermo ed in Sicilia dall'anno 1506 sino al 1503*, ms. B.C.P. Qq D 98, anche in B.S.L.S. (a cura di G. Di Marzo), vol. I;
- ROTOLO F., *Nuovi documenti su Matteo Carnalivari*, in A.S.S., s. III XV, 8388;
- RUGGIERI TRICOLI MC., *Paolo Amato la corona e il serpente*, Palermo 1983; *Le fontane di Palermo (nei secoli XVI-X VII-X VIII)*, Palermo 1984;
- RUGGIERI TRICOLI, M.C., VACIRCA, M. D., *Palermo e il suo porto*, Palermo 1986;
- SACHAU E., *Sicilien nach dem lurchischen geographen Piri Reis* in 'Centenario di Michele Amari', Palermo 1910, vol. 11, pp. 1-10;
- SALVIOLI G., *Sul commercio dei grani in Sicilia nel secolo XVI*, in «Antologia Siciliana», I, f. 1 (febb.-marzo 1901) pp. 18-28;
- SALZANO A., *La marina borbonica*, Napoli 1924;
- SANSONE A., *Storia del Regio Istituto Nautico Gioeni-Trabia (1789-1892)*, Palermo 1892;
- SANTINI E., *La Sicilia nel Decameron*, in A.S.S., (1940), pp 238-252;
- SANTOCANALE N., *Sull'antemurale e bacino di carenaggio da costruire a Palermo*, Torino 1862;
- SANTORO R., *Fortificazioni bastionate in Sicilia, XV e XVI secolo*, in A.S.S., s. IV, vol. IV (1978), pp. 169-253;
- SCAGLIONE E., *Ricerche su Porta Felice e la sua zona monumentale*, in «Atti VII Congr. naz. Storia dell'Architettura», Palermo 1950;
- SCIBONA G., *Memoria in difesa dei diritti della Regia interessata delle Dogane di Sicilia*, Palermo 1841;

- SPATRISANO G., *Lo Steri di Palermo e l'architettura siciliana del Trecento*, Palermo 1972; *L'Architettura del Cinquecento in Palermo*, Palermo 1961;
- TADINI G., *Ferramolino da Bergamo, l'ingegnere militare che nel '500 fortificò la Sicilia*, Bergamo 1977;
- TENENTI A., TENENTI B., *Noli ragusei per Alessandria e la Sicilia nella seconda metà del cinquecento*, in « Studi dedicati a Carmelo Trasselli », a cura di G. Motta, Messina 1983, pp. 613-632;
- TITONE V., *La Sicilia spagnuola. Le istruzioni del Duca di Maqueda*, Mazara del Vallo 1948; *La Sicilia dalla dominazione spagnola all'Unità d'Italia*, Bologna 1955;
- TRANCHINA, G., *L'isola di Ustica*, Palermo 1982;
- TRASSELLI C., *Sul naviglio «nordico» in Sicilia nei secolo XVII* in «Homenaje a J. Vincens Vives», vol. II, Barcellona 1967, pp 659-702; *Sicilia, Levante e Tunisia (sec. XIV-XV)*, Trapani, 1952, rpb. in *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, Cosenza 1967, pp. 71-170; *L'Amirauté de Sicile (XIV-XVIII siècles)*, in «Révue d'histoire économique et sociales, XLVII (1969), n. 2, pp. 192-214 ; *Genovesi in Sicilia*, in «Atti Soc. Ligure di Storia Patria», N.S., IX, 2 (1969), pp. 155-178; *Porti e scali in Sicilia dal XV al XVII secolo*, in «Récueil de la Société Jean Bodin», XXXIII, Bruxelles 1972, pp. 257-281; *Il porto di Palermo nella prima metà dell'Ottocento*, in «Rassegna Mediterranea», II, 9-10 (1949), p. 22; *Fumento e panni inglesi nella Sicilia del XV secolo* in «Annali Fac. di Economia e Comm. Un. di Palermo», IX, 1955, rist. in *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, Cosenza 1977, pp. 291-329; *Il mercato dei panni a Palermo nella prima metà del XV secolo*, in «Economia e Storia», IV (1957) f. 2 e 3;
- TRICOLI G., *La deputazione degli Stati e la crisi del baronaggio siciliano*, Palermo 1966; *Un periodo del governo spagnolo in Sicilia nella relazione del viceré Uzeda (1 686-1 697)*, Palermo 1980;
- TRIZIANO L. (alias MONGITORE, A.) *Le porte della città di Palermo al presente esistenti*, Palermo 1732;
- TUSA S., *metodologia e tecniche della ricerca storico-archeologica sulla Battaglia di Palermo del 2 giugno 1676 tra le armate navali ispano-olandese e francese*, in NOBILI A., PALMISANO M. E. (a cura di), *La battaglia di Palermo. 2 giugno 1676. Scontro nel golfo di Palermo tra la flotta francese e la coalizione ispano-olandese*, Palermo 2009, pp.13-15.
- URBANO A., *Ricostruzione della linea di costa*, in NOBILI A., PALMISANO M. E. (a cura di), *La battaglia di Palermo. 2 giugno 1676. Scontro nel golfo di Palermo tra la flotta francese e la coalizione ispano-olandese*, Palermo 2009, pp. 55-62;
- VALENTI F., *Incartamenti vari sul Castello a mare*, ms. B.C.P., 5 Qq E 141 a-c;
- VERGARA F., *La politica militare di D. Pedro Giron de Osuna, Vicerè di Sicilia (1611-1616)*, in A.S.S., s. IV, VI, pp. 204-239;
- VENTIMIGLIA A., *Idea del Capitan Generale, discorso di D. Alfonso Ventimiglia*

al Serenissimo principe Filiberto Emanuele, ms. B.C.P., Qq D 74 ;

VILLABIANCA (EMANUELE e GAETANI, F.M. m.se di) *Delle torri di avviso che d'ogni intorno i littorali circondano della Sicilia in difesa e guardia di essa e da mori corsari soprattutto della vicina Africa*, ms. B.C.P., Qq E 97 pubbl. come *Le Torri di guardia della Sicilia* a cura di S. Di Matteo, Palermo 1986; *Delle Tonnare di Sicilia*, ms. B.C.P., Qq E 97 n.3 pubbl. come *Le Torri di Sicilia* cura di S. Marrone, Palermo 1986; *Notizia storica del porto di Palermo*, ms. B.C.P., Qq F 18 pubbl. da G. Di Marzo come *Della fondazione del molo di Palermo*, in B.S.L.S., serie II, vol. II, pp. 284-327 ; *Il Palermo d'oggi* in B.S.L.S. (a cura di G. Di Marzo) voll. III-IV-V (dai ms. B.C.P. Qq E 91-92); *Nota de' fonti e statue di marmo esistenti dentro e fuori la città di Palermo per suo ornamento*, ms. B.C.P. Qq C 83; *De' vantaggi dell'arte nautica e della navigazione e del commercio*, ms. B.C.P. Qq E 118;

ZAHRA G., *Piano del Molo con la descrizione del Golfo e del Seno di Catania*, Catania 1835;

ZAHARA BUDA S., *Sulla stabilità dei cassoni impiegati nella costruzione del nuovo molo di Catania*, Catania 1819; *Relazione del molo di Catania*, Catania 1828;

4.1.5. Palermo in età contemporanea

AA.VV., *Sulla decadenza della Marina Mercantile Siciliana e sui provvedimenti opportuni a sollevarla: voti emessi dalla Camera di Commercio ed Arti di Palermo*, a cura della Camera di Commercio ed Arti di Palermo, Palermo 1880;

AA.VV., *La Phalange consacré à la Sicile*, na. 22-25(1937);

AA.VV., *Problemi marittimi siciliani*, in «Giornale di Scienze naturali ed economiche», Palermo 1947;

AA.VV., *I porti d'Italia*, Roma 1962;

AA.VV., *Agenda del porto di Palermo* (numero unico), Palermo 1970;

AA.VV., *Palermo 1900*, Storia della Sicilia, Palermo 1981;

AA.VV., *Mari e porti d'Italia. Manuale di navigazione da diporto del Tirreno, Ionio, Adriatico e delle Isole*, Roma 1967;

AGATE F., TRANI A., *Il porto di Palermo. Il problema delle comunicazioni e degli armamenti navali*, «I Quaderni della Sinossi», Palermo 1935;

ALBANESE A, NASELLI E., *La fonderia Oretea all'Esposizione Marittima Nazionale*, in «Nuovi Annali di Costruzione, Arti e Industrie» III, febr. 1872;

ALFANO E., *Il nuovo porto di Palermo*, in *Panormus*, V-VI (1925-26);

AMABILINO R., *Il porto di Palermo*, in «*Panormus*», II, (1922);

ANONIMO, *Capitolato d'appalto per la costruzione di un bacino di carenaggio nella Cala di Palermo*, Palermo 1862;

- ANONIMO, *Costruzione del bacino di carenaggio nel porto di Palermo. Capitolato speciale d'appalto*, Palermo 1898;
- ANONIMO, *Portolano del Mediterraneo*, Genova 1908 (spec. vol. IV *Sicilia ed isole minori*);
- ANONIMO, *I monumenti della Sicilia occidentale danneggiati dalla guerra*, a cura della Soprintendenza ai Monumenti di Palermo, Palermo 1946;
- ARCURI L., SAIBENE C., PICARDI, S., PECORA A., *I porti della Sicilia*, Napoli 1961;
- BARBIERI G., *I porti d'Italia* in "Memorie di Geografia Economica", vol. XX, Napoli 1959;
- BASILE G. B. F., CASTIGLIA, A., DE SIMONE, F. E., MOSCUZZA G., RAINERI P. TORREGROSSA R., *Progetto di riforme topografiche e decorative I città di Palermo*, Palermo 1860;
- BASTIANI F., *Lavori marittimi ed impianti portuali*, Milano 1926;
- BERTOLINO A., CALLARI A., CONTI M. L., FUNDARÒ M., *Per una storia del design in Sicilia*, Palermo 1980;
- BOMMARITO F., *Il porto di Palermo nei suoi aspetti storici, tecnici ed economici*, Palermo 1961; *Lo sviluppo economico del porto di Palermo nel piano nazionale di potenziamento*, Palermo 1964;
- BONAFEDE A., *I piani regolatori di Palermo dal 1860 al 1855*, in «Urbanistica», 17, 1955, pp. 71-73;
- BONCI P., *Piano regolatore di massima urbanistico ed economico per la città di Palermo e Conca d'Oro*, Palermo 1943;
- BONOMOLO C., *il porto di Palermo e la sua sistemazione*, Palermo 1903; *Il progetto per il porto di Palermo*, in «L'Ora», 16-17 agosto 1903;
- BONTEMPELLI, TREVISANI (senza nomi), *Rivista industriale, commerciale e agricola della Sicilia*, Milano 1903;
- BOSCOGRANDE DI CARCACI S., *Relazione della gestione ordinaria e straordinaria dello I.A.C.P., 1922-27*, Palermo 1927; *Relazione I.A.C.P., Palermo 1927-29*, Palermo 1930;
- BOZZO G., *Biografia del professore Carlo Giachery*, in "Nuove Effemeridi Siciliane di Sc., Lett. e Arti", Palermo 1869, vol. I, pp. 373-380 e 422-428;
- CACIOPPO F., *Studi sul commercio in Sicilia*, in «Giornale di Statistica», vol. VIII, 22 (1853);
- CALZABINI G., CARACCILOLO E., EPIFANO L., MARLETTA G., PICCINATO L., DELLA ROCCA A., SPATRISANO G., ZIINO V., *Piano regolatore della città di Palermo*, Roma-Palermo 1940;
- CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI PALERMO, *Relazione della Commissione locale alla R. Commissione per lo studio dei piani regolatori dei porti del Regno*, Palermo 1904; *Relazione del Presidente sulla sistemazione del porto*, Palermo 1904; *Sulla sistemazione del porto di Palermo, a S.E. l'on. E. Gianturco Ministro dei LL.PP.*, Palermo 1907;

- CAPITÒ G., *La sistemazione del porto di Palermo ed il secondo progetto della Commissione del piano regolatore. Lettera dell'ing. Giuseppe Capitò al Presidente della Camera di Commercio*, Palermo 1909;
- CAPITÒ M., *Lettera del comm. Prof. Michele Capitò direttore della R. Scuola di Applicazione per gli ingegneri, professore di idraulica e di costruzioni fluviali e marittime, sulla sistemazione del porto al Presidente della Camera di Commercio*, Palermo 1909;
- CARACCIOLO E., *Commenti di Urbanistica Siciliana*, estr. da «Problemi Siciliani» nn. 5-6-7 (1935), Palermo 1936; *Commenti di urbanistica. Urbanistica in atto: Palermo*, in «Problemi Siciliani», nn. 8-9 (1935); *Continuità urbanistica della «grande» Palermo*, in «Casa Nostra», nn. 7-9 (1954); *Il teatro marittimo di Palermo*, in «Urbanistica» n. 3 (1950);
- CARONIA G., *L'ampliamento delle attrezzature portuali nel piano urbanistico palermitano*, in «Temi di Architettura» (a cura di M. Nicoletti), Palermo 1983;
- CARONIA ROBERTI S., *Giuseppe Capitò (1871-1946)*, estr. «Boll. Soc. Sc. Nat. ed Economiche» 1941 vol. XXIII, Palermo 1941;
- CASTIGLIA L., *Considerazioni generali sulla canalizzazione sotterranea della città di Palermo e progetto per condurre le acque immonde fuori del bacino della Cala*, Palermo 1880; *Progetto di bonifica per la città di Palermo*, in *Relazione sul bonificamento della città presentata alla giunta comunale dagli assessori Paternostro e Scichione*, Palermo 1885;
- CHILLEMI A., *La Sicilia dal punto di vista del traffico per vie marittime e fluviali*, in «Concessioni e Costruzioni» 11-12 (1934);
- CIMINO G., *Sul porto di Palermo. Considerazioni tecniche ed economiche*, Palermo 1877;
- CIMINO P., *I porti siciliani e i paesi emergenti*, in «Il Mediterraneo», XI, nn. 11-12 (1977);
- CLAYTON, SEDWICH, COOPER, *Understanding Italy*, New York-London 1923;
- CIMINO G., *Il porto di Palermo e la sua sistemazione*, Palermo 1871; *Sul porto di Palermo. Considerazioni tecniche ed economiche*, Palermo 1878; *Sulla estirpazione della roccia subacquea nel porto di Palermo*, in «Giornale del Genio Civile», 29 (1893), pp. 6 15-622;
- COEN CAGLI E., *I porti*, in «Dal Regno all'Impero», Roma 1937, pp. 485-496;
- COEN CAGLI E., BERNARDINI O., *Notizie sui porti marittimi italiani raccolte dagli ingegneri del Genio Civile*, a cura del Min. LL.PP., Milano 1905;
- COLLEGIO DEGLI INGEGNERI E ARCHITETTI, *Per l'avvenire di Palermo. Schema di decreto-legge per il porto e per le opere pubbliche di Palermo*, Palermo 1921;
- COMITATO CITTADINO PER IL PORTO DI PALERMO, *Relazione sui progetti portuali* (compilata dall'ing. Oreste Arena), Palermo 1919;

- COMMISSIONE GIUDICATRICE DEL CONCORSO NAZIONALE [...], *Relazione della commissione giudicatrice del concorso Nazionale del progetto di massima del piano della città di Palermo*, Palermo 1942;
- CONSORZIO PORTUALE DI PALERMO, *Deliberazioni del Consiglio di Amministrazione*, Palermo 1932; *Per le opere di sistemazione del porto di Palermo. I precedenti*, Palermo 1926; *Sistemazione del porto di Palermo. Atti costitutivi e di concessione delle opere. Convenzione aggiuntiva*, Palermo 1924;
- CORBINO E., *Il problema portuale siciliano ed il porto di Palermo*, in «Problemi italiani», 14 (sett. 1922); *I porti della Sicilia*, in «Giornale degli economisti», marzo 1924;
- CORRAO F., *La città di Palermo dal 1860 al 1910*, in *Palermo e la Conca d'Oro*, a cura di G. M. Columba, Palermo 1911;
- CULOTTA P. et alii., *Cinque progetti per la Cala*, Palermo 1984;
- CUMIN G., *I porti della Sicilia, note geografiche-economiche*, Palermo 1937;
- D'ANGELO M., *Alle origini dei Florio*, in «Nuovi Quaderni del Meridione», XVI, n. 61 (1878), pp. 381-395;
- D'ARRIGO G., *Industrie delle costruzioni navali in Sicilia*, in «Problemi marittimi siciliani. Giornale di Scienze naturali ed economiche» vol. 2, Palermo 1947; *I porti della Sicilia*, Palermo 1965;
- DE CESARE R., *La fine di un regno*, Città di Castello 1909;
- DE SETA C., DI MAURO, L., *Palermo*, Roma-Bari 1980;
- DE STEFANI E., *Storie e vicende della Cala di Palermo*, in A.S.S., s. IV, VII (1981), pp. 221-228;
- DI BARTOLO A., *Risolta la questione del bacino di carenaggio nel porto di Palermo*, in «Sicilia marinara», nn. 9-10, (1951);
- DI MARTINO G., *Cenno sui progetti della Nuova Gran Dogana e Casa Sanitaria, sul prolungamento del braccio della Garita, di una nuova statera matematica e di un novello teatro per Palermo*, Palermo 1853;
- DIREZIONE CENTRALE DI STATISTICA, *Quadro della Marina Mercantile di Sicilia al 1 gennaio 1859*, Palermo 1861;
- ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI PALERMO, *il porto di Palermo. The port of Palermo; Legge istitutiva 14 novembre 1961 n. 1268*, Palermo 1961; *Progetto della «villa a mare» e della strada di collegamento del porto con la viabilità esterna* (Incartamenti vari);
- FATTA G., RUGGIERI TRICOLI M.C., *Palermo nell'età del ferro»: architettura tecnica rinnovamento*, Palermo 1983;
- FRISELLA VELLA G., *Il traffico fra l'America e l'Oriente attraverso il Mediterraneo. Con appendice sul porto di Palermo*, Palermo 1928;
- ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI PALERMO, *Legge istitutiva, 14 nov. 1961, n. 1268*, Palermo 1961; *Problemi ed orientamenti dei traffici siciliani*, in «Quaderni di ricerca e sperimentazione», suppl. n. 17 al «Boll. di Informazioni Siciliane»;

- FILIPPONE D., FLORIO F., VILLA P., *Concorso nazionale per il piano regolatore di Palermo, Relazione*, Palermo 1940;
- FORTINI P., *Guardando nascere il nuovo porto di Palermo*, in «Le vie d'Italia», n. 4, 1928, pp. 291-302; *Il problema portuale siciliano ed il porto di Palermo*, in «Problemi italiani», sett. 1922;
- FREGA G., *Idrodinamica costiera e difesa dei litorali*, Cosenza 1988;
- FRISELLA VELLA G., *Il traffico fra l'America e l'Oriente attraverso il Mediterraneo. Con appendice sul porto di Palermo*, Palermo 1928; *Il movimento commerciale della Sicilia e della Calabria e la bilancia interregionale*, estratto da «Problemi siciliani», Palermo 1926;
- GENTILE G., LATONA D., *La questione urbanistica a Palermo, 1860-1939*, in *Palermo ieri oggi domani dopodomani*, «I Quaderni della Fionda», Palermo 1975, pp. 37-62;
- GIACHERY C., *Memoria descrittiva della Sicilia e dei suoi mezzi di comunicazione sino al 1860*, Palermo 1861;
- GIARRUSSO F., *Piano regolatore e di risanamento della città di Palermo*, in *Relazione sul bonificamento della città presentata alla giunta comunale dagli assessori Paternostro e Scichione*, Palermo 1885;
- GIUFFRIDA R., *Aspetti dell'economia siciliana nell'ottocento*, Palermo 1973; *Un capitano d'industria dell'ottocento: Vincenzo Florio (1799-1868)*, in «Economia e Credito», 3, 1975; *Politica ed economia nella Sicilia dell'ottocento*, Palermo 1980;
- GIUFFRIDA R., LENTINI R., *L'età dei Florio*, Palermo 1985;
- GRAMIGNANI P., *Il piano di risanamento del 1885 per la città di Palermo*, Palermo 1938;
- GRAZIANI A., *Il commercio estero nel Regno delle due Sicilie dal 1832 al 1858*, in «Arch. Ec. dell'Unificazione Italiana» X, 1 (Roma 1960);
- GREGOTTI U., *Il centro antico di Palermo*, in «Quaderni di urbanistica dell'Università di Palermo», n. 1 (1973);
- GUARNERI G., *Guida di Palermo*, Palermo 1902;
- INCORONATO O., *L'attrezzatura portuale in Sicilia*, Palermo 1951; *Situazione ed esigenze dei porti siciliani*, in *Problemi marittimi siciliani*, «Giornale di Scienze naturali ed economiche», vol. 44, Montaina, Palermo 1947;
- INZERILLO M. I., *Urbanistica e società negli ultimi duecento anni a Palermo. Crescita della città e politica amministrativa dalla "ricostruzione" al piano del 1962*, in «Quaderni dell'Istituto di Urbanistica», 14 (Palermo 1984);
- JAPPELLI R. *et alii*, *Contributo alla conoscenza geotecnica del sottosuolo di Palermo*, in *Atti della Riunione Gruppo Ingegneria Geotecnica*, Roma 1981, pp. 272-286;
- LA DUCA R., *Vicende urbanistiche di Palermo dal 1778 ai 1950*, in «Storia della Sicilia», vol. X, pp. 121-142; *La Camera e la Borsa di Palermo nelle loro sedi*, in *Centocinquanta anni della Camera di Commercio*, Palermo

- 1969; *Cartografia generale della città di Palermo e antiche carte della Sicilia*, Napoli 1975; *Dalla Lanterna al Lampione*, Palermo 1978; *La città perduta*, vol. III, Palermo 1977, *La città perduta*, vol. IV, Palermo 1978; *Il castello a mare di Palermo*, Palermo 1980;
- LAURO P., *Dal periodo fascista ad oggi*, in *Centocinquanta anni della Camera di Commercio*, Palermo 1969;
- LENTINI R., *La fonderia Oretea di Ignazio e Vincenzo Florio*, in «Nuovi Quaderni del Meridione», XV, 60 (1977), pp. 413-484;
- LO JACONO D., *Palermo Industriale*, Palermo 1979;
- MALLANDRINO G., *Il crollo della diga foranea del porto di Palermo nella mareggiata del 25 ottobre 1973*, in "Atti XVI Convegno Idraulica e Costruzioni Idrauliche", vol. III, 1975;
- MELISENDA I., *Palermo tra due alluvioni*, in *Atti Associazione Idrotecnica Italiana*, Palermo 1987, pp. 1-6;
- G. MOLLI, *La marina postale*, Milano 1893;
- MONTI G. M., *L'espansione mediterranea del mezzogiorno d'Italia e della Sicilia*, Bari 1942;
- MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Palermo*, in «Annali di Statistica», f. XLVIII, pp. 26-27 (1893);
- MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Atti della Commissione Reale pei servizi marittimi*, vol. III, pp. 221-224, Bergamo 1910; *Atti della Commissione per il piano regolatore dei porti del Regno. I porti delle isole Sicilia e Sardegna*, Bergamo 1910; *Cenni monografici sui singoli servizi, Porti Italiani*, Roma 1891; *Il porto di Palermo*, estr. da *Le opere marittime eseguite nell'ultimo ventennio*, Palermo 1928;
- NASELLI E., *Prolungamento del Molo di Palermo*, in «Nuovi Annali di Costruzione, Arti e Industrie», anno I, (1869), pp. 7-9, 33-35, 41-43;
- NICOLETTI, V., *I problemi urbanistici di Palermo e le soluzioni di piano regolatore; Le vicende del piano regolatore di Palermo*, in «Casa Nostra», Palermo 1954, nn. 7-9;
- NICOLOSI P., *Palermo fin de siècle*, Milano 1979;
- ONUFRIO E., *Guida pratica di Palermo*, Milano 1882;
- ORLANDO V. E., *Commemorazione del senatore Ignazio Florio*, Palermo 1891;
- PAGANO L. A., *Censimenti e lavori statistici in Sicilia prima dell'Unificazione del Regno*, in «Notizie degli Archivi di Stato» a cura del Min. dell'Interno, n. 2, 1942; *L'industria armatoriale siciliana dal 1816 al 1880*, in «Archivio economico dell'unificazione italiana» s. I, vol. XIII, f. 3 (Roma 1964);
- PALMIGIANO M., *Per l'avvenire dei nostri porti*, in «Sicilia marittima» (22 aprile 1910);

- PALUMBO CARDELLA G., *Estrazione dei massi dalle cave di Arenella pel prolungamento del molo di Palermo, Nota sull'applicazione delle grandi mine*, Palermo 1884;
- PASTORELLO G. B., *Attrezzature dei porti pescherecci*, in *Problemi marittimi siciliani*, "Giornale di Scienze naturali ed economiche", n. 44, Palermo 1947;
- PATERNOSTRO A., SCICHILONE S., *Relazione sul bonificamento della città presentata alla giunta comunale dagli assessori Paternostro e Scichione*, Palermo 1885;
- PAVONE G., *Piano regolatore e di risanamento della città di Palermo*, in «Problemi siciliani», nn. 10-11 (1933);
- PEDONE S., *Cartoline postali illustrate*, Palermo 1983;
- PERFETTO C., *Vicende della marina mercantile a vapore nel Reame delle Due Sicilie dal 1818 al 1860*, in «Atti del R. Istituto di Incoraggiamento», VI s., LXXV, I, (Napoli 1923);
- PETINO A., *Il problema marittimo in Italia all'alba dell'unificazione*, in «Studi sul I centenario dell'Unità d'Italia», in «Economia e storia», (1961);
- PIRRI ARDIZZONE P., *Cronache di un secolo, 1880-1960*, Palermo 1966;
- PIRRONE G., *Palermo, la sua storia e i suoi problemi*, in «Urbanistica» n. 6, 1950, pp. 36-44; *Un architetto siciliano dell'ottocento: Carlo Giachery*, in «Scritti in onore di Salvatore Caronia», Palermo 1966; *Palermo*, Genova 1971;
- POLLACI NUCCIO F., *L'esposizione nazionale e le sue adiacenze*, estr. dal «Suppl. III al Giornale di Sicilia», Palermo 1892; *Palermo e le sue Esposizioni*, estr. dal «Suppl. III al Giornale di Sicilia», n. 12, Palermo 1892;
- POSSENTI C., *Relazione al sig. Ministro dei Lavori Pubblici di visita delle opere di ponti e strade e di porti, spiagge, e fari nelle province siciliane*, Milano 1865;
- POZZI M., *Alcuni dati per una migliore conoscenza del traffico marittimo nei porti di Palermo e Messina nel primo ventennio dopo l'Unità*, in *La Sicilia e l'Unità d'Italia* (in atti del Congresso di Studi storici sul Risorgimento Italiano), Palermo 1962;
- PROVENZANO I. A., *La grande Palermo. Le idee e le trasformazioni urbane a Palermo tra le due guerre*, Palermo-Sao Paulo 1980; *Urbanistica e architettura a Palermo fra le due guerre*, Palermo 1984;
- RANIERI S., *Storia ed aneddotica della navigazione a vapore*, Roma 1908;
- REYES S., *La fognatura e la Cala di Palermo, rapporto alle condizioni igieniche e sanitarie della Città*, in «Atti della Acc. St., Lett e Arti di Palermo» VI, (1878-79);
- ROMANO F.S., *La Sicilia nell'ultimo ventennio del secolo XIX*, in *Storia della Sicilia post-unificazione*, Palermo 1958;

- ROMANO TAGLIAVIA I. *L'evoluzione dell' illuminazione elettrica a Palermo (1886-1978)*, in LA DUCA R., *Dalla lanterna al lampione*, Palermo 1978;
- RONCAGLI G., *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquant'anni di Storia italiana*, Milano 1912;
- RUGGIERI TRICOLI M. C., *Le fontane di Palermo nei secoli XVI-XVII-XVIII*, Palermo 1984; *Le opere e i progetti di Vittorio Ziino in Id., Vittorio Ziino architetto*, 1981;
- RUGGIERI TRICOLI, M.C., VACIRCA, M. D., *Palermo e il suo porto*, Palermo 1986;
- S.A.I.L.E.M., *Brevi notizie sulle opere di sistemazione generale del porto di Palermo*, Palermo 1926; *Relazione sulle opere di sistemazione del porto di Palermo e sulle opere aggiuntive di miglioramento e di arredamento*, Palermo 1931; S.A.I.L.E.M, Palermo s.d.;
- SALEMI E., *Cenni sui lavori pubblici progettati o iniziati nella città di Palermo*, Palermo 1860; *Esame dei criteri pel miglioramento igienico della città di Palermo*, Palermo 1886;
- SALZANO A., *La marina borbonica*, Napoli 1924;
- SAMONA A., *Giovan Battista Filippo Basile, la cultura e l'opera*, Palermo-Sao Paulo 1983;
- SANTOCANALE N., *Sull'antemurale e bacino di carenaggio da costruire a Palermo*, Torino 1862;
- SCAGLIA E., *Per il radicale rinnovamento di Palermo*, Palermo 1923;
- SCIARRA BORZÌ A. M., *Ernesto Basile*, Palermo-Sao Paulo 1982;
- SCIASCIA L., LA DUCA R., *Palermo felicissima*, Palermo 1973;
- SEFFER U., «*Tutto porto*». Palermo, in «*Sicilia marinara*», nn. 9-10, (1951);
- SICILIANO M., *La mostra della fonderia Oretea di Palermo*, in «*Palermo e l'Esposizione Nazionale del 1891-92*», Milano 189 1-92, n. 17; *Le industrie meccaniche*, in «*Palermo e l'Esposizione Nazionale 1891-92*», Milano 1891-92, n. 28;
- SIMONCINI E., *Cenni sul porto di Palermo*, in *Palermo e la Conca d'Oro* a cura di G. M. Columba, Palermo 1911; *Del lido delle spiagge e degli arenili*, Siracusa 1903; *Progetto di massima per la sistemazione del porto di Palermo. Relazione tecnica*, Palermo 1922;
- SOCIETÀ DEI BATTELLI A VAPORE SICILIANI, *Documenti riuniti per la intelligenza dei soci*, Palermo 1842;
- SOMMA F., *La questione del porto di Palermo e l'utilizzazione dell'ex-forte sul mare*, Palermo 1918; *La questione portuale. Appunti riassuntivi*, Palermo 1918;
- SOMMARIVA G., *Pionieri dell'industria siciliana*, in «*Palermo d'oggi*», ag.-sett. 1961;
- SORESÌ C., *I Florio*, in *I Cento anni della Provincia di Palermo*, Palermo 1960;

- SPINELLO N., *Il porto di Palermo*, in «*Sicilia al Lavoro*», nn. 9-10 (1956);
- SPITALIERI MANISCALCO V., *I Florio*, in «*Chiarezza*», n. 3 (Palermo 27 genn. 1946);
- STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA, *Movimento della navigazione nei porti del Regno*, Torino, Firenze, Roma, anni 1860-1880;
- TACCARI M., *Palermo l'altro ieri*, Palermo 1966; *I Florio*, Caltanissetta-Roma 1967;
- THEIS W., *Notes sur les machines et appareils exposés à Paris par la maison I. & V. Florio & C. de Palerme, par W. Theis directeur technique de la Fonderia Oretea*, Palermo 1878;
- TOCCO E., *Guida alla Sicilia che scompare*, Milano 1969;
- TRASSELLI C., premessa a TACCARI, M., *I Florio*, Caltanissetta-Roma 1967;
- TROISI S., *I Florio e la cultura artistica in Sicilia fra ottocento e novecento*, in GIUFFRIDA R., LENTINI R., *L'età dei Florio*, Palermo 1985, pp. 105-187;
- USIGLI A., *Studio sulla capacità funzionale ed organizzativa dei porti della regione Siciliana in relazione alla loro applicabilità per introdurre il sistema di trasporto dei containers*, Palermo 1968;
- WHITAKER SCALIA T., *Benjamin Ingham of Palermo*, Palermo 1936;
- ZIINO, V., *La cultura architettonica in Sicilia dall'Unità d'Italia alla prima guerra mondiale*, in «*La Casa*», 6 (Roma 1959).

Conclusioni

Il presente lavoro muove dall'assunto che la multimillenaria storia della città di Palermo possa essere stata fondamentale determinata dalla presenza del porto e dalle alterne fortune di quest'ultimo: la città ha conosciuto i periodi di maggiore fortuna quando l'organismo portuale ha saputo mantenersi più vitale ed il ruolo mediterraneo della città, attraverso il suo scalo, si è profilato con maggiore chiarezza ed è stato riconosciuto, salvaguardato e passibilmente incrementato con maggiore energia dall'intera comunità cittadina. Quando invece Palermo ha rinunciato a protendersi sul mare, abdicando alla sua naturale vacanza geostorica, allora la città ha conosciuto i suoi periodi meno felici.

Questo *excursus* rappresenta un piccolo viaggio nella storia più intima della città: quella del suo rapporto col mare, un tempo stretto, poi temuto ed oggi quasi dimenticato.

Dal mare giunsero nel VIII secolo a. C i primi colonizzatori e nel Medioevo i principali gruppi di mercanti che svilupparono le attività commerciali dei vicini quartieri. Al mare erano connesse tutte le attività della fascia costiera della città, da quelle pescherecce a quelle militari e di difesa, ma anche le attività ricreative dell'aristocrazia settecentesca e gli svaghi balneari all'inizio del XX secolo.

Questa ricchezza di esperienze è stata spazzata via dagli effetti disastrosi dell'ultima guerra che ha distrutto gran parte dell'edilizia affacciata sul mare e, durante la ricostruzione, ha comportato un progressivo allontanamento del litorale marino, utilizzato come discarica.

Terminata l'era di una ricostruzione che non si basava sulla conoscenza e sulla conseguente tutela del passato, oggi l'ottica integrata del P.R.P. permette di stabilire relazioni con il contesto urbano e di tornare a considerare l'area portuale una parte integrante ed interagente dell'intero sistema urbano, vista la necessità di recuperare il rapporto tra la città e il mare con il ridisegno del suo *water front*, che dovrebbe darle finalmente una vera fisionomia di città aperta verso il blu e non chiusa da cancelli ed autostrade, come è stato negli ultimi sessant'anni. Ma progettare e realizzare un nuovo rapporto con il mare ispirandosi soltanto alle grandi marine d'oltreoceano, luoghi belli ma senza

storia, significherebbe per Palermo mortificarne natura e fisionomia. Da qui la necessita di porre attenzione alle tessere che compongono lo stratificato mosaico storico di questa città.

Il P.R.P., costituendo uno strumento che intenda porsi in stretta relazione con una città che si offre come bene culturale complesso e stratificato, in questa fase preliminare ha dato spazio alla conoscenza delle potenzialità archeologiche subacquee, strumenti in grado di accompagnare lo sviluppo ed il potenziamento portuale, offrendo l'opportunità di favorire l'incremento di nuove economie, attrarre nuovi flussi e potenziare le eccellenze.

Sulla base delle premesse storico-archeologiche qui esposte, tutte le opere nelle acque palermitane- su cui regolamenterà il P.R.P.- dovranno sempre prevedere un'analisi *in situ* dello stato di fatto e una ancor più scrupolosa attenzione alle possibili testimonianze archeologiche che il mare ancora cela e preserva. Stando, quindi, alle conoscenze archeologiche (terrestri e subacquee) e sulla base della *Tavola 23-Interventi per l'attuazione del PRP: edifici da conservare o demolire, nuove costruzioni e opere marittime*, si può affermare che le opere previste dal P.R.P. sono compatibili con le testimonianze materiali storico-archeologiche ad oggi conosciute nel territorio oggetto del P.R.P., salvo la necessità di effettuare specifiche indagini nei modi, luoghi e tempi che l'attuale legislazione, unitamente agli organi preposti, prevede.

“Senza la conoscenza del passato l'intelligenza del presente rimane soggettiva, casuale e superficiale, esposta alla fallacia dei miti e priva di radici”

Ranuccio Bianchi Bandinelli