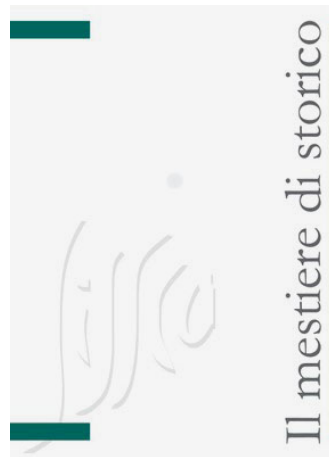


Zitierhinweis

Frascani, Paolo: review of: Giovanni Cristina, *Il porto di Catania nel lungo Ottocento. Infrastrutture, traffici, territorio (1770–1920)*, Milano: FrancoAngeli, 2019, in: *Il Mestiere di Storico*, 2020, 2, p. 149, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/96aa69bafbfb4370b8b3e9248ec90a27>



copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

Giovanni Cristina, *Il porto di Catania nel lungo Ottocento. Infrastrutture, traffici, territorio (1770-1920)*, Milano, FrancoAngeli, 230 pp., € 25,00

Il rapporto tra lo sviluppo urbano e la dimensione portuale è al centro dell'attenzione di una vasta letteratura storico-economica. La grande storia marittima europea, tratteggiata da Fernand Braudel, ricollega la capacità di dominio delle classi dirigenti all'articolazione geografica del sistema portuale e al protagonismo delle comunità del mare nel sistema degli scambi. A fronte del suo evolversi in seno al sistema delle relazioni marittime internazionali, c'è la vicenda minore dei porti del Mediterraneo che danno la scalata alle gerarchie portuali nazionali e ne ripensano, in relazione al modificarsi dei processi produttivi endogeni, la stessa funzione.

È un percorso che torna alla mente analizzando questo studio sul porto di Catania. Una realtà che esprime emblematicamente gli effetti della ricostruzione post-terremoto del 1693: la progettazione e, poi, la faticosa realizzazione di uno scalo portuale ne sono una conseguenza e diventano punto di riferimento del confronto con Palermo e Messina e, in seguito, con la vicina Acì. Costituiscono, secondo l'a., il «banco di prova di una più ampia riflessione sulle teorie vincolistiche e liberiste, proprie del pensiero fisiocratico e che riguardano i regimi di esportazione» (p. 33). L'iniziativa portuale è frutto del protagonismo degli interessi legati alla produzione dei grani e sostenuta da alcuni esponenti del senato catanese. Tra questi spicca Ignazio V Biscari, aristocratico che, tra resistenze e ostacoli, intende conseguire per Catania lo *status* di città portuale. Vicenda che si conclude poco prima della morte del re Ferdinando II, quando la città si avvia ad estendere il circuito di relazioni marittime basate sul cabotaggio a un traffico più consistente dentro e fuori il Mediterraneo.

Cambiano, nella parte finale del lavoro, le fonti e l'oggetto della ricerca che, per l'impostazione e la capillare disamina della documentazione archivistica e bibliografica, offre un interessante contributo alla storia della città etnea. Negli anni dell'unificazione vengono alla ribalta gli uomini, le navi e le merci, «fotografati» attraverso i rilievi di documenti daziari e giornali di bordo. Sostituiscono i «tecnici» che nella fase precedente hanno progettato e costruito gli assetti portuali, parlando in nome di tribunali e autorità del regno. In seguito, si modifica il quadro infrastrutturale legato alla circolazione delle merci per mare, ma le attività marittime rimangono sullo sfondo. Il processo di industrializzazione e di espansione della rete ferroviaria incide sulle fortune economiche della città, ma «le tare, – osserva l'a. – sia di carattere geografico che tecnico, che un porto perennemente in fieri si portava dietro da quasi un secolo dovevano necessariamente riflettersi sulle operazioni di carico e scarico delle merci» (p. 169). La guerra mondiale non avrebbe migliorato tale situazione e non meraviglia che la Catania marittima si presenti, nel 1924, all'appuntamento in piazza con Mussolini, priva di prospettive economiche alternative alle roboanti e velleitarie proposizioni del *navigare necesse est*.

Paolo Frascani