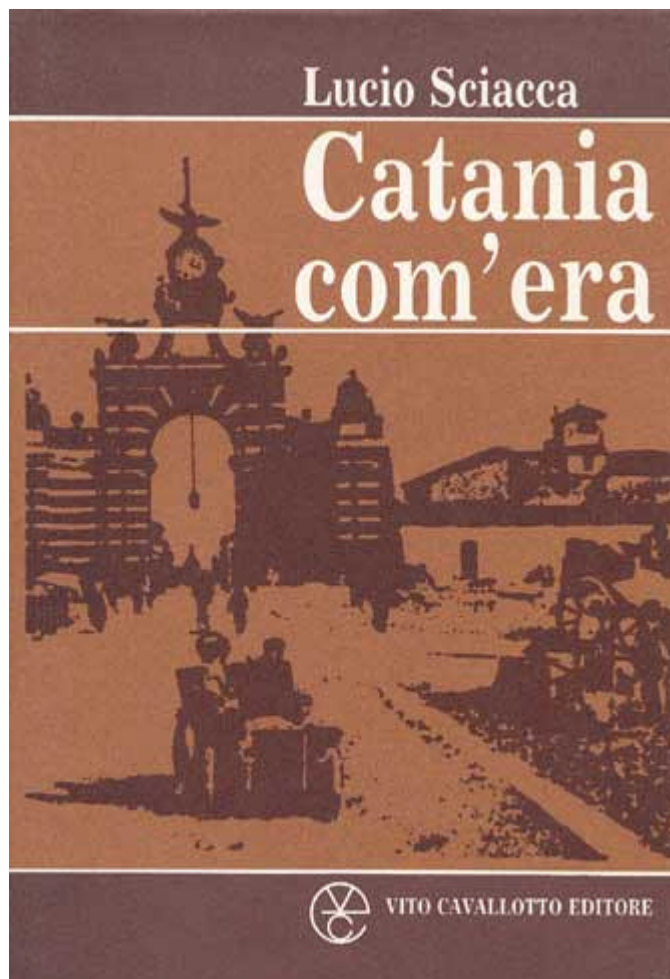




Lucio Sciacca
"Catania com'era"

Vito Cavallotto Editore
Anno 1992
Pagine 309
Formato cm. 17 x 24
Prezzo Lire 35.000 - € 18,07

La Marina

Chi, oggi, volgendo le spalle a via Porticello, tagliando via Dusmet nei pressi dell'attuale semaforo, passando sotto gli archi della ferrovia, costeggiando il muro che delimita il demanio marittimo in piazza Alcalà, volesse dirigere i suoi passi verso mezzogiorno, stenterebbe a credere che, fino a una quarantina d'anni or sono, per fare pressappoco lo stesso tragitto avrebbe dovuto servirsi d'un veliero, d'un motoscafo, d'una barca qualsiasi che, scivolando sulle acque del mare, l'avesse preso a bordo.

In quel tempo, infatti, questa parte della città era mare, e la stessa via Dusmet era lambita dal mare.

Doppiate le aiuole e i platani della villetta Pacini, la strada mostrava il suo marciapiede di mezzogiorno delimitato da un robusto muraglione (piuttosto basso, con ringhiera di ferro) qua e là tagliato da scivole a gradini lavici che portavano a contatto diretto dell'acqua. Talché gli archi della ferrovia sorgevano, in quel tratto,

dal mare; la sede della capitaneria di porto e gli uffici adiacenti erano circondati dal mare, anche dalla parte di tramontana; il Palazzo Vescovile e quello dei Biscari si affacciavano sul mare.

Per i catanesi degli anni andati, quello non era un tratto di mare qualsiasi. Era un mare domestico, il mare di casa, la Marina.

E non soltanto per i catanesi di ieri. Anche in un passato ormai lontano, quando la città mancava del porto o se ne cominciava appena a parlare, il Porticello Saraceno (così chiamavasi allora quel tratto di mare), costituì il punto nevralgico dei traffici catanesi.

In quell'epoca (XVI sec. e successivi, fino al 1693), la parte aristocratica della città gravitava attorno alla Civita, cioè verso il mare.

Tenuto conto di questo aspetto, ed anche della sua particolare posizione - ubicato com'era in faccia ad una fra le più importanti porte della città (la porta del Porticello), a due passi dal balovardo di Sant'Agata e dalla platea magna - il Porticello Saraceno svolse una funzione di primaria importanza.

Esso costituì, infatti, l'approdo più vicino alla città, attraverso cui affluivano rilevanti quantitativi di prodotti alimentari, specialmente grani duri e orzo.

Bisogna aggiungere che il Porticello, il 4 febbraio d'ogni anno, godeva d'un ambito privilegio: gli passavano davanti le venerate Reliquie della Santa (1); d'estate, poi, i catanesi lo assediavano da vicino per sfuggire alla calura e godersi la brezza, per cui tutta quella zona fu detta luogo di delizie.

Dopo il terremoto del 1693 - e fino agli anni Venti - se non luogo di delizie, il Porticello continuò ad essere certamente un angolo fra i più animati e pittoreschi della città.

I velieri e le paranze, con l'intreccio disordinato dei loro alberi svettanti oltre le arcate; le barche ormeggiate le une a ridosso delle altre o in lenta navigazione; le reti stese ad asciugare o ammassate lungo i frontoni della strada; le corde, le incerate, le nasse, le cassette colme di pescato ancor vivo di fremiti e di guizzi; i sacchi di sale augustano, i melloni di Marzamemi; l'odore penetrante delle alghe; i barbagli dell'acqua nel primo mattino, i riflessi dorati e le ombre lunghe nel tardo pomeriggio; la voce grave della battigia; e poi ancora quel brulicare di uomini e di ragazzi vocianti, quel pulsare di vita tipicamente marinara, a due passi dalla Cattedrale e dal Municipio, conferivano all'intera zona un aspetto suggestivo.



Ma, la Marina degli anni Venti non era soltanto questa; e non era fatta soltanto di barche e di pescatori. Serviva a tanti altri usi, come ben sapevano i bottai catanesi i quali, dopo aver ammassato botti, bottacci e barili a ridosso del bastione di palazzo Biscari, li trasportavano, poco alla volta, nel tratto di mare antistante (appositamente recintato con massi di pietra lavica perché i manufatti non prendessero il largo) e in quell'ampia vasca naturale li sistemavano per diversi giorni, fintanto che le fibre legnose, espandendosi a contatto dell'acqua, non si serrassero tenacemente ai cerchioni di ferro che le fasciavano.

C'erano, poi, anche i carrettieri.

Forse, l'ultima Marina - per così dire - non servì anche a loro?

Specialmente d'estate, essi giungevano d'ogni parte della città, a cassetta dei loro carri, isolati o in fila, e vi si spingevano dentro, persino carichi di mercanzia, per bagnare e lavare carri e animali.

Infine, una ventata di modernità investì il Porticello.

Nel 1930, un motoscafo cabinato (il vaporetto) fece la sua apparizior._e sotto gli archi, all'altezza del palazzo Biscari, e da quel posto di attracco, fra lo scoppiettare del motore e il suono della sirena, iniziò un servizio giornaliero di traghetto a beneficio di quelle persone che amassero giungere alla Plaia per la via del mare (le corse del vaporetto furono successivamente incrementate: una ogni ora, andata e ritorno. Sbarco sul pontile del lido Spampinato. Costo del biglietto, centesimi cinquanta a persona).

L'apparizione del vaporetto nelle calme acque della Marina fu il preludio dei tempi che incalzavano, un campanello premonitore, il principio della fine.

Molte cose, nel frattempo, andavano effettivamente cambiando.

Le paranze pittoresche e silenziose, con tutta la poesia delle loro vele e dei loro alberi, cedettero il passo alle barche a motore; e la Marina andò spopolandosi, divenendo via via più piccola e deserta.

I pescatori, quelli vecchi e ostinati, si trasferirono in un'insenatura dirimpetto al gazometro; altri a San Giovanni li Cuti, altri ancora a Ognina.

Giorno dopo giorno, le acque si ritirarono da via Dusmet.

Sotto l'incalzare del materiale da riporto, l'antico Porticello scomparve del tutto, e col Porticello scomparvero le cose, gli uomini, gli animali che ne erano stati per tanti anni i coloriti protagonisti.