

## Evoluzione del sistema urbano nello Stretto di Messina prima di uno stabile attraversamento

di GIUSEPPE CLAUDIO INFRANCA

Le acque dello Stretto di Messina, che separano le possenti protuberanze montuose dei Peloritani e dell'Aspromonte, attraversano con irruente forza la frattura naturale a forma d'imbuto.

In quel punto le avverse correnti si incontrano ed urtano contro gli opposti promontori di Punta Peloro e di Punta Torre Cavallo, poi si livellano oltre il canale nella profondità dei due bacini, il Tirreno e lo Ionio.

Questo punto geografico da sempre è stato vissuto con grande preoccupazione dall'uomo che è riuscito a mitizzarlo nelle due figure di Scilla e Cariddi. Altri, invece, nell'antichità dettero diverse spiegazioni al fenomeno, quali la separazione delle terre a causa di un cataclisma (Esquilo) o l'influenza della luna a causa del diverso livello dei due mari che il canale mette in comunicazione (Eratotene). Così come diversa fu considerata la misura dello Stretto, Plinio la misurò in 15.000 passi, Strabone in 7 stadi, Polibio in 12 stadi, Tucidide in 20 stadi, ma nessuna di queste misurazioni si avvicinò alla realtà di 3.614 m. (distanza minima tra le due coste). La forma ad imbuto dello Stretto ha a sud una depressione interrotta da una soglia subacquea, emergente fino a 100 mt. sotto il livello del mare, in continuazione di Punta Pezzo.

La soglia che divide la depressione ha a nord fondali che superano di poco, i 300 mt., mentre a sud i fondali scendono vertiginosamente a 1200 mt. La cornice montuosa che serra lo Stretto ha nei pilastri montuosi dei Peloritani e del massiccio dell'Aspromonte una similare condizione geologica e litologica, costituita da «masse cristallino-scistose su cui si appoggiano, lateralmente, depositi cenozoici e quarternari che andarono soggetti a movimenti epirogenetici»<sup>1</sup>.

Le correnti dello Stretto hanno un comportamento molto complesso e dipendono dal livellamento dei due bacini tirrenico e ionico. La loro periodi-

cità (di sei ore in sei ore) dipende esclusivamente dall'alterazione della rema montante, che si muove da nord verso sud con la rema scendente che ha opposta direzione. Il cambiamento di senso avviene di notte con i corsi lunari, ritardato di circa 50' ogni giorno. La rema scendente inizia il suo percorso quattro ore prima del passaggio della luna dal meridiano di Messina ed impiega quattro ore circa per attraversare tutto lo Stretto. La rema montante, invece, transita con un tempo inferiore di circa 30', l'intervallo di calma tra le due inversioni è detto «acque stanche». L'inversione si verifica a Capo Peloro per la scendente e a Punta Pezzo per la montante.

Nella linea mediana dello Stretto si verificano controcorrenti dette «bastardi», larghe fino ad una ampiezza di 1 Km., e si formano un'ora dopo la creazione delle correnti e nei seni lungo le coste si hanno i moti vorticosi e ondosi (garofali e refoli) detti Cariddi, lungo la spiaggia del Faro e Scilla, lungo Punta Pezzo, dovuti alla rema montante. La rema montante è quella più violenta e veloce della scendente. I dislivelli massimi raggiungono i 15-20 cm.

Alla forza delle correnti è stata attribuita la forma del porto di Messina con il suo braccio falciforme. Il gioco delle correnti ha prodotto l'accumulo di materiale sottile (sabbia e ghiaia) di cui è costituita la penisola falciforme dove lo strato compatto di roccia ha fatto da base al lungo lavoro del mare che ha consolidato la morfologia del sito. Morfologia che non è mai mutata fin dai tempi più remoti, quando l'uomo si affaccia sulle sponde del canale naturale e scopre il turbinio delle acque ostacolo alla sua foga di attraversamento. Da qui iniziano a nascere le prime leggende che danno un alone di mistero allo Stretto, dove le correnti marine, mai veramente assoggettate all'umano volere, sono state il grande ostacolo da superare.

### *La nascita delle due città sullo Stretto*

Lo Stretto che separa la Sicilia dalla Calabria è stato anche in epoche antiche un passaggio obbligato. In età neolitica, quando l'uomo inizia la sua avventura nella storia, mentre coltiva piante, commercia ossidiana, confeziona tessuti, plasma ceramiche e naviga il Mediterraneo, le terre dello Stretto vengono abitate. Molte tracce sono state individuate tra la collina dei Peloritani e nel massiccio dell'Aspromonte.

Ma soltanto in epoca micenea, quando l'esplorazione dell'occidente diventa un irrefrenabile desiderio umano, la barriera dello Stretto diventa un

percorso obbligato verso la nuova colonizzazione di siti come Cuma (prima colonia greca d'occidente).

Per alcuni secoli le sponde dello Stretto ebbero il ruolo di tappe sulla rotta tra la Grecia e il Tirreno ed amplificarono le leggende e i miti che la memoria omerica seppe tramandare. Il primo sito ben definito nasce all'ombra dei Peloritani ad opera dei Calcidesi che fondano Zancle, intorno alla metà del VIII sec. a.C., con l'apporto di energie umane eubeiche.

Tucidide dice: «fu fondata primamente da pirati venuti dalla colonia calcidese di Cuma, nel paese degli Opici». I Siculi furono i primi a chiamare la città Zancle, dalla forma della penisola a forma di falce (zanclon). Mentre i Greci attribuirono il nome Zancle all'eponimo «del re Zanclo, per il quale Orione avrebbe costituito la città e il molo, detto Actè, del porto».

Nella mitologia, invece, il nome viene tratto dalla famosa falce con la quale Zeus evirò il padre<sup>3</sup>. Della antica Zancle restano poche tracce, poiché i terribili terremoti succedutisi nei secoli ne hanno stravolto gli strati archeologici.

Zancle sorgeva all'estremità nord-orientale della Sicilia, su una lingua di terra ricurva a forma di falce, con un porto naturale ben protetto ed ampio. La fisionomia generale del luogo però rimane. Il porto naturale e la vasta ansa naturale, perimetrata dalla penisola, ancora oggi sono la migliore testimonianza di ciò che gli Antichi narrano: un arido ed inospitale entroterra dava scarse risorse energetiche ai primi coloni, anche se l'acqua potabile era copiosa<sup>4</sup>.

Il territorio circostante alla città è intersecato da numerosi torrenti che scendono dai soprastanti Pelorani in una piana cmosa alluvionale. Proprio per questa inospitale situazione, gli abitanti di Zancle, ben presto, spostarono la propria influenza anche dall'altra parte dello Stretto e fondarono Rhegion, la prima città nata al di là dello Stretto, che insieme a Metauro (oggi Gioia Tauro) e Scilleo consente il controllo di tutto il litorale calabro.

La fondazione di Rhegion è narrata con dovizia di particolari dal geografo antico Strabone il quale trae tali notizie dagli scritti di Antioco di Siracusa. Rhegion – afferma Strabone – «venne fondata dagli abitanti di Calcide la quale, seguendo il consiglio di un oracolo, aveva consacrato un decimo della sua popolazione ad Apollo, a causa di una carestia, questi Calcidesi emigrarono da Delfi in Italia, conducendo con sé altri loro concittadini». Berard, però, chiarisce attraverso una appropriata ricerca storica, che invece a chiamare i Calcidesi furono gli Zanclesi, ai quali dettero come ecista Antimnesto. La fonte principale a cui si riferisce Berard è Antioco il quale afferma inoltre

che la colonia venne ben presto popolata anche da un buon numero di profughi, provenienti da Messenia. A questo gruppo iniziale di profughi Messeni si aggiunsero altri, questa volta per volontà del dio Apollo, dopo la conquista spartana di Messenia.

Zancle, però, non paga del proprio dominio, decide dopo soli vent'anni dalla sua nascita di fondare pure nella piana, a nord della costa tirrenica, la città di Mylae (Milazzo), per poter così sfruttare la fertile piana per l'approvvigionamento energetico mancante in prossimità della città e per consentire un sicuro concentramento di insediamenti per il controllo totale del canale tra il Tirreno e lo Ionio.

Questo controllo della più importante via di accesso al mar Tirreno a tutte le navi provenienti dalla Grecia pone i Calcidesi nelle condizioni di dover selezionare i propri amici e rispondere con fermezza ai propri nemici. Ad esempio i Focesi furono i principali alleati di Rhegion che ospitò la flotta focese superstita dopo la sconfitta procurata dagli Etruschi e dai Cartaginesi. La dominazione dei Calcidesi sullo Stretto dura fino al V secolo a.C., quando i Sami si impadroniscono di Zancle su suggerimento di Anassila, di origine messena e signore di Reggio. Con questo espediente, Anassila, governa anche sulla città di Zancle che denomina «Messana». Sotto il regno di Anassila si ebbe la prima unità geo-politica delle due sponde dello Stretto.

All'inizio del IV sec. a.C. lo Stretto è notevolmente popolato, ma viene interrotta bruscamente ogni attività di espansione urbana dopo la distruzione di Messana da parte dei Cartaginesi nel 396 a.C.

Soltanto Dionigi di Siracusa, approfittando degli eventi, ricostruisce e ripopola la città e rivolge le sue mire espansionistiche anche su Rhegion che cade nel 386 a.C. Non si hanno notizie precise sulla caduta di Rhegion, addirittura si pensa che sia stata distrutta e rifondata con il nome di Febea da Dionisio II, ma molto probabilmente la città cambiò soltanto nome sotto i nuovi padroni.

La ricostruzione di Messana, da parte dei Siracusani, invece, avviene tra i torrenti Bocchetta e Portolegni.

Nel 289 a.C., dopo la morte di Agatocle, Messana viene occupata dall'esercito mercenario dei Marmertini, che prendono prima la città e da qui devastano molte località della Sicilia e dell'Italia meridionale.

Nel 264 a.C., Gerone II, riesce a porre fine a tali scorrerie con la battaglia presso il fiume di Longano a poca distanza di Messana. I Marmertini, in un primo tempo, chiesero aiuto ai Cartaginesi. Annibale occupò la cittadella di Messana, ma tale scomoda presenza, ben presto spinse i Marmertini a chie-

dere l'intervento dei Romani. Dopo un iniziale tentennamento, i Romani, che già occupavano Rhegium, inviarono le proprie truppe al di là dello Stretto. Già agli inizi del III sec. a.C. la conquista romana si consolida in tutte e due le sponde dello Stretto.

La dominazione di Roma nell'area dello Stretto dà inizio alla conquista strategica di una importantissima posizione geografica e pone le basi per la conquista di tutta l'Isola, avvenuta dopo l'epico scontro con Cartagine, durante la prima guerra punica, con gli scontri di Mylae e nelle isole Egadi.

I Romani, dopo aver consolidato il proprio potere nel Mediterraneo grazie anche al mantenimento delle proprie posizioni nello Stretto, iniziano una politica prolifica di abbellimenti urbani per le due città di Messina e Rhegium. Nuove strade, acquedotti e servizi vengono edificati insieme ad una programmata espansione edilizia ed urbanistica. In epoca romana si hanno le prime notizie certe di una serie di infrastrutture stradali che collegano l'entroterra con i due caposaldi sullo Stretto, Messina e Rhegium.

Ma la impostazione che i Romani davano al proprio apparato stradale era limitato agli afflussi su Roma, mentre il resto dell'impero, anche se servito, era visto in questa ottica. Il segno più importante è dato dal collegamento diretto tra Roma e Rhegium, con la via Annia-Popilia. Con tale importante arteria si ha uno stabile collegamento tra la Calabria e lo Stretto, con le vie consiliari romane.

La via Annia Popilia in età repubblicana ebbe funzione militari, mentre in età imperiale ebbe valenza commerciale. Il percorso della viabilità romana, data la conformazione geo-morfologica della Calabria, si snodava lungo lo stesso percorso parallelo della attuale «autostrada del Sole», dove sono stati rinvenuti dei «miliari». Il «Trajectus ad Siciliam» terminante sulla «Columnam» di Rhegium, già descritta da Maiuri, Turano e Nostro, rappresenta il punto di congiunzione tra Roma con la Sicilia orientale e con la propria flotta in un punto nevralgico del sistema difensivo e commerciale dell'impero. Rhegium inoltre era il terminale di un'altra importantissima strada romana, che collegava Taranto con Rhegium e con lo Stretto, lungo la dorsale jonica, probabilmente sul precedente tracciato ellenistico che collegava le antiche colonie greche del versante jonico. Questa arteria rinvenuta da Adamasteanu, è conosciuta con il nome di «Dromo» ed è tuttora riconoscibile tra Locri e Bovalino.

L'attraversamento dello Stretto nell'antichità era sicuramente vissuto in maniera precaria in epoca precedente alla invasione romana. I Romani, invece, lo rendono stabile con adatte imbarcazioni, a continuità dei percorsi

stradali che erano interrotti dal canale di mare, e mantenendo nell'area dello Stretto una cospicua flotta, per stabilire la grande importanza strategica che davano al luogo. In età romana, il territorio limitrofo allo Stretto viene riorganizzato prima con un sistema di controllo difensivo poi per l'insediamento residenziale delle «ville», che servirono ad «una pretesa penetrazione della città nella campagna»<sup>5</sup>.

Nel 91 a.C. si deve annotare il primo « terremoto storico » di Rhegion, mentre nel 18 e nel 365 d.C. per la stessa causa la città ha notevoli danni. Baratta afferma che questi terremoti furono disastrosi in egual misura di quello del 1908. Però, nonostante le distruzioni, la città, come afferma Ciaceri, dopo i terribili fatti sismici riprende la propria vita.

#### *Dai Bizantini agli Islamici*

Dopo la caduta dell'Impero romano, la Sicilia e buona parte dell'Italia meridionale passarono sotto il dominio dell'Impero romano d'Oriente.

Agli inizi il potere di Bisanzio si fa sentire relativamente, poiché «il governo si trovò sempre più nella situazione di non poter far niente per la difesa e il benessere delle proprie province»<sup>6</sup>. Testimonianza di ciò è l'assedio di Messina imposto dal gotico Totila, che non riesce ad entrare in città per il valore dei propri abitanti. «Molte città continuarono a esistere sia come centri di commercio di una seppur ridotta produzione, sia come centri amministrativi, religiosi e militari. L'Impero bizantino trovò nell'economia monetaria, basata in buona parte appunto sull'esistenza di una vasta rete di città, le forze per superare la crisi dell'epoca tardo-romana»<sup>7</sup>.

Messina si assume, tra il IV e il IX sec. d.C., il ruolo di riunificare le due sponde dello Stretto. Interessi economici e politici pongono una serie di azioni coordinate tra Messina e Reggio, con utili risultati commerciali per l'allevamento del baco da seta, che darà in seguito una notevole preminenza economica. Mentre Messina occupa sempre di più una prestante posizione commerciale, Reggio, invece, assume un ruolo amministrativo, religioso e strategico di grande importanza, come sede del Ducato di Calabria (alle dipendenze dello stratega di Siracusa, considerata in quell'epoca la città più importante dei possedimenti bizantini in Sicilia e in Italia Meridionale) e del Vescovo (già menzionato nei sinodi di Roma, di Nicea e di Costantinopoli). Si mantengono sotto il dominio dell'Impero romano d'Oriente le vie di comunicazione costruite dai Romani e Reggio mantiene le funzioni militari e di

«relais» che si inseriscono in un quadro più generale riguardante i rapporti fra Oriente e Occidente<sup>8</sup>. A Reggio la presenza del Duca e del Metropolita comporta una dimensione urbana e una ruralizzazione del territorio circostante notevole, che, messa a paragone con il resto della regione dove la desertificazione delle coste tocca livelli altissimi, è da considerare particolare. Le vecchie città costiere della Calabria non sono sostituite da altre nell'entroterra, ma «sembra piuttosto che tutta la struttura degli insediamenti fosse cambiata»<sup>9</sup>. Reggio resiste e diventa il simbolo della «città», anche se allineandosi ai comportamenti di tutta la regione, si sposta verso il colle del castello.

Soltanto sotto il «genio» di Giustiniano (521-565) la sfera politica di Bisanzio si consolida e le sponde dello Stretto diventano l'accesso principale verso il grande Impero d'Oriente. La città di Messina e di Reggio sono la frontiera di un potente Impero, che dalla Spagna e all'Africa raggiunge, proprio attraverso lo Stretto, il nucleo principale della nuova cultura di Bisanzio.

I Bizantini, con alterne vicende riuscirono a mantenere lo stretto di Messina tra i loro possedimenti fino al regno di Basilio II (976-1025). La lenta avanzata islamica in Sicilia pone la parte occidentale dell'Isola in una fase di grande incremento economico dovuto agli scambi commerciali con le altre nazioni islamiche, mentre Messina, rimasta ancora sotto la sfera di influenza bizantina, soffre una profonda crisi. Abbandonata dai Bizantini e lontana dal contesto regionale, Messina si spopola. Una testimonianza di ciò ci viene data dal geografo Yaquat, greco-arabizzato, che narra nel XIII sec., attingendo a fonti anteriori, come Messina sia diventata: «un paesello su la costiera della Sicilia». E soltanto con l'ultima offensiva portata dalle orde islamiche Messina viene occupata dai Musulmani che la manterranno, per più di due secoli, sotto il loro dominio. I Pelorani vengono spogliati del loro abbondante legname che viene utilizzato dagli Islamici per la costruzione di navi, mentre lo Stretto diviene teatro di continue guerre.

Nel 900 si ha la frattura politica delle due sponde dello Stretto: una rimane bizantina nel «Catapanato italiano» e l'altra diviene di cultura islamica, anche se il cristianesimo non riuscì mai ad essere completamente sradicato, grazie anche alla tolleranza degli islamici. Messina in epoca islamica si ripopola ed acquisisce una nuova conformazione urbana data dalle possenti mura di difesa e da un buon porto. Reggio diviene zona di frontiera «a guardia della cristianità» mentre nell'altra sponda la «“Qulawriyya” è terra di scorriere di guerra santa». Gli storici islamici come Ibn al-Athir e Abulfeda, invece, citano la città di Reggio, come base di molti sbarchi e di continue offese, dove per qualche tempo sorse pure una moschea. Ma da Reggio non riuscì mai a

patire, per mano islamica, quell'offensiva decisiva che doveva portare alla conquista dell'Italia.

La riconquista voluta dall'Imperatore Basilio, nel 956, ne determinò il decisivo mantenimento sotto la sfera di influenza bizantina. Sul luogo della distrutta moschea venne edificata la cattedrale di Reggio dopo la riconquista. Un ruolo decisivo tra le due sponde dello Stretto lo ebbero i monaci che seppero mantenere i valori religiosi e lo sviluppo agricolo nelle zone costiere italiane di fronte alla costante minaccia islamica. Intorno all'anno 1000 gli Amalfitani scelgono proprio Reggio come uno dei loro scali preferiti per il commercio marittimo dall'occidente verso l'Oriente e si insediano in città.

### *I Normanni*

Le scorrerie musulmane periodicamente si ripeterono e i Bizantini perdettero e riconquistarono la città di Reggio, fin quando i conquistatori Normanni non riuscirono a subentrare alle stanche truppe di Bisanzio e a porre sulla città quel predominio che consentì di diventare i nuovi conquistatori.

Quando la conquista di Reggio, da parte dei Normanni, si consolida, Messina, invece, rimane islamica ed acquista sempre maggiore importanza militare, grazie alle continue scorrerie musulmane sull'altra sponda dello Stretto.

I Governatori musulmani fortificano la città con possenti mura e popolano il castello, mentre le scorrerie cessano quando dell'altra sponda dello Stretto le truppe bizantine vengono soppiantate dai Normanni, guerrieri ben addestrati e ben armati. Ben presto i Normanni posero la loro attenzione sulla Sicilia, dove la società musulmana era in netto sfacelo. La conquista normanna della Sicilia inizia con la presa di Messina che rimarrà in una situazione di privilegio per tutta la durata della conquista dell'Isola da parte di Ruggero.

I Normanni sfruttano le diatribe sorte tra i vari Emirati siciliani e con un iniziale sparuto numero di guerrieri riescono a sottomettere sotto il loro volere tutte le popolazioni della Sicilia. Dopo la conquista inizia una nuova evangelizzazione dell'Isola che ben presto si converte alla religione cattolica, anche se cospicue sacche di islamismo si mantengono nell'entroterra siciliano. Vengono abbattute le moschee e al loro posto si costruiscono le nuove cattedrali e basiliche, le città siciliane vengono trasformate a seguito dei nuovi conquistatori. Anche Messina si trasforma, viene potenziato il porto e le condizioni

sociali e commerciali della città vengono incentivate. La conquista normanna, anche se ha portato alle popolazioni di allora morte, sangue e dolore, stravolgendo costumi e tradizioni ormai acquisite e consolidate, è l'atto di inizio di una nuova era, che lo storico Francesco Di Stefano afferma con «motivo d'orgoglio il sapere che questa storia svoltasi in Sicilia è d'importanza europea, perché iniziò la vita civile e politica del mondo moderno, che deriva le origini del suo progresso da quando operò il regno normanno-svevo di Sicilia».

La giovane monarchia normanna ben presto recise i contatti ideali e spirituali con Bisanzio e con l'Africa e allacciò con l'Italia e con le nazioni europee intensi rapporti. Mentre a livello interno seppe, per mantenere il potere, accettare ed armonizzare in uno stretto legame di collaborazione «la civiltà romano-bizantina, la musulmana, la latina» che insieme agli elementi normanni e germanici si composero con quelli che preesistevano: sorse, così, la «monarchia normanno-sicula». In un sottile gioco di assimilazioni e di rigetti, di omogeneità e di organicità, i feudatari normanni e i sopravvissuti abitanti della Sicilia seppero creare il popolo siciliano. Il regno normanno gestì il territorio nazionale, ma alcuni piccoli centri urbani in questo sforzo di assimilazioni continuarono a rimanere di fede islamica; la Sicilia venne divisa in baronie ed anche il feudalesimo divenne ragione sociale dello Stato.

Con i Normanni le sponde dello Stretto ritornarono sotto le stesse insegne e diventano luogo di incontro, tra l'Occidente cattolico e l'Oriente musulmano. Questo nuovo ruolo fa rinascere la città di Messina che, anche nel suo assetto urbano ed edilizio, si accresce notevolmente, mentre Reggio rimane «città piccola ma ben popolata, con frutti in abbondanza, bagni e mura di pietra»: questa è la descrizione che il geografo Edrisi fa e continua affermando che «ha mercati ben provvisti ed è ritrovo di viaggiatori che vanno e vengono». Tutto il territorio partecipa al consolidamento geo-politico dello Stretto che viene guardato e protetto a vista dalle «Motte» calabre di S. Aniceto, S. Quirillo, Anomeri, Rossa, S. Giovanni e de' Mori, che pongono un netto «limes» al controllo per il passaggio marittimo. Mentre lungo la sponda siciliana viene ricostruita una nuova linea di mura che dal Palazzo Reale, situato nella parte più protetta del porto naturale a forma di falce, corre verso la litoranea fino alla foce di Bocchetta, con la fortezza di San Giorgio al Molo-vecchio, salgono quindi su per i Peloritani fino alla Rocca Guelfania (alta 60 metri sopra il livello del mare) fino al colle della Caperina. Poi le mura giungono ai quartieri sulla riva sinistra del torrente Portalegni e scendono verso la contrada Paraporto.

Il porto di Messina commercia nei prodotti agricoli, coltivati della piana di Milazzo e sui Peloritani, dove si producono sete e l'artigianato cresce e si evolve notevolmente mentre i commerci si spingono verso nuove rotte (Francia, Barberia, Egitto). La città si riempie ben presto di una popolazione molto varia, tanto che lo storico Falcando la definisce «covo di avventurieri». Ebrei, Fiorentini, Pisani, Amalfitani si insediano in veri e propri quartieri all'interno del tessuto urbano di Messina. A Reggio, invece, il ruolo degli Ebrei è determinante nella vita sociale ed economica della città: creano una serie di occasioni commerciali con fiere e mercati dove il loro ruolo mercantile cresce e si sviluppa.

A Messina col XII sec. un incendio distrugge buona parte della città. Tale avvenimento mortifica la città falcata, ma i veri riflessi nella espansione e nella fisionomia urbana erano stati già tracciati. Gli scambi commerciali e l'attraversamento dello specchio d'acqua dello Stretto viene ad essere vivacizzato da un costante rapporto tra le due città normanne, che iniziano ad aprirsi a contatti esterni.

#### *Sotto lo Stato Svevo*

Mentre in Sicilia si imponeva un processo di latinizzazione, il regno dei Normanni passava nelle mani di Tancredi, un bastardo della famiglia reale, che scalzava dalla dignità reale la legittima erede, Costanza, sposata con Enrico di Svevia. I baroni normanni sostennero Tancredi nella vittoriosa resistenza del 1190-92 contro la spedizione tedesca, promossa da Enrico di Svevia. Solo Messina non oppose resistenza, preoccupata di salvaguardare i suoi interessi economici e di acquisire nuovi privilegi, già in parte ottenuti sotto la monarchia normanna. Quando, poi, gli Svevi riuscirono ad avere il sopravvento, il fermento popolare sfociò in rivolta (1196) ed i Baroni si strinsero attorno alla dinastia normanna, questa volta rappresentata da Costanza, la quale anch'essa si era ribellata al marito. Dopo la morte di Enrico di Svevia, sempre i Baroni normanni promossero una seconda rivolta, contro i feudatari tedeschi insediatesi alla corte di Costanza.

Soltanto con Federico, figlio di Costanza e di Enrico di Svevia, si riesce a riappacificare il regno. Federico, uomo colto e di ingegno versatile, fece della Sicilia il suo grande centro propulsore di cultura e mecenatismo, dove financo il volgare diventò lingua ufficiale e parlata che soppiantò il latino,

ormai artificioso e vetusto. La Sicilia si trovò, sotto il regno di Federico II, non solo al centro di flussi culturali voluti dal genio dell'imperatore, ma anche al centro di tortuose trame politiche. Dopo il lungo tergiversare sulla sua partenza verso Terra Santa, Federico II, sotto il peso della scomunica papale, decide di partire verso S. Giovanni d'Acri. In questa sua crociata riesce a conquistare Gerusalemme non con le armi ma con un disonorevole patto decennale con i Musulmani. Questo avvenimento dimostra invece quale ascendente avesse per un fine politico l'Imperatore, capace di instaurare la pace nel Mediterraneo tra cristiani e musulmani.

Federico II, invece, combatte la sua crociata nella sua Sicilia, con stragi e distruzioni di piccoli centri di influenza islamica che avevano saputo mantenere la propria cultura e superare indenni le varie occupazioni militari succedutesi per più di un secolo. Federico, dopo aver perso una parte del regno lasciato del nonno materno, il re normanno Ruggero II, ad opera del papa Gregorio IX, mantiene una delle sponde dello Stretto, quella siciliana. Lo Stretto in un breve fluttuare di tempo perde, sotto Federico II, ogni influenza geopolitica acquisita durante le costituzioni dei piccoli regni nazionali. In quel periodo, invece, si stabilizzano e diventano prioritari gli interessi degli imperi di matrice europea che Federico II e le grandi Monarchie avevano creato, così come al di là delle sponde del Mediterraneo si andava a centralizzare una unica egemonia islamica. In questa rinnovata situazione politica lo Stretto di Messina perde la propria valenza strategica, mentre su altre sponde del Mediterraneo si sposta la tensione tra cristiani e musulmani. Lo Stretto diventa così un sicuro passaggio e il suo attraversamento è ben protetto e si svolgono attivi traffici commerciali tra le due sponde e verso altri Paesi.

### *Angioini e Aragonesi*

Alla morte di Federico II, il baronaggio ritornò ad essere in fermento, come nel trapasso dal regno normanno a quello svevo era stato anti-tedesco, ora era diventato anti-francese, e con lo aiuto dei legittimi eredi del trono svevo, Corradino prima, e poi del re d'Aragona, si preparava a cacciare gli Angioini dopo un anno dal loro avvento. L'importanza strategica dello Stretto consentì al ceto mercantile di Messina da parte del nuovo Re angioino lauti favori e titoli nobiliari, mentre l'«universitas» di Messina ebbe riconosciuta la propria autonomia e poté emanare «statuta» e inviare propri «ambaxiatores» per le approvazioni di rito presso il Re.

Durante la dominazione angioina l'insofferenza verso un regime che offendeva i sentimenti e gli interessi politici di autonomia amministrativa delle singole realtà comunali e dei baroni spinse a tumulti organizzati. Alcuni messinesi cercarono di ricomporre le rivalità che poi sfociarono in conflitti nazionali tra siciliani e napoletani, dove gli stranieri (francesi e aragonesi-catalani) alla fine ne ebbero la meglio. Il punto geografico dove maggiormente si acutizzarono questi conflitti prima politici e poi militari fu proprio lo Stretto che venne sconvolto da una serie di tumultuosi episodi, anche se di brevissima durata, che lo resero abbastanza instabile dal punto di vista politico, così come da quello strategico e vi fu un nuovo periodo di ostilità.

Messina cercò di rendersi indipendente dopo la morte di Corrado IV, ma le truppe di Manfredi nel 1258 riescono a ricondurre la città sotto il regno di Sicilia. «Il moto popolare del 1282 rientrava, nonostante le proteste di fedeltà alla Chiesa, in quella serie di fatti accaduti verso la fine del secolo XIII, per cui allo sforzo curiale di controllare la vita politica di governi e di popoli rispondeva l'azione di questi in difesa dei loro interessi, secondo la concezione che giustificava la ribellione di un paese contro un sovrano considerato illegittimo e tiranno»<sup>10</sup>.

Anche Messina nel 1282 prese parte attiva nei moti del Vespro e le truppe aragonesi di Pietro III vi arrivarono circa un anno dopo i primi tumulti isolani e dopo il propiziato sbarco a Trapani. Il popolo di Messina partecipò ai moti con animo diverso delle altre popolazioni siciliane, avvezze al baronaggio, dato che qui la borghesia ricca primeggiava. L'adesione della comunità di Messina ai moti portò in città alla vittoria dei ceti medi. Questo fu l'unico esempio di trasformazione sociale dopo la rivoluzione dei Vespri dove la borghesia e il capitale borghese ebbero il sopravvento sul dilagante fenomeno dell'accrescimento economico e sociale della nobiltà feudale che all'arrivo degli Aragonesi riuscì pure a impadronirsi dei consigli pubblici. Si esaspera così il rapporto tra Palermo e Messina. Messina diventa promotrice di una politica autonomistica, mentre Palermo si fa promotrice del partito filo-aragonese, monarchico e feudale.

Il movimento insurrezionale ben presto si divise e, sconfessato dal papa, minacciato dalle armi angioine, avversato dalle forze feudali e corroso al suo interno da varie fazioni, si concedette ancora una volta agli stranieri e fallì nel suo tentativo di creare lo stato siciliano. «L'eredità del vecchio stato trapassò nella forma monarchica e nell'ordinamento amministrativo del nuovo regno, ma subì, in parte, innovazioni importanti. I capitoli di re Giacomo (1286) e di re Federico III (1296) consacravano, infatti, una notevole conquista nel

campo delle libertà costituzionali e della legislazione statutaria»: così Di Stefano descrive il passaggio tra le due monarchie una respinta l'altra voluta a seguito di una rivoluzione.

Con la conquista Aragonese, le due sponde dello Stretto si dividono nuovamente e diventano motivo di contrasto e di una lunga guerra tra i due stati angioino e aragonese. Reggio viene militarizzata e il continuo fronteggiarsi apre duri contrasti non solo militari ma anche sociali ed economici. Per un breve periodo gli Angioini riescono a prendere Messina (1356) e la tengono per quasi dieci anni utilizzandola come base militare contro gli Aragonesi. In questo periodo in cui uno stesso vessillo sventolava sullo Stretto la belligeranza tra Aragonesi e Angioini cessa. Ma quando Messina ritornò a far parte del regno di Sicilia, la guerra si fece sentire nuovamente. In quegli anni la città di Reggio registrò un crescente depauperamento demografico.

Alla fine del XIV sec. in Sicilia il potere regio va in crisi e il governo dei «quattro vicari» (Artale Alagona, Manfredi Chiaramonte, Francesco Ventimiglia e Guglielmo Peralta) gli subentra. I quattro baroni si spartiscono l'Isola, ma la reazione aragonese si fece sentire ben presto con lo sbarco a Trapani dell'esercito di re Martino che insediò sul trono di Sicilia il proprio figlio, Martino il giovane.

Alla prematura morte del re «Martino il Giovane» la Sicilia venne sconvolta dall'anarchia e «priva di sicurezza nel suo mare non restava altra via per ottenere la pace introvabile che accettare la dominazione aragonese»<sup>11</sup>. Nel 1412 il parlamento di Caspe, in Aragona, dà la successione al trono di Sicilia a Ferdinando di Castiglia, facendo perdere ai siciliani ogni speranza di autonomia e di indipendenza.

Nel XV sec. una maggiore politica dei trasporti via mare viene incentivata dagli Aragonesi che riporta lo Stretto ad riacquistare il suo naturale ruolo di luogo di transito marittimo. L'approdo reggino viene riqualificato all'interno della nuova unificazione politica delle due sponde sotto gli Aragonesi. Le sete calabresi vengono commercializzate da Messina e Reggio acquista una nuova connotazione produttiva con la creazione di nuove saline e con la estrazione del sale, prodotto base nelle diete, ma principalmente utile merce di scambio. Messina viene sempre più armata militarmente. Per tutto il XV sec. la città di Reggio sentì l'importanza e il ruolo commerciale che gli Ebrei le diedero e i benefici influssi che saranno ampiamente accentuati dalla posizione geografica.

Nel 1439 Reggio viene infeudata da parte del conte Alfonso de Cardona, su investitura di Alfonso il Magnanimo che adotta, dopo la conquista dalle

mani angioine, una politica di tipo feudale per la città. Il Re concede una seconda investitura nel 1443, ma, quando comprende che il conte di Reggio aveva esercitato sul popolo malversazioni e prepotenze, lo sostituisce con il visconte De Malda il quale subisce, nel 1462, la rivolta popolare.

Messina invece puntò sull'attività artigianale e commerciale di alto livello, sfruttando il passaggio obbligato sulle rotte tra est ed ovest e tra sud e nord. Argento, sete, panni, gioielli e lana sono le merci che si lavorano e che passano dalla città e soltanto la caduta di Costantinopoli per opera dei Turchi abbassa questo eccezionale traffico che aveva raggiunto ottimi livelli. Non è casuale in questo periodo che Messina venga ricordata pure per aver dato i natali ad uno dei maggiori artisti del Rinascimento italiano, considerato sommo maestro del colore e del gusto di tutto un secolo, Antonello. La sua cultura è lo specchio di una città che si affaccia ad un nuovo internazionalismo, che esce dal medio evo con inusata forza e che cerca proprio nei contatti tra diverse culture nazionali un unico ed inequivocabile motivo per esprimere l'arte non solo come esigenza del bello ma come valenza economica. Antonello da Messina riuscirà a trovare la giusta collocazione a Venezia e a Firenze, ma la sua cultura artistica ricorderà sempre la sua natia città che in quel secolo aveva raggiunto una potenzialità e una ampiezza di valori da inserirla giustamente tra i maggiori centri dell'epoca.

### *La nascita dell'Impero Spagnolo sulle sponde dello Stretto*

Nel 1416 in un momento di pace sociale il parlamento di Palermo acclama re Giovanni, ma questi rifiuta e Alfonso, re di Aragona, sancisce l'unione tra la Sicilia e il regno d'Aragona. «E quando passò sul trono di Napoli si stabilì anche l'unione fra Napoli e la Sicilia»<sup>12</sup>.

Dopo la morte di re Alfonso, i territori facenti parte del suo impero, compresi i regni di Sicilia e di Napoli, diventano parte integrante della monarchia spagnola. Nel periodo in cui Alfonso regnò, Messina e Reggio acquisiscono nuovi «capitoli» che regoleranno la vita amministrativa delle due «universitas». A Messina un nuovo fenomeno si attua nella vita sociale: la «borghesia nobilitata». Il territorio attorno allo Stretto sia sulla sponda italiana che su quella siciliana non viene mutato nella sua originaria morfologia, riprendono i traffici tra le due città e le vie di comunicazioni disegnate dai Romani si mantengono. Gli Spagnoli stabiliscono una nuova frontiera al loro impero contro i Turchi e i pirati sulla linea della Barbaria. La Sicilia – come afferma

Di Stefano – «esercitò una funzione strategica di prim'ordine, integrata e integrante con quella del regno di Napoli, perché le truppe avrebbero potuto, in caso di necessità, passare agevolmente lo Stretto e appoggiarsi a Messina, «chiave del regno e di quello di Napoli», come il regno era «la chiave di quanto la Maestà Cattolica possiede in Italia».

In questa ottica si muoverà anche Carlo V, l'imperatore asburgico i cui domini si estendevano dalla Spagna alla Fiandra, dall'Austria alla Sicilia, che occupa e mantiene per un lungo periodo Tunisi. Lo Stretto (dopo la sua visita a Messina e Reggio) viene inserito organicamente all'interno della barriera difensiva contro il dilagante pericolo proveniente da Oriente, i Turchi. A tale proposito è giusto qui ricordare quanto Braudel dice: «le flotte musulmane poterono sempre forzare il passaggio dello Stretto, impresa in cui riuscivano, alla occasione, a loro rischio e pericolo, persino galere isolate o flottiglie di corsari. La stretta via d'acqua era immensa rispetto ai tiri dell'artiglieria del tempo, immensa e difficile la sorveglianza».

Nel 1538 si iniziano sotto l'impulso del viceré Pietro de Toledo le fortificazioni di molte città del mezzogiorno d'Italia, e tra queste anche Reggio, contro la flotta turca detta «la Perversa». Mentre, già, nel 1537 la città di Messina viene ristrutturata a livello urbanistico. La cinta muraria viene rifatta ad opera di illustri architetti come Ferramolino, Giutolocchi da Prato e Montorsoli, si sviluppa lungo i rilievi orografici e gli elementi idrografici. Messina dopo queste ristrutturazioni assume i connotati di una città elegante e solida che risponde pienamente alle esigenze e al ruolo che l'impero spagnolo gli aveva assegnato.

La battaglia di Lepanto (1571) segue in modo inequivocabile il ruolo determinante che Messina ormai possiede nel Mediterraneo. Il concentramento delle armate cristiane ancorate nel porto di Messina, sotto il comando di Don Giovanni D'Austria, prima della fatidica battaglia, assume a livello urbanistico quelle prerogative che danno alla città quel doveroso risanamento di alcuni quartieri e la creazione di due importanti arterie cittadine.

Messina però non possiede soltanto un ruolo strategico, il suo porto diventa il maggiore scalo di sete siciliane che vengono poi esportate in tutti i porti italiani ed europei. Il XVI sec. invece significa per Reggio un periodo di grandi trasformazioni territoriali, come la deviazione verso sud del torrente Calopinace, e la città si stringe attorno al suo assetto urbano a forma quadrata.

Da qui l'espulsione degli Ebrei (1504) aveva prodotto un netto decremento delle varie attività commerciali che erano rette da questi e il porto subisce un abbassamento di tensioni commerciali a favore del porto di Messina.

Nel 1599 una forte scossa tellurica fa fuggire nelle campagne antistante la città la popolazione urbana e segna notevolmente, ancora una volta, la città di Reggio. Dopo la cacciata degli Ebrei, Reggio viene riqualificata nei suoi aspetti edilizi e sociali dagli Ordini religiosi come Gesuiti e Domenicani che riescono a conquistare spazi all'interno delle mura, abbandonati dagli Ebrei, ed inizia così un lento processo di crescita sociale ed economica.

Negli ultimi cinquant'anni del XVI sec. i trasporti terrestri e marittimi non subiscono grandi trasformazioni: le navi, gli itinerari, le vetture, e i convogli di bestie da soma sono simili ad un tempo, soltanto le strade, le navigazioni, la velocità, la regolarità dei corrieri sono migliorati insieme all'abbassamento dei prezzi dei trasporti<sup>12</sup>. Il grano pugliese che giungeva a Napoli per via di mare, attraverso lo Stretto, comincia in questo periodo a giungere per via terra, su carri, lungo la strada trasversale Barletta-Napoli. Questo è un preludio a quello che sarà il sistema trasportistico del XVII sec., basato prevalentemente sulle vie terrestri. La figura del mulo riveste un ruolo importante nel cambiamento di tendenze relative alla scelta delle vie terrestri anziché marittime. Nelle aree attorno lo Stretto, per la loro conformazione orografica e per una instabile sistema di strade, questo inserimento del mulo si verificherà successivamente. Nella navigazione, invece, si impone la vela leggera, utilizzata inizialmente sulle rotte atlantiche, che sostituisce il lento e mastodontico battello, che lavorava prevalentemente nel Mediterraneo. Nel 1544, la più grande nave del Mediterraneo, stazzante 1200 «botti», brucia irrimediabilmente nel porto di Messina; una tragica concomitanza che segna un radicale cambio di tendenza anche per la navigazione dello Stretto.

### *Il XVII secolo e il periodo dei «tre regni»*

Dopo che le tensioni, dovute dalle incursioni turche per tutto il XVI sec., posero lo Stretto e principalmente la Calabria sotto una attenta vigilanza da parte degli Spagnoli, il XVII secolo può essere ricordato come il periodo in cui l'esacerbata autorità spagnola viene maggiormente sentita, anche a causa della logorante politica dei dazii che consentiva all'impero spagnolo di mantenere un ruolo primario. Tale politica portò ben presto a malumori che raggiunsero la massima esasperazione con la rivolta di Messina del 1674. Questa sommossa venne orientata da Luigi XIV che trasformò ben presto lo Stretto e i mari circostanti in un teatro di guerra per più di quattro anni. La rivolta fu

repressa nel sangue nel 1678 e mantenne, per tutto il proseguo del secolo, uno spettacolare antagonismo nello Stretto tra la Francia e la Spagna.

Messina riesce così a svolgere un ruolo fondamentale nella lotta al corrotto potere viceregio spagnolo e con il suo attivismo puntualizza l'imminente fine della logorata monarchia ispanica.

Dopo ventidue anni dai tumultuosi fatti di Messina, altri scontri tra le Monarchie europee si verificano nello Stretto. In primo luogo si registra un antagonismo anglo-francese, che mette in risalto l'amicizia anglo-austriaca, da poco tempo instaurata a discapito della Spagna e della Francia, che si riavvicinano rinsaldando la loro amicizia.

Sconfitta la Spagna, i suoi domini e principalmente la Sicilia diventano oggetto di intrighi e di negoziati tra i vincitori ed alla fine l'Isola viene concessa ai Savoia col titolo regio, anche se le aspirazioni austriache nella pace di Utrecht (1713) e di Rostadt (1714) si fecero sempre maggiori.

La breve presenza sabauda in Sicilia porta ad una netta separazione dello Stretto, la cui riva calabra rimane ancora in mano agli Spagnoli. Gli spagnoli cercarono di ritornare e di dominare l'Isola e, quando nel 1718 i Savoia lasciano la Sicilia, la riconquistano e resistono per più di un anno proprio nella Valle Demone. Ma nella battaglia di Francavilla di Sicilia le aspirazioni austriache diventano realtà. La dominazione austriaca durerà poi dal 1720 al 1734.

Messina per tutto il periodo dei «tre regni» mantiene un ruolo strategico predominante nella scena internazionale e mettere le mani sulla città significa possedere buona parte del Mediterraneo.

La grande attenzione strategico politica delle grandi Monarchie europee sulla Sicilia coincideva con la sconfitta dell'impero ottomano. Lo Stretto ritorna luogo sicuro per il commercio e gli scambi marittimi non sono più soggetti ad azioni piratesche da parte della flotta Turca. Le vie della seta e delle spezie, interrotte per più di due secoli e sostituite dai nuovi interessi per il nuovo Mondo, vengono riaperte. Nel frattempo si ha l'«affermarsi delle navi del Nord, della diffusione delle assicurazioni marittime e della costituzione, sempre nel Nord, di potenti compagnie commerciali», che garantiscono un maggiore e più fiorente traffico marittimo nel Mediterraneo. Lo Stretto di Messina riacquista così il ruolo mercantile e di interscambio marittimo di grande rilievo, che si consolida ancora di più sotto i Borboni, dal 1734 subentrati agli Austriaci in Sicilia. I Borboni accettano e ratificano, con la pace di Acquisgrana del 1748, il loro passaggio di potere dal regno di Napoli a quello di Sicilia e riescono così ad unificare definitivamente i due regni.

Per buona parte del XVIII sec. con i Borboni la Sicilia e Napoli tornano a commerciare ed insieme sviluppano una politica commerciale ed economica che investe tutto il Mediterraneo centrale. Ma i moti della fine del secolo e dei primi del XIX sec. determinano varie scorrerie murattiane e napoleoniche che mettono in dubbio la continuità dinastica borbonica sul regno di Napoli.

Lo Stretto diventa il teatro principale di scontri sanguinosi, che segnano la vita politica del regno. Ma grazie alla Restaurazione delle monarchie assolutistiche e la vecchia alleanza con l'Impero britannico tornano nuovamente i Borboni sul trono. Il ritorno sul trono di Napoli costa ai Borboni le isole Maldtesi, che diventano colonie di Sua Maestà britannica, diminuendo così l'influenza marittima del regno sulla parte centrale del bacino del Mediterraneo. La Gran Bretagna scopre l'importantissimo ruolo del Mediterraneo, che Napoleone aveva accentuato cercando di conquistare con la spedizione in Egitto e la conquista della Sicilia e della Spagna. Lo Stretto di Messina, così, diventa il passaggio obbligato verso le rotte dell'Africa e verso i nuovi scali africani che riescono con la crisi degli imperi islamici a dare nuova linfa al «mare nostrum».

Le due città dello Stretto sono nel XVIII sec. ricche di quel patrimonio sociale ed economico acquisito, nel precedente secolo, da un intenso e florido scambio commerciale tra il Nord europeo e il Levante ottomano. Agli inizi del primo ventennio del secolo, quando regnava Carlo XI d'Asburgo, si registra principalmente a Messina una crisi economica di grandi proporzioni. Gli Austriaci cercano con il conferimento al porto di Messina della franchigia di risolvere il problema. Ma tutti i benefici adottati non danno i risultati sperati e la città rimane disorientata a tal punto che vi avviene un depauperamento demografico. Questa crisi profonda che tocca Messina, una delle città più importanti del Mediterraneo, con il suo porto e la sua posizione strategica, si allarga anche alla vita socio-politica e culturale (acquisita attraverso antichi privilegi concessi da molti Re, fin dal XIII sec.).

Le «consuetudini» concesse ai Messinesi vennero anche adottate nei secoli successivi da altre città come Amalfi, Trapani e Malta la cui influenza sul mare Mediterraneo fu decisiva.

Nel periodo austriaco la città visse così momenti difficili che culminano con la peste del 1743 quando addirittura il porto viene chiuso per la terribile malattia. I Borboni riescono nella seconda metà del secolo a ristabilire un nuovo ed efficace flusso marittimo nello scalo dello Stretto e procedono ad abbellire la città. Ma i terremoti del 5 e 7 febbraio 1783 e del 28 marzo dello stesso anno procurano a Reggio e Messina notevolissimi danni all'edilizia

delle due città. Le vittime non sono moltissime, anche se l'evento sismico è forte e rovinoso, a tal punto che le due città diventano un cumulo di macerie trasformate poi in una grossa «cava» per il reperimento di materiale edilizio. Scompare a Messina, con il terremoto, il quartiere degli artigiani e si denuncia agli attenti Governatori borbonici l'alta sismicità dei luoghi. Il Governo borbonico interviene in modo spedito con un proprio responsabile nella figura del Vicario Generale, il Maresciallo Pignatelli, che con celerità dirige i soccorsi e progetta la ricostruzione anche in tutta la Calabria. Reggio, la più disastata tra le due città dello Stretto, inizia la propria ricostruzione dopo un lungo periodo di polemiche tra la Deputazione Cittadina e i Progettisti incaricati dal Governo centrale per la ricostruzione. Lento è lo sviluppo urbano dopo il sisma e i baraccati ormai rassegnati convivono con la ricostruzione che trasforma la città e la rende singolare per quell'epoca, poiché non possiede mura e rimane aperta.

I Francesi, nel breve periodo che si insediarono in città con Murat, la consideravano come la città del futuro e proposero per essa un impulso di modernizzazione con l'illuminazione cittadina durante la notte, con la costruzione di un acquedotto che razionalizzava le acque delle Fiumare e con la costruzione di una Casa Comunale e di un abbellimento urbanistico ed edilizio pianificato dalle attente regole della nuova Giunta dell'Edificazione.

L'impulso dato dai Francesi continua per tutta la prima metà del secolo XIX anche sotto i Borboni.

Reggio, in questo periodo, promuove alcune attività industriali decentrandole verso i piccoli paesi vicini, sia della costa tirrenica che ionica, e riservandosi per sé un ruolo non definito di «notabilato».

La «borghesia civile», come la descrive Lucio Villari, è protagonista di questo nuovo ruolo, e si sviluppa in maniera colta, determinando con straordinaria lucidità una nuova «politica sociale», tendente a risvegliare con vitalità gli ideali e le cause di respiro nazionale.

Con questo spirito i Reggini insorgono il 2 settembre 1847 prima che tutta l'Europa sia scossa dai moti del 1848. Questa insurrezione fu guidata da professionisti, possidenti e sacerdoti di idee liberali, che chiedevano al governo borbonico una nuova costituzione e riforme sociali. La rivolta fu ben presto repressa nel sangue e tutti i borghesi, insieme a tre operai, furono passati per le armi o condannati a dure pene o costretti all'esilio.

I Borboni, nei primi decenni del XIX sec. cercarono di impedire il disgregarsi del loro regno dai pericoli esterni e da quelli interni. Nel 1820-21, a Palermo, scoppiarono gravissimi tumulti per cercare di ottenere dal Re l'au-

tonomia politica della Sicilia. Messina, invece, grande rivale della capitale siciliana, si offrì al Re quale testa di ponte per la riconquista dei territori insorti. La spedizione di Florestano Pepe prima (1821) e quella del generale Rosaroll poi (1847) determinarono lo sfaldamento della antica solidarietà e dell'unità siciliana. Soltanto il 29 gennaio 1848, Messina, cessa di interpretare il ruolo di roccaforte borbonica ed aderisce coraggiosamente alla insurrezione, dopo Reggio e viene punita sanguinosamente da re Ferdinando, con un bombardamento dal mare. Con questo gesto Ferdinando verrà appellato «re bomba» e certamente non per la sua enorme mole ma per quell'ordine scellerato imposto alla sua flotta. Messina, però, anche se bombardata, riesce a resistere per vari mesi e soltanto con la repressione diretta dal Filangeri cessano i moti, che saranno il preludio di quello che accadrà, 12 anni dopo con la spedizione garibaldina, e che trasformerà l'Italia dei piccoli stati voluti dal Congresso di Vienna, in una nazione unita.

### *La spedizione dei Mille*

Garibaldi, quando intraprese la spedizione dei Mille, non poteva certamente immaginare che quella avventurosa impresa potesse dare i risultati ottenuti.

Lo Stato borbonico, minato all'interno da un disfattismo tutto napoletano, era stato in ogni caso per tutto il XVIII sec. un regno all'avanguardia sia nelle trasformazioni civili e sociali che nelle risoluzioni economiche.

Garibaldi, con l'aiuto della massoneria siciliana, delle grandi potenze internazionali e sfruttando la corruzione degli alti gradi dell'esercito napoletano, conquistò un regno ad un giovane ed inesperto Re che mai ebbe veramente l'occasione e i mezzi per difendere il suo potere.

I patrioti reggini dettero dimostrazione del loro attaccamento alle sorti dell'unità italiana, agevolando prima lo sbarco garibaldino in Calabria e poi seguendo il vittorioso balzo verso Napoli senza alcun atto di violenza e nessuna rappresaglia nei confronti delle autorità politiche, militari e giudiziarie dell'Amministrazione borbonica.

Esempio di ciò fu il marchese Agostino Plutino, governatore di Reggio, progressista e amico personale di Garibaldi: stabile con saggezza e tolleranza che tutte le autorità destituite potessero essere riabilitate nei loro incarichi dopo pubblico e democratico scrutinio.

Lo Stretto di Messina che doveva essere il grande ostacolo naturale e militare della avanzata garibaldina, invece, viene valicato con grande facilità. Da quel momento la storia della spedizione tace ogni scontro tra i due eserciti e il drammatico epilogo, sulle rive del Volturno, è la dimostrazione che il regno si era perduto irrimediabilmente già a Calatafimi e a Palermo.

La bandiera borbonica ammainata per ultima nel regno di Francesco I fu proprio quella della cittadella di Messina, che aveva resistito fino al 12 marzo 1861. Questo avvenimento simboleggia non un eroismo fuori luogo, ma l'importanza strategica che lo Stretto rappresentava per il regno borbonico.

### *Dall'Unità d'Italia al 1908*

Nella nuova Italia, Reggio e Messina, ma principalmente il passaggio obbligato dello Stretto, assumono un valore determinante. Lo Stretto diventa luogo di scambi commerciali e marittimi verso il nuovo ruolo di nazione unita. All'indomani della sua unità l'Italia vuole assumere un ruolo primario nello scacchiere internazionale, già delineato da Cavour con la spedizione in Crimea.

Lo Stretto diventa uno dei cardini di questa politica di mantenimento dell'unità nazionale e delle nuove mire espansionistiche verso l'Africa. Alla fine del secolo XIX la creazione di tutta una serie di infrastrutture marittime e terrestri serve a legare la nuova nazione al suo interno e a porre le basi per una accorta quanto lungimirante politica interventista verso l'Africa.

Crispi, Giolitti e poi Mussolini svilupparono con diverse sfaccettature il loro modo di vedere il problema della acquisizione di nuove colonie e del ruolo che il passaggio dello Stretto significava per la nuova politica espansionistica italiana nel Mediterraneo.

Le ferrovie e i nuovi porti trasformano l'immagine territoriale e urbana delle due città e delle due sponde dello Stretto. Nei primissimi del XX sec., il Porto di Messina viene riorganizzato e si progetta il nuovo porto di Reggio tra il colle di Pentimele e la foce del torrente Annunziata (il completamento dei lavori avvenne nel 1886). Nel 1896 entrano in funzione i primi due ferry-boat «Scilla» e «Cariddi» che trasportano passeggeri e merci mentre ancora gli invasi ferroviari di Messina e Reggio non erano stati predisposti. Gli invasi entrano in funzione nel 1899. Il canale di mare si trasforma. Si rivoluziona il sistema di attraversamento tra le due sponde.

In precedenza i viaggiatori diretti in Sicilia scendevano dal treno alla stazione di Cannello e da questa spiaggia mediante barche a vela raggiungevano le località siciliane di Faro, Ganzirri e Paradiso. Mentre le località calabresi che ospitavano le imbarcazioni provenienti dalla Sicilia erano oltre Cannello, Catona e Villa San Giovanni. Nel 1905, con grande opposizione dei Reggini viene aperto anche l'invaso di Villa S. Giovanni. Nello stesso anno lo Stato italiano assume la gestione diretta della rete ferroviaria e marittima, facendo cessare così l'esercizio privato. Ormai lo Stretto è diventato un grande polo di interscambio tra la Sicilia e l'Italia. L'apertura del canale di Suez diventa la grande occasione per il potenziamento del porto di Messina. Mentre il porto di Reggio, anche se viene allargato con 7000 mq. negli spazi a terra, non sarà mai considerato un porto commerciale, data la concorrenza con il vicinissimo porto di Villa S. Giovanni, che ormai assorbe il maggiore traffico di interscambio ferroviario via mare.

La città di Reggio già dal 1886 con un piano di risanamento igienico amplia alcuni spazi urbani e sistema alcuni comparti edilizi fatiscenti, il cui completamento sarà realizzato con il piano del 1898. Reggio, subito dopo l'Unità d'Italia, ritorna ad un ruolo di «misteriosa ed attiva marginalità che accendeva la curiosità dei visitatori», come afferma Lucio Villari. Messina, invece, notevolmente potenziata dal nuovo intenso traffico marittimo dei ferry-boat, cresce anche nella sua dimensione urbanistica e la sua espansione verso nord, lungo il litorale al di sotto delle colline che fiancheggiano le fiumare di Giostra e Portalegni, dà alla città una nuova funzione sociale ed economica. Il ritrovato ruolo di Messina, come città portuale, spinge alla fine del secolo scorso e nei primi anni del XX sec. l'Amministrazione comunale a darsi una ordinata pianificazione urbanistica mai attuata per i sopraggiunti drammatici avvenimenti del 1908.

Proprio in quegli anni si fa sempre più forte la necessità di un attraversamento delle due sponde. Il governo istituzionalizza delle commissioni di studio<sup>13</sup>, ma il terremoto del 1908 trasforma definitivamente l'iniziativa in un episodio fantascientifico. Napoli, Bari e Brindisi furono potenziate ed acquisirono i maggiori benefici per quanto concerne l'apertura del Canale di Suez, mentre Messina e Reggio, a causa del terribile terremoto del 1908, perdettero questa grande opportunità che la storia offriva.

I trasporti via terra, invece, ebbero, dopo l'Unità d'Italia, un miglioramento dell'assetto stradale. Nel versante siciliano fu realizzata la sistemazione delle due grandi arterie che collegavano Messina con Catania e Palermo. Queste due arterie scorrevano sull'antico percorso, la cui ampiezza

e carrabilità venivano finalmente risanate, per permettere al traffico che giungeva nello Stretto di essere smistato via terra. Nel versante calabro la situazione dei trasporti terrestri era invece quanto mai lenta e insicura per la orografia del terreno e per le cattive condizioni del fondo stradale. Le ferrovie contribuirono, invece, a collegare l'Italia, logisticamente lontana, con celerità. Lo Stretto con la sua posizione strategica permise che le linee ferroviarie non si interrompessero; all'inizio la sosta per l'attraversamento fu lunga per il cambio del treno, poi, con i ferry-boat, gestiti direttamente dalle ferrovie, il passaggio da una sponda all'altra divenne agevole e confortevole.

### *Il terremoto del 1908*

La mattina del 28 dicembre 1908 i processi di crescita sociale ed economica che furono risvegliati all'indomani dell'unità d'Italia vennero soffocati definitivamente dal violentissimo sisma che mise in ginocchio tutta l'area dello Stretto. Mai come in quel momento le due città di Messina e di Reggio si erano sentite così vicine grazie ai nuovi processi di collegamento tra le due sponde. La natura si abbatte con una violenza inaudita: prima il terremoto poi il maremoto segnarono il territorio. Sulle terre dello Stretto si abbatté una tremenda ondata, alta più di otto metri, che investì Messina e la distrusse fino alle sue fondamenta (60.000 morti). Reggio fu sventrata, e i morti furono più di 12.000, che rimasero sotto gli edifici costruiti troppo in altezza. I primi soccorsi, dopo i tremendi eventi sismici, furono portati da una squadra navale russa, che si trovava di passaggio nella zona. I marinai russi furono i primi uomini ad aggirarsi in quella distesa di rovine e di migliaia di cadaveri, portando i primi soccorsi a pochi sopravvissuti.

La città di Reggio si affidò per la sua ricostruzione al piano De Nava, che ridisegna l'assetto urbano sulle macerie del precedente insediamento anche se non viene rispettata la vecchia tessitura urbana. Una scelta del piano di ricostruzione è la sistemazione viaria, con una ampiezza stradale adeguata alle nuove esigenze poste dal rischio sismico e l'altezza degli edifici non sproporzionata in relazione alle strade. Questi espedienti della ricostruzione furono evidenziati da Mario Baratta che, nell'analizzare in maniera approfondita il fenomeno sismico del 1908, disse che le cause di quelle migliaia di morti erano da addebitare ai numerosissimi errori tecnici (nel modo di costruire gli edifici) con cui si era contraddistinta la precedente ricostruzione del 1783.

La città cinquecentesca di Messina viene completamente rasa al suolo dal terribile terremoto e dal successivo maremoto nel 1908. Dal maremoto rimasero pochi edifici utilizzabili che si trovarono nella zona nord del Duomo e ad ovest verso la Dogana. La parte storica più colpita irrimediabilmente dagli eventi naturali fu la zona tra via Maestra e la via dei Monasteri, mentre i detriti della distruzione si estendevano sino alla periferia che era stata soggetta al piano regolatore del 1869, attuato in parte. Il progettista del nuovo insediamento urbanistico fu l'ingegnere capo dell'ufficio Tecnico Comunale, Luigi Borzi, che riconfermò lo sviluppo urbano verso sud con una maglia regolare fatta di lotti rettangolari e con una viabilità reticolare. L'idea ispiratrice del nuovo disegno urbano di Messina ricalcava l'antica città storica, anche se certi tracciati venivano corretti per l'igiene e la sicurezza antisismica. L'idea della ricostruzione incanalava, azzerandole, molte strutture superstiti come del resto era avvenuto in altre realtà urbane, ad esempio Reggio Calabria nel XVIII secolo a seguito del terremoto. Vennero salvate pochissime edilizie storiche, che non ostacolarono il nuovo tracciato urbano e che non costituivano un rischio sismico. Il disegno di Luigi Borzi aveva nell'isolato lo schema urbano predominante che dava garanzie ad eventuali pericoli tellurici. Questi isolati che ricordavano i tessuti urbani della città dopo il sisma del 1783, erano a due elevazioni con una densità volumetrica sparsa nel territorio. Oggi in questi isolati vi sono nuovi edifici a cinque e sei piani frutto delle norme urbanistiche negli anni '50. Rimangono dell'antico schema di Borzi gli isolati dell'area che va dalle vie La Farina, Giolitti, S. Cecilia e via Veneto. La ricostruzione durò per decenni e nel 1930 un concorso propose la nuova Palazzata a mare con una frammentazione di quel continuum edilizio che aveva costituito per tre secoli la cortina del Porto di Messina. L'idea progetto proposta da Autore, Leone, Samonà e Viola fissò le scelte culturali che saranno poi riproposte negli anni '30 e '50 dall'architettura italiana che modificava il suo modo di proporre l'architettura non più monumentalista ma all'interno del Movimento Moderno. Gli ultimi decenni sono caratterizzati da una aggressione edilizia delle aree a sud e a nord della città e delle pianure che scendevano a mare, con insediamenti nella alture collinari che hanno stravolto il paesaggio surreale dello Stretto.

Il dopo terremoto del 1908 segnerà ancora di più le due città dello Stretto, per un inurbamento artificioso, fatto da famiglie provenienti da centri rurali dell'entroterra e da mediocri impresari e trafficanti provenienti dal nord Italia con una scarsa esperienza mercantile e privi di risorse finanziarie, che creeranno ben presto una depressione sociale e una sciattezza nei processi

economici. La ricostruzione avrà aspetti impersonali, sicché l'immagine urbana dei due centri ricostruiti sarà del tipo coloniale e la scarsa attività di iniziative ardite e dinamiche porrà i due centri in un provincialismo esasperato.

Le sorti delle città dello Stretto, divise da quel limite naturale, si muovono alla fine in maniera difforme. Messina, che aveva dietro di sé le grandi città siciliane e la forza di una storia antica vissuta in maniera straordinaria, risorge dalle rovine procurate dalle calamità naturali. Reggio, invece, con la perdita di quella «borghesia» colta e di quei ceti rappresentativi che avevano dato alla città una dimensione europea nel XIX sec., prima del 1908, matura rapidamente il degrado sociale che ancora oggi è palpabile. Reggio perde così il fascino di città di confine, anche per l'immediata contiguità con la Sicilia, che ha frenato le potenzialità di «estremo orlo meridionale d'Italia».

Reggio, come afferma Lucio Villari, «è rimasta in Calabria, affacciata su uno stretto di mare non totalmente suo e separata, proprio perché città di mare dalle altre due capitali storiche calabresi arroccate all'interno, ma mai escluse dal continuo fluire delle vicende culturali e politiche di questa Regione e dello Stato, a cui, di volta in volta, hanno appartenuto».

### *Dal ventennio fascista alla rivolta di Reggio*

L'Italia, dopo le grandi difficoltà economiche, sociali e politiche del periodo successivo alla grande guerra, cercò di stabilizzarsi con la dittatura fascista che nella sua foga di ricercare consensi ben presto si trovò a gestire una politica autarchica.

La ricostruzione con lento procedere cercava di dare quelle risposte alle necessità quotidiane di quelle povere genti che erano coinvolte nella grande operazione di rinascita di Reggio e di Messina. Mentre lo Stretto perdeva la grande occasione di diventare il luogo privilegiato di passaggio delle rotte verso l'Oriente dopo l'apertura del Canale di Suez, Messina e Reggio, duramente colpite dal sisma e deboli per la loro fragile situazione sociale ed economica, furono ben presto coinvolte nella crisi del sistema. Lo Stretto pagherà un grandissimo prezzo per questo isolazionismo, anche se il fascismo cercherà di ammorbidirlo con la costruzione di grandi edifici pubblici.

La chiusura internazionale dell'Italia e lo spostamento su Napoli e Bari degli scali verso la Libia italiana certamente non allontanarono la crisi di identità che le due città ebbero per i decenni a venire.

In preparazione del secondo conflitto mondiale, Messina diventa un caposaldo militare, però non troverà più la propria congeniale funzione commerciale e marittima dei secoli passati. Nel conflitto mondiale, dopo lo sbarco in Sicilia, il generale Patton e il generale Montgomery, memori della storia, entrano quasi simultaneamente in città dopo un'estenuante marcia, poiché consideravano Messina e lo Stretto di grande importanza strategica.

Il dopoguerra segna anche per Messina e Reggio una crescita sociale ed economica rilevante che può essere maggiormente visualizzata nel suo esasperato modo di svilupparsi urbanisticamente. Le due città cercarono anche nella loro difficoltà di riconquistare gli antichi privilegi e le originarie funzioni urbane. Per certi versi, Messina riuscì in questa operazione, grazie anche ad un ricco entroterra. Reggio, invece, subisce all'inizio il fascino del terziario e il suo risveglio lo manifestò in maniera cruenta, rendendosi protagonista dell'unica rivolta di popolo della storia repubblicana (1970). I moti di Reggio sono prevalentemente commisurati ad una mancanza di vigore sociale e politico, che la città subisce ormai da tempo e le mancate occasioni diventano esasperazione di un popolo che cerca con la rivolta di ottenere ciò che non è riuscito a produrre. L'Italia degli anni '70, sconvolta dai moti di Reggio, non diede una risposta esaustiva alle richieste dei reggini. Reggio rimase stabile nel suo progresso sociale tanto da essere vittima consapevole di un grave fenomeno delinquenziale cresciuto inversamente al mancato sviluppo sociale ed economico della città. Negli anni sessanta, in pieno «boom economico», l'Italia si era dotata di una rete autostradale che attraversa in lunghezza tutta la penisola; in questo progetto lo Stretto di Messina viene collegato al resto della nazione, anche se la rete autostradale sul versante siciliano non è stata completata. Il percorso della rete autostradale nel tratto calabro corre parallelo alla antica arteria romana che collegava Roma con Reggio.

### *Lo sviluppo edilizio degli ultimi decenni*

In circa sessant'anni di vigenza, due piani per la ricostruzione «hanno ampliato in modo disordinato e per più aggiunte successive le linee di un disegno sostanzialmente imposto»<sup>14</sup>. La ricostruzione a Messina e a Reggio dura in maniera illimitata. Si ricostruisce per il terremoto prima e poi per le distruzioni prodotte dal secondo conflitto mondiale: le popolazioni ormai sono abituate ad un modo di vita precario. Il disegno urbano imposto dai piani della

ricostruzione viene lentamente sovrapposto ad un modo casuale di costruire le periferie, dove la necessità dell'edificare è diventata regola per il degrado.

A Messina le colline e le fiumare sono state aggredite selvaggiamente. A Reggio l'abusivismo edilizio degli ultimi decenni ha trasformato la città con un assetto urbano mediorientale. Giustamente con voce critica alcuni redattori degli ultimi modelli urbani di Messina e di Reggio hanno notato che «dalla quotidianità» ne è venuto fuori sempre più un indifferenziato urbano che è sembrato non tener conto di possibili ipotesi di specificità. La politica del riuso, del ridisegno, della qualità urbana è praticamente ignorata. I centri storici delle due città non sono neppure mantenuti nelle proprie funzioni originarie del dopo terremoto, dove la paura del sisma naturale era ancora ferma nella memoria umana. Ed oggi anche questi stanno modificandosi per ospitare altre volumetrie che dovrebbero fermare il lento ma costante procedere di adduzioni, in un territorio senza più terreni disponibili alla edificazione, poiché la dimensione e l'orografia del terreno certamente non permette più grandi manovre urbanistiche.

Aver dimenticato gli effetti traumatici del terremoto del 1908 ha fatto abbassare non solo la categoria sismica dell'area (dalla I alla II) ma ancora di più ha attenuato la vigilanza e conseguentemente la prevenzione al rischio sismico. Il mancato mantenimento dei valori architettonici della ricostruzione è un altro dei modi del concepire la città e il pensare alla demolizione o al suo accrescimento è sicuramente un fattore negativo di degrado e di annullamento della identità storica.

A Reggio in questi ultimi decenni è maturato un rapido degrado sociale e un progressivo declassamento culturale, vanamente contrastato da pochi intellettuali e da intelligenti professionisti. La speculazione edilizia ha raggiunto livelli altissimi con la compiacente complicità dei gruppi dirigenti dei vari partiti politici. Una terribile vocazione alla mediocrità intellettuale è stato il fertile campo dove è cresciuta la mentalità mafiosa collettiva, che aveva al suo culmine uno stretto gruppo di potere economico politico-mafioso. Una guerra di mafia ha procurato centinaia di omicidi diventando un quotidiano fatto di cronaca dove più nessuno pone attenzione.

Una diffusa illegalità ha conquistato Reggio e il rapporto con lo Stato si è fatto sempre più labile. Lo Stato ha cercato di investire notevoli fondi e risorse in questo territorio, ma gli scarsi controlli di un sistema politico inquinato da forze mafiose hanno irrimediabilmente compromesso ogni operazione tendente a produrre un giusto benessere sociale.

### *Conclusioni*

Le sponde dello Stretto, anche se si toccano, furono sempre distanti ed il sogno dell'uomo è stato quello di unirle, prima con immaginifiche idee e miti, poi con concreti progetti.

Il primo studio venne pubblicato a Torino nel 1870 dall'ing. Carlo Navone, che progettò di attraversare lo Stretto con una galleria sottomarina. La galleria era a sezione circolare di 9 mt. di diametro e lunga 8500 mt. di cui 4200 mt. a foro cieco fra due pozzi che si sarebbero dovuti aprire sulle due sponde. Lo stesso ing. Navone, nel 1885, richiede al Ministero dei LL.PP. di poter effettuare studi, «a sue spese», di approfondimento sul suo progetto. Un vasto dibattito fu creato sulla stampa quotidiana per l'attraversamento dello Stretto di Messina con una galleria sottomarina. Altre proposte per l'attraversamento dello Stretto furono ideate. Il prof. Legnazzi, docente dell'Università di Padova espose per conto della «Società veneta di costruzioni» un modello e grafici ricchi di dati geologici e metrici relativi ad una nuova galleria sottomarina. L'ing. Federico Gabelli applicò l'idea dell'elicoide ad una galleria sottomarina, attraverso pozzi di assaggio. Ancora una volta il Ministero dei LL.PP. dette l'autorizzazione ad effettuare studi preliminari alla «Società per le imprese e costruzioni pubbliche». Grande fu la rapidità e la snellezza delle procedure formali con le quali vennero accolte dallo Stato le richieste di privati, relativi all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

La Direzione tecnica delle Ferrovie Novara-Pino aveva presentato alla Esposizione nazionale di Torino, nel 1882, il primo ponte in acciaio, costruito su tre grandi arconi centrali della luce di 1000 mt. e da due mezzi arconi esterni di 500 mt. di luce, collocato tra Punta Pezzo e Ganzirri. Il ponte avrebbe avuto una strada carrabile e due binari ferroviari.

Dello stesso anno è la lettera inviata al Prefetto di Reggio (ritrovata dalla prof. Marisa Cagliostro) da parte dello studente Giuseppe Gizzi<sup>15</sup> che comunica di aver inviato al Ministero dei LL.PP. un progetto di «viadotto sospeso», di cui passa a descrivere le caratteristiche tecnico strutturali (vedi lettera allegata). Gizzi ebbe una delle più straordinarie intuizioni che ancora oggi rimangono come probabili soluzioni ad un corretto attraversamento dello Stretto. Nel frattempo decine di progetti si accatastano presso il Ministero dei LL.PP. italiano, mentre la Francia e la Gran Bretagna di quegli anni, prendono visione di altri progetti per l'attraversamento della Manica. Nel 1872 iniziano i lavori del Channel Tunnel Company che sono stati poi completati soltanto

pochi mesi fa. Il Channel Tunnel venne per più di un secolo osteggiato principalmente dagli Inglesi.

Il «budello» è oggi una realtà che permette di unire la maggiore delle isole d'Europa con il continente. L'Europa con stabili attraversamenti delle vie d'acqua (Stretto di Messina, Manica, Gibilterra, Dardanelli), vuole riacquisire il suo ruolo di leader culturale e commerciale verso l'Africa e l'Asia.

Nel 1969 l'A.N.A.S. ha promosso un concorso d'idee per l'attraversamento dello Stretto di Messina. Le due tipologie che emergono sono il ponte aereo e l'attraversamento nel corpo d'acqua tramite un tunnel sommerso (cosidetto in alveo). La Società «Stretto di Messina», incaricata di procedere ad acquisire la pregevolezza necessaria per creare i presupposti per l'attraversamento, ha indotto a chiedere alle Autorità competenti un'approfondimento dello studio di prefattibilità delle due proposte selezionate.

La soluzione del ponte aereo presentato direttamente dalla Società «Stretto di Messina» ha ricevuto moltissime critiche sia dagli ambientalisti che dalla Comunità Economica Europea. Mentre il progetto del tunnel in alveo, presentato da un gruppo di società dell'ENI e dell'IRI, ha riscosso minori critiche. Questo progetto è costituito da tre tunnel che congiungono la Sicilia alla Calabria nella zona tra Annunziata e Acciarello (a nord) e Messina e Catona (a sud). Un tunnel è adibito ad attraversamento ferroviario e contiene due linee di opposti sensi di marcia. Mentre gli altri due tunnel sono adibiti ad attraversamento viario. Per ogni tunnel è previsto un senso di marcia con due corsie operative, più una di emergenza.

Il tunnel è posto con asse a quote costante pari a 47,75 mt. rispetto al livello medio del mare secondo i requisiti di S.S.M., per consentire il normale transito delle navi nel braccio di mare antistante. La sezione circolare è dei 15.50 mt., è soggetta a spinta idrostatica positiva e variabile in funzione alla zona di attraversamento. Il tunnel è ancorato al fondo mediante stazioni di cavi distanziati ogni 50 mt., con collari appoggiati direttamente sul tunnel. Sono stati previsti tutti i possibili criteri di protezione anticorrosione e antisismica anche sulla scorta di quanto già studiato in fase di sperimentazione preliminare. Il costo di tutta l'opera dovrebbe raggiungere i 9.000 miliardi.

In questo Stretto ad imbuto, dove spesso la Storia ha diviso ancora più le sponde, l'uomo ha vissuto e confrontato i suoi limiti fisici, naturali e ideali. Qui i governi e governanti, le dittature e le democrazie, gli imperatori e i re non sono riusciti a dominare la natura.

Il mare e le montagne sono rimaste a loro posto; non sono state avvicinate e coinvolte in un progetto di unità territoriale a grande scala. Qui, ancora

oggi, si può assistere alla vittoria delle forze naturali. Questa è diventata l'ultima barriera da abbattere, certamente non lo si può fare violentando la natura, che ha saputo così bene resistere all'uomo, ma cercando di affondare in essa, mantenendo il rapporto con la natura e per la natura.

Soltanto in questa maniera potrà nascere la «città dello Stretto», unica ed indissolubile in un sistema urbano e territoriale senza ostacoli e barriere, dove l'abbraccio sinuoso tra l'uomo e la natura sia vissuto senza sgradevoli impatti.

Il territorio dello Stretto non ha mutato la sua morfologia originaria, l'uomo ha trasformato marginalmente la superficie, ma i grandi «segni» naturali, come il mare, le coste, le montagne, i fiumi, non hanno subito grandi modificazioni (fatta eccezione per rari e limitati episodi di stravolgimenti costieri dovuti all'opera dell'uomo). L'uomo, negli ultimi decenni ha costruito «a terra un forte sistema di infrastrutture autostradali». La possente orografia naturale e la compatta struttura geologica sono state appena scalfite da questo sistema infrastrutturale, che è stato disegnato senza alcuna valutazione di impatto ambientale.

L'unico sistema di infrastrutture che ha saputo convivere con la natura dei luoghi è stato quello Romano che per la straordinaria razionalità tecnica è diventato un modello di percorribilità sia sul versante siciliano che calabrese, tanto da diventare la traccia privilegiata di tutte le successive vie di accesso da terra verso lo Stretto.

Le due città dello Stretto di Messina lungo i secoli si sono affidate alla vita del mare nella buona e nella cattiva sorte. Già nel 1492, dopo la scoperta dell'America, quando tutti i traffici internazionali del vecchio «mare nostrum» furono dirottati verso il più allettante Atlantico, le due città dello Stretto ebbero a subire una grave crisi. Questo fu il primo atto del più vasto depauperamento del Mediterraneo che doveva cedere all'Atlantico l'iniziativa. L'Europa centro settentrionale, sede delle nuove potenze monopolistiche mondiali, influenzata della prima rivoluzione industriale dà origine ad una nuova incentivazione di mercantilismo di natura coloniale e di protezionismo, spostando di conseguenza i traffici verso altre rotte. Nella seconda rivoluzione industriale, l'Europa viene caratterizzata dall'asservimento al capitalismo americano, pertanto dalla valorizzazione dei territori asiatici, di conseguenza dal ritorno alla rotta Gibilterra-Suez.

Invece con la terza rivoluzione industriale, determinata dai vari processi di automazione, con quella inarrestabile necessità di benessere dal lato sociale

e di scomparsa del colonialismo dal lato politico, si va verso la giusta rivalutazione del Mediterraneo e conseguentemente dell'area dello Stretto.

La storia di questa area insegna: quando si sono persi i valori e le funzioni che il territorio possiede per genitura, allora si è creata una situazione anomala e di degrado sociale, economico e culturale; quando invece l'area acquista peso e dimensione geo-politica cresce il tenore di vita e di conseguenza la struttura urbana. Oggi, invece, dopo lo sgretolarsi dei sistemi del socialismo reale, dopo le conflittualità nei Balcani e gli esasperati nazionalismi, il Mediterraneo ritorna ad essere al centro delle attenzioni e degli interessi internazionali.

L'Italia diventa sempre di più il crocevia di flussi migratori e di movimenti economici verso l'Africa e l'Asia e lo Stretto assume sempre di più una caratterizzazione di polo di smistamento di questi flussi verso i naturali terminali di interscambio che sono Trapani e Siracusa. La Sicilia, appendice geografica dell'Italia, storicamente ha ottenuto le maggiori attenzioni da parte delle grandi potenze del momento, quando i tre grandi porti naturali dell'isola, Messina, Siracusa e Trapani, hanno ottenuto i maggiori successi a livello commerciale, marittimo e militare.

Riproporre in questo importante momento storico di transizione una soluzione di sviluppo legato al naturale ruolo dell'Italia, della Sicilia e dello Stretto significa dare una risposta ad una area depressa del Mezzogiorno d'Italia, dove i grandi progetti, come l'attraversamento dello Stretto, certamente non devono essere un'opera di carattere localistico, ma di grande respiro internazionale.

In conseguenza di ciò, lo Stretto dovrebbe interpretare il nuovo ruolo di collegamento fisso tra le dorsali del Tirreno, dell'Ionio e dell'Adriatico lungo cui sono collegate le strade che dal nord europeo dovranno giungere verso l'Africa collegandosi attraverso i porti di Trapani per la Tunisia, e di Siracusa verso Malta, la Libia e Egitto. L'Italia, già luogo di passaggio di flussi e di emigrazioni disordinate, dovrebbe, invece, trovare una pianificazione dei movimenti appunto nel suo collegamento fisso, posto nello Stretto.

Qui l'attraversamento dovrebbe corrispondere ad uno stabile modo di unificare le attuali due realtà cittadine in una unica ed indissolubile area centrale urbana e di smistare sulle due dorsali (ionica e tirrenica) tutti i flussi di merci e di passeggeri che giungeranno dall'Africa attraverso i due corridoi plurimodali mai sapientemente organizzati per questo uso.

## NOTE

<sup>1</sup> AA.VV., *Messina, stretto di...*, Enciclopedia italiana, vol. XXIII.

<sup>2</sup> DIODORO SICULO, IV, 85.

<sup>3</sup> TUCIDIDE, VI, 4,5.

<sup>4</sup> STEFANO DA BISANZIO, s.v., Zancle.

<sup>5</sup> G. CURRÒ e G. RESTIFO, *Reggio Calabria*, Bari 1991.

<sup>6</sup> J. FERLUNGA, *Bisanzio, società e stato*, Firenze 1974.

<sup>7</sup> J. FERLUNGA, *op.cit.*

<sup>8</sup> A. PETRUSI, *Bisanzio e l'irradiazione della civiltà nell'alto medioevo*, Spoleto, 1964.

<sup>9</sup> V. FALKENHAUSEN, *I Bizantini in Italia*, Milano, 1982.

<sup>10</sup> F. DI STEFANO, *Storia della Sicilia dall'XI sec. al XIX sec.*, Bari, 1974.

<sup>11</sup> D. DI STEFANO, *op.cit.*

<sup>12</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1982.

<sup>13</sup> Vedi capitolo sugli attraversamenti dello stretto.

<sup>14</sup> G. CAMPIONE, *Il progetto urbano di Messina*, Messina 1988.

<sup>15</sup> Giuseppe Giovanni Gizzi (1863-1912) fu ordinario di Estetica presso l'Università di Padova e docente di diritto all'Università di Roma, plurilaureato, realizzò e partecipò a vari progetti di ingegneria e di architettura.

## BIBLIOGRAFIA

- C. De Palma, *La Magna Grecia*, Roma 1982
- G. Mercalli, *Contributo allo studio del terremoto calabro-messinese del 1908*, estratto da «Atti R. Ist. di Napoli», Napoli 1909
- G. Cingari, *Reggio Calabria*, Bari 1988
- L. Menozzi, *Architettura e regime*, Roma 1983
- V. Titone, *La Sicilia spagnola*, Mazara del Vallo 1948
- A. Pecora, *Il porto di Messina*, in *Memoria di geografia economica*, Napoli 1961
- V. La Mantia, *Sul testo antico delle consuetudine di Messina*, Palermo 1899
- R. La Mesa, *Viaggiatori stranieri di Sicilia*, Bologna 1961
- M. Sorcani, *Istoria dei fenomeni del terremoto avvenuto nella Calabria, e nel Demone nell'anno 1783*, Napoli 1784
- M. Baratta, *La catastrofe calabro-messinese, 28 dicembre 1908*, Relaz. alla Società geografica italiana, Roma 1910
- L. Borzi, *Piano regolatore della città di Messina approvato 31.12.1911*, Messina 1912
- G. Campione, *Il progetto urbano di Messina*, Roma 1988
- G. Campione, *Il dominio territoriale delle funzioni. Contributo per una geografia dell'area dello Stretto*, Milano 1988
- G. Aymard, *In Sicilia: sviluppo demografico 1500-1800*, in «Quaderni Navici» n. 17, 1971
- C. Morelli, *I privilegi di Messina e Trapani 1160-1355*, Palermo 1949
- L. Villari, *Reggio città chiusa*, in «Repubblica» del 8.12.1992
- M. Cagliostro, *Antichi progetti di collegamento stabile nello stretto di Messina*, in *Studio preliminare al Tunnel in alveo*
- G. Vallet, *Vie di Magna Grecia*, Taranto 1962
- J. Berard, *La Magna Grecia*, Torino 1963
- J. Finley, *Storia della Sicilia antica*, Bari 1970
- E. Manni, *Rhegion, Zancle, Messana nella prima metà del V secolo*, in «Kleerchias», I, 1959
- F. Giunta, *Sicilia barbarica*, Palermo 1962
- M. Amari, *Storia dei musulmani in Sicilia*, Catania 1933
- F. De Stefano, *Storia della Sicilia dal IX al XIX sec.*, Bari 1948
- I. Peri, *Città e campagna in Sicilia sotto la dominazione normanna*, in «Atti Accademia delle Scienze», Palermo 1925
- A. Sata, *Giornale della ribellione di Messina*, Roma 1973
- R. Romeo, *Il risorgimento in Sicilia*, Bari 1950
- E. Cortese, *Sulla forma di alcune coste della Calabria e specialmente dello Stretto di Messina*, in «Atti del II Congresso geografico italiano», Roma 1896
- E. Migliarini, *L'ambiente geografico nella Magna Grecia*, Taranto 1962

- P.G. Guzzo, *Le città scomparse della Magna Grecia*, Roma 1982
- L. Gambi, *Calabria*, Torino 1978
- D. De Stefano, *Terremoto e sottosviluppo*, Reggio Calabria 1976
- AA.VV., *Magna Grecia bizantina e tradizione clonica*, Taranto 1978
- V. Felkenhausen, *La dominazione bizantina nell'Italia meridionale dal IX al XI sec.*, Bari 1978
- F. Russo, *L'arcidiocesi di Reggio Calabria*, Napoli 1965
- F. Gabrieli, *La Calabria nei geografi arabi*, in «Almanacco calabrese», 1961
- C. Marisini, *Note storiche sul castello di Reggio Calabria*, Reggio Calabria 1890
- P. De Nave, *Note Topografiche e ricordo della vecchia Reggio: il castello*, in «Burtium», 1939
- B. Spanà, *La grecità bizantina e i suoi riflessi geografici nell'Italia meridionale e insulare*, Pisa 1965
- C. Trasselli, *La vita di Reggio Calabria al tempo di Carlo V*, Reggio Calabria 1975
- F. Brandel, *Civiltà e Imperi nel Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, 1976
- G. Rohlf's, *Dizionario toponomastico e onomastico della Calabria*, Ravenna 1974
- E. Pantieri, *La Calabria a metà del XV sec. e le rivolte di Antonio Centelles*, Napoli 1963
- B. Mazzoleni, *Fonti aragonesi*, Napoli 1963
- N. Amicò, *Mestieri e spazio urbano a Messina nell'epoca di Ferdinando il Cattolico*, in *Storia della città*, n. 24, 1982
- G. Currò e G. Restifo, *Reggio Calabria*, Bari 1991
- A. Ioli Gigante, *Messina*, Bari 1989
- C. Trasselli, *I Messinesi tra il '400 e il '500*, in «Annali della Facoltà di Economia», Messina, 1973
- T. Collette, *Piazzaforti di Napoli e Sicilia*, Napoli 1981
- C. Carozzi e L. Gambi, *Città e proprietà immobiliare in Italia negli ultimi due secoli*, Milano 1981
- P. Villani, *Mezzogiorno tra riforma e rivoluzione*, Bari 1977
- P. Moretto, *Edificazioni tardo settecentesche nella Calabria Meridionale*, in «Studi e documenti di architettura», Firenze, n. 5, 1975
- R. Battaglia, *Porto e commercio a Messina 1840-1880*, Reggio Calabria 1977
- *Regolamento edilizio di Reggio Calabria*, Reggio Calabria 1871

## Allegato

Eccellenza,

Il compimento della rete ferroviaria calabrese e l'allungamento della siciliana sino a Messina esigono che la locomotiva possa passare lo Stretto. Insuperabili difficoltà hanno fatto rinunciare a qualsiasi idea di un ponte, onde tutti si sono rivolti allo studio di un tunnel o galleria sottomarina. Ma la spesa di oltre 80.000 di lire, congiunta a difficoltà pratiche, ne ritardano tuttora l'esecuzione. Per la qualcosa io ho presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un nuovo progetto, il Viadotto Sospeso. Se immaginiamo un lungo cilindro di ferro fuso o di ghisa di m. 5,50 di diametro e m. 0,015 di spessore, che mettendo capo alle due sponde dello Stretto, immerso nel mare, dia passaggio attraverso il suo foro ad un convoglio ferroviario, ci saremo formato un'idea di questo viadotto. Il quale spostando litri 23746,25 di acqua marina per ogni metro di lunghezza, viene ad avere una spinta di circa 24 tonnellate per metro a galleggiare; detraendone ora chili 1826,669 peso di un metro del viadotto, ed il peso delle rotaie con accessori, circa 2 tonnellate, rimangono per ogni metro di lunghezza 22 ton. di spinta; mentre i convogli ferroviari in media per ogni metro di lunghezza 22 ton. di spinta; mentre i convogli ferroviari in media per ogni metro della loro lunghezza non raggiungono mai le 5 ton. Essendo lo Stretto di Messina nel punto più angusto largo m. 5000, tutto il viadotto peserà chili 9.133.345; il qual ammasso di ghisa trasportato sul posto viene a costare L. 0,25 al Kgr ossia L. 2.283.336,25 tutto; le rotaie interne con una riempitura di sabbia e ghiaia per accrescere peso, unitamente alle ciambelle di caucciù per chiudere bene le connessioni del viadotto L. 220.000. Per non impedire il passo dello Stretto anche ai più grossi bastimenti, e per garantire il viadotto anche dalle più furiose maree, è necessario che si trovi alla profondità di circa trenta metri dal pelo d'acqua e quindi occorrono L. 500.000 per le catene e fermagli (o cassoni di sabbia, qualora le catene non si potessero formare altrimenti) che impediscano al viadotto di galleggiare. E ponendo L. 1.500.000 per

costruzione e spese impreviste, si ha colla tenue somma di L. 5.000.000, un sedicesimo della spesa del tunnel, il passaggio dello Stretto per i convogli ferroviari. Credo inutile l'espore i vantaggi di manutenzione, che ha questo viadotto sospeso sopra il tunnel, nonché la maggiore sicurezza. Per le quali cose è necessario che questo viadotto sospeso unisca al più presto possibile nel suolo gli Italiani, già uniti nella mente e nel cuore; e acciocché l'Italia abbia la gloria di aver accolta ed eseguita per la prima quest'invenzione italiana, io mi rivolgo all'Eccellenza Vostra, che si faccia iniziatrice presso il Ministero dei Lavori pubblici di un'opera, che tanto giovamento arrecherà alla Provincia da lei governata. Imperocché ho in animo di comunicare anche alla Francia ed Inghilterra questo progetto per il passaggio della Manica, prima che proseguono più oltre i lavori dell'incominciato tunnel; ed il Preg.mo Capo di Gabinetto di Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori pubblici mi ha raccomandato di comunicarlo all'Eccellenza Vostra, acciò se ne faccia iniziatrice presso il Ministero la provincia da Lei presieduta, come principalmente interessata. Accolga i miei più vivi ossequi e le mie più calde preghiere e scuse, e mi creda il

Suo dev.mo Servo

Giuseppe Gizzi

Studente della R. Università di Roma, domiciliato a Via Farini