

a cura di  
GAETANO CALABRESE  
CRISTINA GRASSO NADDEI  
ANNA MARIA IOZZIA  
SERAFINA PICCIOLO PALERMO

---

# IMPRESE E CAPITALI STRANIERI A CATANIA TRA '800 E '900

---







*A Renata Maria Rizzo Pavone  
Direttore dell'Archivio di Stato di Catania  
dal 1984 al 1996*



Gaetano Calabrese, Cristina Grasso Naddei,  
Anna Maria Iozzia, Serafina Picciolo Palermo  
*Imprese e capitali stranieri a Catania tra '800 e '900*

ISBN 978-88-97888-08-6

© 2012

SOCIETÀ DI STORIA PATRIA PER LA SICILIA ORIENTALE  
piazza Stesicoro, 29 - Catania  
tel. 095.316920  
<http://www.storiapatriacatania.it>

MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI  
UFFICIO CENTRALE PER I BENI ARCHIVISTICI  
ARCHIVIO DI STATO DI CATANIA

# **IMPRESE E CAPITALI STRANIERI A CATANIA TRA '800 E '900**

MOSTRA DOCUMENTARIA

*a cura di:*

**G. CALABRESE - A. M. IOZZIA - C. GRASSO NADDEI - S. PICCIOLO PALERMO**

IDEAZIONE E PROGETTO SCIENTIFICO:

*Renata Maria Rizzo Pavone*

RICERCA REGISTRAZIONE E ALLESTIMENTO:

*Gaetano Calabrese*

*Cristina Grasso Naddei*

*Anna Maria Iozzia*

*Serafina Picciolo Palermo*

HANNO COLLABORATO:

*Domenico Aiello*

*Giuseppe Di Filippo*

*Guido Lombardo*

*Silvana Longo*

*Maria Grazia Malagoli*

*Gennaro Messorè*

*Concetta Donatella Psaila*

*Maria Nunzia Villarosa*

FOTOGRAFIE:

*Silvestro Spalletta*

## PREFAZIONE

La presidenza dell'Italia al Parlamento Europeo, tenuta nel primo semestre del 1996, non poteva non indurre l'Amministrazione archivistica del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali a ritenere quello un momento obbligato per varare una serie di iniziative in materia d'archivi volte a realizzare le linee programmatiche emerse nelle conclusioni del Consiglio cultura dell'Unione Europea del 17 giugno del 1994 per una maggiore cooperazione nel settore degli archivi.

I risultati di quel programma e le manifestazioni che ne seguirono sono stati resi noti dalla stampa e da alcune pubblicazioni specialistiche.

In quell'occasione Renata Maria Rizzo Pavone, allora direttrice dell'Archivio di Stato di Catania, progettò per il proprio Istituto l'allestimento di una mostra documentaria che mettesse in evidenza il ruolo e la specificità della presenza imprenditoriale europea nel catanese tra il XIX ed il XX secolo.

Il tema fu ritenuto di grande interesse dall'Ufficio Centrale per i Beni Archivistici che lo propose anche agli altri Archivi di Stato siciliani in una prospettiva che avrebbe dovuto conseguire dimensioni di notevole ampiezza.

Per l'improvvisa scomparsa di Renata Maria Rizzo Pavone, l'organizzazione della manifestazione ebbe un brusco arresto. Tuttavia l'iniziativa è stata ugualmente portata a compimento in omaggio alla collega ed amica scomparsa, benché in ritardo sui tempi prefissati e ridimensionata rispetto all'ambizioso piano iniziale.

Dal 12 al 18 maggio 1997 è stata realizzata a Palermo la mostra documentaria "Frammenti d'Europa in Sicilia secoli XIX e XX" a cura della Soprintendenza archivistica per la Sicilia, degli Archivi di Stato di Caltanissetta, Palermo e Trapani e della Fondazione Giuseppe Whitaker.

L'Archivio di Stato di Catania, da parte sua, mette ora in mostra alcuni documenti ritenuti più significativi tra i tanti che riflettono l'indubbio fervore imprenditoriale che coinvolse l'area etnea nell'ambito degli interessi economici europei tra il 1800 ed il 1900.

La selezione dei pezzi archivistici è stata condizionata dai limitati spazi espositivi mentre la più ampia documentazione di cui dispone l'archivio è stata richiamata nelle singole note introduttive.

I settori presi in esame sono stati già oggetto di studi, riportati in pubblicazioni di notevole spessore, e di articoli giornalistici apparsi sulla stampa coeva. L'apporto che ci si augura

possano aggiungere le carte poste all'attenzione del visitatore, oltre a quello mnemonico di richiamare una realtà vicina nel tempo, importante per Catania e ricca di accadimenti che stupiscono per la loro attualità, consiste nella conoscenza di quei particolari, ineludibilmente sacrificati dalle grandi sintesi storiche ed anche dalle monografie analitiche, che raccontando, delle vicende note, il tormentato svolgimento segnato da un ritmo ora crescente ed ora decrescente di passi avanti, di ritorni indietro e di interminabili stasi, inducono a riflettere, in un momento particolarmente delicato della storia della nostra città, sul destino che sembra abbia avuto la costruzione di qualsiasi opera pubblica: la dilatazione dei tempi e le lunghe attese. O possono far riflettere sull'antinomia tra un'operosità commerciale sorprendente ed una crisi economico - sociale, dura a rimuovere, che pure si pongono su piani storico - temporali sostanzialmente ravvicinati e consequenziali.

Ricordare con questa mostra i contatti che i Paesi del Continente ebbero con l'isola in quel momento ripropone, ancora una volta, la complessità del fenomeno "Sicilia" che, a partire dalle sortite dei viaggiatori del Seicento agli itinerari del "grand tour" dei secoli XVIII e XIX, dalle attività economiche e finanziarie degli Ingham, dei Whitaker, dei Rothschild, dei Trewhell, ai vasti e compositi dibattiti contemporanei, è costante polo di attrazione europeo come non è dato rilevare per nessun'altra regione d'Italia.

Ed ancora una volta vale il tentativo di divulgare, dagli archivi, la lezione della Storia, per un fine che non sia meramente conoscitivo del passato ma costruttivo ed etico, che possa giovare al futuro della nostra terra, restituendole la credibilità che la parte migliore di essa merita.

*Cristina Grasso Naddei*

DIRETTRICE REGGENTE

**Cristina Grasso Naddei**

## **ILLUMINAZIONE A GAS**

L'illuminazione a gas è introdotta per la prima volta a Londra nel 1810 e a Parigi nel 1818.

Il gas usato è quello estratto dal litantrace. Negli ultimi anni del secolo il carbon fossile sarà sostituito dall'acetilene che si alternerà al petrolio ed anche all'olio fino all'avvento dell'illuminazione elettrica.

Sono società francesi e belghe quelle che si aggiudicano l'appalto per l'illuminazione a gas nelle grandi città siciliane.

Negli anni Cinquanta dell'Ottocento tra le ditte che presentano offerte per l'appalto dell'illuminazione a gas della città di Catania compaiono Cesare Descamps da Parigi, il cui progetto viene tuttavia ritenuto subito non conveniente perché comporterebbe il doppio della spesa impiegata in quel momento per l'illuminazione ad olio, pur prevedendo lo stesso numero di fanali; monsieur Jupien, a nome della Compagnia Gilles, e la Compagnia Chatard de Fargeas. Nessuno dei progetti va in porto.

Ai primi degli anni Sessanta sono in lizza Eugenio Ducloz e Co. ed Alfredo Gottereau, francesi.

Ad essi viene preferito Enrico Guerra di Napoli. Con atto stipulato il 3 luglio 1862 la Giunta municipale concede al Guerra concessionario "il diritto esclusivo di stabilire e conservare sotto le vie e piazze pubbliche dei tubi conduttori del Gaz destinato alla illuminazione e riscaldamento della Città". La concessione viene stabilita per sessanta anni a decorrere "dopo trenta mesi dacché il presente contratto è stato approvato dalla Deputazione provinciale" (che lo approverà l'8 dello stesso mese).

Il concessionario si obbliga a completare l'illuminazione generale della Città entro i detti trenta mesi, e cioè entro il 1° gennaio 1865. Le clausole riguardano, tra l'altro, la quantità e la qualità del materiale da usare, i procedimenti per la depurazione, l'intensità della luce da erogare, le ore e i tempi di accensione, i luoghi dove collocare i tubi, che non potranno eccedere i trentamila metri lineari. Viene stabilito inoltre che "nel caso di scoperta d'un modo di illuminazione differente dall'illuminazione a Gaz, la Comune si riserva la facoltà di concedere ogni autorizzazione necessaria per lo stabilimento del nuovo sistema di illuminazione senza essere tenuto ad alcuna indennità verso i Concessionari suddetti, ai quali solamente sarà data preferenza ad uguaglianza di prezzi".

Il Comune pagherà al concessionario cinquemila lire italiane suddivise in momenti diversi. Sono infine definiti nei confronti del concessionario le penalità e le esenzioni dai dazi.

Epperò fino a tutto il 1863, l'Amministrazione comunale constatata che non è stato dato inizio ad alcun lavoro, probabilmente anche a causa dell'esosa tassa governativa richiesta dal Ricevitore del Registro per la registrazione del contratto che arresta l'iter della pratica, motivi per cui il Consiglio municipale delibera, il 19 gennaio 1864, lo scioglimento del contratto con il Guerra e, per "la definizione del giudizio", nomina una Commissione che risulta composta dai consiglieri Gabriello Carnazza, Francesco Boccadifuoco e Domenico Guerra.

Nella seduta del 12 marzo 1864 il Presidente del Consiglio municipale, mentre dà notizia di una nuova offerta per l'appalto dell'illuminazione a gas da parte di John Llodisson Jonis, procuratore della Compagnia inglese del gas di Malta e del Mediterraneo, sottopone al parere del Consiglio una petizione dei signori Currò ed Orrigoni rappresentanti della *Compagnie générale pour l'Eclairage et le Chauffage par le gaz di Bruxelles*<sup>1</sup> che dicesi traslataria dei diritti e delle obbligazioni di Enrico Guerra<sup>2</sup>. Nel documento gli istanti chiedono all'Amministrazione comunale di stabilire una cifra per la quale sarà depositato un altro biglietto, dal momento che quello di L. 2.000 dato dal Guerra rimarrebbe senza effetto.

Nel maggio dello stesso anno la Compagnia belga presenta un'offerta con la quale propone di rilevare la concessione per l'illuminazione a gas e si impegna a consegnare i lavori al 31 dicembre 1865.

L'Amministrazione comunale è stretta fra due fuochi. Da una parte il Sindaco sostiene che essendo pendente il giudizio con il Guerra per la rescissione del contratto quello non può ad altri trasferire i suoi diritti; dall'altra il Tribunale di Commercio, con sentenza del 26 aprile 1864 ha dichiarato inammissibile l'intervento coattivo del Sindaco, per cui il Consiglio ha deliberato di ricorrere in appello.

Infine il Comune accetta di firmare una transazione con la Compagnia di Bruxelles, stipulata presso il notaio Giuseppe De Marco di Catania il 30 novembre del 1864, dopo che il relativo capitolato, concordato tra la Giunta e la Società il 22 ottobre, è stato approvato dal Consiglio il 13 novembre.

Con la detta transazione il Municipio rinunzia all'appello avverso la sentenza del Tribunale di Commercio, mentre la Compagnia si obbliga a pagare al Municipio lire trentamila, "in numerario effettivo o in valore di opere, sino alla concorrente somma con le lire 40.000 che il Municipio è tenuto a pagare al Guerra". La Società del gas si impegna inoltre a costruire un nuovo stemma di ferro fuso colle armi della città da illuminarsi senza compenso nelle sere

1 *La Société Anonyme pour l'Eclairage et le Chauffage par le gaz*, fondata a Bruxelles per contratto del 1862, ebbe l'autorizzazione ad eseguire l'attività in Belgio con decreto reale del 17 agosto 1862 (ARCHIVIO CARNAZZA, b. "Società del Gaz" c. 23, IV, 1)

2 In data 29 marzo 1864 Roberto Orrigoni, nella qualità di speciale incaricato della Compagnia di Bruxelles, ed Enrico Guerra avevano firmato una scrittura privata con la quale il Guerra vendeva all'Orrigoni il diritto esclusivo di "stabilire e conservare ... i tubi conduttori del Gas" e tutte le fabbriche già installate nella sciera di Villa Scabrosa compreso il terreno sottostante; al prezzo di lire italiane centoventiquattromila, delle quali lire centomila per la licenza e lire ventiquattromila per gli impianti. Nell'atto è ricordato che il Municipio di Catania, per l'obbligazione assunta col contratto del 1862 "pagava al detto signor Guerra la somma di £. 6.000, per compimento di £. 10.000 trattenendosene £. 4.000 per la sua parte, stabilita in contratto, di tassa per registro e bollo". Alla convenzione tra Guerra e Orrigoni era intervenuto Nicolò Currò, rappresentante la ditta Fratelli Currò, quale garante dell'Orrigoni. (*Ibidem*)

della festa di S. Agata in febbraio ed in agosto e nella sera della festa dello statuto e a costruire diecimila metri di canalizzazione con i corrispondenti candelabri accesi e l'usina entro diciotto mesi dall'approvazione definitiva del contratto (26 dicembre) e a completare tutti i lavori per l'illuminazione regolare al termine dei successivi sei mesi. Se le opere saranno eseguite prima della scadenza concordata, la Compagnia avrà un premio di £. 3.000, se in ritardo, sarà tassata da multa.

Durante l'anno 1865 prosegue la canalizzazione della città con successivi accordi tra la Società e il Municipio. Quest'ultimo è anche implicato in una questione pendente sin dall'agosto del 1862 con Francesco Anaclerio di Napoli<sup>3</sup> che rivendica la restituzione della cauzione di £. 70.000 versata per l'appalto dell'illuminazione. Così si esprime in una lettera del 23 dicembre 1864 "Io avrei più piacere di non aver da fare con un Municipio tanto trascurato, il quale non ha tenuto conto d'un mio compromesso giudiziario, che gli avrebbe dato l'illuminazione a gaz completa per tutta la città e luoghi pubblici senza nulla spendere, ed a prezzi di gran lunga inferiori, riguardo alla consumazione, di quella ora ha contrattato<sup>4</sup>.

Nell'agosto del 1866 il rappresentante della Società belga chiede una proroga per la consegna dei lavori, che il Consiglio non concede insistendo affinché l'accensione avvenga l'11 novembre dello stesso anno. Nonostante ciò, con atto del 18 ottobre inaspettatamente la Società si dichiara pronta all'inaugurazione. L'Amministrazione cittadina è dubbiosa sulla completezza dei lavori e nomina una Commissione, la quale, dopo la verifica, così si esprime "i lavori del Gassometro si sono trovati completati al punto di potersi mettere in attuazione e la canalizzazione della città ..... trovasi di una situazione maggiore ai metri trentamila stabiliti dal Municipio", benché la stessa Commissione aggiunga che "con tale verifica non si intende menomamente approvare la esecuzione delle spese delle quali potrà solamente giudicarsi dopo che la illuminazione sarà attuata"<sup>5</sup>.

Nella seduta del Consiglio dell'8 novembre si apre un animato dibattito sull'opportunità o meno di accendere i lumi a gas la sera dell'11 novembre.

Il "partito del no" accampa ragioni diverse: da quella sanitaria (si manifestano numerosi casi di colera che scoppierà ad ampio raggio da lì a poco) a quella puramente amministrativa, per lo squilibrio che si determinerà tra la parte della città illuminata a gas e quella illuminata ad olio o a petrolio, tanto più che gli appaltatori di quest'ultimo sistema dichiarano che, restando soltanto 168 lumi sparsi in diversi punti lontani della città, le spese di manutenzione diventano insostenibili.

3 Nella premessa all'articolato della transazione del 30 novembre 1864 così si legge: "Per atto dell' undici marzo intervenne volontariamente in questo giudizio il signor Francesco Anaclerio, da cui si era prestato il biglietto di tenuta a firma Marchese, e conchiudeva che il contratto d'appalto concluso con Guerra fosse da lui eseguito con tutti i vantaggi da lui offerti nell'atto di fornitura in questione nell'interesse del signor Guerra e del Comune; chiedeva la restituzione della cauzione di £. 20.000 e la condanna di Guerra ad eseguirla" (*Ibidem*)

4 Archivio di Stato di Catania, (d'ora in poi AS CT), *Prefettura Affari dei comuni*, elenco 1, b. 5, c. 19r.

5 *Ibidem*, c. 260 r

Il “partito del sì” ribatte che le condizioni sanitarie non devono preoccupare al punto da dover privare il paese dell’illuminazione a gas “che è stato un antico e generale desiderio tanto che una petizione di molti primi cittadini è stata presentata al Consiglio allo scopo di non tardare ulteriormente”<sup>6</sup> e, per quanto riguarda l’altra questione, intravede la necessità che si studi un nuovo progetto di illuminazione a petrolio per quella parte della città che non beneficia del gas e che poi si deliberi se sia più conveniente estendere il gas venendo a nuovi impegni con la società o invece continuare coll’illuminazione ad olio o a petrolio migliorandola come si convenga.

Finalmente il Consiglio delibera che la sera dell’11 sia fatta la prova dell’illuminazione, che sia nominata una Commissione per assistervi e sovrintendervi, e che entro tre giorni successivi segua l’illuminazione regolare.

Da un accordo che sarà stipulato tra la Giunta Municipale di Catania e Leone Sonzè, il nuovo rappresentante della Società belga, il 9 aprile 1867, sembrerebbe che il giorno 11 novembre siano effettivamente cominciati gli esperimenti di prova, ma la Cronaca del Cristoadoro riporta l’inizio al giorno 14, quando, alla sera, la gente si riversa nelle strade per assistere all’illuminazione, “ma nulla accadeva. Appena toccate un’ora di notte s’illuminò la strada Stesicorea, Etnea e Garibaldi, il lume fu troppo fioco e niente lucente tanto che quelli ad olio petrolio superavano di gran lunga. La gente ritornata per le strade ne sussurrò e qualche fischio si fece sentire... ma la Società del gas disse che per la prima volta così suole succedere, forse per la tubolatura essere piena di vento e non salire il gas”<sup>7</sup>.

D’altra parte l’illuminazione “normale” è erogata dal 17 novembre, quindi tre giorni dopo il 14, come da contratto.

La Compagnia belga mantiene la concessione anche negli anni seguenti, venendo interessata quindi ai progetti e ai lavori di ampliamento delle rete.

Inevitabili sono le liti e le cause che ne seguono. Significativi, in tal senso, l’indicatore di pressione e il contatore per il gas che la Giunta delibera di acquistare nel gennaio 1874 per garantire gli interessi del Municipio nei confronti della Società del gas e la nota del 20 ottobre 1885 del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio alla Compagnia con la quale si comunica che la Società del gas non è stata mai abilitata con R. Decreto ad operare nel Regno.

Essa, tuttavia, si attiene scrupolosamente alle norme. Ai fini della salubrità dell’aria, argomento allora tra i più spinosi nel dibattito europeo sull’ottimale sistema di illuminazione, specie nell’area parigina,<sup>8</sup> usa una quantità di calce che il grado di purezza dell’aria sembrerebbe soddisfacente; mentre un’ispezione dei Carabinieri rileva la presenza di sessantasei lavoratori uomini e nessun fanciullo dai nove ai quindici anni.

Alla fine del secolo resta tuttavia stridente il divario tra le strade principali, ovvero i quartieri ricchi, e le strade povere. Le prime sono illuminate a giorno, come la via Etnea dalla piaz-

<sup>6</sup> *Ibidem*, cc. 257r - 267r

<sup>7</sup> B. e A. CRISTOADORO, *Cronaca*, U.R. ms. D. 43 - 52 (già U. R. ms. E. 18. 27), Biblioteche riunite civica e A. Ursino Recupero. (D’ora in poi BCUR).

<sup>8</sup> F. Fichera, *Risanamento della città*, Catania 1886.

za Borgo al Duomo, la piazza dei Martiri, parte della Marina (la Villetta Pacini nel 1875 è ancora illuminata a petrolio), la Villa Bellini, e, tra gli interni, gli uffici del Palazzo degli Elefanti, il Teatro comunale ed alcuni ambienti del Teatro Massimo Bellini<sup>9</sup>, mentre le Sezioni Sant'Angelo Custode, Benedettini, Orto Botanico e Monserrato, Carmine, San Berillo, ed altre sono così buie da sembrare deserte.

La *Société générale* continua l'erogazione del gas a scopo di illuminazione nel nuovo secolo e sorgono altri motivi di contrasto con il Comune, che si risolvono, il più delle volte, a danno della prima<sup>10</sup>.

A conclusione di queste brevi note, si riportano due episodi tra i più sintomatici.

Il 28 dicembre 1903 la Compagnia del gas si vede notificato un atto a firma di Giuseppe De Felice Giuffrida, in qualità di prosindaco del comune di Catania, con il quale l'Amministrazione municipale dichiara che procederà al riscatto del gas ai sensi della legge del 29 marzo 1903 per assumere direttamente il servizio pubblico e privato dell'illuminazione<sup>11</sup>. Infine nel 1916 mentre Umberto Lisi, direttore della Società belga, accusa il Comune di essere debitore di circa un milione e mezzo di lire per consumo di gas per l'illuminazione pubblica e per i servizi comunali sin dal periodo anteriore alla guerra, il Comune contesta lo stesso Lisi criticando il comportamento della Società che per moltissimo tempo è rimasta senza direttore e senza fornire al Sindaco alcuna indicazione in merito.

9 Con nota del 16 settembre 1887 il Prefetto di Catania scrivendo al Questore lamenta che " ... nessuna precauzione potrebbe giustificare un'eccezione alla massima generale che tutti i grandi teatri debbono essere illuminati a luce elettrica ... lo sbaglio di avere adottato in un teatro così bello come il Bellini un genere di illuminazione universalmente condannato a sparire". (AS CT, *Questura*, elenco 7, busta 9). Ai primi del 1900 è installato l'impianto a gas nei teatri Arena Pacini e Castagnola.

10 Si riportano, a tal proposito, alcune righe di un articolo apparso su "L'Unione" il 7 agosto del 1904 con il titolo "La Società del Gaz non ne azzecca una": "Pare che l'Amministrazione del Gaz non ne imbrotti proprio alcuna; poiché da parecchio tempo a questa parte tutte le cause intentate dalla stessa o contro di lei portano alla conseguente sconfitta della Società belga". (BCUR)

11 La legge 29 marzo 1903 n. 103 consentiva ai Comuni di assumere l'impianto e l'esercizio diretto di pubblici servizi già affidati ad industrie private, quando fosse trascorso dall'inizio dell'attività un terzo del tempo complessivo stabilito nella concessione.

# ILLUMINAZIONE A GAS

1) 1852 luglio 17, Catania

Il Decurionato di Catania, considerata l'offerta presentata da Cesare Descamps residente in Parigi per l'appalto dell'illuminazione a gas, delibera che il detto Descamps nomini un suo rappresentante in Catania cosicché esso Decurionato possa trattare personalmente e decidere in conseguenza.

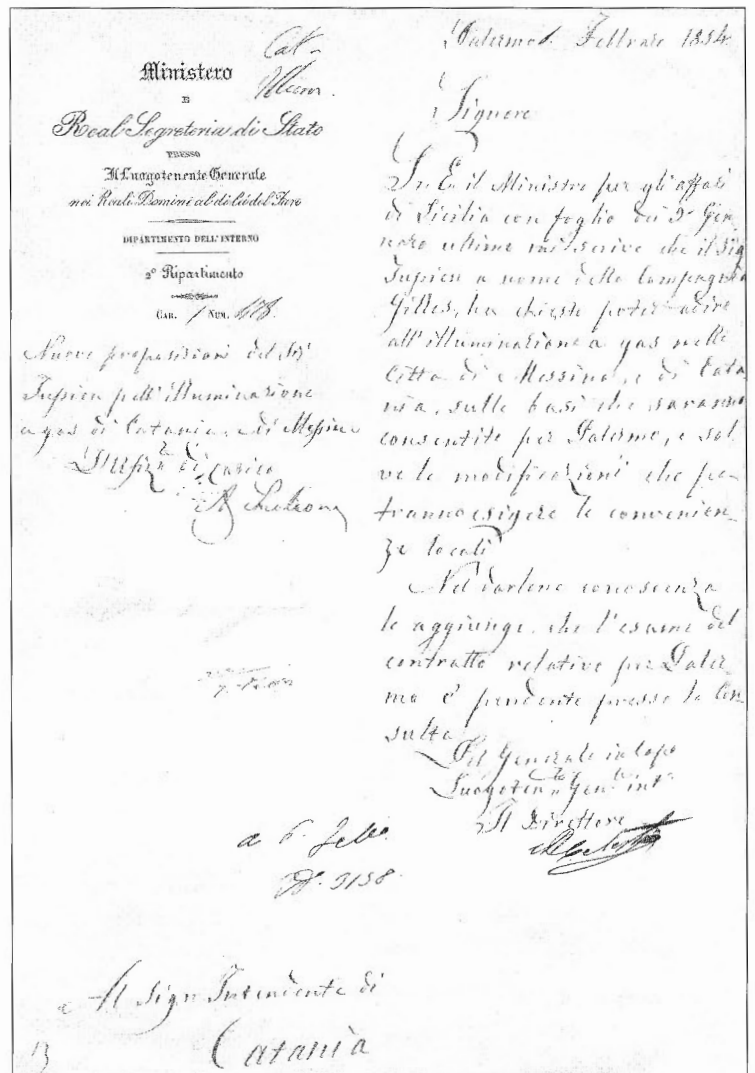
AS CT, *Intendenza borbonica*, b.1301, cc. 615r - 616v

Nella pratica non si conserva né l'originale né copia dell'offerta del Descamps, si desume tuttavia che i lavori in essa progettati comporterebbero il doppio della spesa impiegata in quel momento per l'illuminazione ad olio, pur interessando lo stesso numero di fanali, e si aggiungerebbe la non irrilevante spesa dei canali.

2) 1854 febbraio 6, Palermo

Il Luogotenente generale comunica all'Intendente di Catania che il Ministro per gli Affari di Sicilia ha, a sua volta, reso noto che il sig. Jupien, a nome della Compagnia Gilles, ha chiesto di potere adire all'illuminazione a gas nelle città di Catania e Messina e che è già all'esame della Consulta il contratto con la città di Palermo.

AS CT, *Ibidem*, c. 589r



doc. n. 2

3) 1856 maggio 21, Palermo

Il Luogotenente trasmette all'Intendente di Catania l'offerta, presentata al Ministero della R. Segreteria di Stato, di Luigi Consiglio, rappresentante della Compagnia Chatard de Fargeas, per l'illuminazione a gas della città di Catania.

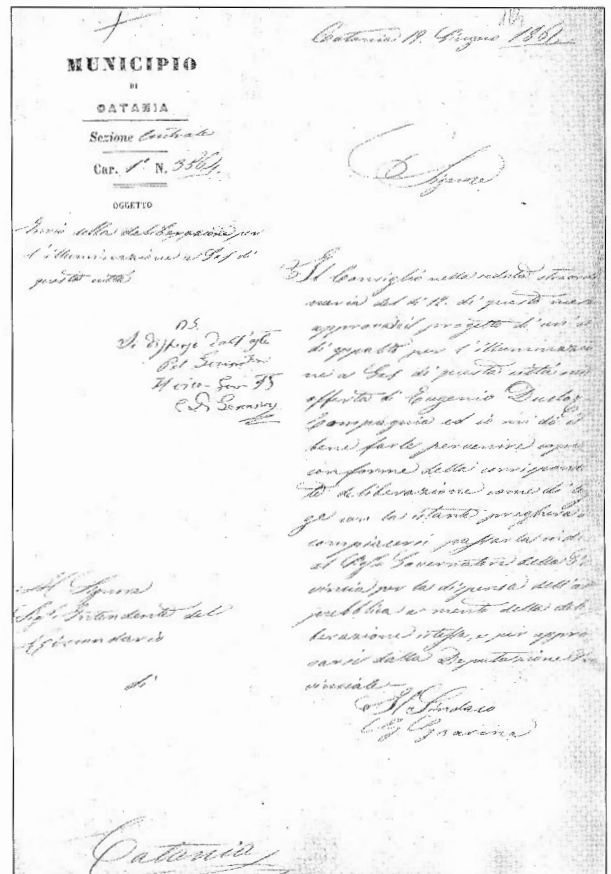
AS CT, *Ibidem*, c. 337r

Analoga offerta la stessa compagnia aveva presentato alle città di Palermo e di Messina.

4) 1861 giugno 19, Catania

Il sindaco Gravina invia all'Intendente del Circondario copia della delibera del Consiglio adottata nella seduta straordinaria del 12 dello stesso mese con la quale è stato approvato il progetto di appalto per l'illuminazione a gas della città sull'offerta di Eugenio Ducloz e Compagnia ai fini dell'approvazione da parte della Deputazione provinciale.

AS CT, *Prefettura, Affari dei comuni*, el. 1, b. 5, c. 184r



5) 1862 giugno 22, Catania

Il Consiglio comunale approva il progetto dell'atto di concessione per l'illuminazione a gas della città di Catania autorizzando la Giunta alla stipulazione del contratto con l'ing. Enrico Guerra da Napoli.

AS CT, *Ibidem*, cc.175r - 176r.

Dal testo si evince che era stato presentato un progetto Messina che non era attuabile perché prevedeva che la rimozione dei tubi fosse a spese del Comune, ed inoltre "per le difficoltà che presenta il terreno della nostra città coperto di roccia vulcanica nella massima parte, non può tenersi a base il contratto Messina che per le difficoltà stesse del suolo che mostra il bisogno di crivellazione e per consentaneo che le spese occorrenti per il rinnovamento degli indicati tubi si facessero dal Comune dimostrava di poi che facendosi in atto studi profondi dalla scienza per un novello sistema dell'illuminazione differenti dal gas, si rende necessario prevedere tal caso. Ed infine che per la novella tassa sul registro i rappresentanti il sig. Enrico Guerra non vollero addivenire che...a pagarne una rata".

6) 1861 settembre 19, Catania

Il Sindaco comunica al Governatore della Provincia che “in forza dell’art. 23 dell’atto di appalto per l’illuminazione a gas di questa città, conchiuso con il sig. Eugenio Ducloz e già dalla Deputazione approvato, presentavasi dal cav. Alfredo Gottereau una vantaggiosa offerta, che accettata da questa Giunta Municipale veniva notificata al sig. Ducloz”.

AS CT, *Ibidem*, c. 295r.

7) 1862 luglio 3, Catania

Convenzione stipulata tra la Giunta municipale ed i rappresentanti di Enrico Guerra di Napoli a seguito dell’atto di concessione per l’illuminazione a gas deliberato il 22 giugno 1861.

AS CT, *Ibidem*, cc. 71r - 95v.

8) 1862 luglio 3, Catania

Alfredo Gottereau fa istanza al prefetto di Catania per la ratifica del contratto di illuminazione a gas, stipulato tra il suo rappresentante Eduardo Le Duc ed il Sindaco di Catania, da parte della Deputazione provinciale di Catania, e rappresenta che la detta ratifica dovrà successivamente pervenire al console di Francia.

AS CT, *Ibidem*, c. 172r e v.

La deputazione approva dopo pochi giorni l’atto.

9) 1862 ottobre 6, Catania

Essendo sorte divergenze tra l’Ufficio del Registro e l’Amministrazione comunale sull’ammontare della tassa dovuta per la registrazione del contratto di concessione per l’illuminazione a gas stipulato con Enrico Guerra, per lo spazio di sessant’anni, il Consiglio delibera di rivolgersi al Governo del Re “affinché la quistione insorta sia amministrativamente risolta da S.E. il Ministro delle Finanze e che laddove potesse essere deciso doversi pagare le Lire 75.910 si interceda il detto real Governo per degnarsi accordare che il Comune corrisponda con dilazione...la somma dovuta”.

AS CT, *Ibidem*, c.110r e v.

10) 1864 gennaio 19, Catania

“Stante l’abbandono dei lavori incominciati da Enrico Guerra e che in forza dell’atto di concessione del tre luglio 1862 obbligavasi coprire a tutto dicembre 1864 per dar principio addì primo gennaio 1865 all’intera illuminazione a gas... considerato che il sig. Guerra mal-

grado le sue promesse non ha dato inizio al minimo lavoro sin'oggi"; il Consiglio municipale delibera di sciogliere il contratto e, ai fini della definizione della controversia, nominare una Commissione che risulta composta dai seguenti consiglieri: Gabriello Carnazza, Francesco Boccadifuoco e Domenico Guerra.

AS CT, *Ibidem*, cc. 68r e v e 149 r e v.

La Deputazione provinciale autorizza "il giudizio" per scioglimento del suddetto contratto l'11.2.1864

11) 1864 marzo 12, Catania

Nella seduta del Consiglio comunale, il Presidente "in pendenza del giudizio invocato per lo scioglimento del contratto" col Guerra, sottopone alla deliberazione diversi punti, tra i quali: a) una petizione dei fratelli Currò ed Orrigoni, quali rappresentanti della Compagnia generale per l'illuminazione e il riscaldamento a gas di Bruxelles che si dice "traslataria" dei diritti concessi al Guerra nella quale sarà depositato un altro biglietto, dal momento che quello di L. 2.000 dato dal Guerra rimarrebbe senza effetto; b) un'offerta del procuratore John Llodisson Jonis, capo ingegnere della Compagnia Inglese del gas di Malta e del Mediterraneo, elaborata sulla base del contratto Guerra, e con alcuni miglioramenti e per la quale la compagnia assume di pagare la tassa governativa oppure di corrispondere al Municipio la somma di £. 75.000 ed una cauzione di £. 50.000. Il Consiglio delibera di rigettare la proposta dei fratelli Currò e Orrigoni e di inviare alla Giunta l'offerta della Compagnia inglese affinché la stessa possa essere messa insieme alle altre.

AS CT, *Ibidem*, cc. 61r - 63v.

12) 1864 maggio 6/7, Catania

Stante che il Tribunale di Commercio di Catania ha rigettato la domanda del Comune per lo scioglimento del contratto con E. Guerra e vista la petizione dell'Orrigoni, rappresentante la Società di Bruxelles, subconcessionaria del Guerra, il Consiglio delibera di accettare la proposta di Gabriello Carnazza che la Giunta "tratti gli accomodamenti con l'Orrigoni e nel contempo si appelli alla su citata sentenza del Tribunale di Commercio"

AS CT, *Ibidem*, cc. 47r - 48v.

Pochi giorni dopo il Consiglio comunale accetta un'offerta presentata dall'Orrigoni con la quale la Compagnia belga è disposta a rilevare la concessione e si impegna ad ottemperare a diverse condizioni tra le quali la consegna dei lavori al 31 dicembre 1865.

13) 1864 novembre 13/15, Catania

Il Consiglio comunale delibera di approvare il capitolato del contratto tra Leone Sonzè, rappresentante la Compagnia di Bruxelles, già concordato tra quella e la Giunta.

AS CT, *Ibidem*, cc. 41r - 42v

14) 1866 agosto 6, Catania

Il Sindaco dà lettura di una petizione di Leone Sonzè, ingegnere direttore della Compagnia concessionaria dell'illuminazione a gas, nella quale questi comunica che non ha potuto eseguire, entro il termine previsto dal contratto, l'usina e i primi diecimila metri di canalizzazione con i corrispondenti lumi accesi e chiede che quel termine sia prolungato di due mesi; in cambio lo stesso si impegna ad accorciare di quattro mesi la consegna degli altri ventuno mila metri che completano tutta l'illuminazione e a consegnare l'usina e la totale canalizzazione in m. 30.000, con i corrispondenti 1.050 lumi accesi con i rispettivi candela-bri e bracci di sostegno, sì da potere fare la solenne inaugurazione dell'illuminazione della città: il Consiglio rigetta la proposta del Sonzè ed insiste sulla piena esecuzione del contratto, ribadendo che l'illuminazione di tutta la città si faccia l'11 novembre 1866.

AS CT, *Ibidem*, cc.275r - 276r.

15) 1866 novembre 8, Catania

Dopo un animato dibattito il Consiglio delibera che la sera dell'11 novembre sia fatta la prova dell'illuminazione e che sia nominata una Commissione per assistere e sovrintendere a detta prova e che entro tre giorni successivi segua l'illuminazione regolare.

AS CT, *Ibidem*, cc.257r - 267r.

16) 1875 maggio 12, Catania

“Visto lo stato di orario per l'illuminazione a gas della città compilato dall'Ispettore Leonardi in conformità del contratto di concessione del 3 luglio 1862 indicante il principio e la fine giornaliera dell'illuminazione col raffronto del tempo vero di Catania e del tempo medio di Palermo” la Giunta delibera di approvare il suddetto stato di orario.

AS CT, *Prefettura, Affari dei comuni*, el. 6, pacco 6, cc. 875r - 876v.

17) 1875 luglio 13, Catania

*La Compagnie générale pour l'Eclairage et le Chauffage par le gaz* scrive all'avv. prof. Giuseppe Carnazza Puglisi a proposito della vertenza tra la stessa ed il Municipio di Catania circa l'erogazione dell'illuminazione a gas nella Villa Bellini.

ARCHIVIO CARNAZZA, b. “Società del gaz”, n. 1

Cristina Grasso Naddei

## ILLUMINAZIONE ELETTRICA

Nel luglio del 1902 il gerente la locale agenzia della Società generale italiana dei telefoni denuncia al prefetto di Catania che in città la Società belga del gas trasmette a distanza l'energia elettrica non adottando nei punti di contatto tra i conduttori di energia ed i fili telegrafici i dispositivi di sicurezza previsti dalla legge n. 232 del 1894 sulla trasmissione a distanza dell'energia elettrica e dal successivo regolamento del 1895.

Al Prefetto che chiede immediatamente informazioni al Sindaco, questi risponde che tra il Comune e la Società del gas non esiste convenzione alcuna per l'apposizione dei fili aerei conduttori di energia elettrica.

Da qui una complicata, tortuosa vicenda che vede in campo da una parte le Autorità amministrative e giudiziarie cittadine e romane e dall'altra le società fornitrici di energia elettrica.

In precedenza, nel marzo del 1885, su domanda presentata al Municipio sin dal maggio del 1884, l'Amministrazione comunale, aveva stipulato un capitolato di obbligazioni con gli "impresari di illuminazione elettrica" Sebastiano Speciale ed i fratelli Giuseppe e Carmelo Malerba "al solo fine d'illuminare le botteghe e i piani superiori delle case di quei proprietari che lo richiedessero", con il quale si permetteva l'attraversamento del sottosuolo per l'impianto dei fili conduttori di elettricità.

La ditta Malerba e Speciale aveva ceduto la concessione a Francesco Morosoli e questi, a sua volta, la aveva trasferita alla *Compagnia Générale pour l'Eclairage & le Chauffage par le Gaz* di Bruxelles, la quale, in forza di tale concessione, aveva proceduto all'installazione di condutture aeree ed all'ampliamento della rete senza inoltrare ulteriori richieste di autorizzazione. Intanto, con atti del 25 giugno 1898 e del 28 gennaio 1899, approvati dagli organi competenti, il comune di Catania aveva concesso alla Società anonima di elettricità *Felix Singer e C.* di Berlino l'autorizzazione ad installare un'officina per la produzione di energia elettrica a scopo di illuminazione e forza motrice per i trams. La Singer dopo poco tempo sarà assorbita dalla Società elettrica Helios di Colonia, che, nella persona del suo procuratore ingegnere Roman von Podoscki e nella qualità di "Commissionata della società Felix Singer e Co.", con atto del 6 agosto 1900 compra da Marianna Villaruel Moncada un terreno per la costruzione della officina elettrica al prezzo di lire "trentamila di lordo". Il terreno copre l'area dell'"Isola Quarta di Villascabrosa cosiddetta cava numero uno, della estensione di metri quadrati settemilasettecentoventicinque circa, confinante da tramontana con via Palumbo, da levante con via Tempio" ed

altri confini. La *Singer-Helios* cederà, alla fine del 1904, i diritti alla *Société Anonyme Tramways et Eclairage Electriques* di Bruxelles.

A ritardare una regolare fornitura dell'energia elettrica della città concorrono fattori diversi. Dai documenti risaltano innanzitutto le controversie derivanti dal comportamento non sempre corretto delle concessionarie. La Società belga del gas si sente "coperta" dalla concessione fatta nel 1885 alla Ditta Malerba Speciale alla quale è succeduta. Epperò quell'atto di concessione non solo è stato stipulato anteriormente alla Legge del 1894, e quindi può non essere più valido, ma prevede condotte sotterranee e non aeree. Inoltre, nonostante le sollecitazioni municipali e le ripetute ordinanze del Prefetto le Società non ottemperano agli obblighi sanciti dalla normativa, non richiedono, ad esempio, l'autorizzazione per la collocazione di nuove mensole e fili, e soprattutto, non eseguono le opere prescritte ai fini della sicurezza pubblica<sup>1</sup>. Si aggiunga che la sfrenata concorrenza trova alimento nelle non sempre chiare clausole contrattuali del rapporto tra l'Amministrazione e le imprese. Né riesce ad essere risolutiva la legislazione del 1894-1895 i cui principi fondamentali negano il monopolio nel settore dell'industria elettrica, a cui favore è istituita la servitù legale di passaggio delle condotte nei fondi pubblici e privati.

Dietro a ciò sta la strumentalizzazione che della situazione fanno i partiti e gli opposti schieramenti politici, che interagiscono con la politica dello Stato e con i gruppi finanziari operanti nel settore. Né si dimentichi l'azione che in quegli anni Giuseppe De Felice Giuffrida conduce per la municipalizzazione dei servizi.

In quest'ottica si comprendono le incertezze dell'azione amministrativa specialmente in ordine alle inadempienze delle Imprese. Le autorità avrebbero potuto e dovuto procedere alla sospensione coatta dell'attività delle concessionarie. Ma c'è chi ritiene il rimedio peggiore del male. Il venir meno dell'illuminazione infatti non solo arrecherebbe danno ai privati ma anche ai pubblici servizi, primo fra tutti a quello portuale. Né risolvono la questione soluzioni variamente suggerite, come quella dell'Ingegnere capo del Genio civile di procedere all'esecuzione d'ufficio dei lavori previsti a carico delle Società del gas, rivalendosi sulla stessa, per il rimborso delle spese, nei modi previsti dalla legge del 20 marzo 1865.

In definitiva, per tutta la prima decade del Novecento ed oltre l'erogazione dell'illuminazione elettrica è discontinua nella fornitura e obsoleta quanto alle tecniche utilizzate per gli impianti con le comprensibili conseguenze per la Città<sup>2</sup>.

1 In un articolo apparso su "L'Unione" il 7 agosto 1904 con il titolo "I fili della luce elettrica sono un pericolo permanente", il giornalista dopo avere accennato in toni polemicici alle controversie tra il Comune, la Amministrazione del Gaz e la Società Singer, richiamava l'attenzione dell'opinione pubblica "sulle distanze dei fili collocati o da collocare... a Genova, Milano, Roma si sono verificati molti di simili fatti dolorosi e si sono emanati provvedimenti di sicurezza... Così invece pare che non si sia fatto e non si faccia nello impianto attraverso le frequentatissime e popolate vie della nostra città". (BCUR)

2 Un altro articolo de "L'Unione" del 24 gennaio 1912, ironizza pesantemente su una circolare emanata dalla Società elettrica della Sicilia Orientale agli utenti circa la manutenzione degli impianti: "Meglio farebbe la spettabile Società Elettrica Sicilia Orientale ad organizzare un pò meglio il suo servizio d'illuminazione ed energia elettrica per la pubblica utilità, che detto finora non è stato altro che una irrisoria delusione, anziché intraprendere il servizio di pulizia dei motori". (BCUR)

Nell'agosto del 1907 la Società Elettrica della Sicilia Orientale partecipa al Prefetto che la Società catanese di elettricità anonima con sede in Roma ha aumentato il proprio capitale a £. 3.000.000 elevabile a £. 6.000.000 ed ha mutato la ragione sociale nel detto nome, S.E.S.O., proponendosi di costruire diversi impianti elettrici, termici ed idraulici in Sicilia e, più propriamente, nella zona compresa fra Messina e Siracusa.

Con atto del 21 aprile del 1909, rogato dal notaio catanese Antonino Mirone Strano si costituisce la Società catanese di elettricità, strettamente legata ai capitali stranieri ed alla stessa Società belga. Il giorno 3 dicembre 1911 a Bruxelles si riunisce il Consiglio di Amministrazione della Società stessa; sono presenti J. Hops, A. Lepère, E. Vismara, quest'ultimo consigliere anche della S.E.S.O.

“In vista del fabbisogno finanziario della S.C.E. di £. 1 milione..., in vista degli obblighi assunti dalla Società Catanese verso la Società Elettrica Sicilia Orientale per il pagamento di determinati minimi consumi di energia, che sarebbero difficilmente raggiunti nei primi mesi di esercizio, in vista del vantaggio di potere assicurare un interesse al capitale sociale fino dai primi anni di esercizio che sono i più difficili ed aleatori e del vantaggio di avere detto esercizio avviato valendosi della organizzazione della Società Elettrica Sicilia Orientale, il Consiglio della S.C.E. delibera di affidare per un periodo di tempo corrente dal 6 giugno 1911 fino al giorno 3 dic. 1914 l'esercizio della propria azienda alla Società Elettrica della Sicilia Orientale”<sup>3</sup>.

La Società Elettrica Catanese riprenderà infatti la sua attività, ma sarà la S.E.S.O. costituitasi nel 1918 in Società Generale Elettrica della Sicilia (S.G.E.S.) che conquisterà il monopolio dell'energia elettrica nell'isola<sup>4</sup>.

3 ARCHIVIO CARNAZZA, b. “Società Elettrica Sicilia Orientale”, fasc. 1.IV

4 Fra la bibliografia sull'argomento si segnala: G. BARONE, *Sviluppo capitalistico e politica finanziaria negli anni '80*, in Isabella Zanni Rosiello (a cura di) *Gli apparati statali dall'Unità al fascismo*, Bologna 1976; Id., *Mezzogiorno e modernizzazione, Elettricità, irrigazione e bonifica nell'Italia contemporanea*, Einaudi, Torino, 1986; Id., *Egemonie urbane e potere locale (1882-1913)* in M. Aymard e G. Giarrizzo (a cura) *La Sicilia*, Einaudi, Torino, 1987; P. DI GREGORIO, *La società generale elettrica della Sicilia*, Edizioni Guida, Palermo, 1994; G. GIARRIZZO, *Catania*, Laterza, Bari, 1986; A. PETINO (a cura di), *Catania contemporanea. Cento anni di vita economica*, Catania 1976; G. POLICASTRO, *De Felice*, Catania 1919.

# ILLUMINAZIONE ELETTRICA

1) 1899 dicembre 7, Berlino

La Società anonima di elettricità Felix Singer e C. di Berlino chiede al prefetto di Catania l'autorizzazione a costruire ed esercitare in Catania un'officina per la produzione dell'energia elettrica a scopo di illuminazione e forza motrice ai termini degli atti di concessione del 25 giugno 1898 e 28 gennaio 1899, approvati dalla Giunta provinciale amministrativa e in conformità dei piani, disegni e progetti approvati dal Consiglio comunale con deliberazione del 20 ottobre 1899 già resa esecutiva dalla Prefettura.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 41, b. 34/386, c. 1589r.

Il Prefetto, constatati gli atti e documenti presentati dalla Società conformi al Regolamento del 25 ottobre 1895 di esecuzione della legge 7 giugno 1894 sulla trasmissione a distanza delle correnti elettriche, concede l'autorizzazione il 13 dicembre 1899. (AS CT, *Ibidem*, c. 1588).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio fa rilevare al Prefetto con nota del 18 gennaio 1900 che "Trattandosi di semplice officina non è il caso dell'applicazione della legge 7 giugno 1894 sulle trasmissioni elettriche, la quale entrerà in giuoco allorché si impianteranno le condutture occorrenti per la utilizzazione. Ed in questo caso la S.V. si compiacerà di comunicare a questo Ministero il relativo decreto di consenso insieme a tutti i documenti illustrativi e cioè descrizione dell'impianto, planimetria del tracciato delle condutture, particolari dei sostegni di queste ed il foglio di risposta al questionario regolamentare". (AS CT, *Ibidem*, c. 1587)

Einlage  
für  
Herrn Prof. F. Carnazza  
N. 4.14.15  
Prefetto della Provincia di  
Catania

La sottoscritta Società Anonima di elettricità Felix Singer & Co. di Berlino prega la S. V. Ill.ma a volerla autorizzare ai termini degli artt. 5 e 6 del Regolamento 25 Ottobre 1895 per la esecuzione della legge sulla trasmissione a distanza delle correnti elettriche, a costruire ed esercitare in Catania una officina per la produzione della energia elettrica a scopo di illuminazione, e forza motrice ai termini degli atti di concessione del 25 giugno 1898 e 28 gennaio 1899 debitamente approvati dalla onorevole Giunta Provinciale Amministrativa di Catania e in conformità dei piani, disegni e progetti approvati dal Consiglio Comunale di Catania con deliberazione del 20 Ottobre 1899 resa esecutiva dalla Signoria Vostra Illustrissima.

Berlino 7 Dicembre 1899.

R. PREFETTURA di CATANIA  
N. di Prot. 33049  
Pos.  
Divisione 6  
Data 13/12/99 1899

Electricitäts-Gesellschaft  
Felix Singer & Co.  
Aktion-Gesellschaft  
Singer  
Hase.

cop. Sch. 2-16-21  
Q

doc. n. 1

2) 1900 settembre 29, Catania

Poiché, come è stabilito nel contratto di illuminazione elettrica stipulato l'11 giugno 1898 con la Società Felix Singer, la manutenzione e l'impianto "per la illuminazione straordinaria saranno, a spese del consumatore, eseguite dalla Società concessionaria a prezzo di tariffe determinate sulla base dei prezzi in tre città d'Europa da scegliersi dalle Amministrazioni, ma che siano d'importanza non inferiori a quelle di Catania e nelle quali si riscontrino le condizioni generali dell'impianto", e poiché l'ing. Capo dell'Ufficio Tecnico Comunale, cav. Fichera, ha trovato giusta la tariffa trasmessa dalla Singer, la Giunta municipale approva la detta tariffa.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 38, b. 40, cc. 353r - 359v

La deliberazione della Giunta è ratificata dal Consiglio l'11 dicembre 1900.

3) 1901 marzo 28, Catania

Poiché si deve dar passaggio al binario di accesso all'officina elettrica Umberto I mercé la costruzione di un'apposita via, i cui lavori affidati all'impresa Singer - Helios si sono dovuti sospendere, e per far ciò si deve demolire una catapecchia sita sul prolungamento di via Gasometro abitata da certo Giovanni Ferro, la Giunta municipale delibera di versare al detto Ferro un sussidio di £. 150.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 34/386, cc. 1558r e v e 1610r

4) 1902 luglio 16, Catania

Il gerente della locale agenzia della società generale italiana di telefoni espone al Prefetto che in Catania la Società belga del gas trasmette a distanza l'energia per mezzo di correnti elettriche per la illuminazione elettrica e non adotta nessun dispositivo di difesa nei punti di contatto tra i conduttori di energia ed i fili telegrafici, come prescritto dal Regolamento del 1895 d'esecuzione della legge 232/1894.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 40, b. 36/301, c. 1161r e v

5) 1902 luglio 25, Catania

Il Prefetto chiede al Sindaco se "in forza del contratto che dicesi esistente fra il Municipio e la Società belga questa ha diritto all'impianto della conduttura elettrica, sotto quali condizioni e se il contratto è anteriore alla legge 1894, ed al Regolamento del 1895".

AS CT, *Ibidem*, c. 1160 r e v

6) 1902 agosto 4, Catania

Il Sindaco risponde al Prefetto che tra il comune di Catania e la Società del gas non esiste convenzione alcuna per l'apposizione dei fili aerei conduttori di energia elettrica e comunque riporta le giustificazioni del Direttore dell'Amministrazione del gas che sostiene essere stata la Amministrazione dei telefoni ad aver collocato i fili d'incrocio dopo che quelli della luce elettrica di proprietà della Società erano stati già impiantati e quindi spettava a quell'Amministrazione premunirsi dai contatti.

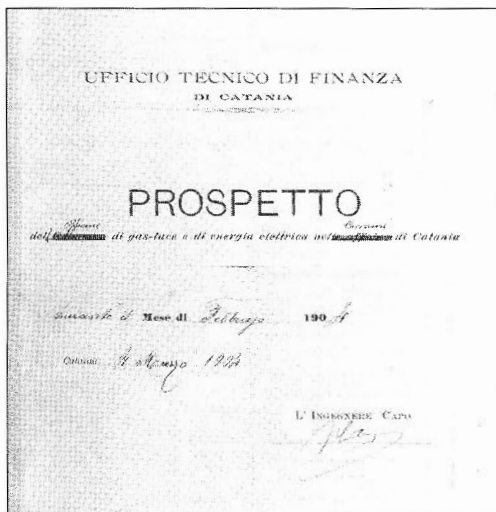
AS CT, *Ibidem*, b. 36, c. 1158r

7) 1904 marzo 4, Catania

L'Ufficio Tecnico di Finanza invia al Prefetto il "Prospetto delle Officine del gas-luce e di energia elettrica nel Comune di Catania", come risulta dai registri dell'Ufficio.

AS CT, *Ibidem*, cc. 1138r - 1139v

Dal prospetto risulta che solo la *Compagnie Générale pour l'Eclairage et le Chauffage pour le Gaz* gestisce un'officina di gas - luce (evigazometro) ed una di energia elettrica (v. Alessi) per scopo commerciale mentre tutte le altre per uso proprio d'illuminazione del proprio stabilimento.



PROSPETTO delle Officine di gas-luce e di energia elettrica nelle Officine di Catania Mese di Febbrajo 1904

DITTA ESERCENTE	CIRCAZIONE	OFFICINE PER SCOPO COMMERCIALE										No. Fogli di foglio	Annotazioni		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
1. Compagnie Générale pour l'Eclairage et le Chauffage pour le Gaz	Via S. Maria														
2. Idem	Via S. Maria														
3. Società Italiana S. Lucia	Via S. Lucia														
4. Fratelli Pirelli	Via Pirelli														
5. Fin. Varesina	Via Varesina														
6. Compagnie Générale pour l'Eclairage et le Chauffage pour le Gaz	Via S. Maria														
7. Idem	Via S. Maria														
8. Idem	Via S. Maria														
9. Idem	Via S. Maria														
10. Idem	Via S. Maria														
11. Idem	Via S. Maria														
12. Idem	Via S. Maria														
13. Idem	Via S. Maria														

doc. n. 7

8) 1904 maggio 27, Catania

Il municipio di Catania rimette al Prefetto la copia della deliberazione del 10 gennaio 1885, con la quale la Giunta aveva concesso ai signori Malerba e Speciale il permesso di attraversare il sottosuolo per l'impianto dei fili conduttori di elettricità e ricorda il contratto di concessione stipulato con i detti il 2 marzo 1885.

AS CT, *Ibidem*, c. 1110r e v

Nella nota si legge inoltre "Prima e dopo di tale concessione nessun'altra il Comune ne fece. I signori Malerba e Speciale cedettero la concessione al sig. Morosoli Francesco, e costui, alla sua volta, la concesse alla Società belga del gaz. Dalla pratica del comune non risulta alcun dato né dell'una né dell'altra concessione". E poiché viene ricordato che è in corso una vertenza tra il Comune e la Società del gas per la rimozione dei fili e delle mensole, si fa presente che "qualunque concessione V.S. per avvertenza facesse alla Società del gaz, sarebbe pregiudizievole al Comune".

9) 1904 giugno 30, Roma

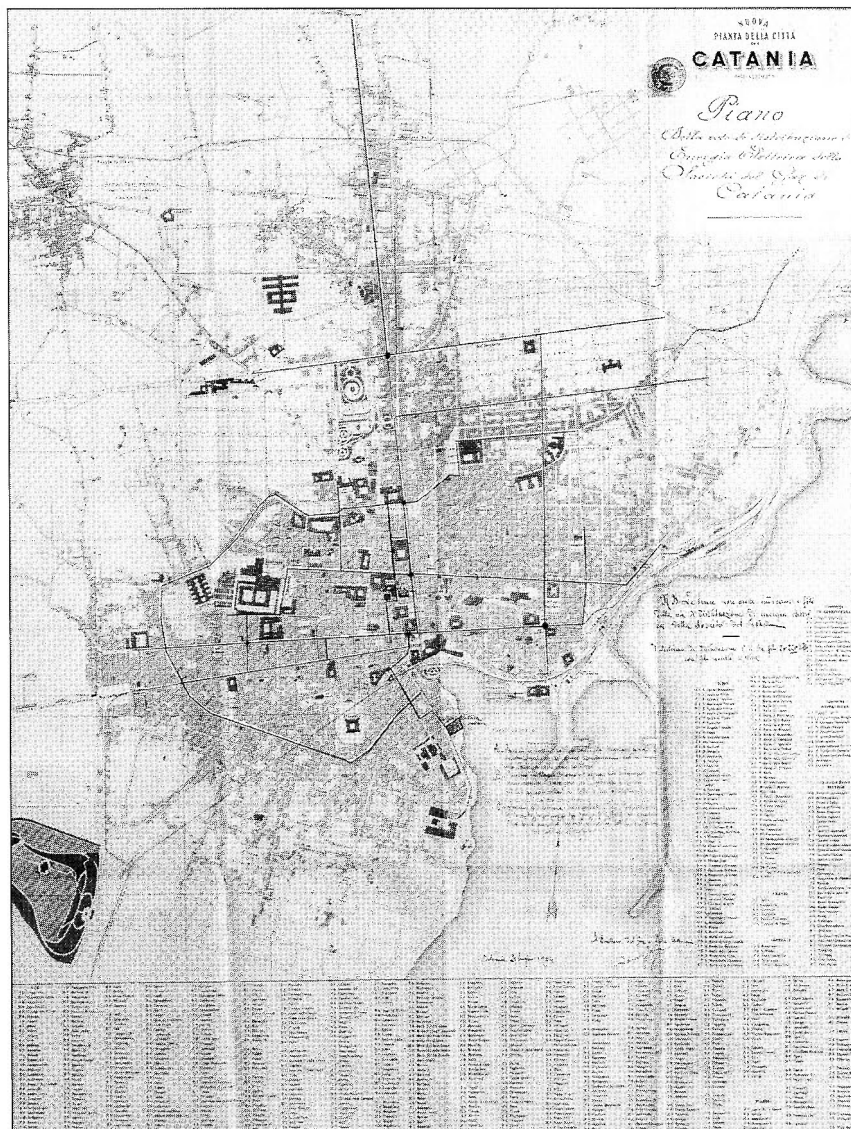
Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio rappresenta al Prefetto che l'art. 1 del capitolato di obblighi stipulato fra il Municipio e la ditta Malerba - Speciale nel 1885 stabilisce che i cordoni "conduttori dell'elettrico" debbono passare sotto i marciapiedi delle vie principali e secondarie della città, quindi la Società del gas, succeduta alla ditta, non può sostituire alle condutture sotterranee quelle aeree e pertanto invita il Prefetto a notificare alla Società un'ultima diffida e poi procedere d'ufficio alla rimozione.

AS CT, *Ibidem*, c. 1105r e v

10) 1904 luglio 20, Catania

"Nuova pianta della città di Catania coll'aggiunta di Energia Elettrica della Società del gas di Catania".

AS CT, *Ibidem*, c. 855



doc. n. 10

11) 1904 agosto 3, Catania

Il prosindaco Giuseppe De Felice Giuffrida restituisce al Prefetto, senza avere concesso il nulla - osta, la domanda e gli allegati inviati dal Direttore della Società del gas tendenti ad ottenere il consenso all'impianto elettrico.

AS CT, *Ibidem*, c. 1091r

Nella stessa nota il De Felice nel rappresentare che il Comune non può concedere il nulla - osta alla istanza della Società consiglia il Prefetto a negare, per parte sua, il consenso "in quanto esso possa urtare all'esecuzione del contratto tramviario". Con telegramma del giorno dopo il Ministro Rava avvertirà tuttavia il Prefetto che in materia di impianti elettrici spetta al Prefetto decidere non ostante l'opposizione del Municipio (AS CT, *Ibidem*, c. 1090)

12) 1904 agosto 16, Roma

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio comunica al Prefetto che questi ha errato nel considerare decreto di consenso all'impianto di condutture elettriche quello concesso a suo tempo alla Società Felix Singer per una semplice officina e che quindi deve regolare, con un nuovo decreto, la posizione dell'impianto elettrico della Ditta Singer in relazione alla legge 1894.

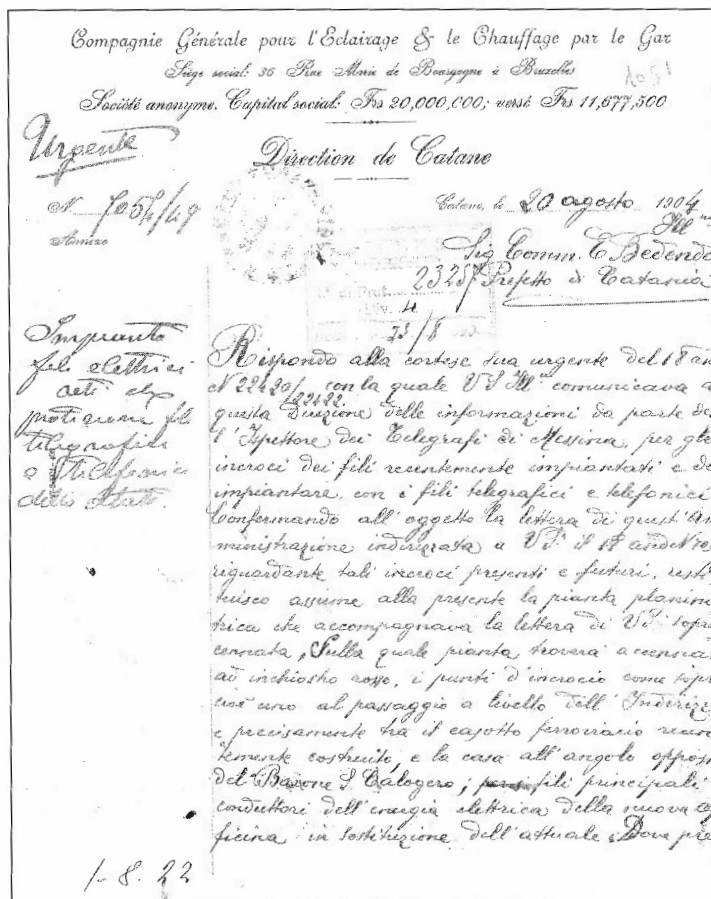
AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 34/386, cc. 1541r e v e 1618r e v

13) 1904 agosto 20, Catania

Il direttore a Catania della *Compagnie Générale pour l'Eclairage & le Chauffage par le Gaz* risponde al Prefetto circa i punti di incrocio tra i fili elettrici e quelli telegrafici e telefonici.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 40, b. 36, cc. 1051r e v - e 1192r e v

Nella lettera la Compagnia fa riferimento alla pianta contrassegnata al n. 10 nel presente catalogo.

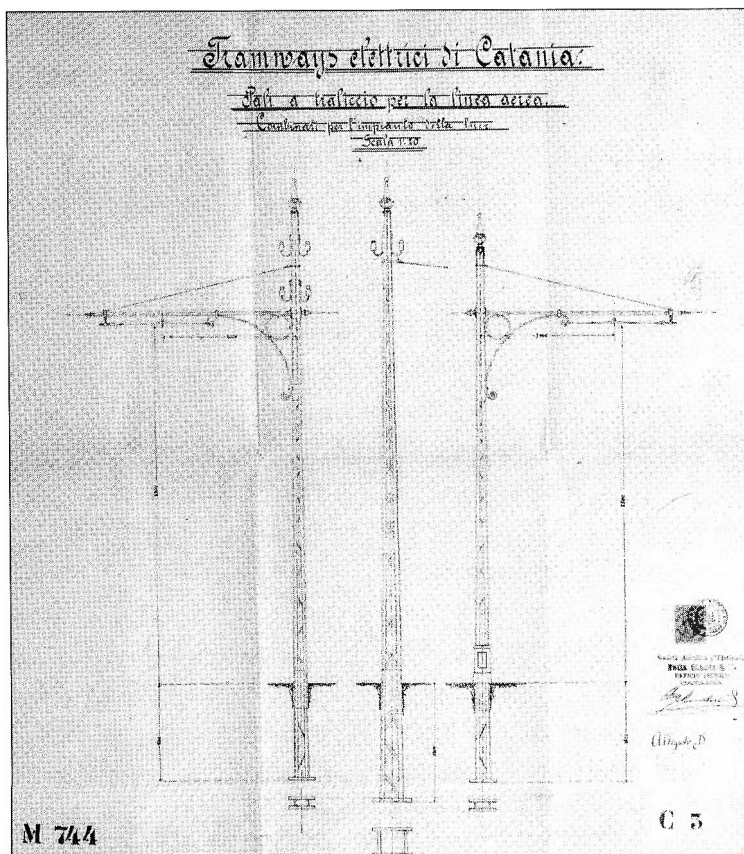


doc. n. 13

14) 1904 agosto 24, Catania

Progetto della Società Anonima d'Electricità Felix Singer & C. dei "Pali a traliccio per la linea aerea, combinati per l'impianto della luce".

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 41, b. 34/386, c. 1537

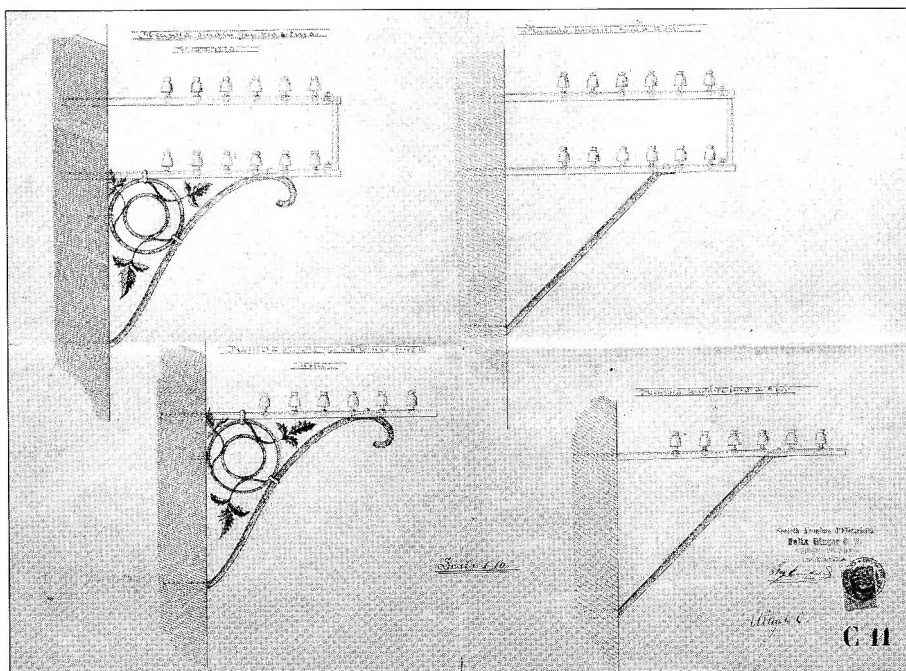


doc. n. 14

15) 1904 agosto 24, Catania

Disegno di mensole per sostenere i fili della corrente elettrica da installare in via Etnea.

AS CT, *Ibidem*, c. 1534



doc. n. 15

16) 1904 ottobre 8, Catania

Il Prefetto rilascia il Decreto di consenso sia alla *Compagnie Générale pour l'Eclairage & le Chauffage par le Gaz* che alla Società Singer - Helios per l'impianto elettrico aereo in Catania per scopo di illuminazione.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 40, b. 36, c. 1035

17) 1904 dicembre 10, Bruxelles

*La Société Anonyme Tramways & Eclairage Electriques* invia all'avv. Gabriello Carnazza la copia "des deux pouvoirs qui ont été passés hier par devant notaire", con preghiera di autenticare presso un notaio in Italia l'atto di cessione e di trasferimento "de concession, terrain, batiments, voies, matériaux etc." della Società Felix Singer e Co. alla loro società.

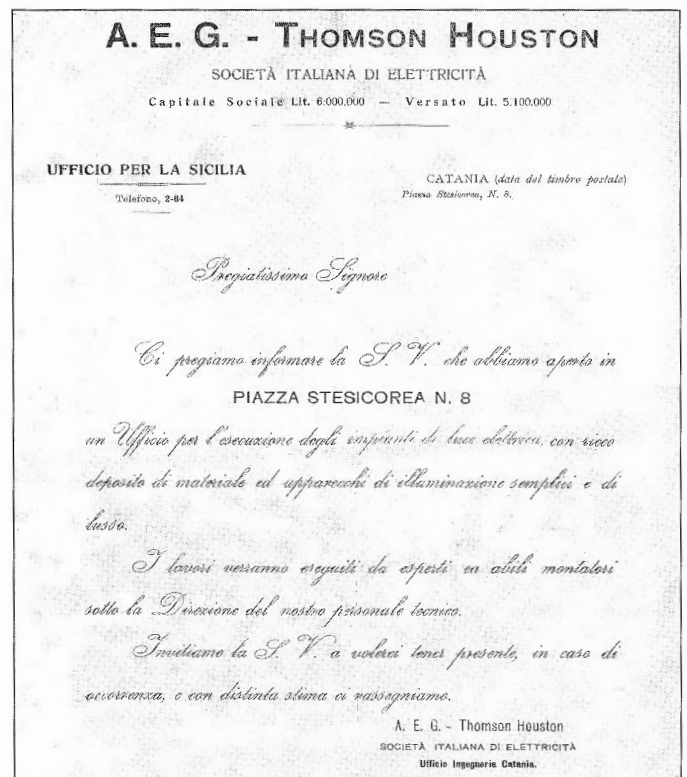
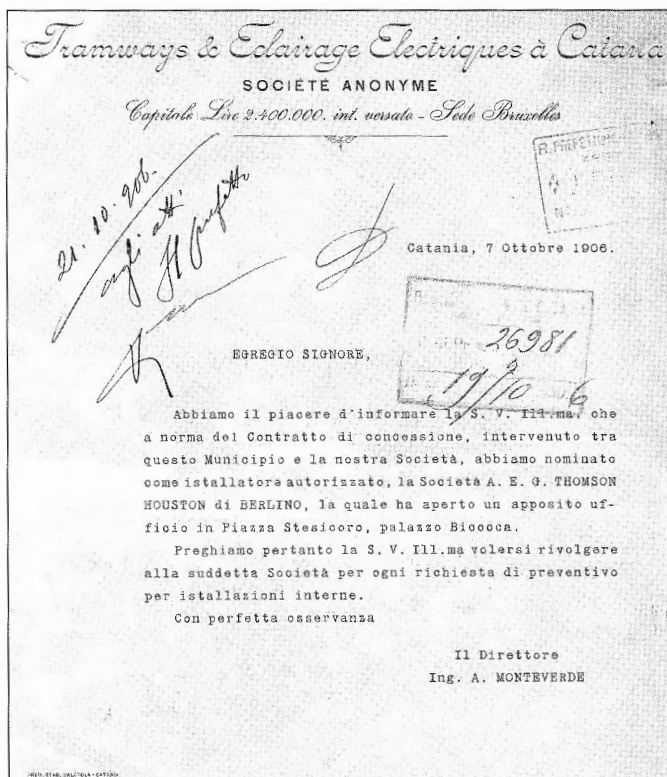
ARCHIVIO CARNAZZA, "Zeiss Busta Dossier", anno 1904

18) 1906 ottobre 7, Catania

La società *Tramways & Eclairage Electiques a Catane* informa il Prefetto che, a seguito del contratto di concessione tra il Municipio di Catania e la stessa, questa ha nominato come installatore autorizzato la Società A.E.G. Thomson Houston di Berlino, la quale ha aperto un apposito ufficio in Piazza Stesicoro, Palazzo Bicocca.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 40, b. 36, cc. 859r - 860 v

È allegata una lettera di presentazione della ditta A.E.G. Thomson Houston.



doc. n. 18

19) 1907 febbraio 12, Messina

Il Direttore delle costruzioni telegrafiche e telefoniche di Messina lamenta al Prefetto di Catania che il direttore della *Société Tramways et Eclairage électriques*, "malgrado apparente cortesia", continua da due anni ad "agire arbitrariamente" risultando i fili elettrici sempre pericolosi per le condutture telegrafiche e telefoniche.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 34, c. 1485r

Era accaduto infatti l'8 dello stesso mese che, in seguito ad un contatto tra i fili della Società tramviaria ed un filo telefonico, si erano incendiati gli apparecchi telefonici dell'Ufficio dei telefoni.

20) 1907 agosto, Roma

La Società Elettrica della Sicilia Orientale partecipa a Prefetto che la Società Catanese di Elettricità Anonima con sede in Roma, ha aumentato il proprio capitale a £. 3.000.000 elevabile a £. 6.000.000 ed ha mutato la ragione sociale nel detto nome, S.E.S.O., proponendosi di costruire diversi impianti elettrici, termici ed idraulici in Sicilia e, più propriamente, nella zona compresa fra Messina e Siracusa.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 34, c. 1703 - 1704

SOCIETÀ ELETTRICA  
DELLA  
SICILIA ORIENTALE  
SOCIETÀ ANONIMA  
Capitale Sociale L. 3.000.000  
Sede in ROMA

Agosto 1907

Egregio Signore,

Abbiamo l'onore di parteciparvi che la Società Catanese di Elettricità, Anonima con sede in Roma, Capitale L. 100.000, nella sua ultima Assemblea Generale Straordinaria del 14 Maggio 1907, le cui deliberazioni vennero regolarmente omologate con Decreto del Tribunale Civile di Roma del 10 Giugno 1907, ha aumentato il proprio capitale a L. 3.000.000 elevabile a L. 6.000.000, ed ha mutato la ragione sociale in quella di

“ SOCIETÀ ELETTRICA DELLA SICILIA ORIENTALE ”

proponendosi di costruire diversi impianti elettrici così termici che idraulici in Sicilia, e più propriamente nella zona compresa fra Messina e Siracusa.

Dalla stessa Assemblea venne rinnovato il Consiglio di Amministrazione il quale risultò formato dai Signori

1. Cav. Maurizio Capuano	Presidente
2. Avv. Cav. Pietro Calapai	Vice-Presidente
3. Ing. Emirico Vismara	Consigliere Delegato
4. Ing. Silvio Allegro Avondo	Consigliere
5. Ing. Giovanni Barberis	"
6. Ing. Jacopo Barbisio	"
7. Barone Michele Bonanno	"
8. Ing. Adolfo Covi	"
9. Sig. Luigi Della Torre	"

doc. n. 20



Gaetano Calabrese \*

## LE FERROVIE

La creazione di un sistema di comunicazioni e di trasporto rapido costituì una priorità della politica economica dello stato unitario per modernizzare e unificare il paese. Le difficoltà finanziarie spinsero però il governo a ricorrere, per la costruzione delle nuove infrastrutture, al credito e alle capacità offerte dalle società concessionarie e dall'industria privata. Tra queste, una società straniera, la Società Vittorio Emanuele, costituita con capitale interamente francese e presieduta da Carlo Laffitte, ottenne la concessione per la costruzione e l'esercizio delle linee ferroviarie calabro - sicule<sup>1</sup>, sostituendosi alla Società Adamo e Lemmi<sup>2</sup>.

L'imprenditoria straniera è interessata alla creazione delle nuove infrastrutture per potersi collegare ai centri minerari più ricchi di zolfo. Il caso più rappresentativo è quello di Robert Trehwella, un imprenditore inglese che a partire dagli anni settanta costruisce e pone in esercizio diversi tronchi ferroviari: come rappresentante della Società inglese, la Narrow Gadge Railwais Company Sicily di Londra, costruisce la linea Palermo - Corleone; tra Raddusa ed Agira realizza un tramwais a vapore per arrivare più velocemente nelle sue zolfare di S. Agostino; a Catania fonda la Società siciliana di lavori pubblici<sup>3</sup> e costruisce, con il finanziamento di una società anonima di Bruxelles, la Caisse de subventions et annuités gouvernementales, provinciales et comunales<sup>4</sup>, la Circumetnea.

All'inizio del secolo Trehwella raggiunge una solida posizione economica e un notevole prestigio sociale: possiede diverse miniere di zolfo e raffinerie nella provincia di Catania e Caltanissetta, molte proprietà di agrumeti nel territorio di Catania e alcuni alberghi tra cui l'Excelsior di Palermo<sup>5</sup>.

L'imprenditore inglese, che pare sia venuto in Sicilia al seguito della spedizione garibaldina, decide di stabilirsi a Catania, una città che si candida, in virtù della sua posizione geografica e perché dotata di uno dei porti principali, a divenire lo snodo strategico commerciale più importante dell'isola. Tra l'Ottocento e il Novecento Catania sarà, per molti europei, non solo uno dei luoghi preferiti per avviare iniziative imprenditoriali o collocare i propri capitali, ma anche la città dove vivere.

I documenti dell'Archivio di Stato di Catania che si espongono nella sezione dedicata alle ferrovie consentono di mettere in luce la vicenda ferroviaria a Catania: la traversata alla marina a metà degli anni '60 dell'800, opera di una società francese; la Circumetnea, la seconda ferrovia a scartamento ridotto costruita in Sicilia da Robert Trehwella; infine, il tramwais a vapore Raddusa-Agira, sempre opera di Robert Trehwella.

\* Desidero ringraziare Psaila C. Donatella e Villarosa M. Nunzia, archiviste di stato, per avermi aiutato nella ricerca documentaria.

Desidero inoltre ringraziare il prof. Enrico Iachello per i consigli che mi ha dato.

Ritornare su questa vicenda, ed in modo particolare sulla “traversata alla marina”, potrà, forse, essere utile per riflettere sulle scelte fatte e sulle profonde modifiche prodotte, “caso unico in Sicilia, all’assetto morfologico della struttura urbana esistente”<sup>6</sup>.

#### NOTE

1 La Società Vittorio Emanuele ottiene la concessione delle linee calabro - sicule e cede allo Stato italiano i due tronchi di ferrovia Susa - Torino e Torino - Novara. Il 27 agosto 1863 la Società dà in appalto la costruzione delle linee ferroviarie ai signori Parent, Schaken e C.i., e Giuseppe Salamanca, i quali, con convenzione 25 settembre 1863, la subconcedono alla Società in accomandita Vitali, Picard, Charles e Ci., costituita a Parigi il 24 agosto 1862 dagli accomandanti Parent, Schaken e Ci., e da Filippo Vitali, Picard, Charles ed Oscar Stevens, soci gerenti accomandatari. Quest’ultima società dà in appalto all’impresa Beltrami Gallone e Ci. la costruzione dei tronchi ferroviari Alcantara-Catania, Catania-Siracusa, ed i lavori della stazione ferroviaria di Catania. Nel 1866 la Società Vittorio Emanuele, per ragioni finanziarie, non può più continuare i lavori e, per scadenza del termine contrattuale, la Società Vitali, Picard, Charles e Ci. si pone in liquidazione. Il 29 novembre 1866 la Società Vittorio Emanuele stipula una nuova convenzione con l’Impresa Generale per la costruzione delle strade ferrate calabro-sicule (il direttore è Sebastiano Charles) che prevede la continuazione dei lavori delle linee Messina-Siracusa (tronco Messina-Catania di km.15 e Catania-Lentini di km.28) e Palermo-Catania (tronco Termini-Lercara di km.40).

ASCT, *Tribunale di Commercio*, sentenze, Vol.150; *Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno D’Italia*, Torino, Stamperia Reale; cfr. R. GIUFFRIDA, *Lo Stato e le ferrovie in Sicilia (1860-1895)*, Sciascia Editore, Caltanissetta, 1967; Id., *Politica ed economia nella Sicilia dell’Ottocento*, Palermo, Sellerio, 1980, pp. 239-269.

2 Questa Società, rappresentata dai banchieri Pietro Augusto Adami e Adriano Lemmi di Livorno, aveva ottenuto, con decreto dittatoriale 25 settembre 1860, la concessione per la costruzione delle ferrovie dell’Italia meridionale ed insulare, ma l’opposizione del governo italiano alla suddetta concessione portò ad una nuova convenzione.

La Società Vittorio Emanuele subentrò alla Società Adamo e Lemmi perché proprietaria di una cospicua quota azionaria di quest’ultima.

Sulle vicende relative alla concessione delle linee ferroviarie dal governo Dittatoriale in poi vedi i contributi di R. Giuffrida.

3 La Società, costituita il 23 luglio 1886 con atto del notaio Giovanni Cavallaro di Catania, aveva un capitale sociale di un milione di lire diviso in quattromila azioni di lire duecentocinquanta ciascuna. Della Società vi facevano parte: Costantino Pouillaude di Arras (Francia), che deteneva i tre decimi delle 1935 azioni di R.Trehwella; Arturo Elford da Seacombe, con la ditta A.G.W.Elford e Ci., che possedeva centoventicinque azioni. Il consiglio di amministrazione era così formato: cav. Michele Scammacca Asmundo, presidente; barone Francesco Asmundo, vicepresidente; Robert Trehwella; Lorenzo Vigo Gravina, Pasquale Libertini, Augusto Zamponi, Costantino Pouillaude, Raimondo Rosso Cerami, Rosario Foti, tutti consiglieri, e Michele Paternò di Raddusa, segretario. Sindaci titolari erano Orazio Di Benedetto ed Arturo Elford. Sindaci supplenti Lucio Cantarella e Federico De Roberto.

ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE DI CATANIA, notaio Cavallaro Giovanni, a. 1886.

4 La Società belga, costituita il 4 giugno 1890 a Bruxelles presso il notaio Van Holteren per effettuare operazioni di compravendita ed anticipazioni sulle sovvenzioni ed annualità dovute da enti pubblici, il 18 giugno 1890 stipulò un contratto con la Società siciliana di lavori pubblici, rappresentata dall’avv. Carnazza Puglisi, in base al quale la Società siciliana cedette alla Caisse, rappresentata da Gerardo Quercioli, console del Belgio a Palermo, i diritti che le competevano nel concorso di lire 9.665.464.13 che il Governo doveva pagare per la costruzione della ferrovia circumetnea. Il prezzo della convenzione fu fissato in 6.000.000 di franchi in valuta belga, somma che doveva essere impiegata dalla Società siciliana di lavori pubblici per la costruzione della linea e per l’acquisto del materiale mobile. Il consiglio di amministrazione della Caisse era formato da Cornelio Iacob den Tex (amministratore), domiciliato ad Amsterdam, da Giovanni Lodervyk Gunning (amministratore), domiciliato ad Amsterdam, da Carlo Peehr (amministratore), domiciliato a Bruxelles, Gerardo Quercioli, (amministratore).

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 2.

5 Vedi l’interessante saggio di G. CANCIULLO, *Gruppi finanziari e progetti ferroviari nella Sicilia postunitaria*, in *Studi Storici*, 1986, aprile - giugno, p. 399.

6 G.DATO, *I nuovi scenari urbani della Sicilia postunitaria*, in *Storia D’Italia, Le Regioni dall’Unità ad oggi, La Sicilia*, a cura di M. AYMARD e G. GIARRIZZO, Torino, Einaudi, 1987, pp. 1023-1046; cfr. S. BOSCARINO, *Le vicende urbanistiche*, in *Catania contemporanea*, a cura di A. PETINO, Istituto di Storia Economica dell’Università Catania, 1976, p. 147.

Secondo G. Giarrizzo (*Storia delle città italiane, Catania*, Bari, 1986, p. 2) viene imposto “un tracciato che ritaglia duramente la frangia costiera della città e cancella dal disegno urbano l’ambiziosa e popolare cortina della passeggiata al mare”.

Gaetano Calabrese

## LA “TRAVERSATA ALLA MARINA”

La linea ferroviaria Messina-Siracusa per Catania subisce un notevole ritardo a causa del progetto Petit,<sup>1</sup> che prevede il passaggio della ferrovia lungo la marina, in un'area del centro urbano vitale per gli interessi commerciali e ricreativi. I lavori per l'attraversamento ferroviario della città, rimangono a lungo e più volte sospesi per il contrasto insorto tra la Società francese e la città la quale teme di veder sconvolto il proprio assetto urbano.

Nel marzo 1864 l'ing. Petit presenta al sindaco Alonzo il progetto della traversata che prevede l'insediamento della stazione a l'Armisi e il passaggio della linea ferroviaria lungo la marina, da piazza della Statua sino alla casa S. Calogero, vicino l'Indirizzo<sup>2</sup>.

Vista la complessità dei problemi che il progetto di attraversamento della città solleva, Alonzo chiede il parere della Camera di commercio la quale, esprimendo parere contrario all'insediamento della stazione all'Armisi, data la distanza che la separa dall'imbarco del molo, incarica gli ingegneri catanesi V. Greco, G. Bonanno, G. Nicotra Corsaro, G. Torrisi, M. Distefano, C. Sciuto Patti, G. Rapisardi, L. Maddem, di esaminare il progetto e scegliere un sito per la stazione “non al di fuori della città ma prossimo al porto onde stabilire una comunicazione facile ed immediata tra la stazione col Porto e la Città”; rendere “libera la comunicazione del mare con la Città”; “lasciare una banchina tra la ferrovia ed il mare, ed una strada tra la ferrovia e il fabbricato: la prima da servire per il comodo dello imbarco, la seconda per il trasporto dei generi ed altro”<sup>3</sup>.

La commissione incaricata respinge però il progetto Petit perché contrario agli interessi

1 L'ing. E. Petit è il rappresentante a Catania della Società Vittorio Emanuele ed ha il suo domicilio nel palazzo del sindaco Alonzo, in via Garibaldi.

ARCHIVIO DI STATO DI CATANIA, (d'ora in poi AS CT), *Prefettura, Affari generali.*, el. 10, b.319.

2 BIBLIOTECHE RIUNITE CIVICA E A. URSINO RECUPERO (d'ora in poi BCUR), *Il Leone di San Marco*, 16 aprile 1864, n. 20 (da vedere *Il Giornale della provincia di Catania* del 6 aprile che riporta, secondo *Il Leone di San Marco*, la notizia della presentazione del progetto).

AS CT., *Prefettura, Affari generali.*, el. 11., b. 410

3 BCUR, *Il Leone di San Marco*, 16 aprile 1864, n. 20.

commerciali oltre che al decoro della città (per la “deturpazione di un luogo unico ... quale é la passeggiata alla marina)”<sup>4</sup>. Ritene altresì che il sito della stazione all'Armisi proposto dalla Società risulti “disagevole ai viaggiatori (la distanza di circa un chilometro e mezzo dal centro della città basta - a giudizio della commissione- a far preferire, per le brevi distanze dei paesi vicini lungo la linea, le strade rotabili); disastroso al commercio per le merci provenienti dalla pianura e dall'interno dell'Isola destinate alla esportazione per la via di mare dal nostro porto, perocchè dopo scaricate alla stazione Armisi dovrebbero con movimento a ritroso, per poco men di un chilometro, essere trasportate sulla banchina del Molo per trabalzarsi sui legni”. In alternativa all'Armisi la commissione sceglie il sito del “piano San Francesco di Paola, lo spazio occupato dalla Chiesa e dal Convento di questo nome con le sue adiacenze, il quartiere della Civita, l'aja ocupata dagli avanzi del forte S. Agata; ed anco volendo uno spazio più ampio, parte del piano della Statua fino allo allineamento del lato meridionale della strada del Corso (superficie di quattro Ettari e ventisette Ari)”.

I vantaggi di collocare la stazione in questo sito, anche se al di sotto del livello del suolo (vi erano però esempi analoghi in Europa), sono evidenti secondo la commissione: oltre ad essere vicina al porto e al centro cittadino ha sufficiente spazio per il servizio dei viaggiatori e delle merci; “parte del suolo è sgombro ed i fabbricati che si devono demolire sono in gran parte tugurii o di poca importanza”.

I risultati a cui giunge la commissione rafforzano il proposito di quanti si oppongono al progetto della Società francese. Sui giornali locali la disputa si accende e forte è l'opposizione al progetto Petit, perché il tracciato lungo la marina recherebbe un danno al commercio (“si sarebbe chiuso l'accesso al molo per la sicurezza delle nave ancorate”)<sup>5</sup>, e a quei proprietari di aree situate lungo il passaggio del tunnel<sup>6</sup>. “L'Eco dell'Etna”, invece, condivide il progetto della

4 “Nel lungo tratto di litorale della passeggiata nella Marina a Larmisi è segnato un solo passaggio nel piano San Francesco di Paola della larghezza di metri otto in due luci, la cui altezza, a quanto può desumersi non eccede metri due. E per questo solo varco che dovrebbero effettuarsi tutte le comunicazioni al mare, tutti i transiti d'importazione ed esportazione. E pertanto vengono intercetti, col rilevato della strada, le comunicazioni del rimanente piano di S. Francesco di Paola, con tutte le traverse che vi fan capo; la strada del Collegio Cutelli alla marina, il Vico del Bastione, quello del Teatro e quasi resa inutile la strada della Statua al principio della Darsena e della spiaggia, della passeggiata alla marina. E come se tanto danno non bastasse, per giunta s'intramette un passaggio a livello all'ingresso d'un traforo nello sbocco della strada del Gallazzo alla marina, strada ove transitano tutti i veicoli che trasportano i prodotti agricoli della nostra pianura (Piana di Catania) destinati all'esportazione. Dal fondo della Darsena alla riva della passeggiata della marina l'andamento, svolgendosi sopra un rilevato ad argine in mare, cagionerebbe due effetti 1. Restringere notabilmente la Darsena ed il seno in continuazione ad occidente, già insufficiente ai bisogni del nostro commercio. 2. La risacca inevitabile, derivante dalla posizione obliqua dell'argine in ordine al bacino, renderebbe, nelle tempeste di mare, mal sicure le gomene e le catene d'ancoraggio dei legni ivi stanziati”.

*Ibidem*

5 “Due sono i motivi che si oppongono ai voleri del Municipio. 1. Si dice che il gettare un ponte dal muro di riparo del Molo Vecchio sulla sciarra Biscari importerebbe che in poco tempo verrà a formarsi nelle parti del mare, che resterebbe chiusa, un fango di sabbia che i pilastri del ponte impedirebbero di far riprendere dalle onde nel loro flusso e riflusso”.

BCUR, *Il Leone di San Marco*, 3 aprile 1864, n. 17.

Commissione incaricata dalla Camera di commercio e ritiene d'importanza vitale per gli interessi della città il collegamento con il porto<sup>7</sup>.

Il Comune di Catania, nell'aprile del 1864 elegge un comitato per conciliare gli interessi del "paese e quelli della Società costruttrice della strada ferrata"<sup>8</sup>.

In città, intanto, la pressione dell'opinione pubblica e dei giornali locali<sup>(9)</sup> nei confronti dell'amministrazione comunale è forte. Nella seduta consiliare del 29 aprile 1864 emergono diverse posizioni: quella più conciliante del sindaco Alonzo, secondo il quale si può acconsentire al progetto Petit se il governo ingrandisce il molo, "non potendo più temersi -nel molo ingrandito- la detta risacca"<sup>10</sup>, e quella dell'assessore ai lavori pubblici Imbert il quale, preoccupato che il governo approvi il progetto Petit così com'è, propone di deviare la linea dalla Darsena alla spiaggia opposta Alcalà e Caudullo - invece che al largo della marina - per il

6 "... non sappiamo perchè si voglia persistere a far transitare la ferrovia da un punto che dalla natura e dalla condizione attuale dei luoghi non può servire all'obbietto. Si è posto mente alla spesa della costruzione del tunnel, ai deterioramenti degli edifizii privati e degli arredi pubblici, e quel ch'è più ai pericoli di un tunnel incavato in un suolo soggetto a terremoto, in confronto della poca spesa che costerebbe la linea sboccante nel piano del Borgo per immettere a Cifali e poi bipartirsi per Siracusa e Palermo? ... Or non sappiamo se fra le due linee, una che costeggi il mare allontanandosi dai vari centri di popolazione e che fa concorrenza con la via dell'oceano, mezzo gratuito di comunicazione, e l'altra da noi vagheggiata che toccherebbe diversi paesi e si allontanerebbe dalle coste marittime e quindi da una via, che per la concorrenza del cabotaggio dee presentare meno lucri della prima che evita la concorrenza, si debba persistere a dar la preferenza all'una anzichè all'altra?"

*Ibidem*

7 "Noi vogliamo le strade ferrate senza ritardo, ma vogliamo però che l'esecuzione del progetto presentato dal signor Petit non rovini gran parte della nostra città con quel tunnel che comincerebbe dalla floretta della marina fino al punto Acquicella; non vogliamo impedito l'imbarcatoio lungo la spiaggia del nostro porto; non vogliamo rovinata la sola ed unica piazzetta che abbiamo nella parte della marina; ed insomma non vogliamo paralizzato il nostro commercio col toglierci il traffico marittimo e col volerci piantare la stazione ad un miglio distante della nostra città".

BCUR, *L'Eco dell'Etna*, 13 aprile 1864, n. 12.

8 BCUR, *Il Leone di San Marco*, 2 giugno 1864, n. 28.

9 "Signori del Municipio, oggi voi per legge siete chiamati a dover dare il vostro parere se dovete o pur no accogliere il progetto del signor Petit... Badate che sulla vostra coscienza riposa l'interesse generale presente e futuro della nostra Città e della Nazione, e se voi penserete in contrario di come pensa la pubblica opinione, di come pensano gli uomini dell'arte; i vostri nomi saranno ricordati con disprezzo. Rigettate il progetto Petit per quanto riguarda il punto della Stazione ed il progetto della traversata della ferrovia nello interno della Città. Approvate con occhi chiusi il Rapporto degl'ingegneri Catanesi e del genio Civile adibiti dalla Camera di Commercio ed Arti ..."

BCUR, *L'Eco dell'Etna*, 24 aprile 1864, n. 14.

10 BCUR, *Il Leone di San Marco*, 2 giugno 1864, n. 28.

miglioramento del “teatro marittimo”<sup>11</sup>. Il Consiglio comunale, ricordando l'importanza che dopo la costruzione del molo ha assunto il commercio

(“allora si vedevano poche barche e pescarecce e di cabotaggio, pochi indigeni negozianti; adesso una estesa marina popola il nostro Molo; navi a vela ed a vapore vi stanziano, case bancarie estere si sono stabilite in Catania; ed è solo il bisogno dello ingrandito commercio che richiede lo ingrandimento del nostro Molo... Ma se il progetto Petit distrugge il nostro commercio marittimo con renderne mal sicuro l'ancoraggio del nostro Molo, i danni nostri e della finanza nazionale saranno irreparabili. Se il passaggio delle strade ferrate per il progetto Petit rendono mal sicuro lo ancoraggio, allora torneremo a veder deserta la nostra marina quand'anche il Governo ingrandirebbe il nostro Molo, poichè la strada ferrata, che lo inutilizzerebbe, dovrà costruirsi fra due anni, ed il governo per eseguire il detto ingrandimento per necessità dovrà far passare molti anni, indispensabilmente necessari alla esecuzione di tanta impresa; ed in questo frattempo Catania perderà con certezza il suo commercio marittimo; perchè le case di commercio qui stabilite e quelle che verranno a stabilirsi andranno altrove...”),

non accettando in alcun modo “la intercettazione della città col mare, la sezione del mare, e qualunque opera in esso che inutilizzi il Molo”, respinge il progetto Petit:

“... la strada ferrata si metterebbe fra la città e il mare come una muraglia intermedia, e proprio nel più bel centro, all'imboccatura del piano del Duomo: che il piano della marina, punto unico di ricreazione nei giorni e sere di està sotto il nostro clima, ch'è il più caldo dell'Italia meridionale, ove si alza il palchetto per la musica e s'illumina per il passeggio, verrebbe il perdersi e ad inutilizzarsi: e che la città gaia e ridente per le sue larghe strade, per i maestosi edifizii, per la sua posizione topografica, da una parte a piè dell'Etna, dall'altra bagnata dalle acque marine, con suo grave danno verrebbe chiusa come una piazza forte”<sup>12</sup>.

11 “Essendosi quasi conciliate le divergenze sopra la località della stazione, giacchè la maggioranza del consiglio sembra disposta a contentarsi della progettata stazione lungo la spiaggia Larmisi con un binario che da quel punto conduca le merci in altra piccola stazione sul Molo, mostrandosi parimenti la maggioranza del Consiglio quasi d'accordo col sig. Petit per le comunicazioni della città e del mare; giacchè i promessi sottovia, i passaggi a livello e la strada parallela alla ferrovia, che dal largo della marina metterebbe al braccio del molo parrebbero in certo modo soddisfacenti pel traffico dei pedoni, barocchi e carri da trasporto che dalla città vanno al mare, in guisa tale che riducesi il disaccordo del Consiglio col sig. Petit soltanto allo sviluppo della linea che dalla Darsena entrando in mare con sistema di interrimento scenderebbe sul largo della marina, e traversando questo largo in mezzo, passerebbe poco discosta e di fronte alla porta della marina per andare ad imboccarsi dentro la galleria, io anderei allo avviso, che ove la linea della strada ferrata che dovrà traversare la città per necessità topografica e di arte, dovrebbe menomare l'area interna del Molo, operandosi il detto interrimento dal punto della Darsena al largo della marina, allora la linea della ferrovia anzichè fare la sua sviluppata in curva, per come progettata dal sig. Petit, la facessero dal punto della Darsena alla spiaggia opposta Alcalà e Caudullo, dove incontrando un altipiano di livello più alto del largo dell'Indirizzo, potrebbe aprirsi la galleria sotto la strada del Gallazzo. Questa idea - secondo Imbert - avrebbe ingrandito il largo della marina e migliorato il teatro marittimo... “Per la temuta risacca -continua Imbert- faccio osservare che si potrebbe costruire attorno la panchina una piccola scarpa a pietre perdute”. Contro la proposta Imbert la maggioranza del Consiglio fa notare che la sua realizzazione avrebbe prodotto, al pari del progetto Petit, “la risacca e la inutilità del Molo per il malsicuro ancoraggio”.

*Ibidem*

12 *Ibidem*

Sulla ubicazione della stazione a Larmisi il Consiglio sembra invece aderire alla proposta di Petit “purchè la Società si obbligasse a fare in Catania una stazione di prima classe e così estesa da occupare lo spazio indicato da Petit e si obbligasse addippiù a fare da Larmisi alla panchina del Molo un braccio di ferrovia appositamente per caricare e scaricare le merci con il vagone”<sup>13</sup>.

La deliberazione presa dal Consiglio non interrompe però la prosecuzione delle trattative. Su mandato dello stesso, la rappresentanza parlamentare catanese, costituita da Sebastiana Carnazza e Martino Speciale, tratta con il deputato Ranco, procuratore di Laffitte<sup>14</sup>.

Il 6 agosto 1864 il Ministero dei lavori pubblici approva il progetto di massima presentato il 12 giugno 1864 dalla Società Vittorio Emanuele, per la costruzione del tronco della strada ferrata da Messina a Siracusa compreso tra Giardini e Catania, della lunghezza di 50 chilometri, prescrivendo alla Società che

“Nella traversata di Catania la ferrovia ven(ga) sostenuta con un viadotto continuo elevato sufficientemente per formare dei sottovia di conveniente altezza per tutte le strade ordinarie intersecate disponendolo in guisa da non restringere menomamente l'attuale strada lungo le calate, nè a scemare sensibilmente lo spazio destinato al movimento e al deposito momentaneo delle merci e loro sbarco ed imbarco, evitando altresì di occupare il bacino del porto sin dove possono arrivare i bastimenti anche di piccola portata e di creare impedimento all'entrata dei medesimi nella darsena ed al loro accostamento alle calate, non che disponendo le opere da impiantarsi nel mare per modo che esse non tendano a favorire le risacche nella darsena e non arrechino la soppressione di alcun tratto di banchina”.

Il decreto ministeriale prevede inoltre che la stazione di Catania “dovrà essere congiunta al porto per mezzo di una diramazione che metta capo ad una stazione per le merci da collocarsi in attiguità del molo”<sup>15</sup>.

13 Petit riferisce al Comitato: “Che lo spazio designato dalla Camera di Commercio per la stazione è poco; che il commercio di questo paese per le strade ferrate dovrà prendere un grande sviluppo: che qui dovrà farsi una stazione di prima classe, per la quale necessiterà l'occupazione di una superficie di circa 96,000 metri quadrati vale a dire un rettangolo di 800 metri di lunghezza sopra 120 di larghezza, al che è adatto Larmisi; che non può fare una piccola stazione sul molo a San Francesco di Paola per le merci e per i viaggiatori, perchè l'acclività del terreno in tal punto forma ostacolo invincibile: e che per i bisogni del commercio marittimo farebbe un braccio di ferro che caricherebbe e scaricherebbe sul molo per mezzo di vagoni”.

*Ibidem*

14 Il sindaco Alonzo informa il Consiglio comunale che il 7 luglio 1864 i deputati Sebastiano Carnazza e Martino Speciale hanno inviato la seguente lettera: “Com'ebbi l'invito di lei, per ciò che riguarda le strade ferrate, ne feci parola all'onorevole deputato Ranco, procuratore di Laffite, e mi assicurò che non solo desiderava ma che si sarebbe impegnato contentare la Città di Catania facendo eseguire il progetto della stessa presentato. Mi promise che ove ivi qualche parte vi sarebbe discrepanza me ne avrebbe avvisato per mettere di accordo”.

ASCT., *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 410.

15 *Ibidem*

Il Comune non sufficientemente garantito incarica una commissione, composta da Ignazio Landolina, Mario Distefano e Carmelo Sciuto Patti, di verificare il progetto della Società per le strade ferrate calabro-sicule.

La commissione si pronuncerà contro tale progetto e ripropone la soluzione "Marsano" che prevedeva l'attraversamento ad archi giungendo al punto Alcalà<sup>16</sup>.

Nell'ottobre 1864 il prefetto comunica al sindaco Alonzo la risoluzione con la quale il governo, rinviando il progetto della Società ferroviaria, modificandolo secondo le indicazioni espresse dal Comune, ordina a Petit nuovi studi per impedire la risacca e l'interramento di porzione del molo. Il giorno dopo, la Giunta comunale chiede al Ministro dei lavori pubblici che la Società presenti al Municipio il "nuovo progetto affin di conoscerne la convenienza, e di portarvi le osservazioni necessarie a tutela degl' interessi del Comune"<sup>17</sup>.

Nella seduta del 17 novembre 1864, che vede contrapposti i consiglieri favorevoli al progetto Marsano e quelli contrari alla traversata lungo la marina, il consiglio

"... considerando che non è da porsi in dubbio come la traversata della marina in qualunque modo avven- ga riuscirà sempre a deturpamento di quella parte della città. Onde una volta assodato lo interesse del Commercio, come con piena giustizia il Governo ha fatto mercè lo stabilimento della stazione principale già decretata in contrada Larmisi con un binario sino alla punta del Molo, non vi sarebbe più la necessità del pas- saggio della ferrovia per la parte del mare, che anzi sarebbe convenientissimo volgerlo altrove per la parte supe- riore della città, evitando così il deturpamento dell'unico pubblico passeggio marittimo, che abbiamo, e che è tanto utile anzi necessario sotto un cielo meridionale qual'è il nostro",

16 Secondo il rapporto della commissione incaricata dal Comune, i motivi di contestazione sono i seguenti: "1. La traversata della Città non è in viadotto, essendo che questo a partire dalla Piazza della Statua sino al largo S.Francesco di Paola è in rilevato per una lunghezza di m. 190 circa; indi in viadotto sino allo sbarcatoio della darsena per una lunghezza di m. 311; poi in rilevato sopra archi nella traversata in mare, e poi nuovamente in rilevato per m. 165 in fine di galleria dalla casa S.Calogero sino allo uscire del caseggiato. 2. Il viadotto istesso nel tratto scoperto, come si è accennato, non è continuo, dappoichè in parte in rilevato tanto nella strada S.Francesco di Paola, quanto nella traversata in mare sostenuto sopra una serie di archi che si elevano in chiave m.1,50 sul pelo ordinario delle acque indicato con la denominazione di Ponte della lunghezza di metri. 1603. Il cennato tratto in viadotto non è suf- ficientemente elevato, dappoichè è m. 4,30 al cominciamento nella Piazza S.Francesco di Paola, è metri 3,20 al suo termine nello sbarcatoio della Darsena... 4. Il detto viadotto nel suo sviluppo porta un qualche restringimento alla attuale strada lungo le calate. 5. Viene tolto interamente lo spazio destinato al movimento ed al deposito temporaneo delle merci restandi inutilizzato il lungo tratto di banchina che si estende dalla Darsena alla spiaggia della marina... 6. Le opere in mare saranno tali da produrre significante risacca tanto nella Darsena, che nel bacino del porto, per nulla potendo a ciò giovare gli archi del cosidetto ponte per la loro altezza in chiave di metri 1,50 sul pelo ordinario delle acque, e viene soppresso come si è detto un lungo tratto di altri 200 metri di Banchina. 7. Viene a risultare priva di comunicazione diretta la villetta pubblica con la strada della marina...".

*Ibidem*

17 *Ibidem*

facendo propria la mozione presentata da Domenico Guerrera<sup>18</sup>, delibera

“che la compagnia studi altra linea affinché la traversata dalla stazione principale volga pel lato di tramontana della Città, ad uscire a ponente”.

Il governo, però, improvvisamente rompe gli indugi e notifica il progetto della Società Vittorio Emanuele, presentato il 30 ottobre 1864<sup>19</sup>.

L'approvazione del progetto Petit rimbalza nella seduta del Consiglio comunale del 25 novembre<sup>20</sup> dove, ad unanimità, si delibera di rivolgersi ai “Deputati catanesi, che trovansi in Torino perchè prendano conto dello stato in che trovasi la pendenza, e procurino in tutti i casi una sospensione della esecuzione fintantochè il nuovo progetto della Società non fosse comunicato a questo Municipio per fare le sue osservazioni secondo è stato chiesto precedentemente da questa rappresentanza Municipale”.

Nella seduta successiva (30 novembre) Landolina, a nome anche degli ingegneri Mario Distefano e Carmelo Sciuto Patti, riferisce che il progetto modificato dal Petit<sup>21</sup>, non soddisfa

18 Contrario al progetto Petit è Boccadifuoco: “... il nuovo progetto non è che il primo con piccole modifiche e difforme da quello di Marsano che con archi giungeva al punto Alcalà. Petit al contrario si getta nel piano della marina e di là nel largo San Calogero e poscia s'imbocca in una galleria. Egli nel primitivo progetto sezionava il mare al punto Biscari dalla Darsena al piano della Marina e perciò gran parte del nostro mare veniva tagliata: ora invece vi fa piccoli archi, che vale lo stesso, cioè di insistere nel primitivo progetto.

Nel dibattito interviene Giacomo Gravina che appoggia la mozione Guerrera e ritiene che debbano essere fatti maggiori sforzi: “Ricordo - dice Gravina - che la ferrovia di Genova che conduce a Spezia deturpava la marina di Genova. Venne eletto un Consiglio d'Ingegneri malgrado che il Ministro si era spiegato in contrario ai desideri del Consiglio di Genova e credo allorquando la marina di Catania viene deturpata, il Governo non avrebbe difficoltà a ripararvi, poichè so che il Ministro non ha osato opporsi alla immutazione del progetto di Genova. Mentre siamo in tempo perchè non fare tutti gli sforzi?... Voci nel consiglio chiedono: ai voti ai voti!”.

AS CT., *Prefettura, Affari generali*, el.11, B, 410; BCUR, *Il Leone di San Marco*, 23 novembre 1864, n. 60.

19 Il decreto del Ministro dei lavori pubblici che approva “il tronco di ferrovia compreso fra la borgata di Ognina e due chilometri oltre Catania, cioè fra il km. 92+54 ed il km. 99+40”, all'articolo 3 recita: “Sarà ristabilita una comoda comunicazione fra la Piazza della Statua e quella della Marina pel tratto compreso fra la prima ed il palazzo della Prefettura mediante la sistemazione di un tratto di nuova contrada posta fra la ferrovia e la Città, avente il suo lembo interno costituito da una curva concentrica a quella delle Strade Ferrate e discosta 15 metri dall'asse della Strada stessa, provvedendo alle occorrenti demolizioni, allo spianamento del suolo ed al suo inghiaimento reso consolidato”.

AS CT., *Prefettura, Affari generali*, el.11, b. 410.

20 Si legge nella delibera consiliare: “... alcuni Consiglieri han fatto presente che corre voce nel paese essere stato proposto, e approvato un nuovo progetto presentato dalla Società rovinoso al paese, e che oltre a ciò vogliasi in aperta opposizione al contratto, stabilire che il Biforcamento delle due linee da Catania a Palermo, e da Catania a Siracusa abbia luogo alla distanza di diciotto miglia da questa Città, con che la maggior parte delle nostre esportazioni marittime verrebbe ad affluire nei porti di Agosta e Siracusa con immenso ed irreparabile danno del nostro commercio.”

*Ibidem*

21 Di questo progetto se n'è trovata copia nel corso di questa ricerca (è in pessimo stato di conservazione) e riporta il seguente titolo: “Estratto della Pianta della Traversata di Catania, fatto e presentato dall'Ingegnere rappresentante sottoscritto, Catania li 4 Dicembre 1864, E. Petit”.

*Ibidem*

gli interessi del paese e non risponde alle indicazioni ministeriali. Si pronuncia quindi a favore del progetto Marsano poiché “arrecava minori devastamenti al paese, alle vie d'interna comunicazione, ed al commercio della marina”. Nella stessa seduta si nomina una “Commissione composta da tre distinti cittadini” (Alonzo, M. Distefano e D. Guerrera) per recarsi a Torino e “pregare il Governo acciocchè tenendo presente la deliberazione del 25 andante mese nella quale il Consiglio insiste (passaggio a nord della città), prescriva in tutti i casi alla Società di adottare il progetto Marsano”.

Nuove proposte di modifica del progetto Petit emergono nella seduta consiliare del 12 dicembre su iniziativa dell'assessore Imbert, il quale avanza l'idea di stabilire un “sistema di portici” della traversata invece “dell'archeggiato”. Ancora una volta il Consiglio sollecita un intervento dei deputati catanesi per far pressione sul Governo al fine di “rimuovere la traversata per la marina ed in caso contrario insistere per farsi due binari con il sistema dei portici”<sup>22</sup>.

Nuovi spiragli sembrano aprirsi nella trattativa dopo la lettera del deputato Gravina al sindaco Alonzo<sup>23</sup>.

La giunta comunale provvede allora urgentemente a far compilare un “nuovo progetto sulla traversata ferroviaria dalla stazione Larmisi volgendo a tramontana per uscire a ponente della città” e incarica una commissione di redarre entro quindici giorni il nuovo progetto. La commissione è composta da Lorenzo Maddem, Ignazio Landolina, Mario Distefano Caruso e Carmelo Sciuto Patti.

Dovendo esprimere il proprio parere tecnico sul progetto di traversata per la parte nord della città la commissione, con rapporto del 14 febbraio, si dichiara contraria per “l'eccesso di spesa” e perchè non presenta “verun vantaggio sulla traversata per la Marina, e che anzi darebbe luogo forse a maggiori inconvenienti, tanto per l'utile del nostro commercio, che pel pub-

22 Il sindaco Alonzo fa osservare che diverrebbero stretti i portici laddove fosse stabilito in detta traversata un solo binario. Imbert aggiunge che non sarebbe difficile ottenere due binari con la lunghezza di 12 metri per uno, e quindi sarebbe stato conveniente che il Municipio si unisse alla Società per ottenere un sistema di portici anziché di archi.

BCUR, *Il Leone di San Marco*, 18 dicembre 1864, n. 64.

23 Gravina dichiara che “... laddove dal Municipio si persistesse tuttavia nel proponimento, che la traversata ferroviaria volgesse dalla stazione Larmisi per la parte di Tramontana ad aprire a ponente, il Ministro sarebbe dispostissimo contentare le aspirazioni di questa città, ma che è d'uopo uno studio di massima mettendo in una pianta i punti principali colle osservazioni indispensabili per avere un criterio sulla portata dell'opera, ed inviare tutto colla massima urgenza e celerità al Ministero”.

*Ibidem*

blico ornato”<sup>24</sup>. In alternativa alla linea proposta da Petit, si insiste sul progetto avanzato dalla commissione incaricata dalla Camera di commercio (“il cennato progetto di modifica tende ad ovviare i molteplici positivi inconvenienti, che si osservano nel progetto approvato”).

Il 4 marzo 1865 la Commissione presenta un suo progetto

“che poco si discosta da quello della Società fino al palazzo della Prefettura. Da questo sito in poi invece di deturpare la Città traversandola quasi ai due terzi, nei siti più popolosi e folti di fabbricati notabili, e della massima attività nei traffici, nei tragitti, si volge alla spiaggia opposta con viadotto (metallico) in curva quasi fuori l'abitato, con pochissimi danni di edifici e corre per le nude lave di Villa Scabrosa, con facile e poco dispendioso andamento diretto onde riuscire all'Acquicella, restandi libere tutte le comunicazioni delle vie che interseca, quantunque nella loro estremità e ciò che è più interessante, assolutamente libera la Darsena e tutta la interna banchina che corre lungo la spiaggia della Marina”<sup>25</sup>.

Per quanto riguarda la costruzione del viadotto si definisce meno conveniente il sistema in muratura poiché la spessezza delle pile e degli archi ingombra “l'orizzonte dell'unico sito di questa Città destinato al passeggio e al diporto.

D'altronde  
continua la commissione -

riesce di molta utilità al tragitto delle piccole barche l'ampiezza degli intervalli fra sostegni non che l'elevazione. Ration per cui siam venuti al divisamento di proporre un viadotto metallico onde ottenere quest'intento”.

Con rapporto dell'11 marzo 1865 la giunta comunale, rassegna al Ministro dei Lavori Pubblici il progetto di modifica e ne chiede l'approvazione:

24 Sugli inconvenienti che il progetto approvato presenta, la commissione è del parere che la società si ostina a “voler mantenere fermo il tracciato della linea che avrebbesi dovuto sviluppare piuttosto per Villascabrosa, essendo gravi fra gli altri inconvenienti che vi scorge ... quello di vedere un forte rilevato nel tronco di strada che dalla Piazza della Statua s'estende al largo S. Francesco di Paola, e l'altro di vedere stabilito un passaggio a livello nella strada dell'Indirizzo, e finalmente di vedere turpemente sezionato per tutta la sua estensione il Largo del Castello”. La commissione propone una deviazione della linea (confronta il progetto Petit): “Mantenendo fermo il rettilineo che traversa il largo della Statua, abbiamo stimato solo di modificare la curva fra gli ettometri 954 e 960 al fine di dare in seguito un più conveniente sviluppo. Restando ferma la prima tangente, abbiamo accresciuto il raggio della detta curva da m. 360,00 a m. 390,00 e spostata la tangente verso Sud, in modo da portare l'asse della Ferrovia più internato, senza però alterare di molto la distanza prescritta tra lo stesso ed il punto più sporgente del Palazzo della Prefettura, e limitare lo sviluppo di questa prima curva a met. 384,58. Indi dopo un tratto rettilineo della lunghezza di met. 75,00 abbiamo sviluppato la linea in altra curva con raggio di met. 440, in modo da traversare l'interno seno del Porto dallo sbarcatoio alla spiaggia opposta detta Alcalà; la quale seconda curva, va nel suo sviluppo a riuscire nello esterno del caseggiato della parte di Villa Scabrosa, costituita da nude correnti di lava; dove per la estensione, che la cennata località appresta, può la rimanente linea svilupparsi sino allo innesto col tronco per Siracusa e Palermo.

Tale essendo lo sviluppo da noi proposto si rileva facilmente come migliorandone l'andamento, risultano sino ad un certo punto adempite le prescrizioni volute dal decreto ministeriale del 28 novembre ultimo”.

*Ferrovie Sicule, Traversata di Catania. Con le modifiche proposte dalla Commissione incaricata dal Municipio. Composta dai signori prof. Cav. Lorenzo Maddem, prof. Mario Distefano, dr. Carmelo Sciuto Patti, Catania, Caronda, 1865, in AS CT, Prefettura, Affari generali, el.11, b. 410.*

25 *Ibid.*, p.18

“Così non verrebbe turpemente deformata la città facendola intersecare dalla ferrovia nei siti più popolosi e più frequentati dal traffico interno, si risparmierebbero danni gravissimi ai proprietari, e con facile e poco dispendioso andamento, la linea si svilupperebbe per la parte esterna evitando i passaggi a livello, e la intercettazione di una strada importante, e per dir tutto non si presenterebbe in una città di 80.000 abitanti, che ha durato tanti e tanti sacrifici per la causa Nazionale, l'esempio unico al mondo, di essere sezionata col passaggio della ferrovia, e sacrificata ai privati interessi della Società concessionaria”<sup>26</sup>.

La presentazione del progetto - largamente condiviso dalla comunità catanese - e la sospensione dei lavori ordinata dal Ministro dei lavori pubblici, creano una forte aspettativa di cambiamento e determinano una resistenza locale al punto da suscitare la protesta di Petit che, in una lettera al prefetto, chiede un suo intervento presso l'ing. Nicotra per “procedere senza ritardo alla valutazione delle proprietà necessarie alla costruzione dei lavori in conformità al progetto approvato”<sup>27</sup>.

Nella seduta consiliare del 26 aprile 1865<sup>28</sup> il Comune sembra nutrire serie speranze che il governo accetti la variante proposta e non consenta che

“il viadotto si costruisca con archi a fabbrica come se dovesse traversare un fiume in una campagna deserta, né permetterà tampoco che s'apra una trincea in un popoloso quartiere della città, dove il traffico è continuo e sempre crescente. E di certo il Governo nella sua giustizia, quand'anche contro il voto dei cittadini, che il Municipio rappresenta, dovesse eseguirsi il progetto della Società, imporrà alla stessa la costruzione del viadotto a grande travature metalliche, ed imporrà eziandio le opere opportune per evitare la summentovata trincea”.

Il consiglio chiede allora al governo di nominare, -essendo riuscita vana ogni trattativa con la Società- una commissione di “arbitri” composta da ingegneri scelti in pari numero dalle due parti per determinare “l'apprezzo dell'opere, tanto del progetto della Società colle rettifiche che dovrebbe subire per la riforma degli archi in fabbrica sostituendovi travature metalliche, e per le altre opere in surrogato della proposta trincea e per renderlo corrispondente al decoro della Città; quanto del progetto proposta dal Municipio”.

Il Ministero dei Lavori pubblici, con decreto 14 giugno 1865, risolve definitivamente la questione approvando il progetto presentato il 15 dicembre 1864 della Società delle strade ferrate calabro-sicule. Subito dopo l'ingegnere Parato, rappresentante della Società Vittorio Emanuele, comunica al prefetto che l'approvazione del progetto della traversata da parte del Ministero ha “posto fine a tutti gli ostacoli che da vari mesi si frappon(gono) al proseguimento dei lavori. Quindi per parte di questa Società concessionaria si sono subito date le disposizioni

(26) *Ibidem*, pp.23-24.

(27) “...il Signor Ingegnere Nicotra -scrive Petit- incaricato di procedere come perito alla valutazione degli immobili da espropriare per la costruzione della Ferrovia nella traversata di Catania, differisce di dare principio all'ammissione che ha accettato, adducendo il pretesto che dal Comune di Catania venne presentato recentemente all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici un progetto più conforme, ai suoi desideri, che quello approvato, e che perciò converrebbe meglio aspettare la risoluzione ministeriale”.

*Ibidem*

(28) ASCT, *Prefettura, Affari generali*, el.11, b.38.

per riprenderli con attività, eseguire l'espropriazione delle case da demolirsi, dar mano alla galleria, la quale principia dalla piazza del Castello Orsini e costruire il lungo viadotto dalla piazza della Statua lungo la marina alla strada dell'Indirizzo”<sup>29</sup>.

L'approvazione del progetto non elimina del tutto le speranze di poter intervenire presso il governo per apportarvi possibili modifiche e “renderlo meno deturpante”. Il consiglio comunale di Catania, nella seduta del 10 luglio 1865, chiamato a deliberare su una petizione di cittadini che chiede l'attuazione del primo progetto Petit (“qual'è quello del Passaggio a livello nel piano della marina col cominciamento della galleria sotto la strada Santa Maria dell'Indirizzo ...Non potendosi più opporre al progetto presentato dalla Società perchè ormai approvato dal Governo...”), osserva che il secondo presenta minori inconvenienti e che se il paese è costretto a subirlo, occorre che il viadotto venga costruito “a travature di ferro” anzichè “ad archi di fabbrica”, e che “sia coperto il tratto incassato che traversa la piazza del Castello”<sup>30</sup>.

La mancata approvazione del progetto di variante, sembra consigliare agli amministratori comunali un maggior realismo e una trattativa con la Società. Il più convinto di questa scelta è sicuramente F. Imbert, che nel suo “Resoconto sulla traversata della ferrovia, pronunziato nella seduta del consiglio comunale di Catania il 5 gennaio 1866”<sup>31</sup>, dopo aver evidenziato gli inconvenienti presenti nel progetto Petit, fa il punto sullo stato delle trattative avviate. Egli è del parere che sia possibile raggiungere un accordo sul passaggio ferroviario nella piazza del Castello Ursino prevedendo un allungamento della galleria (le spese per rialzare la piazza sarebbero state a carico della Società, mentre l'indennizzo ai proprietari a carico del Municipio), una diversa collocazione delle pile e l'allargamento delle arcate, ma non la costruzione del viadotto a travatura in ferro deliberata dal consiglio che trovava l'opposizione di Petit.

Secondo Imbert sarebbe stato impossibile riuscire ad ottenere di più, poiché vi erano da un lato i precedenti che ormai pregiudicavano la posizione e dall'altro la dipendenza di Petit

(29) La lettera è del 4 luglio 1865.

*Ibidem*

(30) Deliberazione del Consiglio comunale del 10 luglio 1865.

*Ibidem*

(31) Gli inconvenienti a cui si riferisce Imbert sono i seguenti: “Rimpetto la strada che dal Collegio Cutelli scende pel Molo, e che tuttora si imbatte nella sezione posteriore del demolito forte S.Agata, si verrebbe ad impiantare una pila, la quale quando sarà compiuto, (e voglio sperare fra breve) il prolungamento della detta strada, si presenterebbe sopra un fianco della strada sporgendo in essa di qualche metro; 2) Rimpetto la porta della marina verrebbe un'arcata la quale salva l'attuale luce della detta porta, in modo che restando così le cose, scendendo dall'asse stradale della via Etnea non verrebbero a scoprirsi le due pile di sostegno dell'arco del viadotto. Però ricordandomi essere un desiderio tradizionale del paese la demolizione della porta della marina ed il prolungamento verso al mare della strada Etnea, mi avvidi ben tosto, che la progettata costruzione della Società verrebbe a precludere assolutamente l'attuazione di quel tradizionalze desiderio; 3) Nel largo del Castello, la Società rispettandone la presente giacitura forse non trovando dal livello del cammin di ferro alla superficie sufficiente altezza per incassarvi sotterraneamente il tunnel, lascia quasi metà di quella piazza sezionata; 4) Infine alla sbocco della galleria dal lato sud ovest della città verrebbe troncato un rettilineo stradale, tuttora in progetto, che dalla strada del Gallazzo correrebbe sin giù all'Acquicella, danno che potrebbe facilmente risparmiarsi protraendo di dieci a dodici metri soltanto la volta della galleria”.

Il “Resoconto” pubblicato da Galatola nel 1866 si trova in AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el.11, b. 410.

da una Società la quale, giovandosi del progetto approvato, voleva affrettare il compimento dei lavori. Ci si trovava quindi di fronte a un dilemma : accettare un compromesso sul progetto di traversata contro il quale aveva deliberato il Consiglio oppure rompere le trattative, ma quest'ultima posizione -a giudizio di Imbert - si sarebbe rivelata “una ingiustificabile colpa”<sup>32</sup>.

Dopo vari tentativi di prender tempo o di raggiungere compromessi, alla fine il Consiglio è costretto sostanzialmente a capitolare.

Nelle seduta consiliare del 7 febbraio<sup>33</sup>, il motivo che ha posto in opposizione per oltre due anni il Comune alla Società francese, l'idea cioè di un diverso tracciato ferroviario della città appare superato. Imbert, divenuto sindaco, favorisce con la sua posizione “realista” la fine dell'impasse. Egli comunica che ha ottenuto l'impegno della società francese di un miglioramento del tracciato senza spesa alcuna per il Comune “facendo più ampie l'arcata dirimpetto la cortina del seminario, in sintonia alla larghezza della strada Stesicorea ...; altra presso il demolito forte S. Agata e facendo coprire lo incassamento che attraversa il largo del castello, e finalmente facendo proseguire il tunnel sino al di là della contrada Elia, per lasciare libera l'apertura della strada che quivi in rettilineo sarebbe da eseguirsi”.

Imbert definisce questa soluzione “meno sgradevole ed, altresì, laddove il Municipio istesso volesse colmare la piccola porzione di mare che resta al di qua del viadotto e costruire una banchina che correrebbe parallela esternamente al viadotto dalla Darsena alla foce dell'Amenano con che si aprirebbe sufficiente spazio del traffici continuo al di là del tratto del viadotto che attraversa il piano della marina, e si metterebbe in comunicazione la spiaggia Alcalà colla Darsena”.

Nella seduta consiliare successiva<sup>34</sup>, il Consiglio delibera con 32 voti a favore e uno contrario di accettare che a spese della Società sia costruita “un'arcata rimpetto alla porta della Marina corrispondente alla intera larghezza della strada Stesicorea con ornati e decorazioni convenienti secondo lo schizzo presentato dal signor Marsano anche a spese della Società..., che si esegui(ano) due arcate invece di tre nel lato occidentale del viadotto in modo che essa venga per quanto è possibile di fronte alla strada denominata del Macello”. Il consiglio, inoltre, visto che la Società si assume l'onere di coprire il tratto di ferrovia incassato nel largo del Castello, approva altresì che “la testata ovest del tunnel si prolunghi per lo spazio necessario ad aprire in rettilineo la strada progettata in contrada Elia, il ché sarà ancor fatto a spese della Società”.

32 *Ibid.*, p. 8

33 AS CT., *Prefettura, Affari generali.*, el., 11, b.38.

34 Si tratta della seduta consiliare dell'8 febbraio.

*Ibidem*

## LA “TRAVERSATA ALLA MARINA”

### 1) 1864 luglio 15, Catania

Il sindaco Alonzo informa il Consiglio comunale che il 7 luglio 1864 i deputati Sebastiano Carnazza e Martino Speciale hanno inviato la seguente lettera: “Com'ebbi l'invito di lei, per ciò che riguarda le strade ferrate, ne feci parola all'onorevole deputato Ranco, procuratore di Laffite, e mi assicurò che non solo desiderava ma che si sarebbe impegnato contentare la Città di Catania facendo eseguire il progetto della stessa presentato. Mi promise che ove ivi qualche parte vi sarebbe discrepanza me ne avrebbe avvisato per mettere di accordo”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 14, b. 410

### 2) 1864 luglio 18, Catania

La Giunta comunale di Catania delibera di invitare il deputato Carnazza “a trattarsi ancora a Torino per far valere le ragioni del Municipio consacrate nella deliberazione del Consiglio del dì 29 dello scorso Aprile con che si rigettava il progetto presentato dal sig. Petit”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 14, b. 410

### 3) 1864 agosto 6, Catania

Il Ministro dei lavori pubblici approva, con alcune modifiche, il progetto di massima presentato il 12 giugno 1864 dalla Società Vittorio Emanuele per la costruzione del tronco della strada ferrata da Messina a Siracusa, compreso tra Giardini e Catania, della lunghezza di circa cinquanta chilometri.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 14, b. 410

### 4) 1864 settembre 16, Catania

“Petizione a S. M. Vittorio Emanuele per la traversata della ferrovia di Catania”, accompagnata da un rapporto della Commissione incaricata dal Municipio di studiare il progetto della Società per le “Strade Ferrate Calabro-Sicule” e formata da Ignazio Landolina, Mario Distefano e Carmelo Sciuto Patti.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 410

5) 1864 settembre 21, Catania

Il Sindaco Alonzo riferisce in Consiglio che, in luglio, chiuse le camere legislative, la Giunta municipale ha ritenuto utile far rimanere a Torino Sebastiano Carnazza il quale era stato invitato dal Municipio a far valere presso il Ministero le ragioni della città contro il progetto Petit. Considerato inoltre l'interesse mostrato dal Carnazza, a cui si erano associati i deputati catanesi Martino Spéciale, Antonio Battaglia, Benedetto Majorana, Luigi Gravina, il Consiglio comunale "plaude al generoso disinteresse del Sig. Carnazza e a voti unanimi per alzata e seduta ha deliberato che a nome del paese gli se ne rendano le grazie più singolari e che si ringrazino pure gli altri Deputati ... che con lui zelantemente collaborano per eseguire lo scopo".

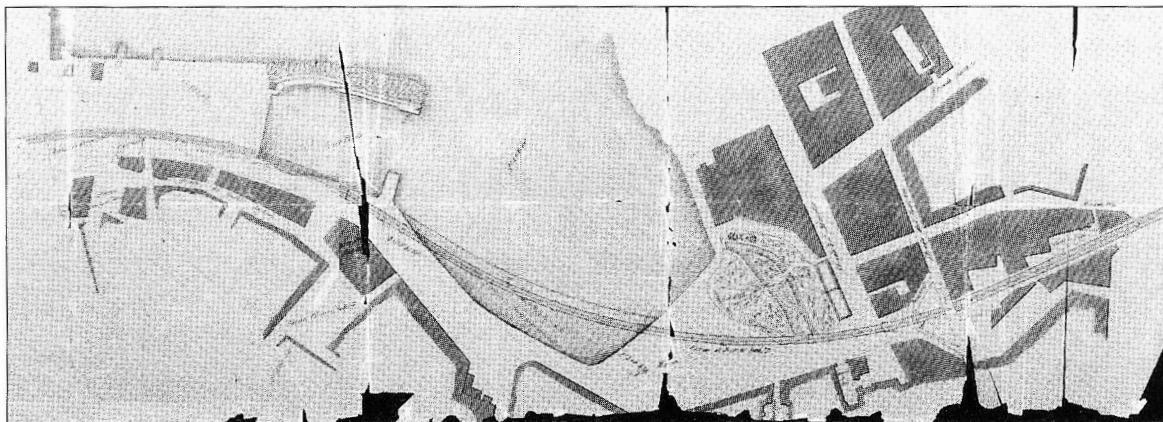
AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 14, b. 410

6) 1864 dicembre 4, Catania

"Estratto della Pianta della Traversata di Catania fatto e presentato dall'Ingegnere rappresentante sottoscritto Petit".

cm. 95x30, lucido con disegno ad inchiostro colorato e acquerello.

ASCT, *Prefettura, Affari generali*, el. 14, b. 410



doc. n. 6

7) 1865 febbraio - marzo, Catania

*Ferrovie Sicule - Traversata di Catania con le modifiche proposte dalla Commissione incaricata dal Municipio - composta dai signori Prof. Cav. Lorenzo Maddem, Prof. Mario Di Stefano, dr. Carmelo Sciuto Patti - Catania, Caronda, 1865.*

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 14, b. 410

8) 1865 marzo 14, Catania

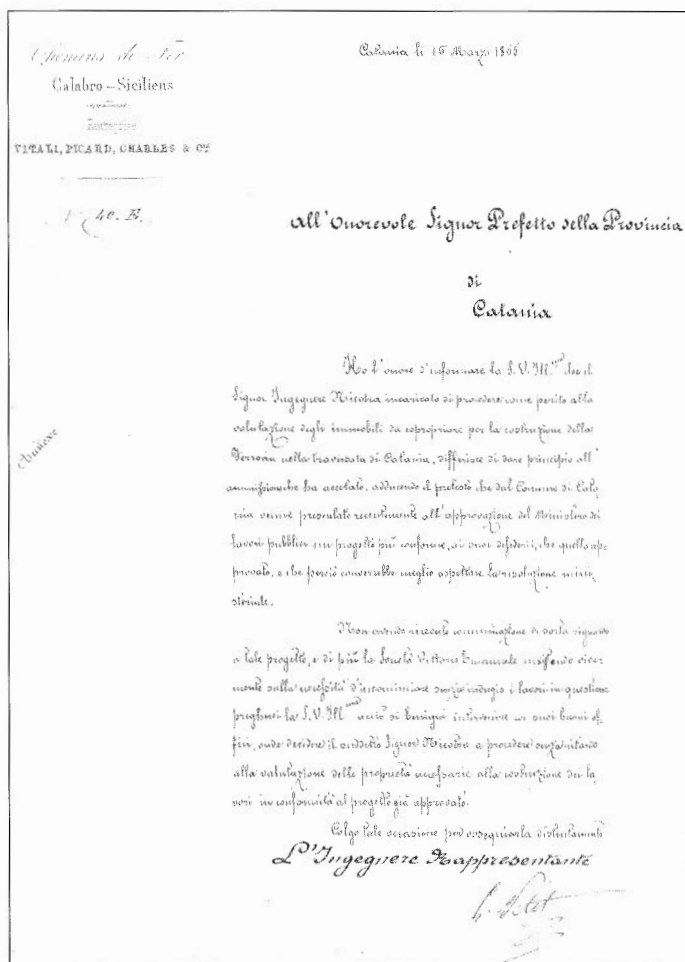
E. Petit rimette al prefetto di Catania n. 28 verbali di possesso dei terreni espropriati per l'attraversamento della ferrovia.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 38

9) 1865 marzo 16, Catania

E. Petit, rappresentante dell'impresa Vitali, Picard, Charles e Ci, informa il prefetto di Catania che l'ing. Nicotra, incaricato di procedere come perito alla valutazione degli immobili da espropriare per la costruzione della ferrovia lungo la marina, "differisce di dare principio all'ammissione che ha accettato, adducendo il pretesto che dal Comune di Catania venne presentato recentemente all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici un progetto più conforme, ai suoi desideri, che quello approvato, e che perciò converrebbe meglio aspettare la risoluzione ministeriale", e lo prega di intervenire "coi suoi buoni uffici, onde decida il suddetto Signor Nicotra a procedere senza ritardo alla valutazione delle proprietà necessarie alla costruzione dei lavori in conformità al progetto approvato".

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 14, b. 410



doc. n. 9

10) 1865 marzo 17, Catania

E. Petit, insieme al decreto 7 dicembre 1864 che approva la linea Catania - Siracusa, invia alla Prefettura copia della planimetria generale della suddetta linea.  
cm 124 x 45, lucido con disegno acquerellato.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 11, b. 36



doc. n. 10

11) 1865 marzo 20, Catania

Il Ministero dei lavori pubblici comunica al prefetto di Catania il seguente dispaccio: "Società Calabro Sicula ha ordinato la sospensione traversata Catania - Nuovo progetto Municipio - Arrivato sarà preso esame sollecitamente".

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 14, b. 410

12) 1865 aprile 26, Catania

Il Consiglio comunale delibera di respingere il progetto della Società concessionaria, "perché deturpa la città sia pel viadotto con archi a fabbrica, sia per la trincea che taglia una nobile parte del paese qual'è il luogo del Castello. [...] Il Municipio - continua la delibera - è sicuro che il Governo non permetterà mai che il viadotto si ricostruisca con archi a fabbrica come se dovesse traversare un fiume in una campagna deserta, né permetterà tam poco che s'apra una trincea in un popoloso quartiere della città, dove il traffico è continuo e sempre crescente.

E di certo il Governo nella sua giustizia, quand'anche contro il voto dei cittadini, che il Municipio rappresenta, dovesse eseguirsi il progetto della Società, imporrà alla stessa la costruzione del viadotto a grande travature metalliche, ed imporrà eziandio le opere opportune per evitare la summentovata trincea".

Il Consiglio chiede inoltre al Governo di nominare, - essendo riuscita vana ogni trattativa con la Società - una commissione di "arbitri" composta da ingegneri scelti in pari numero dalle due parti per "determinare l'apprezzo dell'opere, tanto del progetto della Società colle rettifiche che dovrebbe subire per la riforma degli archi in fabbrica sostituendovi travature metalliche, e per le altre opere in surrogato della proposta trincea e per renderlo corrispondente al decoro della città; quanto del progetto proposto dal Municipio".

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11 b. 38

13) 1865 luglio 4, Catania

L'ing. Parato, rappresentante della Società Vittorio Emanuele, comunica al prefetto che il Ministro dei lavori pubblici, con decreto 14 giugno 1865, ha approvato il progetto definitivo della traversata di Catania "ed ha posto fine così a tutti gli ostacoli che da vari mesi si frappongono al proseguimento dei lavori".

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 38

14) 1865 luglio 10, Catania

Il Consiglio comunale, in riferimento alla petizione presentata da alcuni cittadini che chiedono l'attuazione del primo progetto Petit, "qual'è quello del passaggio a livello nel piano della marina col cominciamento della Galleria sotto la Strada Santa Maria dell'Indirizzo", delibera di doversi insistere presso il Governo per apportare le modifiche al progetto.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 38

15) 1866 gennaio 5, Catania

Il prefetto di Catania invia un telegramma al Ministro dei lavori pubblici con la richiesta che “Urge presenza qui Ispettore Marsano dirimere difficoltà insorte per traversata ferrovia”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 410

16) 1866 gennaio 5, Catania

*Resoconto sulla traversata della ferrovia pronunciato dall'assessore municipale delegato ai lavori pubblici nella seduta del Consiglio Comunale di Catania del 5 gennaio 1866, Catania, Galatola, 1866.*

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, El. 11, b. 410

17) 1866 gennaio 6, Catania

E. Petit informa - tramite dispaccio - il prefetto di Catania che: “Municipalità di Catania domanda nuovamente al Ministero sospensione lavori traversata Catania, partito clericale cerca organizzare dimostrazione pel 5 febbraio festa S. Agata autorità è informata”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 410

18) 1866 gennaio 13, Catania

Progetto di costruzione degli archi lungo la marina a firma dell'ing. Petit.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 36

19) 1866 febbraio 9, Catania

F. Imbert, assessore ai lavori pubblici nonché sindaco f.f., trova utile accettare che a spese della società imprenditrice sia costituita “un'arcata rimpetto alla porta della marina corrispondente alla intera larghezza della strada Stesicorea con ornati e decorazioni convenienti secondo lo schizzo fattone dal detto Signor Commendatore Marsano ..., che si eseguissero due arcate invece di tre nel lato occidentale del viadotto in modo che una di essa venga per quanto è possibile di fronte alla strada denominata del macello ...”, che la società si assuma l'onere di “coprire il tratto di ferrovia incassato nel luogo del Castello e che la testata ovest del Tunnel si prolunghi per lo spazio necessario ad aprire in rettilineo la strada progettata in contrada Elia, il che sarà ancor fatto a spese della Società suddetta”.

Nella stessa seduta Imbert presenta il disegno di Marsano “per colmarsi la piccola por-

zione di mare che resta al di qua del viadotto, e costruirsi una panchina parallelamente alla parte esterna del viadotto medesimo dalla Dorsena, alla foce dell'Amenano", ma il Consiglio nella incertezza degli effetti che potrebbero derivarne al molo, nomina una commissione di esperti per sentire il loro parere.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 38

20) 1867 ottobre, Catania

Demolizione di una muraglia lungo il molo di Catania da parte delle ferrovie calabro-sicule e "progetto d'installazione pel servizio delle merci nel porto di Catania".  
cm. 42 x 40, lucido con disegno ad inchiostro colorato e acquerello, scala 1:500.

AS CT, *Prefettura, Affari Generali*, el. 11, b. 38

21) 1868 aprile 14, Catania

Il rappresentante dell'impresa Vitali, Picard, Charles e C.i in via al prefetto di Catania copia del "piano d'arte particolareggiato di tutte le proprietà espropriate e da espropriarsi lungo la traversata di Catania".

cm. 415 x 32, lucido con disegno ad acquerello, scala 1:1000.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 11, b. 36



"Piano particolareggiato di tutte le proprietà espropriate e da espropriarsi lungo la traversata di Catania".

Gaetano Calabrese

## IL TRAM A VAPORE RADDUSA - AGIRA

Il 13 giugno 1883 Robert Trehwella chiede al prefetto di Catania di poter costruire un tramwais privato a vapore che dai magazzini Coticchi (stazione ferroviaria di Raddusa) arrivi nelle sue zolfare di S. Agostino, in territorio di Assoro.

Nella relazione allegata al progetto (febbraio 1885) si legge che si tratta

“di un primo Tram che deve sorgere in Sicilia, quasi per dimostrare, con un esempio locale, i servizi e comodi di cui sono capaci siffatte vie ferrate a sistema economico, sviluppabili in terreni i più accidentati, o località montuose, quali esistono nell'Isola, ed in ispecial modo dove sono aperte le solfate, molte delle quali vengono tuttora servite con trasporti a schiena di mulo, o con altri mezzi non solo dispendiosi ma anche i meno adatti ai bisogni attuali, ed ai possibili sviluppi e miglioramenti futuri dell'industria”<sup>1</sup>.

Il tramvai prevede un percorso di circa dieci chilometri, attraversa la pianura del Dittaino, la valle del torrente Salito, sale nella contrada Mandre Bianche e gira, incontrando ancora una volta il Salito, verso la prima miniera di S. Agostino dove è stabilita la fermata del tram. Qui vi confluiscono i vagoni provenienti dal gruppo di zolfate di Agira (miniere di Panche, Pozzo, ecc)<sup>2</sup>.

In una nota del 21 agosto 1884, inviata al Ministero dei lavori pubblici, il prefetto si dice però “meravigliato della notizia che l'Impresa senza alcuna autorizzazione erasi permessa di far costruire il ponte sul torrente Dittaino”. Dieci mesi dopo, però, lo stesso prefetto - visto il verbale di collaudo fatto dall'ing. del Genio Civile A. Pergola, alla presenza di Trehwella e dell'ing. G. Scotti, direttore dei lavori, con l'assistenza dell'ing. meccanico James Dolgairus - concede l'autorizzazione all'esercizio provvisorio della ferrovia. Il 1° agosto 1885 il Ministero dei lavori pubblici approva il progetto presentato da Trehwella

1 AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b.149.

2 *Ibidem*

1) 1884 agosto 4, Catania

“Planimetria generale della traversata sul fiume Dittaino con ponte a 12 luci”, eseguita dall'ing. Guglielmo Scotti.

cm. 99,5 x 60,5 lucido con disegno ad inchiostro colorato, scala 1:1000

ASCT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 149

2) 1884 agosto 4, Catania

“Prospetto e pianta del ponte a 12 luci sul fiume Dittaino”, eseguiti dall'ing. Guglielmo Scotti.

cm. 75 x 31, lucido con disegno ad inchiostro colorato, scala 1:200

*Ibidem*

3) 1885 febbraio 23, Catania

“Dettagli delle fasciature in ferro alle travate dei ponti”, eseguito dall'ing. Guglielmo Scotti

cm. 62 x 30, lucido con disegno ad inchiostro colorato, scala 1:5

*Ibidem*

4) 1885 febbraio 23, Catania

Planimetria generale del “Tramway a vapore - Linea Cuticchi - Miniere Agira - Stazione delle Miniere”, eseguita dall'ing. Guglielmo Scotti.

cm. 81 x 32, lucido con disegno ad inchiostro colorato, scala: 1:1000

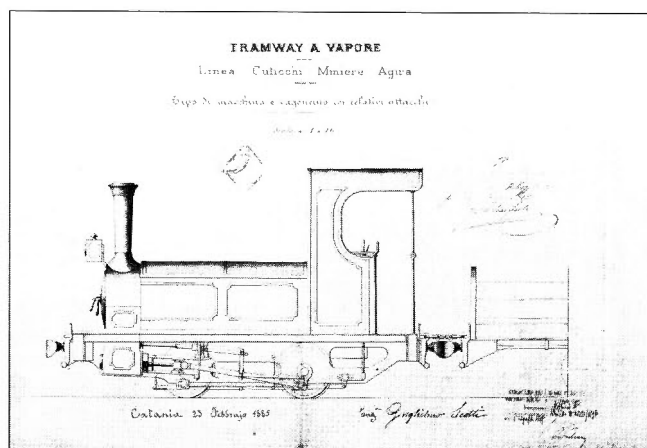
*Ibidem*

5) 1885 febbraio 23, Catania

“Tipo di macchina a vagoncino coi relativi attacchi”, eseguito dall'ing. Guglielmo Scotti.

cm. 43 x 32, lucido con disegno ad inchiostro nero, scala 1:16

*Ibidem*



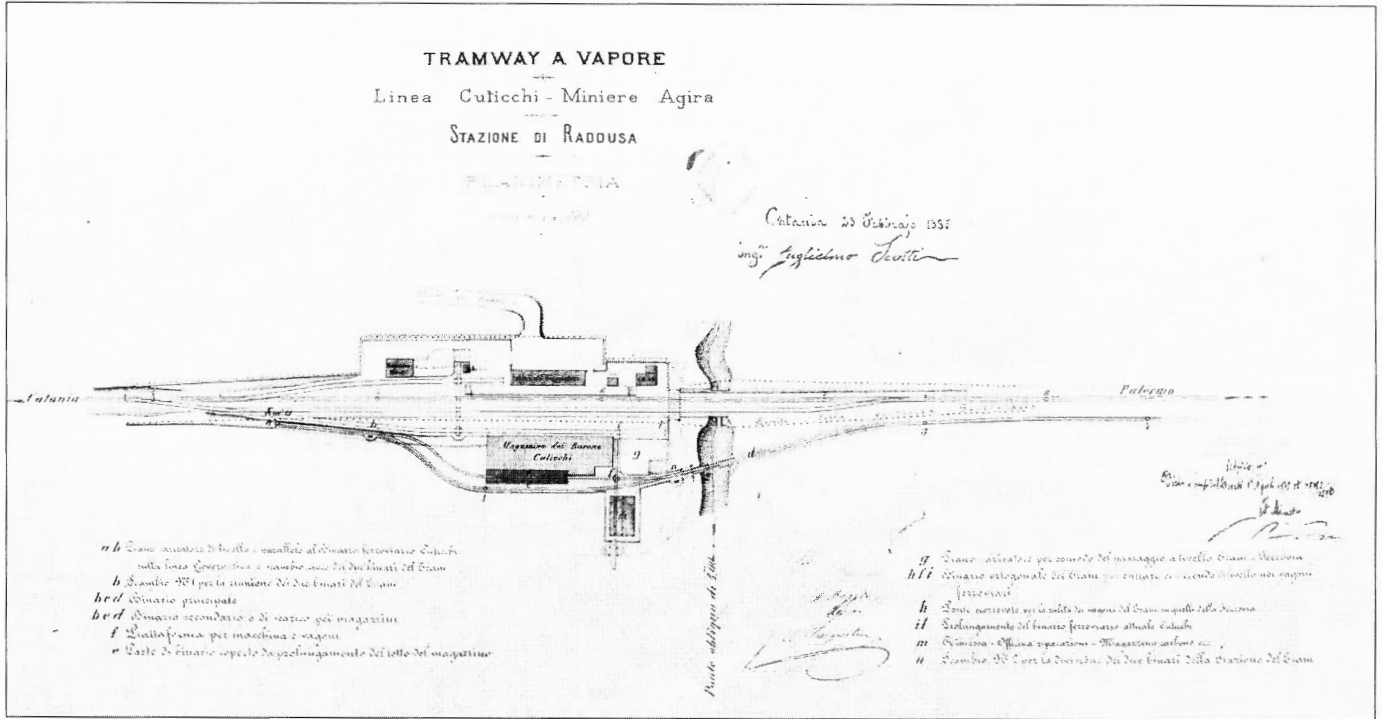
doc. n. 5

6) 1885 febbraio 23, Catania

"Planimetria generale della Stazione Cuticchi pel Tramway a lato della Stazione Ferroviaria Raddusa", eseguita dall' ing. G. Scotti.

cm. 63 x 31,5, lucido con disegno ad inchiostro colorato, scala: 1:1000

*Ibidem*



doc. n. 5

7) 1885 agosto 1, Roma

"Il Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici" approva il progetto presentato da Roberto Trehwella in data 15 febbraio 1885 per la costruzione di una ferrovia privata di 2<sup>a</sup> categoria dalle "Miniere di zolfo di S. Agostino e di altre proprietà del richiedente alla Stazione di Raddusa".

*Ibidem*

Gaetano Calabrese

## LA COSTRUZIONE DELLA CIRCUMETNEA

Approvata la legge 29 luglio 1879, n. 5002, con la quale il Governo si impegna a concedere, con il concorso di sei decimi della spesa complessiva, alle province e ai comuni, da soli o riuniti in consorzio, 1530 Km di ferrovie secondarie, gran parte delle province italiane, per dotare il proprio territorio di mezzi rapidi di locomozione, progettano di realizzare linee ferroviarie. Vi è una vera corsa in tutto il paese per usufruire dei vantaggi che le ferrovie apportano ai commerci e alla sicurezza del territorio. Nella provincia di Catania, il ceto mercantile e parte delle élites politiche locali<sup>1</sup> mirano a costruire una ferrovia che tocchi i paesi siti sulle falde dell'Etna, da Adernò e Randazzo fino a raggiungere Riposto, allo scopo di attrarre verso il porto di Catania le merci provenienti da alcune delle zone più ricche della Sicilia orientale: Adernò, che con i suoi prodotti agricoli e mineralogici occupa 1/15 del movimento del porto di Catania, e Giarre - Riposto il cui commercio vinicolo e del legname confluisce prevalentemente verso Messina.

Nella seduta del consiglio provinciale del 19 agosto 1879<sup>2</sup>, diciotto consiglieri propongono "un sussidio di lire 20.000 annue e per un periodo non maggiore di anni venti, per la costruzione di una linea ferroviaria a sistema economico ed a scartamento ridotto da Catania ad Adernò toccando Misterbianco, Paternò, S. Maria di Licodia, Biancavilla ed Adernò per la quale sono già compiuti gli studi". Nel corso del dibattito emergono proposte di nuovi tronchi ed è nominata, su iniziativa del marchese di Sangiuliano, una commissione di cinque membri

1 Alcuni anni prima dell'approvazione della legge del '79, il Consiglio provinciale di Catania, accogliendo la proposta del consigliere Majorana Calatabiano ed altri, aveva istituito una Commissione provinciale - composta dai consiglieri Cafici, Caudullo, Fiorini, Majorana, Sangiorgio, Sant'Andrea, di Sant'Elisabetta - per lo studio di linee ferroviarie.

In seguito alla circolare 20 settembre 1870 del presidente della commissione, Salvatore Maiorana Calatabiano, alcuni comuni della provincia etnea avevano preso l'iniziativa di costituire un consorzio per la costruzione della ferrovia Valsavoia - Caltagirone; altri Comuni si erano riuniti (15 marzo 1871) per stabilire i preliminari di un consorzio per la costruzione di una ferrovia che, partendo dalla stazione di Bicocca, passasse per le vicinanze di Paternò e proseguisse per Licodia, Biancavilla, Adernò, fino a Bronte. La spesa da ripartirsi tra i Comuni e la provincia era sulle basi indicate nella circolare 20 settembre 1870.

AS CT, *Amministrazione Provinciale, Lavori pubblici*, bb. 143, 144, 150.

2 AS CT., *Amministrazione Provinciale, Deliberazioni del Consiglio*, reg. n.9

per studiare la questione della ferrovia Catania-Adernò, Adernò-Giardini, Adernò-Nicosia<sup>3</sup>. Alcuni consiglieri sono contrari allo stanziamento della somma e al progetto di costruzione della ferrovia Circumetnea<sup>4</sup>. Il 16 settembre 1879, la commissione consiliare propone la sospensiva poiché “occorrono anzitutto speciali proposte da parte dei Comuni ... e che non convenga né alle finanze della provincia, né all’utile della intera circoscrizione lo addivenire a domanda di concessione né di anticipazione od altro ...E pur riconoscendo l’utilità della linea Adernò - Catania, per la quale si produce un progetto d’arte, mancano le deliberazioni e le proposte dei Comuni interessati”. Si accende il dibattito tra i consiglieri e un nutrito gruppo di essi<sup>5</sup> spinge affinché si proceda celermente, “vista l’utilità della linea Catania-Adernò-Bronte-Randazzo con possibile congiunzione alla ferrovia Catania-Messina”. Il Consiglio, “viste le deliberazioni dei Comuni di Paternò, Biancavilla, Adernò e Randazzo, delibera di accordarsi a quella linea un sussidio uguale ai due decimi della spesa di costruzione, con che però questo concorso non possa sorpassare le lire dieci mila per ogni chilometro”<sup>6</sup>.

Il 15 agosto 1881 Vagliasindi ed altri consiglieri propongono che si proceda a spese della provincia (per una terza parte) e dei comuni (due terzi) a uno studio di massima e al prolungamento della linea sino alla stazione di Giarre-Riposto, “passando alla minor possibile distanza dai Comuni Castiglione, Linguaglossa, Piedimonte e Mascali Nunziata”<sup>7</sup>. Il Consiglio provin-

3 Una proposta firmata da sei consiglieri (G. Vagliasindi Romeo, Tuccari Abate, A. Fiorini, V. Puglisi, G.F. Fiamingo, P. Macherione) prevede il prolungamento sino alla stazione ferroviaria di Giardini toccando Bronte, Randazzo e Castiglione.

*Ibidem*

4 Il barone Del Polino si oppone allo stanziamento della somma per non gravare di più sul bilancio dell’amministrazione provinciale e, quindi, sulla sovraimposta fondiaria. Il barone Spadaro propone che il tronco ferroviario venga prolungato sino a Nicosia. Un emendamento alla proposta Consiglio prevede di innestare una linea che da S. Giovanni La Punta, Gravina e Mascalucia, congiunga i paesi del Bosco etneo con la stazione ferroviaria di Acireale.

*Ibidem*

5 L’ordine del giorno è firmato da G. Consiglio. Giuseppe Vagliasindi Romeo, B. Spitaleri, Antonino Fiorini, B. Bufali, G. Sciacca, G. Tuccari Abate, Ignazio Nicolosi, A. Di Sangiuliano, M. Raddusa, A. Maggiore Grimaldi, Di Santa Elisabetta, barone Spadaro, barone F. Giandinoto, V. Cafici, Ippolito De Cristofaro.

*Ibidem*

6 Il sussidio chilometrico per tale linea nasce dalla esigenza di non lasciare fuori i Comuni che non hanno ancora deliberato e per superare così la sospensiva chiesta dalla Commissione la quale teme che i Comuni non vogliano o non possano concorrere.

Caudullo presenta un emendamento perché il sussidio si accordi per la linea fino a Randazzo ed escluda la linea Catania-Messina. Nicolosi è invece contrario all’emendamento perché ritiene che lo sbocco su quella strada sia interessante per lo sviluppo commerciale. Marchese, Caudullo, Tedeschi, Valle, Scalia, Conti, Di Casalotto, Del Polino, Gravina, Sant’Andrea e Faro si astengono.

7 Secondo Maiorana la proposta Vagliasindi comportava un revoca delle precedenti deliberazioni. Per Tenerelli, invece, che non condivide la posizione di Maiorana, la proposta di Vagliasindi e di altri consiglieri “ha il valore di determinare la deliberazione molto più larga e comprensiva presa dal Consiglio in una sessione precedente. D’altronde - continua Tenerelli - gli oratori potrebbero conciliarsi, potendo consentire il Vagliasindi, che l’indicazione dello sbocco, alla stazione di Giarre-Riposto, sia indizio della preferenza che il Consiglio vuol dare a questo punto, ma non escluda ogni altra indagine e studio di maggiore convenienza economica e finanziaria e sul tracciato e sul punto di sbocco. Come non gli pare che il Vagliasindi escluda lo studio del tram che pare caldeggiato dal Comm. Majorana di fronte allo scartamento ridotto che il Vagliasindi preferirebbe”.

AS CT, *Amministrazione Provinciale, Deliberazioni del Consiglio*, reg. n. 10

ziale delibera di votare una proposta di mediazione di Tenerelli che sollecita la “formazione del Consorzio per lo studio della costruzione d’una via di ferro da Catania per Adernò e Randazzo alla linea ferroviaria Catania -Messina” e di “procurare che la linea salvo evidenti svantaggi non lasci il territorio provinciale e metta capo possibilmente alla stazione Giarre-Riposto”. Nell’ordine del giorno votato è data facoltà alla Deputazione provinciale di trattare pure per una linea di tramvai, e la si invita a promuovere un consorzio con i Comuni per lo studio di una ferrovia economica contribuendo con un terzo della spesa. Il Consiglio, quindi, pur optando nella sua maggioranza per la ferrovia a scartamento ridotto, non accantona la proposta di un tramvais a vapore lungo la linea deliberata. In questa direzione si muovono i comuni di Adernò, Santa Maria di Licodia, Belpasso e Mascalcucia che sono pronti a sostenere per intero la spesa necessaria per un tramvais a vapore

A distanza di circa tre anni dalla prima deliberazione consiliare non è però ancora sciolto il nodo sul tipo di ferrovia da adottare e sul possibile sbocco a Giarre-Riposto, fortemente osteggiato da una parte delle élites politiche per il timore che ciò possa favorire il porto più attrezzato di Messina o lo scalo marittimo di Riposto, pronto a dotarsi di una idonea attrezzatura portuale<sup>8</sup>.

Alcune offerte di concessione di ferrovia economica sono intanto presentate alla Deputazione provinciale: quella di Antonio Battaglia<sup>9</sup>, procuratore di Nicola Rigenbachc, di Michele Cerulli, banchiere di Napoli, di Emilio Bianchi e, successivamente, di M. Henry Tellier, banchiere di Bruxelles.

Nella sedute consiliari del 16 - 17 gennaio 1882 sono in discussione tre ordini del giorno: il primo è presentato dalla Deputazione, il secondo da 16 consiglieri (barone Floristella ed altri), il terzo da Caudullo che vuole costituire due consorzi. Il Consiglio, approvando quello della Deputazione, che non avversa la ferrovia (economica o tramvais che sia), dà mandato alla stessa di sollecitare i comuni interessati a costituirsi in consorzio insieme alla provincia, di approfondire gli studi necessari e fare il riparto delle spese.

Con questo provvedimento si chiude una prima fase durata tre anni, mentre un’altra, più proficua, se ne apre con l’elezione della nuova Deputazione la quale stabilisce un termine perché i Comuni aderiscano al consorzio. I comuni che deliberano di farvi parte sono: Misterbianco, S. Maria di Licodia, Paternò, Bronte, Maletto, Randazzo, Castiglione, Linguaglossa, Piedimonte, Mascali, Giarre, Riposto. Il comune di Adernò decide la non adesione, il Comune di Catania delibera il 14 marzo, con 18 giorni di ritardo rispetto alla data fissata dalla

8 Cfr. G.CANCIULLO, *Gruppi finanziari e progetti ferroviari nella Sicilia postunitaria*, in *Studi Storici*, 1986, a. 27, aprile - giugno, pp. 396-419

9 Il 25 ottobre aveva presentato una offerta di concessione di un tramvais a vapore; successivamente, venuto a conoscenza che a Giarre si erano riuniti 15 consiglieri provinciali contrari al tramvais a vapore, formula una nuova offerta che prevede la costruzione di una ferrovia economica.

AS CT., *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 150 (in un documento si fa riferimento ad una procura data al Battaglia da Auguste de Raernat).

Deputazione<sup>10</sup>. Anche A. Nelson Wood, dei duchi di Bronte, il 10 aprile 1882 comunica di voler aderire al consorzio contribuendo con l'annua somma di lire 1000<sup>11</sup>. L'assemblea dei rappresentanti del consorzio, riunitasi a metà maggio, respinge l'offerta di Nelson, adotta alcune risoluzioni che prevedono l'incompatibilità del servizio dei tramwais con gli interessi economici e commerciali della provincia<sup>12</sup> ed approva l'articolato per costituire definitivamente il consorzio.

Dopo diversi deliberati il Consiglio provinciale, riunitosi il 25 maggio 1882, rompe ogni indugio e approva l'articolato votato dall'Assemblea dei rappresentanti del Consorzio ("Convenzione e Capitolato d'oneri per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata circummetnea" concordato con il rappresentante di M.H. Tellier). Nella stessa seduta si annuncia il proposito del consiglio comunale di Catania e della Camera di commercio della provincia di entrare nel consorzio<sup>13</sup>.

Il Comune di Catania decide però di far parte del consorzio a condizione che la linea abbia uno sbocco nel porto e che la provincia e i comuni già consorziati per la circum estendano il consorzio ad altra linea la quale, partendo da un punto conveniente della circum, tra Paternò e Adernò, si sviluppi per la valle del Salso fino a Nicosia<sup>14</sup>.

10 Il Comune di Mascalucia delibera di entrare nel consorzio a condizione che la linea sia diretta per S.Gregorio, S.Giovanni La Punta, Tremestieri, Mascalucia, Belpasso, Paternò. Quest'ultimo Comune è invece contrario alla variante per Mascalucia e minaccia di uscire dal consorzio.

*Ibidem*

11 Nelson Wood, nella sua lettera del 10 aprile, pone alcune condizioni per la sua adesione al consorzio. a) che la ferrovia sia a "sistema ordinario, o per lo meno a scartamento ridotto"; b) che l'inizio dei lavori non vada oltre un anno dalla data della concessione governativa; c) che la contribuzione delle annue lire 1000, e per la durata di 50 anni, incominci dal giorno dell'apertura della linea della Circum; d) che possa prendere parte attiva alle decisioni del Consorzio.

*Ibidem*

12 Nella relazione del Comitato promotore dell'assemblea del consorzio, a firma di G. Fiamingo, si sostiene la netta divergenza alla linea del tramwais, perché non soddisfa i requisiti di "comodità, celerità, precisione che invece offre la ferrovia:...I tramwais non hanno stazioni, non hanno uffici di consegna, ed anche ammesso che vengano costruite le stazioni, non possono essere fatte negli angusti spazi di una strada carreggiabile, bisogna farle in terreni da espropriarsi e quindi in terreni costosi, vicini agli abitanti e alle strade più frequentate, come lo sono le strade rotabili provinciali, in terreni che deve pagare il consorzio..."

*Ibidem*

13 La Camera di commercio delibera di concorrere con un annuo contributo di lire 1500 per 50 anni e inviare due suoi delegati all'assemblea dei rappresentanti della provincia e dei comuni.

*Ibidem*

14 Alcuni comuni della provincia sono contrari al collegamento ferroviario lungo il Salso poiché la notevole distanza che li separa dalla ferrovia non porta loro alcun beneficio. Il Comune di Troina chiede al prefetto che la linea progettata da Adernò a Nicosia si sviluppi sul versante del fiume Troina: "allora sì che questo Comune aderirebbe al progettato consorzio - scrive il Sindaco - , sì per l'una che per l'altra, ma dal momento che si è voluta tracciare pel versante del Salso, con l'idea solamente di veder migliorare, mercé una doppia linea ferrata, i comuni Centuripe, Regalbuto, Agira e Nissoria (dimenticando totalmente i paesi che si trovano nel limite della Provincia Catania, in tal modo vede Ella bene che questa rappresentanza non sarà affatto propensa gravare i suoi amministrati di veruna tassa, per una strada che solo sente l'odore di essa a 25 chilometri di distanza".

*Ibidem*

Il marchese di Sangiuliano, che segue da vicino e con molto interesse lo sviluppo del progetto, sollecita più volte i Comuni, gli enti interessati e il barone di Floristella ad espletare tutte le formalità richieste, poiché da ogni parte d'Italia le province fanno istanza per l'iscrizione delle ferrovie in 4<sup>a</sup> categoria: "che il tempo stringe - scrive il 2 agosto 1883 al prefetto di Catania - e che qualsiasi ritardo, anche di giorni, potrebbe compromettere l'esito dell'affare, essendo a mia conoscenza, da ottima fonte, che il margine disponibile è già assottigliato di molto e che le domande sono tali e tante e così calorosamente appoggiate che vi ha serio pericolo nell'indugio"<sup>15</sup>. In un'altra lettera del 21 agosto 1883, scrive al prefetto:

"...occorre che la Deputazione provinciale metta mano alla borsa non potendosi ragionevolmente pretendere che un offerente anticipi notevoli somme senza essere sicuro della concessione. Ora non posso credere che la Deputazione esiti a fare spese per la ferrovia circumetnea, quando ne ha già fatte, e non poche per la ferrovia Adernò - Nicosia, la quale non potrebbe sussistere senza il tronco Catania - Adernò della circumetnea.... Ricordi la Deputazione -scrive ancora Sangiuliano- che nei 1530 chilometri di 4<sup>a</sup> categoria già 830 erano impegnati l'anno scorso e ogni giorno ne vengono impegnati degli altri, sicchè vi è davvero periculum in mora e non si può continuare nella presente inazione senza compromettere l'esito dell'affare"<sup>16</sup>.

Il progetto della circum, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, passa all'esame del Consiglio delle strade ferrate che deve valutare se la linea della circum abbia i caratteri della pubblica utilità in confronto alla linea della valle dell'Alcantara proposta dalla provincia di Messina. Il progetto di una linea ferroviaria da Giardini a Leonforte, proposto da una commissione messinese che mira ad "allontanarsi per quanto è possibile da Catania" e ad attrarre a Messina gran parte dei prodotti dell'interno e "far sentire i vantaggi del suo porto a preferenza di quelli delle altre città dell'isola"<sup>17</sup> è, per il deputato catanese, il problema più immediato per l'approvazione del progetto della circum, ed è su questo "serio e fondato timore" che il marchese di Sangiuliano punta per riuscire ad ottenere l'adesione del municipio di Catania. Egli insiste molto "sulla opportunità del momento" e sulla "pericolosissima linea dell'Alcantara" ed invoca l'opera del prefetto per indurre il municipio di Catania a più ragionevoli propositi. Il 28 ottobre 1883 Sangiuliano scrive al prefetto:

"... nell'ultima mia le dissi essere a mia conoscenza che il problema oramai si pone nelle alte sfere governative nei termini del seguente dilemma: o linea dell'Alcantara, o ferrovia circumetnea. Messa la questione così,

15 In una lettera di Genala del 13 maggio 1884 indirizzata al marchese di Sangiuliano (da questi inviata al prefetto), è scritto: "L'art. 4 della Legge testè presentata al Parlamento riflette le ferrovie di 4<sup>a</sup> categoria le quali sono costruite ed esercitate dallo Stato. Ma non potendosi per anco sapere quali linee lo Stato avrà interesse di esercitare, non sono per ora in grado di dirle se fra queste figurerà la linea Circumetnea alla quale Ella s'interessa..."

Con lettera del 22 dicembre 1883, il sindaco f.f. di Catania comunica al prefetto che i deputati Sangiuliano e Mangano hanno inviato, il giorno prima, il seguente telegramma: "Camera approvò bilancio con iscrizione circumetnea quarta categoria. Ora urge sollecitare Salso, preghiamo partecipare Camera Commercio, Deputazione Provinciale, Stampa, nonché Sindaci interessati principalmente Paternò, Biancavilla, Adernò..."

*Ibidem*

16 *Ibidem*

17 *Proposta d'una strada ferrata da Giardini a Leonforte per la Valle dell'Alcantara. Relazione alla camera di Commercio di Messina degli ingegneri De Leo, Soraci, Vairo, Papa. Messina, 1873.*

comincio a sperare che il Municipio di Catania si mostri disposto a più ragionevoli propositi e possa convincersi che la sua pertinacia nel dada dell'unico consorzio debba solo giovare a Messina. In tale stato di cose, io credo che la Deputazione provinciale farebbe opera saggia pigliando l'iniziativa d'un amichevole componimento cercando un modo di ottenere l'adesione del Municipio di Catania senza chiedergli alcun sacrificio d'amor proprio. Converrebbe in altri termini tentare di ottenere la sostanza, salvando il più possibile la forma, sicchè paia che di poco il Municipio si discosti dai primi divisamenti e non abbia l'aria di una intera ritrattazione. Io credo che offra a ciò propizio addentellato il pericolo dell'Alcantara e lo studio e lo studio cui è giunto il tronco per Nicosia: si potrebbe a mò d'esempio proporre la costituzione di due consorzi, uno quello per la circumetnea già stabilito e per cui si farebbe forse bene a ridurre alquanto, a titolo di transazione la quota assegnata al Municipio di Catania, e un altro per la ferrovia Adernò - Nicosia, in modo però che i due consorzi e le due ferrovie procedano separatamente, sicchè rimanga sempre la possibilità al Governo di respingerne una accettando l'altra e resti il Municipio di Catania obbligato a concorrere per quell'una che si farà, qualunque essa sia, e per tutte e due, si otterranno. In altri termini bisogna da un canto togliere alla circumetnea il grave ostacolo della opposizione del Municipio di Catania senza dall'altro vincolarne le sorti a quelle della diramazione per Nicosia la quale difficilmente arriverà a tempo sui 400 chilometri di 4ª categoria che sono ancora disponibili, anzi a pare mio certamente non vi arriverà.

Bisogna però che si faccia presto, poichè se nel bilancio dello Stato di quest'anno non saranno assegnati i fondi, pagabili, se non erro, dopo il 1892, non troveremo più margine ed ogni giorno che passa peggiora ... la situazione. Io sono convinto che l'opera personale della S.V. Illustrissima presso i più autorevoli ed influenti consiglieri provinciali e comunali riuscirà facilmente a rimuovere le angolosità e ad ottenere un amichevole componimento ... facendo valere coll'abilità e col tatto che la distinguono, il timore, purtroppo reale e ben fondato della ferrovia Giardini - Leonforte per la valle dell'Alcantara”<sup>18</sup>.

Sulla paventata concorrenza di Messina Sangiuliano tornerà anche in seguito per tentare di sbloccare la situazione e accelerare la soluzione.

Il 31 dicembre 1883 è costituito, con decreto del ministro Genala, il consorzio tra i comuni di Riposto, Giarre, Mascali, Piedimonte, Linguaglossa, Castiglione, Randazzo, Maletto, Bronte, Adernò, Biancavilla, S. Maria di Licodia, Paternò, Belpasso, Misterbianco e Catania, per provvedere alla costruzione e all'esercizio della ferrovia denominata circumetnea da Catania a Giarre e Riposto, ed è conseguentemente approvato e reso esecutivo il riparto delle quote del relativo concorso a carico della provincia e dei comuni suddetti, compilato dall'ufficio tecnico provinciale<sup>19</sup>.

Istituito il consorzio, l'assemblea dei delegati procede alla nomina di un consiglio di amministrazione, alla formazione di uno speciale statuto o regolamento, e delibera sul modo di eseguire le opere e sui relativi progetti tecnici<sup>20</sup>. Il consiglio di amministrazione decide di rimet-

18 Il giorno prima, l'on. Depretis scrive al marchese di Sangiuliano : “Rispondo alla pregiata sua del 23 andante dichiarandole che io riconosco la importanza della ferrovia circumetnea trattata con singolari cure e diligenze nella di Lei lettera stampata ai Consiglieri Comunali di Catania. E mi propongo di conferire col collega Genala per veder modo di assecondare i desideri ch'Ella mi rappresenta”.

AS CT., *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 150.

19 *Ibidem*

20 Il 15 febbraio 1884 l'Assemblea dei delegati elegge nove amministratori (Floristella, Raddusa, Gagliani, Vagliasindi, Quattrocchi, Scuto, Fiamingo, Pizzarelli, Sciacca) e un presidente (marchese di Casalotto). Nella stessa seduta il marchese di Sangiuliano fa pervenire una lettera da Roma (3 febbraio 1884) nella quale esprime il suo punto di vista sul progetto: “Anzitutto, io reputo necessario che senza il menomo indugio s'ottemperi alle modificazioni richieste ... e si esegua la revisione e riduzione dell'estimativo, ... Raccomando pure che, senza

tere al Governo il progetto modificato presentato da Fantacchiotti, rappresentante di Tellier, ma il Governo non lo approva “perchè incompleto, inesatto e poco studiato sul terreno”<sup>21</sup>.

Il 19 maggio 1884 Robert Trewhella, che due anni prima aveva depositato presso la Banca Nazionale di Catania una cauzione di lire 50.000 in rendita consolidata al 5% a garanzia della offerta di M.H. Tellier (15 marzo 1882), presenta alla Deputazione domanda di svincolo della cauzione. Una analoga istanza è fatta il 23 giugno 1884 alla Deputazione dal rappresentante di Tellier poiché a distanza di un anno dalla presentazione dell’offerta non gli è stata data la concessione, così come previsto - secondo Tellier - dall’art. 15 dello schema di convenzione<sup>22</sup>. La Deputazione provinciale, tanto sull’una che sull’altra domanda, si pronuncia negativamente non ritenendo che vi siano le ragioni per restituire la cauzione.

Con lettera del 27 marzo 1885 A. di Sangiuliano, temendo che via sia “periculum in mora”, sollecita nuovamente le amministrazioni interessate a “far presto”<sup>23</sup>.

Nuovi studi si rendono necessari per il nuovo progetto ferroviario. Il Consiglio di amministrazione, uniformandosi alle indicazioni espresse dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che aveva accettato i reclami di alcuni comuni, si rivolge questa volta a Robert Trewhella e l’11 settembre 1885 firma un compromesso con cui si obbliga di ottenere dal Governo la concessione e l’esercizio della ferrovia circumetnea, già iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori

lasciarsi sbigottire dalla spesa, si curi che il binario che deve prolungarsi sino al porto di Catania, in modo da consentire il diretto imbarco delle merci, senza intermedi trasbordi, sia costruito con tutte le necessarie agevolzze al commercio, senza di che tanto per Catania quanto per le popolazioni delle parti più produttive delle contrade attraversate dalla ferrovia circumetnea, saranno di molto scemati i benefici di questa. Soprattutto poi si evitino gli indugi, cui troppo incline l’indole meridionale, comechè abbia fama non giusta d’esser focosa ed impaziente, e si pensi che anche la posizione ottenuta coll’iscrizione in quarta categoria e col R. Decreto di costituzione del Consorzio si potrebbe praticamente perdere se non si facesse presto a profittare...”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 140.

21 Con lettera del 19 aprile 1885, A. di Sangiuliano comunica, per mezzo del delegato straordinario di Catania, a tutti gli enti interessati alla ferrovia l’esito di una conversazione avuta con l’ing. del Genio civile Lauria, incaricato dal governo di esaminare il progetto Fantacchiotti: “avendo ispezionato la linea il sig. ing. Lauria ha potuto convincersi che il progetto di massima presentato dal sig. Fantacchiotti, redatto in fretta in base alle carte geografiche dello stato Maggiore, non può essere tenuto in seria considerazione, e che è necessario redigerne ex novo un altro più particolareggiato ed esatto, pur accettando l’andamento generale tracciato dal Fantacchiotti. Ha detto pure l’ing. Lauria che le previsioni della spesa sono molto esagerate, e che si potrà a parer suo ottenere un serio risparmio sui calcoli fatti”.

*Ibidem*

22 *Ibidem*

23 “l’iscrizione già ottenuta in quarta categoria non è talmente irrevocabile, che i più tardivi non possono venire posposti ai più solleciti che anzi vi fu un momento di grave pericolo felicemente superato. Circa la ferrovia del Salso - aggiunge Sangiuliano - non minore è il periculum in mora, anzi maggiore. I deputati del 1° e del 3° Collegio nulla hanno negletto per ottenere l’iscrizione tra i 1530 KM di 4 categoria ... e, pochi giorni or sono oltre alle pratiche verbali, fu in tal senso scritta una lettera all’on. ministro Genala a firma mia, e dagli On.li Tenerelli e Pandolfi, che l’ha redatta, ma sia perchè il numero dei chilometri disponibili è inferiore alla lunghezza della ferrovia del Salso, io reputo molto difficile che questi nostri sforzi siano coronati di felice successo... Se si fa presto, se gli enti interessati agiscono alacramente, la ferrovia Circumetnea e quella del Salso si avranno; se no, no”.

*Ibidem*

pubblici, e subconcederla allo stesso Trehwella. Quest'ultimo si obbliga di cominciare i lavori dai due punti estremi di Catania e Riposto, e conviene, altresì, che qualunque sia l'ammontare del progetto definitivo, il Consorzio deve pagargli a forfait un 1.200.000 lire in quattro rate (300.000 mila lire all'anno), cominciando il primo pagamento un anno dopo l'inizio dei lavori<sup>24</sup>. Il Trehwella si obbliga pure a garantire per le molestie, i danni e gli interessi che possono accamparsi dal Tellier<sup>25</sup>.

Il 23 maggio 1889 il Governo accorda al Consorzio, ed in rappresentanza di esso alla Società siciliana di lavori pubblici, la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto denominata circumetnea. Il contratto è stipulato tra il Governo (rappresentato da Giolitti e Finali), il Consorzio (Grassi, Quattrocchi, Leonardi, Fiamingo) e Robert Trehwella.

Il concorso a carico dello Stato ammonta a 6/10, compreso il materiale mobile, sul costo totale di lire 15.300.000, mentre quello del Consorzio a 4/10, da pagarsi in nove anni (nove rate annuali senza interessi) a decorrere dal 1893.

Nel capitolato per la concessione della costruzione e l'esercizio della ferrovia, il concessionario è obbligato ad ultimare in tre anni i lavori a decorrere dalla data della concessione ed altresì è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, il progetto definitivo e particolareggiato della linea anche per tronchi.

Il 4 dicembre 1889 Vadalà Papale, Auteri Berretta, Lucio Finocchiaro, De Felice Giuffrida, allo scopo di dare un più breve e diretto sbocco delle merci nel porto di Catania, propongono al Consiglio provinciale di modificare il tracciato della circum, in modo tale che la linea si avvicini nei pressi di piazza Palestro e continui lungo la periferia del Comune fino a raggiungere la stazione ferroviaria. Impiantando una stazione nel suddetto luogo si sarebbe avuta - a loro parere - una minore percorrenza chilometrica per le merci destinate al consumo interno<sup>26</sup>.

Ad aprile una interpellanza del consigliere Arcidiacono pone l'attenzione sul ritardo dei lavori (a distanza di circa un anno non erano ancora stati avviati) e sulle responsabilità del consiglio di amministrazione che non ha inserito nella convenzione la data d'inizio dei lavori. De Felice e Vadalà muovono pesanti accuse a Castorina e al consiglio di amministrazione per aver "protetto" Trehwella: a loro avviso il consiglio di amministrazione avrebbe dovuto intimare la decadenza della concessione. Anche il marchese di Sangiuliano, pur difendendo l'operato del

24 Il 10 febbraio 1889 Trehwella accetta la subconcessione per la costruzione e l'esercizio della Cir-cumetnea a condizione che il contributo a forfait a carico del consorzio venga portato a due milioni di lire.

AS CT., *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179.

25 In caso di concessione il Trehwella garantisce che fino alla concessione il Tellier ed il Fantacchiotti non avrebbero mosso alcuna pretesa contro il consorzio e la provincia. Inoltre, che il giudizio spinto dal Trehwella contro Tellier, il Consorzio e la Provincia, si ritenga come non avvenuto, e la sentenza emessa dal tribunale di commercio, nonché l'appello contro la stessa, si dichiarino inesistenti ed inespugnabili. Che la Provincia riconosca come proprietario della cauzione di lire 50.000, depositata presso la Banca Nazionale, il Trehwella, e a lui venga data la detta somma nel caso che il consorzio non ottenga la concessione.

AS CT., *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 150

26 AS CT., *Amministrazione provinciale, Deliberazioni del Consiglio provinciale*, reg. n. 12.

consiglio di amministrazione nominato in gennaio (“da quell’epoca ed in soli due mesi molto s’è fatto”) non risparmia critiche per la lacuna esistente nel contratto. Avendo però saputo che il Municipio non ha presentato che un progetto di massima per la variante, ritiene del tutto immotivata l’interpellanza di DeFelice e fa proprie le motivazioni di Castorina: “la causa d’indugio - dichiara Sangiuliano - è il fatto che il Municipio di Catania ha presentato al Consiglio dei lavori pubblici una proposta di variante, senza fornire i mezzi di decidere sulla medesima, ritardando in tal modo l’approvazione del progetto definitivo, e dando armi in mano all’appaltatore il quale vuole ritardare l’inizio dei lavori”<sup>27</sup>.

Una nuova convenzione del 29 aprile 1890 tra il consorzio e la società appaltatrice, rappresentati rispettivamente da Paolo Castorina e Robert Trehwella, introduce alcune novità che risultano vantaggiose per l’imprenditore inglese<sup>28</sup>. Essa prevede un aumento del contributo a forfait da 1.200.000 a 2.000.000 e il patto che non appena il Consorzio abbia ottenuto l’approvazione e la concessione del prolungamento della linea circumetnea dal punto in cui si raccorda con la linea delle Sicule fino al porto di Catania, la Società siciliana di lavori pubblici è tenuta a costruirlo con indennizzo sia del Governo che del Consorzio (art.14). È la prima volta che si fa riferimento ad un prolungamento della linea (dal Gaito al porto di Catania) con relativo indennizzo, nonostante i contratti dell’11 settembre 1885 e del 23 maggio 1889 non facciano alcun riferimento al detto prolungamento, ma solo alla lunghezza del tracciato. Questo è il punto di maggiore frizione con il Comune di Catania e gli altri enti del consorzio, che aprirà un conflitto “politico” contro Castorina e il consiglio di amministrazione del consorzio.

Con decreto 23 giugno 1890 il Ministero approva il progetto esecutivo del 3° tronco Adernò-Catania fino al Gaito, ma il Regio Ispettorato Generale dispone (28 Giugno) che i lavori della ferrovia vengano limitati ad un tratto (fra Adernò e la progressiva 31=500) fino alla soluzione della questione per il progetto di variante presentato dal Municipio di Catania<sup>29</sup>.

27 De Felice rivolge una istanza al prefetto e ai componenti del consorzio per avviare un procedimento giudiziario contro Trehwella. Castorina addebita il ritardo al Comune per aver presentato la proposta di variante e al Trehwella che “si era categoricamente opposto pur promettendo che i lavori sarebbero cominciati non appena il governo rimandava approvato il primo progetto tecnico”.

De Felice, intervenendo ancora una volta, chiarisce - a proposito della variante - che era stato indotto in errore dalle lettere che il Municipio aveva ricevuto da Sangiuliano e Bonaiuto i quali avevano sollecitato l’approvazione del progetto. Sangiuliano, rimasto sorpreso della non esistenza di un progetto tecnico, dichiara: “Il curioso è questo, che abbiamo telegrafato al Ministero sollecitando l’approvazione di un progetto che non esiste, e che ieri abbiamo quasi condannato il Consiglio di amministrazione della Circumetnea, perchè non aveva fatto atti coercitivi al costruttore, mentre se tali atti avesse fatto in questa condizione di cose sarebbe stato indubbiamente condannato”.

AS CT., *Amministrazione provinciale, Deliberazioni del Consiglio*, registro, n.12; *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b.179.

(28) *La Circumetnea al Consiglio provinciale di Catania (1879 - 1893), rapporti e documenti*, Catania, Galatola, 1893. pp. 219-221, in AS CT., *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b.1. All’interno vi sono le minute del libro curato dal presidente della Deputazione provinciale.

(29) AS CT., *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179.

Nella seduta del 12 agosto 1890 del Consiglio provinciale<sup>30</sup>, De Felice sostiene che l'impresa Trehwella non ha diritto ad alcun indennizzo e, sulla non ancora eseguita espropriazione dei terreni lungo la linea definitivamente approvata, muove un rimprovero agli amministratori e lancia un grave capo d'accusa contro il Consorzio che - a suo giudizio - vuole favorire interessi particolari al suo interno, e contro i deputati del 2° collegio di Catania che non si sono uniti ai deputati del 1° e del 3° collegio per propugnare la variante di Catania. La proposta di variante a sud della città, in prossimità del Gazometro - "per creare un'affluenza diretta e più vicina della merce consumabile o trasformabile ai depositi e all'imbarco se esportabile e rendere più facile il servizio cumulativo dei trasporti" - portata avanti dal Comune, trova l'appoggio del "Club dei Commercianti" di Catania che è contrario alla linea che metta capo al Gaito, o al prolungamento al porto dal lato Nord-Est, e vuole dare a Catania - secondo quanto delibera l'assemblea generale del Club - "la testa di linea (e per conseguenza la stazione principale) della Circum al porto di Catania nel lato Nord-Ovest e proprio nei pressi della Cava N. 1 della Sciara Biscari, ove spazi non mancano per piani caricatori, per depositi allo scoperto di carboni, legnami, ferro, marmi ed altro, non che per tettoje, per istituzione di punto franco affiancato dal porto e dalle vie di ferro, nè per tutte quelle facilitazioni di traffici ed economie di spese a cui legittimamente questo paese aspira".<sup>31</sup> Sulla proposta di variante il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, pur ammettendola in linea tecnica, e prima di assumere una decisione, invita il Consorzio a prendere gli opportuni accordi con la Società costruttrice, la quale aveva protestato contro la variante e poi fatto causa al Consorzio per i danni subiti in seguito alla sospensione dei lavori ordinata dal Ministero nel tratto Catania-Misterbianco.

La proposta di variante va però contro il progetto previsto nella convenzione stipulata tra il consorzio e la società costruttrice e trova la ferma opposizione di Trehwella che la ritiene inattuabile e contraria ai suoi interessi<sup>32</sup>.

Il problema che si pone nell'immediato è riuscire a raggiungere il porto per dare un senso allo stesso progetto ferroviario. La condizione posta da Trehwella per assumersi gli oneri derivanti dal prolungamento della linea dal Gaito fino al molo è la concessione di una variante nel tratto Gaito - Cibali. Una variante che avrebbe comportato una modifica del tracciato e un risparmio di spesa per la società costruttrice<sup>33</sup>.

(30) ASCT., *Amministrazione provinciale, Deliberazioni del Consiglio*, reg. n. 13.

31 Il brano è riportato in un verbale, a stampa, dell'assemblea generale del Club dei commercianti del 14 aprile 1891.

AS CT., *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179.

32 *Osservazioni sulla variante proposta dal Municipio al tracciato della Circumetnea in confronto col tracciato della Società Siciliana di lavori Pubblici*, Catania, Tip. S. Di Mattei & C., 1890, in, AS CT, *Amministrazione Provinciale, Lavori pubblici*, b. 179.

33 La variante di Trehwella -rispetto al progetto di massima già approvato- prevedeva il passaggio sotterraneo in via Passo Gravina e in via Etnea e un passaggio a livello in via Empedocle e in via Caronda. Nel vecchio progetto, già approvato, era prevista una galleria di circa 300 metri che incominciava da via Passo Gravina e finiva in via Caronda.

F. Fichera, ing. capo dell'Ufficio tecnico del Comune di Catania, nella sua relazione articolata in cinque punti (le percorrenze, il movimento, lo sviluppo del porto nuovo, lo sviluppo edilizio della città, la questione

Il 2 gennaio 1891 A. di Sanguiliano, f.f. di sindaco di Catania, scrive al presidente della Deputazione provinciale che

“è supremo interesse e diritto contrattuale di Catania che ad ogni costo la ferrovia vada sino al Porto e sia assicurato l'imbarco e sbarco diretto, comodo e poco costoso delle merci senza trasbordo alcuno,”

e aggiunge:

“Non potrebbe infatti Catania, qualunque tra i due opposti tracciati si preferisca, consentire che venga definitivamente scartato uno dei due senza avere la certezza che con quello che prevarrà si raggiunga siffatto scopo. A questa condizione sine qua non il Municipio di Catania è entrato nel Consorzio, e alla tutela di questo interesse ed incontestabile diritto, conviene che in sì grave e decisivo momento la S.V. rivolga tutta la sua intelligente energia”<sup>34</sup>.

Il 5 giugno 1891, P. Castorina, in rappresentanza del consorzio, e il cav. R. Trehella chiedono al ministro la concessione, per 90 anni, della costruzione e dell'esercizio della linea e presentano due progetti: il primo, per una variante al tracciato del tronco Adernò-Catania (da Cibali al Gaito), il secondo per il prolungamento del tronco stesso fino al molo del nuovo porto. L'importo per tale linea suppletiva, ove ecceda la spesa prevista nel primo atto di concessione, è assunto dalla Società siciliana di lavori pubblici<sup>35</sup>.

In seguito al parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il 25 luglio 1891 il ministro approva i due progetti e pone al consorzio alcune condizioni: la variante non deve eseguirsi senza il formale impegno di eseguire il prolungamento al molo; nessun aumento del concorso del Governo nella spesa di costruzione della linea complessiva; necessità di studi particolareggiati dell'attraversamento del Borgo di Catania e i progetti dei cavalcavia per le strade urbane<sup>36</sup>.

Il progetto di variante è però respinto dal Municipio di Catania e provoca la protesta di tutti quei proprietari di terreni che, insistendo nell'area destinata alla costruzione dei cantieri, sono soggetti ad esproprio<sup>37</sup>. Il 4 agosto 1891 il consiglio comunale nomina una commissione che formula

economica), inviata al regio commissario, dà un giudizio sostanzialmente positivo sulle ultime proposte della Società: “...nel porto nuovo le merci trasportate colla linea Trehella avranno tutte le agevolazioni di sicurezza, di movimento meccanico, di comodo, che il nuovo porto ed i futuri mezzi di caricamento appresteranno...”, e più avanti fa osservare che “lo accumulare nel porto nuovo il movimento ferroviario in siti sicuri e provvisti di mezzi meccanici pel movimento delle mercanzie è certo cosa che ne fa accrescere l'importanza, e dà facoltà ai commercianti di cambiare a loro scelta un mezzo di trasporto per un altro, una destinazione per un'altra; e per questo, a me pare, che la linea Trehella si presenti bene. Ciò che va invece studiato, è il danno che la stazione della linea Trehella può arrecare allo impianto dei futuri magazzini generali ed alla destinazione delle aree del porto...”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 141.

34 *Ibidem*

35 AS CT., *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 96

36 AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b.141.

37 Tra questi vi è Vadalà Papale, proprietario di un fondo sito nella suddetta area. Vedi l'opuscolo a nome degli abitanti di Monserrato, della Guardia dell'Ognina, di Picanello, del Carmine, del Borgo, di Cibali, e del Fortino:

*La circumetnea - Occhio alla variante Trehella! Un buon consiglio*, Catania, G. Galatola, in AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 141.

una variante a quella proposta dalla Società<sup>38</sup>. Nella relazione della commissione è rispettata la variante della Società da Cibali a via Corsaro, ma da questo punto in poi si propone un andamento del tracciato che si svolge nelle quattro vie del borgo (Passo Gravina, Etnea, Empedocle, Caronda), con sottopassaggi in galleria. Il municipio teme, infatti, che l'attraversamento del borgo, facendo passare la ferrovia a suolo, anzichè in galleria, per le due strade Caronda ed Empedocle, produca un deturpamento edilizio e comprometta il passaggio per le suddette strade<sup>39</sup>. A condividere le ragioni della Società vi è, però, l'ispettore delle strade ferrate che, in un rapporto del 31 dicembre 1892, afferma: "...nelle dette due strade Empedocle e Caronda, che attualmente nel punto attraversato dalla ferrovia possono dirsi strade di campagna, quando verranno sistemate, non si troverà perduta la bella visuale che si desidera, non deturpato l'ornato di quella parte dell'abitato e non saranno danneggiate le case attualmente esistenti ..." <sup>40</sup>.

Dopo un anno dall'avvio dei lavori, sorge un nuovo motivo di contrasto con l'impresa Trehella.

La Deputazione, l'11 giugno 1891, delibera di non effettuare alcun pagamento fino a quando il Consorzio non adempie ad una delle sue basi fondamentali: che la linea cominci dal porto di Catania e termini a Riposto con diramazione alla marina.

La Società siciliana di lavori pubblici e la Caisse de subventions et annuités gouvernementales, provinciales et comunales di Bruxelles intimano subito alla Provincia il pagamento della prima quota di contributo.

Nella tornata del Consiglio provinciale dell'11 agosto 1891, con cui si decide di contrarre un mutuo di lire 1.113.000 con la Cassa depositi e prestiti per il concorso della Provincia nella spesa di costruzione della circumetnea, sia Vadalà che DeFelice sono contrari ad effettuare il pagamento della prima rata<sup>41</sup> e, nella seduta del 13 agosto 1891, lo stesso Vadalà denuncia "tra gli atti inconsulti e di strapotere consumati dall'assemblea del Consorzio o del Consiglio di amministrazione, la deliberazione che aumentò di 800.000 lire l'originaria somma di 1.200.000; l'ammontare dell'ingente tassa di registrazione, lire 180.000, posto a carico del Consorzio; aver assunto il solo Consorzio l'intera spesa del tratto Gaito-Porto".

Due anni dopo il deputato Perrotta si fa promotore di una proposta tendente ad avocare alla Provincia di Catania la diretta amministrazione del Consorzio per la circumetnea. Vadalà, artefice della variante a sud, farà propria la proposta di Perrotta, ma un compromesso raggiunto in consiglio su proposta di De Cristofaro fa passare una delibera che, pur non appro-

38 *Municipio di Catania, Relazione della Commissione consiliare sul Tracciato della Circumetnea da Cibali al Porto, approvata dal Consiglio comunale nella seduta del 24 ottobre 1891, Catania, G. Galatola, 1891, Ibidem*

39 AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 28, b. 64.

40 *Ibidem*

41 AS CT, *Amministrazione Provinciale, Deliberazioni del Consiglio*, reg. 13.

vando l'avocazione chiesta, dà un giudizio fortemente critico sull'operato dell'amministrazione del Consorzio:

“Il Consiglio, considerando, che se errori non lievi sono stati commessi dal Consorzio della Circumetnea, sin dalla sua costituzione, pure tali errori possono trovare scusa e legittimazione nelle naturali difficoltà, di cui opera di tanta importanza, nelle vive aspirazioni degli enti consorziati di aver presto e ad ogni costo compiuta un'opera tanto sospirata e tanto utile al commercio della Provincia, e soprattutto nella indiscutibile buona fede degli amministratori, preoccupati da una parte, di soddisfare al più presto possibile le legittime aspirazioni degli Enti, dall'altra, sforniti di tutti i mezzi necessari a resistere alle ingorde pretese dello impresario”<sup>42</sup>

Tra polemiche ed aspri conflitti che non sembrano avere mai fine, a partire dal 1895 la linea ferroviaria è aperta al traffico ed è ultimata tre anni dopo. Robert Trehwella ricoprirà la carica di direttore fino al 1900, anno in cui lascia il consiglio di amministrazione della Società, alla cui presidenza si insedia il marchese Adriano Colocci, trasferitosi a Catania come rappresentante di un gruppo di olandesi che detiene la maggioranza azionaria della società. La linea della Circumetnea viene gestita dalla Società siciliana di lavori pubblici fino al 1948, anno in cui, a causa della crisi finanziaria della compagnia, decade la concessione<sup>43</sup>.

42 La delibera è del 16 dicembre 1893. AS CT., *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b.179.

43 Cfr. G. CANCIULLO, *Gruppi finanziari...* cit. p. 409.

# LA COSTRUZIONE DELLA CIRCUMETNEA

1) 1879 agosto 19, Catania

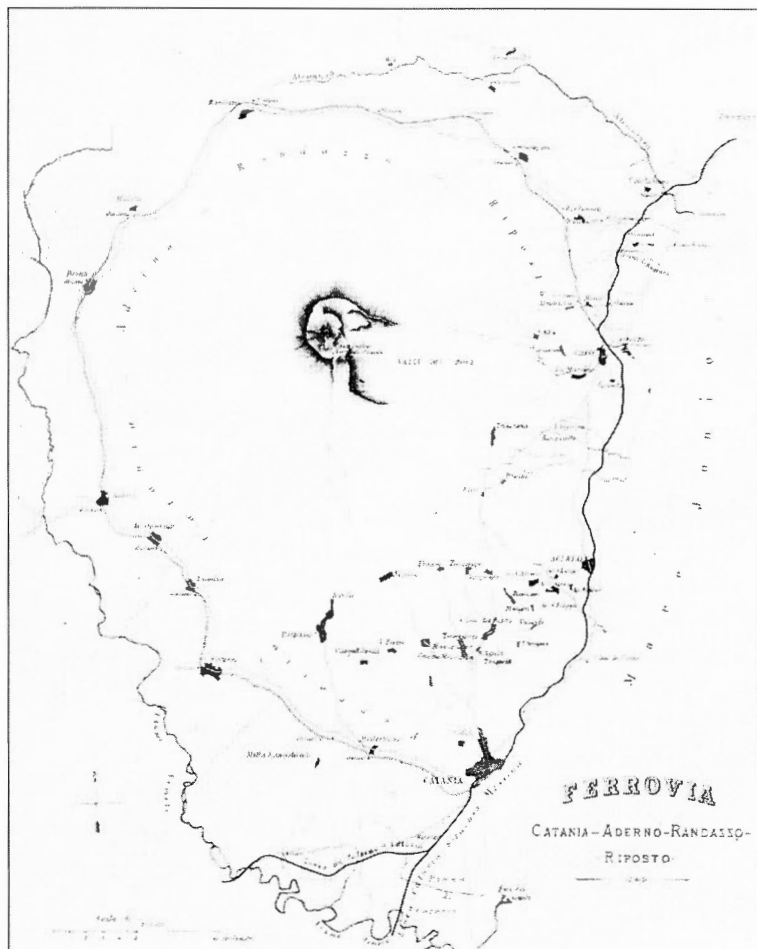
Il Consiglio provinciale delibera un sussidio di “20.000 lire annue e per un periodo non superiore di anni venti, per la costruzione di una linea ferroviaria a sistema economico ed a scartamento ridotto da Catania ad Adernò...”.

ASCT, *Amministrazione provinciale, Deliberazioni del Consiglio*, reg. n. 9

2) 1881 agosto 7, Riposto

Carta topografica della ferrovia Catania-Adernò-Randazzo-Riposto, in R. FOTI, *La ferrovia Catania-Adernò-Randazzo secondo l'ordine del giorno votato dal Consiglio Provinciale nella seduta del 16 settembre 1879*, Catania, s.t., 1881.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 150



doc. n. 2

3) 1881 dicembre 8, Ancona

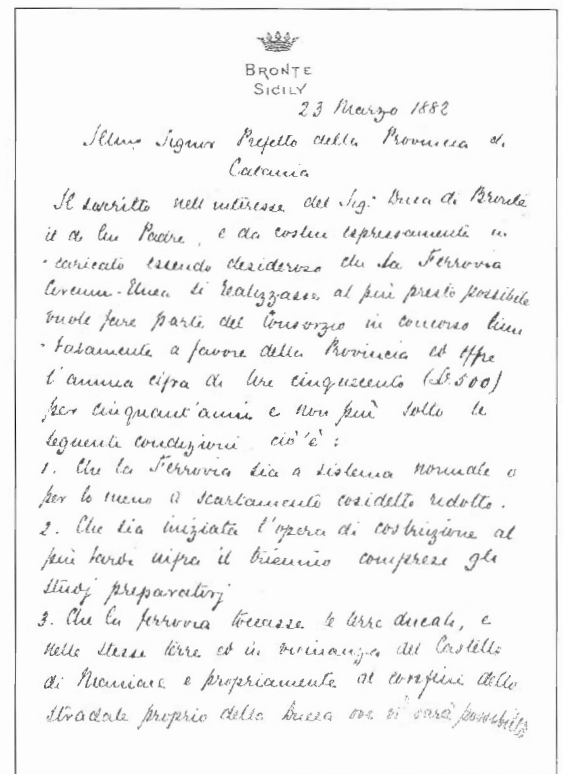
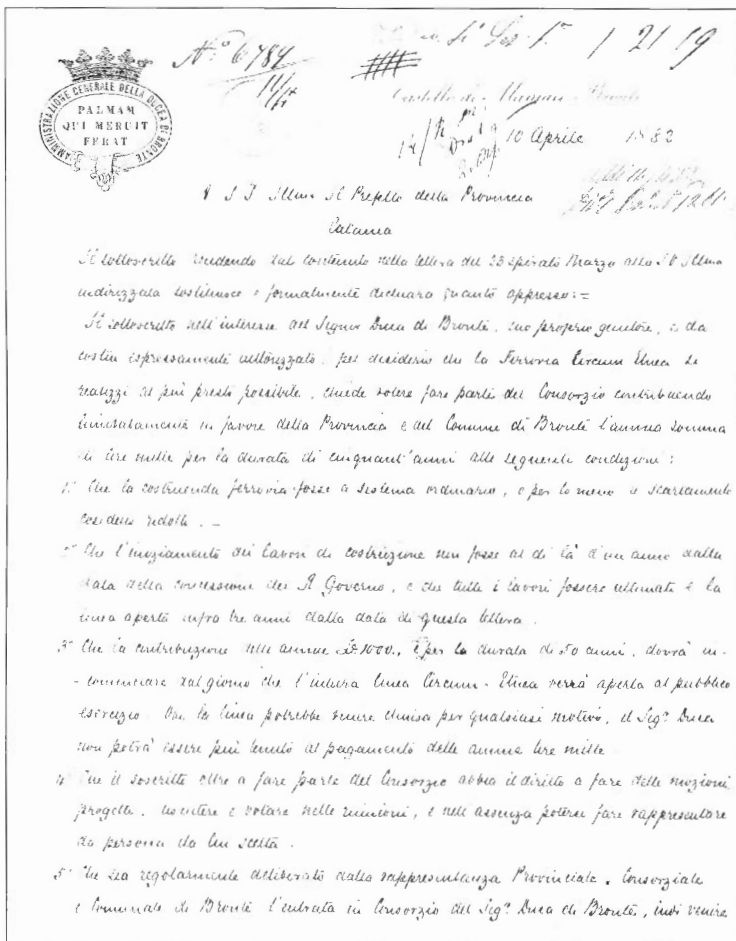
Antonino Battaglia, procuratore di Nicola Riggenbach, informa il prefetto che presto presenterà una nuova offerta di ferrovia economica.

AS CT, Amministrazione provinciale, Lavori pubblici, b. 150

4) 1882 aprile 10, Bronte

A. Nelson Wood, dei duchi di Bronte, dichiara di voler far parte del consorzio, contribuendo con l'annua somma di lire 1.000, a condizione che: a) la ferrovia sia a "sistema ordinario, o per lo meno a scartamento ridotto"; b) l'inizio dei lavori non vada oltre un anno dalla data della concessione governativa; c) la contribuzione delle annue lire 1.000, e per la durata di 50 anni, incominci dal giorno dell'apertura della linea della circum; d) il sottoscritto oltre a far parte del Consorzio sia parte attiva nelle decisioni del Consorzio; e) la ferrovia attraversi le terre ducali a una distanza non superiore ad un chilometro dal castello di Maniace e venga ivi costruita una stazione.

AS CT, Amministrazione provinciale, Lavori pubblici, b. 150



5) s.d., Catania

Henri Tellier, abitante a Bruxelles, presenta uno schema di convenzione e capitolato d'oneri per la costruzione e l'esercizio della ferrovia dal porto di Catania alla marina di Riposto.

All'art. 26 elegge, per tutti gli atti legali, il suo domicilio a Catania, presso Robert Trehella.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 150

6) 1885 settembre 11, Catania

Atto di compromesso tra il Consiglio di amministrazione del Consorzio per la circumetnea e Robert Trehella.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

7) 1885 novembre 20, Catania

R. Trehella dichiara che in caso di concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia circumetnea garantisce la Provincia ed il Consorzio da tutte le "molestie e danni ed interessi che potessero per avventura accamparsi ... dal sig. Tellier".

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

8) 1885

"Tracciato della ferrovia sulla Carta corografica del R. Stato Maggiore"

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 26

9) 1890 aprile 29, Catania

Convenzione tra il Consorzio per la ferrovia circumetnea e la Società siciliana di lavori pubblici rappresentata da R. Trehella.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

10) 1890 agosto 13, Catania

*Osservazioni sulla variante proposta dal municipio di Catania al tracciato della Circumetnea in confronto col tracciato della Società Siciliana di Lavori Pubblici*, Catania, S. Di Mattei e Ci, 1890

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

11) 1890 agosto 18, Catania

“Pianta del prolungamento della ferrovia circumetnea dal gaito fino al molo” a firma di G. Trehwella.

cm. 219x44,7, lucido con disegno ad inchiostro colorato e acquerello, scala 1:1000.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

12) 1890 agosto 27, Catania

“Estratto della planimetria fra il Km 36.713, 41 e il Km 37+543,89”.

Tronco Adernò - Catania.

cm 81x31, lucido con disegno ad inchiostro colorato.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

13) 1890 dicembre 28, Riposto

Il Consiglio comunale, vista la “petizione a firma di 45 cittadini diretta al Ministro dei Lavori Pubblici con la quale si chiede una variante a nord della stazione Circum-Etnea” da stabilire nella Piazza del Commercio; vista un’altra petizione firmata da 150 cittadini con la quale si chiede di mantenere la stazione della circum nel sito del Chiancone, delibera di “fare voti al R. Governo ed al Consorzio perché venga rigettata qualsiasi proposta di spostamento a Nord”.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

\* Su questa vicenda vedi M. CAVALLARO, *L'area ionico-etnea dall'Unità al secondo dopoguerra, Storie e Profili*, I, Giarre, La Rocca, pp. 143-146, che riferisce di una dimostrazione organizzata il 28/12/1890 dal neocostituito Fascio per avere una stazione a Sud e non il capolinea a Giarre con un’appendice o uno sbarcatoio a nord di Riposto.

14) 1890, Catania

Opuscolo della Camera di commercio di Catania: *Sul tracciato e sullo sbocco della ferrovia circumetnea nel porto di Catania*, Catania, G. Pastore, 1890

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori Pubblici*, b. 179

15) 1891 aprile 27, Catania

Il Club dei Commercianti di Catania invia al presidente del Consiglio provinciale copia della delibera dell’assemblea nella quale si insiste sulla variante proposta dal municipio di Catania.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

16) 1891 aprile, Catania

Pianta generale del prolungamento della ferrovia circumetnea dal Gaito al Molo a firma di M. Paternò Raddusa e Jaques Ritter.

cm. 146x60,5, disegno ad inchiostro e acquerello, scala 1:500.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 96

17) 1891 maggio 26, Catania

Volantino dell'impresa Trewhella su: *Circum Etnea. La verità sulla variante fino al Gaito*, Catania, F. Martinez, 1891

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

CIRCUM - ETNEA

---

LA VERITÀ SULLA VARIANTE FINO AL "GAITO,,

---

Nei giorni scorsi ha visto la luce in Catania un opuscolo infarcito di errori, d'insinuazioni e di asserzioni, per quanto gratuite, per altrettanto false, da far dubitare sulla serietà di propositi dell'autore di esso, che disgraziatamente, è anonimo.

È quantunque « Sotto il velame delli versi strani » eluita e spicata apparsa la persona, che al suo scritto non ebbe la leale sincerità di apporre la firma; però di fronte all'anonimo, a noi non resta che brevemente rispondere, solo per sciacquare al pubblico, quali male arti si adopero per raggiungere fini vietati e tendenti solo, ad ostacolare ancora la decisiva ultimazione della Circum Etnea.

È pria di tutto, l'anonimo scrittore asserisce: *« Che la variante proposta, per la allacciamento della linea dal Gaito al molo, oltre allo asserire la via Caronda e le vie parallele ed oltre allo ostacolare il transito ed il commercio di queste vie, viene a violare la deliberazione del Consiglio Comunale di Catania, presa il 5 maggio 1886 colla quale si accettava la linea del Nord parallela, però, qualunque passaggio a livello nella via Caronda e parallele ».*

Che esista questa deliberazione Consiliare è assolutamente *falso*.

Abbiamo presente la deliberazione consiliare del 5 maggio 1886, colla quale il Consiglio, proibisce il passaggio a livello sulla via Etnea ed espone il suo voto, che il transito della ferrovia, non pregiudichi il punto regolatore della città.

Come si vede: Non si parla assolutamente della via Caronda, e ciò quindi ha famosa relazione e il famoso dispregio per la deliberazione Consiliare del 5 maggio.

Passiamo ora alle altre considerazioni fatte dallo anonimo scrittore.

Fatti suoi: *« Che col passaggio a livello della via Caronda, questa via è la parallela verrebbe asserito ».*

Ma di quali parallele si parla?

Ma che si giunga al punto di ignorare cosa sia una via parallela ad un'altra?

La via Caronda, non ha altra via parallela che la via Etnea; ma questa è attraversata a mezzo di una galleria, quindi il... vantato asserimento riguarderebbe solo la via Caronda non potendosi avere conto della via Empedocle, che non entra in questione.

Esaminiamo ora: se, difatti, questo asserimento vi sia.

Tutti sanno come la via Caronda, nella sua parte superiore, anzi all'estremo suo limite, sia assolutamente intragittabile anche per carri, di difficile accesso per pedoni, poco abitata e lastricata di sola lava naturale.

Ebbene? il passaggio a livello, che, secondo l'anonimo scrittore, asserirebbe il transito di questa via, è stato fissato precisamente in questo punto, cioè anche intragittabile per pedoni.

Ed ecco dove sta l'insinuazione.

Parlando di via Caronda, senza precisarne il punto, il pubblico potrebbe davvero credere al deturpamento di una via principale della città, nel mentre questo deturpamento non esiste assolutamente, anzi il passaggio a livello nelle sciere della via Caronda, agevolerebbe forse la sistemazione di questo punto sospeso e abbandonato.

Ma l'anonimo scrittore, non si è limitato solo alla via Caronda, egli ha voluto combattere la variante proposta, anche mettendola in

doc. n. 17

18) 1891 giugno 16, Catania

Volantino della Società siciliana di lavori pubblici su: *La variante di Catania e il prolungamento al molo*, Catania, F. Martinez, 1891.

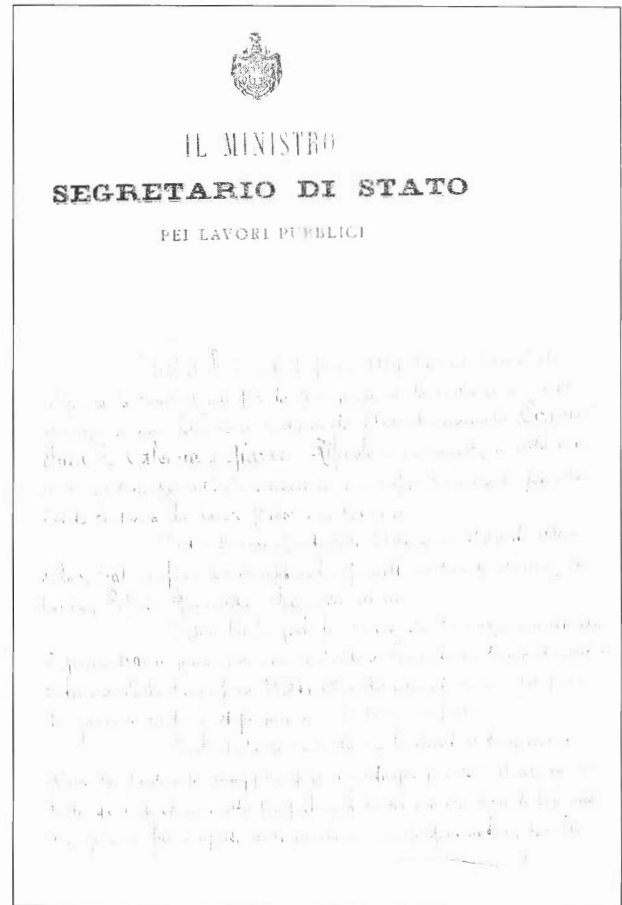
AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 141

19) 1891 luglio 25, Roma

Il Ministro dei lavori pubblici decreta che sono approvati i due progetti presentati dal Consorzio per la ferrovia circumetnea e dalla Società siciliana di lavori pubblici: il primo, per una variante al tracciato del tronco Ader-nò-Catania (da Cibali al Gaito); il secondo per il prolungamento del tronco stesso fino al molo del nuovo porto.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 26, b. 141.

doc. n. 19



20) 1891, Catania

Opuscolo a nome degli "abitanti di Monser-rato, della Guardia dell'Ognina, di Picanello, del Carmine, del Borgo, di Cibali, e del For-tino" dal titolo: *La Circumetnea - Occhio alla variante Trewbella! Un buon consiglio, Ca-tania, Galatola, 1891.*

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 26, b. 141

doc. n. 20



21) 1891, Catania

*Consiglio comunale di Paternò. Deliberazione intorno alla Variante sulla ferrovia circumetnea proposto dalla società costruttrice, Catania, F. Galati, 1891*

*AS CT, Amministrazione provinciale, Lavori pubblici, b. 179*

22) 1892, Catania

*Verbale d'adunanza della Giunta Municipale del 20 luglio 1892 sul tracciato ed ubicazione della stazione ferroviaria della circumetnea, Catania, F. Galati, 1892*

*AS CT, Amministrazione provinciale, Lavori pubblici, b.179*

23) 1893 agosto 30, Catania

*Pianta generale del 1° tronco Riposto-Randazzo.*

*“Progetto della tratta tra la progressiva 29+152.22 ed il termine del tronco”.*

*cm. 120x50, lucido con disegno ad inchiostro e acquerello, scala 1:10.000.*

*AS CT, Consorzio per la ferrovia Circumetnea, b. 31*

24) 1893

*Piano generale del 1° tronco Riposto-Randazzo.*

*“Progetto della tratta fra i km. 2+447.86 e 17+435.60*

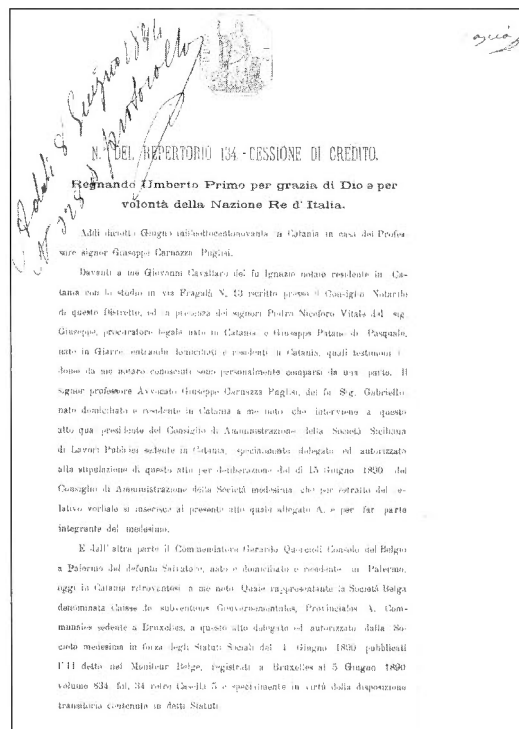
*cm. 146x31, lucido con disegno ad inchiostro e acquerello, scala 1:10.000.*

*AS CT, Consorzio per la ferrovia Circumetnea, b. 31*

25) 1894 giugno 7, Catania

*Notifica di un contratto (18 giugno 1890) con cui la Società siciliana di lavori pubblici, rappresentata dall'avv. G. Carnazza Puglisi, concessionaria della ferrovia circumetnea, cede alla Società belga denominata Caisse de subvention gouvernementales, provinciales a. communales, rappresentata da Gerardo Guercioli, console del Belgio a Palermo, i diritti che le competono nel concorso o sovvenzione di lire 9.665.464,13 che deve essere pagata dal Governo italiano per detta ferrovia.*

*AS CT, Consorzio per la ferrovia circumetnea, b. 2*



doc. 25

26) 1894 giugno 11, Catania

Jaques Ritter, figlio del fu Giacomo, nato in Uster, domiciliato e residente a Catania, quale presidente del consiglio di amministrazione della Società siciliana di lavori pubblici, nomina suo procuratore speciale Giovanni Trehwella per riscuotere dalla Cassa Depositi e Prestiti dello stato i 2/10 della cauzione prestata dalla Società siciliana di lavori pubblici allo stato a garanzia della esecuzione della ferrovia circumetnea.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 2

27) 1894 giugno 30, Palermo

Il Consiglio di amministrazione della Caisse de subvention et a. gouvernementales, provinciales communales (costituitosi con atto pubblico presso il notaio Van Holteren il 4 giugno 1890 a Bruxelles) composto da Cornelio Iacob den Tex, domiciliato ad Amsterdam (presidente), Frans Pieter Mujsten, banchiere domiciliato ad Amsterdam (amministratore), Giovanni Lodervvyk Gunning, domiciliato ad Amsterdam (amministratore), Carlo Peehr, domiciliato a Bruxelles, Avenue d'Amderghem 16 (amministratore delegato), Gerardo Guercioli, console del Belgio a Palermo (amministratore) dichiarano di far procura al Banco di Sicilia allo scopo di ricevere per nome e conto della Caisse, tutte le somme che lo stato italiano e il consorzio dei comuni dovranno pagare alla Caisse, cessionaria della Società siciliana di lavori pubblici.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 2

28) 1894 settembre 8, Catania

Lettera urgente e riservata inviata dalla Società siciliana di lavori pubblici al prefetto nella quale si esprime il timore di eventuali scioperi dei sottocottimisti della ditta A. Macaluso e compagni.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 28, b. 65.

29) 1894 ottobre 10, Catania

“Pianta parcellare del comune di Catania - tronco Adernò-Catania”

cm. 900x31,5, lucido con disegno ad inchiostro e acquerello, scala 1:1000.

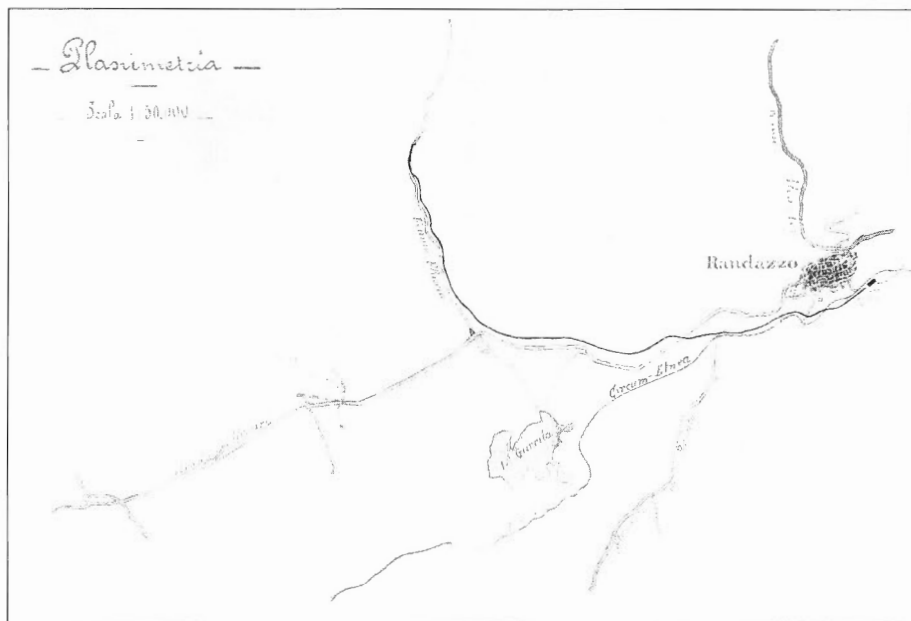
AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 28, b. 64.

30) 1894, Catania

Planimetria della località (presso il fiume Flascio) dove la Società siciliana dei lavori pubblici vorrebbe costruire una galleria filtrante per l'alimentazione delle locomotive di servizio della circumetnea.

cm. 34,5x25, disegno ad inchiostro e acquerello, scala 1:50.000.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 28, b. 64



doc. 30

31) 1895 febbraio 14, Catania

Il direttore della Società siciliana di lavori pubblici Robert Trehwella informa il presidente del Consorzio della circum che è stato completato "L'armamento del tratto di linea che dalla stazione di Catania (Borgo) giunge fino all'incontro della via Messina, località detta Gaito", e che la "società, onde facilitarne maggiormente i trasporti, trova opportuno venga aperto all'esercizio per il servizio delle merci a vagone completo".

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 33

32) 1895 giugno 21, Catania

Verbale di accordo sul servizio cumulativo e di transito nella stazione di Catania fra la Rete sicula e la Ferrovia circumetnea - rappresentata quest'ultima da Michele Paternò Raddusa, Arturo Elford, Luigi Polese e Celestino Chiarovano - e sul prolungamento di questa dal Gaito al Molo.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 33

33) 1895 luglio 23, Catania

Il direttore dell'esercizio della circumetnea, Ghisi, comunica al presidente del Consorzio della circum che in data 22 luglio 1895, alle ore 6, fra Cibali e Catania, il treno investiva un uomo, di professione manuale, di circa 40 anni, uccidendolo, e che a circa 20 metri dal cadavere si è trovato "il cappello a cencio, regolarmente collocato in piedi, presso la rotaia, con sopra un sigaro spento e dei fiammiferi: ciò potrebbe far nascere il dubbio che l'investimento non fosse casuale".

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 169

34) 1895 settembre 27, Catania

Il sindaco del Comune di Catania, in occasione della inaugurazione ufficiale della ferrovia Circumetnea, dispone che la banda musicale Bellini "allieti con concerti quella cerimonia".

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 33

35) 1895 settembre 29, Catania

Biglietto d'invito del Consorzio e della Società siciliana di lavori pubblici, rispettivamente rappresentati da P. Castorina e da M. Paternò Raddusa, per l'inaugurazione della ferrovia circumetnea.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 33



doc. 35

36) 1895 settembre 29, Londra

Il duca Nelson, unitamente al figlio, invia al Consorzio un telegramma di felicitazioni per l'inaugurazione della circumetnea.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 33

Indicazioni di argenza

N.° 195 di recapito - Rimesso al fattorino - ad ore 17/55

Presidente Consorzio Circumetnea

Sily

Ufficio Telegrafico di

Il Governo non assume alcuna res. Le tasse riscosse in meno per errore.

essere completato dal mittente.

Ricevuto il 29/9 1895  
Pel circuito N.° 849 Ricevuto De Campis

QUALIFICAZIONE	DIREZIONE	PROVINCIA	NUM.	PAGHE	DATA DELLA PRESENTAZIONE	VIA	INDICAZIONE DI SERVIZIO
D	CATANIA	Londra	150	57	29/9 2, 17		

Gradisca e faccia gradire codesta onorevole assemblea questa fausta occasione, nostre cordialissime felicitazioni auguri della Circumetnea desiderio universale ottenuto con tanti sacrifici da parte Consorzio con assistenza ottinca impresa Inglese nuovo segno imperitura amicizia tra Italia ed Inghilterra precursore di nuovo progresso e prosperità nostre ora compagne.

Duca Nelson  
Padre e Figlio

Palermo Ottobre 1894 - Tipi Mirto, 17 1/2 n. 34  
Pregiasi il sottoscritto pregare la S. V. di voler accusargli un esemplare di ricevuto del presente girato dopo la sua partenza.  
Il Capo d'ufficio Telegrafico - J. de Campis

doc. 36

37) 1895 ottobre 2, Catania

Il presidente del Consorzio Castorina ringrazia i comuni etnei per il concorso prestato “con l’addobbatura delle Stazioni e la geniale illuminazione straordinaria al ritorno del treno inaugurale ..., allietata dalle bande musicali e dallo sparo dei petardi” per la festa di inaugurazione della circumetnea.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 33

38) 1895 novembre 16, Catania

I consiglieri delegati della Società siciliana di lavori pubblici, Ritter ed Elford, informano il Consorzio per la ferrovia circumetnea che è stato concordato con la Regia capitaneria del porto di Catania un piano d’insieme dello scalo marittimo al molo che prevede un restringimento degli impianti della Società ed il pagamento di un canone annuo (una condizione imposta da Ministro della Marina) simbolico per la zona da occuparsi nelle aree del porto, essendo l’opera d’interesse pubblico.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 96

39) 1896 marzo 24, Biancavilla

Il sindaco Scuderi protesta contro l’esercizio della ferrovia circumetnea “che nessuna sicurezza offre da qualunque aspetto lo si voglia considerare”.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

40) 1896 luglio 6, Catania

I consiglieri delegati della Società siciliana di lavori pubblici, Michele Paternò Raddusa ed Arthur Elford, chiedono al presidente del Consorzio della circumetnea di voler sollecitare la Giunta amministrativa sulla questione dello svincolo dei 4/10 della cauzione.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 2

41) 1897 maggio 18, Roma

Il Ministro dei lavori pubblici sanziona con decreto le autorizzazioni impartite con i telegrammi 22 novembre 1896 e 12 gennaio 1897 “per l’apertura all’esercizio del tronco Giarre-Riposto a datare dal 25 novembre 1896 per il servizio viaggiatori, bagagli e merci a G.V. per colli non eccedenti i 100 Kilogrammi e dal 13 gennaio 1897 per la estensione completa del servizio merci a grande e a P.V.”.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 33

42) 1899 maggio 15, Catania

La Società siciliana di lavori pubblici comunica al presidente della Deputazione provinciale che l'ing. Emilio Charles è stato nominato direttore della Società e che il consigliere Edward Thrupp è stato eletto consigliere delegato in sostituzione del direttore.

AS CT, *Amministrazione provinciale, Lavori pubblici*, b. 179

43) 1899 luglio 8, Catania

Il direttore della Società siciliana di lavori pubblici, Charles, rimette al presidente del Consorzio copia del decreto ministeriale 30 settembre 1898 col quale è approvato il disegno della passerella alla stazione di Catania.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 92

44) 1914

Pianta e progetto della ferrovia secondaria della Sicilia elaborati da A. Chauffourier in esecuzione del voto espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 15 giugno 1914.

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 169

45) 1930, maggio 23, Catania

Il direttore dell'esercizio della ferrovia circumetnea, I. Ghisi, chiede al Consorzio un contributo finanziario per istituire, a partire dal 1° giugno 1930, "in via assolutamente precaria e di esperimento", una tariffa per viaggiatori ridotta del 50 per cento, poiché la "concorrenza abusiva automobilistica con la quale da qualche anno lottiamo per la insufficienza delle leggi protezionistiche vigenti, ha fatto dimezzare gli introiti di questa ferrovia in modo da minarne l'esistenza".

AS CT, *Consorzio per la ferrovia circumetnea*, b. 169





Serafina Picciolo Palermo

## INDUSTRIA MINERARIA

Nel settore minerario siciliano, rappresentato nel secolo scorso e fino ai primi del 900 prevalentemente dallo zolfo, le notizie di imprenditori stranieri ad esso legati si infittiscono quando, da prodotto quasi sconosciuto, estratto da pochi giacimenti dell'interno e di trascurabile importanza economica esso diveniva, verso la metà dell'800, per l'insperato aumento della richiesta, oggetto di attenzione e di vivo interesse a livello europeo e poi mondiale<sup>1</sup>.

Ciò grazie all'invenzione del francese Nicolas Leblanc per la produzione di soda artificiale che, sebbene tardivamente applicata all'industria, aveva consentito l'introduzione dello zolfo in vari importanti settori commerciali; e la comparsa della crittogama della vite diffusasi in tutta Europa sin dal 1845, contro la quale qualche tempo dopo - si legge sul Giornale dell'Intendenza borbonica del 1855 - veniva sperimentata con efficacia la solforazione mediante la sottilissima polvere ricavata dalla macinazione dello zolfo.

Queste due importanti "provvidenze" per l'economia siciliana comportarono l'apertura di nuove miniere, che divennero numerosissime in quegli anni, specie in territorio nisseno e agrigentino, con notevole impiego di manodopera, ma non valsero in definitiva ad arricchire l'Isola, bensì solo pochi esponenti del settore<sup>2</sup>.

La Sicilia infatti, appesantita da una legislazione che affidava in epoca borbonica e poi postunitaria la proprietà del sottosuolo alla inerzia, all'incompetenza e spesso alla poca disponibilità di capitali dei latifondisti - ex feudatari e Chiesa - non colse, per svariati motivi, tutti quei vantaggi che lo sfruttamento dell'industria estrattiva nei suoi momenti migliori avrebbe potuto offrirle<sup>3</sup>.

Caratteristiche quasi costanti rimasero il frazionamento cui erano ridotti i giacimenti, per essere dati in gabella a più conduttori, la lentezza del progresso tecnologico, i disagi nel raccordarsi alle vie di comunicazione esistenti, attenuati dopo l'Unità dal graduale estendersi della rete ferroviaria.

1 G. Torrisi (a cura di), *Città capovalli nell'ottocento borbonico*, Caltanissetta-Roma, Sciascia, 1995, p. 7

2 V. Giura, *L'industria zolfifera siciliana nei secc. XIX e XX*, in R. Giuffrida, *Storia della Sicilia*, IX, Napoli, Soc. Ed. Storia di Napoli e della Sicilia, 1978, p. 17.

3 O. Cancila, *Storia dell'industria in Sicilia*, Bari, Laterza, 1995, p. 23.

Gli stranieri, dotati di maggiore intraprendenza, forti di competenza ed esperienza già acquisite altrove, e soprattutto in possesso di ingenti capitali, vennero a colmare, attirati dalla prospettiva di lauti guadagni, questi vuoti, in veste a volte di affittuari a volte addirittura di proprietari o comproprietari di miniere.

\*

Tale è il caso dell'inglese Trehwell o Trehwella, che negli anni a cavallo tra l'800 e il 900 era detentore di numerose solfate nella provincia di Catania, specialmente in Assoro, quali la Panche ed altre del gruppo Zimbalio, acquistate dal barone Pandolfi, la Batino e l'intero gruppo S. Agostino dalle tre sezioni comunicanti, la Mintina superiore, la Mintina inferiore e la Mandra; ed inoltre della solfata dell'ex feudo Grottacalda, in Piazza Armerina, della Stretto Giordano in territorio di Caltanissetta, queste ultime rilevate poi dalla Société Générale des Soufres, e di altre ancora.

Purtroppo però alcune di esse furono spesso teatro di disastri irrimediabili, da imputare in parte al sistema di lavorazione per pilieri, allora in uso e particolarmente pericoloso, in parte alle difficili condizioni di arretratezza e povertà in cui tutta l'Isola versava, ma in parte anche alla smania dei guadagni che indusse troppo spesso gli imprenditori stranieri, non meno di quelli locali, a calpestare ogni elementare norma di sicurezza nei lavori e a non tenere in nessun conto il valore delle vite umane, nemmeno quelle dei fanciulli-zolfatai.

E nel territorio di Catrogiovanni - ci dicono le carte dello Archivio Carnazza - la ditta Trehwell e il signor Carlo Sarauw nel 1906 esercivano la miniera Pagliarello, di proprietà degli eredi dei duchi di Villarosa, ceduta loro in locazione dal cav. G. Notarbartolo, con facoltà di effettuare ricerche per l'individuazione di giacimenti zolfiferi in tutte le terre limitrofe. Successivamente, con una serie di convenzioni, nasceva la collettiva "Trehwell Baller e C." per la gabellazione e l'esercizio di miniere e terre da cui, con atto costitutivo del 30.6.1908 prendeva il via, per obbligo assunto dagli stessi soci, l'anonima Sikelia, con sede in Catania. Presidente Carlo Sarauw, il Consiglio di amministrazione era formato da Roberto, Giovanni e Alfredo Percj Trehwella, Eduard Thrupp, oltre ad A. Verderame e C. Chiarovano e al cav. G. Farnè, delegato per tutta la gestione ordinaria della Società e amministratore, fra l'altro, del Consorzio obbligatorio per l'industria zolfifera siciliana.

La Società, che secondo quanto stabilito nei rogiti di affitto, subentrava ai precedenti locatari per un periodo di 24 anni, e che disponeva di un capitale di oltre un milione, era esercitante, oltre che della Pagliarello e delle terre degli ex feudi Agnelleria e Falconetto, anche delle miniere dell'Agnelleria e Taibi e di quelle denominate Giurfo, nonché del gruppo Respica-Candrilli, ecc., ecc.

\*

In quegli stessi anni la Société Générale des Soufres, con sede legale a Palermo, assumeva la coltivazione della miniera Vodi, di cui era divenuto proprietario il comune di Assoro per lo scioglimento dei diritti promiscui seguito all'abolizione della feudalità.

\*

E nel 1887 il conte Vittorio Castagneri de Chateauneuf subentrava, quale fideiussore soli-

dale dell'ingegnere francese Antonio Calamel, nella conduzione della miniera Marmora-Palmeri di cui era proprietario, ab antico, il comune di Centuripe.

Questa, in passato talmente malridotta e sfruttata da non trovare ormai da parecchi anni alcun aspirante affittuario malgrado il Comune la concedesse a condizioni più che vantaggiose, si era trasformata, grazie alla capacità e alla intraprendenza nonché ai capitali dei due ingegneri francesi, in una vera "sorgiva di ricchezza" per tutta la collettività locale. E lo Chateauneuf, in una appassionata memoria al prefetto, ricordava l'entusiasmo e la gioia che il rinvenimento dello zolfo nella vecchia miniera aveva destato in tutto il paese. Ma per lui, purtroppo, essa era stata solo fonte di guai, perché il suo amico Calamel vi periva nel 1893, dopo tanto lavoro e prima ancora di poter recuperare le ingenti somme impiegate, e il "malveduto forestiere" era costretto a difendersi dalle persecuzioni di chi adesso vorrebbe speculare su una miniera ormai divenuta redditizia, e che impiegava ben 70 operai adulti maschi e 35 fanciulli dai 9 ai 15 anni.

Da qui i reiterati sconfinamenti, giudizialmente accertati, con sottrazione di zolfo e conseguente danneggiamento anche delle finanze comunali, le larvate minacce "Vossia chi voli stari in paci o in guerra?", i numerosissimi addebiti mossigli, di avere arbitrariamente sostituito il sistema di lavorazione per grandi tagli a quello per pilieri, di non produrre tutto lo zolfo possibile, e di non avere affatto lavorato la miniera Minnè. Fino ad arrivare alla intimazione di sfratto per finita locazione, quando il Comune giudicava tardiva e perciò inammissibile la dichiarazione dello Chateauneuf di volersi avvalere, nella conduzione della solfara, dell'ulteriore periodo c.d. "di rispetto", contrattualmente previsto, oltre quello novennale "di fermo" già trascorso. Respinto "l'accomodamento amichevole" proposto dal Comune, e intervenuta una sentenza del Tribunale di Nicosia sostanzialmente favorevole al Castagneri, la questione, dopo tanti sofferti risvolti, si chiudeva con una transazione per la quale questi si impegnava a lasciare, dall'1 gennaio 1904, tutte le miniere in suo possesso.

Però, proprio quando il Comune si metteva in cerca di un nuovo gabelloto, finiva poi col preferire al "giovane" e inesperto aspirante Scriffignani ancora il "forestiere" Chateauneuf, cui anche la stampa calorosamente riconosceva qualità di persona onesta, solvibile e provetta in tal genere di industria, che dava affidamento di sicurezza e razionalità nella condotta dei lavori, ed era in grado di assicurare al Comune "la più bella fonte dei suoi lucri".

\*

L'attenzione per il sottosuolo siciliano però non era limitata allo zolfo, come dimostra l'intenso carteggio, iniziato nel settembre del 900 tra la Società Anonima Francese dei Petroli e delle Perforazioni Artesiane e il prefetto di Catania.

Il signor Cougnet Ernesto, procuratore della detta Società, con sede sociale a Parigi, faceva istanza perché, ai sensi della legge mineraria del 1826 e del regolamento del 1875, gli venisse accordata regolare concessione di eseguire i lavori di trivellazione per rinvenire e sfruttare il giacimento petrolifero nei latifondi di S. Agrippina e S. Ubaldo, in territorio di Nicosia dove, secondo il parere di geologi specialisti, "affiora una sostanza di color grigio dal tipico odore".

All'istanza erano allegati la pianta topografica e il piano parcellario dei proprietari dell'area mineraria interessata, estesa per circa 490 ettari, e la relazione del perito agrimensore. Intanto la Società aveva acquistato da più proprietari la facoltà di intraprendere i lavori, e trasportato sul posto grande quantità di materiale.

Il prefetto assumeva le informazioni di rito, ricevendo assicurazioni sulla serietà dell'impresa e la consistenza dei mezzi economici e tecnici di cui essa disponeva, nonché sulla conformità degli atti alla normativa vigente.

Si perveniva dunque alla redazione dell'elenco dei proprietari interessati, complessivamente cinquantasei, molti dei quali avevano già stipulato volontariamente, come si è detto, i contratti di concessione mineraria "per esplorazione di minerale e di gabella in caso di esito felice", e la Società sollecitava perché si procedesse al disbrigo della pratica "anche per il lavoro che tutto ciò avrebbe procurato agli operai nella stagione invernale in corso".

Ma a questo punto invece, malgrado il promettente corso, la pratica inaspettatamente si inceppava quando, da un sopralluogo effettuato, un funzionario del distretto minerario di Caltanissetta rilevava che i dati forniti già due anni prima dal locale Ufficio catastale non erano sufficientemente esatti, e che pertanto il piano topografico presentato dalla Società non corrispondeva allo stato dei luoghi e dei confini delle proprietà interessate.

\*

Per quanto riguarda il commercio dello zolfo, due soluzioni di tipo monopolistico apparvero, in momenti diversi e sotto governi diversi, il rimedio adatto per le gravissime crisi di sovrapproduzione in cui tutto il settore versava.

Una di queste, in epoca borbonica e precisamente nel 1838, faceva seguito a un periodo di prosperità di cui per qualche tempo esso aveva goduto. Ora il prezzo si era "invilito al punto che taluni possessori di zolfatare le tengono inoperose e altri temono la rovina delle proprie fortune", e ciò spinse il Real governo a stipulare una convenzione con la Compagnia francese Taix e Ajcard, allo scopo di regolare il flusso di produzione delle numerose miniere in attività e di adeguarlo alla richiesta del mercato. Fra la documentazione in nostro possesso, i numerosi elenchi delle solfate di tutta la provincia catanese, i riveli presentati dai proprietari per denunciare la quantità di zolfo precedentemente estratta, i ratizzi, ossia la quantità di produzione consentita ad ogni miniera e quella inibita, per la quale la Compagnia si impegnava a corrispondere un premio; e ancora le disposizioni riguardanti la consegna dello zolfo nei diversi caricatoj per il trasporto via mare, quelle che fissavano il termine per la fusione del minerale onde evitare danni alle persone e alle coltivazioni, verbali e comunicazioni della Regal commissione per la intrapresa degli zolfi in Sicilia. Fino allo scioglimento del contratto, annunciato appena due anni dopo, malgrado le onerosissime condizioni, da Ferdinando II (R.D. 21.7.1840), per svariati motivi, fra cui non ultima l'ostilità degli Inglesi che aveva contribuito a renderne quasi impossibile il funzionamento.

\*

La Società Anglo-Sicula o Anglo-Siciliana, costituitasi in Inghilterra nel 1896 e rappresentata in Sicilia da Ignazio Florio, appariva in un momento particolarmente critico per il mercato zolfifero, afflitto da una ormai cronica instabilità da imputare alle cause di sempre, e ulteriormente aggravata adesso per lo intervento di nuovi fattori fra i quali la concorrenza delle piriti, meno costose e perciò preferite allo zolfo nella fabbricazione dell'acido solforico, e la depressione economica mondiale che, iniziata dopo il 1873, produsse effetti devastanti per circa

un ventennio sia in campo finanziario sia in tutto il settore industriale europeo. Da ciò conseguenze tristissime non solo per gli addetti al settore, ma anche per tutti gli altri abitanti delle zone più dense di miniere che da queste, e non più dall'agricoltura, traevano ogni loro guadagno.

La Compagnia inglese rappresentò in questo avvilente momento la risposta governativa alle pressanti richieste di intervento, impegnandosi ad acquistare lo zolfo ad un prezzo stabilito al momento della stipula, che fosse "remuneratore", tenesse conto della qualità del prodotto, e soprattutto venisse sottratto alle oscillazioni del mercato.

Decorso con utili risultati il primo quinquennio, la Società Anglo-Sicula - si legge in un verbale di seduta consiliare in Assoro dell'ottobre 1900 - adesso proponeva un nuovo schema contrattuale, basato sulla compartecipazione dei produttori agli utili, che avrebbe senza dubbio fatto aumentare il numero degli aderenti e procurato grossi vantaggi sia agli industriali che agli operai, a condizione però di assicurarsi la quasi totalità di tutta la produzione presumibile in Sicilia nel successivo quinquennio, pena la nullità del contratto stesso.

Si sottolineavano l'urgenza e la necessità che il Comune, nella doppia veste di proprietario della miniera Vodi - per cui percepiva, avendola gabellata, una certa quantità di prodotto come estaglio o tangente - e di pubblico amministratore, aderisse al contratto, dando l'esempio e "l'eccitamento" agli altri coltivatori di miniere, numerosissime in quel territorio, e favorendo la continuazione dei benefici promessi dall'Anglo-Sicula e lealmente mantenuti nel trascorso quinquennio.

\*

E nell'area cittadina è possibile seguire l'affermarsi della industria zolfifera, attraverso la documentazione in nostro possesso, datata ai primi del 900, e le testimonianze pregnanti che affiorano qua e là in talune indicazioni della toponomastica stradale ancora in uso, nei vecchi e abbandonati ruderi di depositi, magazzini di spedizione, case di abitazione degli operai, e soprattutto nelle ciminiere delle antiche raffinerie che ancora oggi affollano l'ampia zona tra la stazione centrale e il sobborgo di Ognina<sup>4</sup>.

L'industria della lavorazione dello zolfo, che incontrò al suo nascere talune difficoltà, ebbe nella agognata ferrovia una validissima alleata, che sostituiva i mezzi rudimentali di un tempo, e facilitava magicamente il trasporto del minerale dalle zolfare dell'interno alla città. Qui lo zolfo veniva macinato o utilizzato per la produzione dell'acido solforico e gli altri usi industriali, e veniva infine convogliato, come prodotto finito dunque e non più solo come materia prima, nella stazione o nel vicino porto, da cui partivano senza posa per i mercati esteri grosse imbarcazioni cariche del prezioso prodotto<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> *Le vie dello zolfo in Sicilia: storia ed architettura*, Roma, Officina ed., 1991, in particolare G. Dato, *Le raffinerie dello zolfo nel contesto urbano di Catania*, p. 130 e passim.

<sup>5</sup> C. Torrisi, *Le élites nissene e lo zolfo*, in A. Lomaglio e C. Lombardo (a cura di), *Storie di zolfara, Caltanissetta*, A.R.C.I. Nuova Associazione Caltanissetta, 1997, p. 33.

E anche qui molto spesso sono ancora protagonisti gli stranieri, titolari di numerose raffinerie - tutte installate lungo la vecchia via Messina, l'attuale Viale Africa - tra cui Wastz Giuseppe e Figli, Emilio Fog e Figli, Emilio Job, e naturalmente Trehwell, onnipresente non soltanto nel settore estrattivo minerario, ma anche in tutti gli altri della vita economica catanese, promotore e costruttore anche di alcuni tronchi di ferrovia<sup>6</sup>. Tra gli zolfifici di sua proprietà figura "L'Insulare", il cui amministratore delegato Emerj Triumph, con istanza del 2.1.1901 chiedeva al prefetto l'autorizzazione a trasferire la fabbrica di solfuro di carbonio dalla via Strettoia - alla Playa - dove si era installata fin dal dicembre del 1892, in via Ognina - al Rotolo - e precisamente presso lo stabilimento dell'antica fonderia Borgetti.

Motivo dell'istanza era la necessità di ingrandire la fabbrica - già premiata più volte dal Real governo e insignita di vari riconoscimenti, anche per la lotta contro la fillossera della vite - al fine di produrre solfuro di carbonio su più vasta scala e successivamente anche acido solforico, sì da sostenere e battere la concorrenza di Marsiglia, assicurando nel contempo lavoro a un maggior numero di operai del luogo.

Poiché ciò non poteva avvenire nel vecchio sito, stretto fra due strade pubbliche e lo stabilimento dei signori Aveline, era stata scelta come sede Ognina perché fuori dazio, in terreno adatto, e per la vicinanza della ferrovia lungo la quale certamente si sarebbero sviluppate altre industrie, tanto più che la contrada avrebbe avuto al più presto la sua stazione.

Le maggiori garanzie che - a dire dei rappresentanti de "L'Insulare" - offriva il nuovo impianto rispetto a quello vecchio, non convincevano però, in un primo momento, l'ufficiale sanitario il quale, esaminate relazioni e pianta, riteneva niente affatto eliminati gli inconvenienti legati alle sempre abbondantissime emanazioni contro cui in passato nessuno aveva mai reclamato solo perché la zona era quasi completamente disabitata, mentre la borgata Ognina, in cui "L'Insulare" intendeva stabilirsi, "è fiorentissima e sempre in continuo aumento".

Malgrado ciò, appena il giorno successivo, in seguito ad una nuova relazione presentata sul sistema di fabbricazione, egli rilasciava il permesso, condizionato però all'assenza, per il futuro, di inconvenienti, e in questi termini la Giunta, nello stesso mese, decideva.

L'impianto della fabbrica coglieva di sorpresa gli abitanti di Ognina che però, ignari delle caratteristiche del nuovo prodotto, non gli attribuirono, sulle prime, grande importanza. Solo l'Associazione "Umberto I" - Sezione Ognina - a tutela della borgata subito presentava al prefetto una protesta per impedire l'impianto dell'industria zolfifera che avrebbe costituito una perpetua minaccia per la salute e il benessere degli abitanti.

Successivamente, venuti a conoscenza della natura nociva e della pericolosità di tale prodotto chimico, nauseati "fin dai primi saggi della qualità acre dei vapori che ne esalano" e preoccupati da notizie di catastrofi per esplosioni verificatesi all'estero, gli abitanti di Ognina chiedevano l'allontanamento della fabbrica. In seguito allo scalpore suscitato anche dalla stampa e all'intervento del ministro dell'Interno, cui nel frattempo il Comitato cittadino aveva proposto reclamo, veniva nominata un'apposita Commissione per esaminare la questione sotto il profilo tecnico, chimico e sanitario.

<sup>6</sup> S. Addamo, *Zolfare di Sicilia*, Palermo, Sellerio, 1989, in particolare G. Barone, *Formazione e declino di un monopolio naturale. Per una storia sociale delle miniere di zolfo*, p. 72 e passim.

Questa, pronunciata positivamente sulla sicurezza dei sistemi di lavorazione, riteneva necessaria solo qualche modifica, anche alla luce delle speciali condizioni della Sicilia “che ha bisogno di vite nuove per cui, quando ragioni tecniche ed igieniche non lo sconsiglino, non c'è motivo per inciampare lo sviluppo del lavoro e della lavorazione industriale”.

Del resto, ora la questione poteva essere risolta secondo la nuova normativa nel frattempo intervenuta - D.M. 14.3.1903 - che, annoverando la fabbricazione del solfuro di carbonio fra le industrie insalubri di I<sup>a</sup> categoria, stabiliva tuttavia che gli stabilimenti già esistenti all'interno dell'abitato avrebbero continuato a funzionare per un periodo di volta in volta determinato dalle Giunte comunali, e comunque non inferiore a cinque anni.

La questione, tra proteste, memorie, osservazioni, deduzioni e controdeduzioni, si manteneva viva fino al 1906, quando gli abitanti di Ognina costituivano in mora il prefetto proprio per la mancata esecuzione del decreto.

E l'anno successivo un grave incendio verificatosi nella fabbrica ridestava i timori degli abitanti delle casine adiacenti che, costretti a fuggire per il pericolo di uno scoppio delle caldaie, deprecavano ancora una volta, in una lettera aperta, l'inerzia delle autorità cittadine nel far sgombrare “L'Insulare” perché “il ricco signor Trehwella aveva una legge più forte e più convincente”.

\*

Fra le tante argomentazioni opposte dall'Insulare era quella dell'inglese Aveline, titolare di una fabbrica di asfalto sita presso il Gazometro in Catania.

La pericolosità che ad essa attribuivano i vicini - fondatamente, se consideriamo che l'industria dell'asfalto, da sempre elencata fra quelle “incomode” di prima categoria, fosse, ai sensi della successiva normativa, da esercitare in campagna e comunque lontano dall'abitato - ne aveva determinato, per qualche tempo, fra il 1882 e il 1883, la chiusura.

Ma successivamente, non appena l'Aveline aveva modificato l'impianto secondo l'ingiunzione prefettizia, essa aveva ripreso a funzionare, nel medesimo sito, fino a quando, per sopravvenute esigenze di spazio, non era stata volontariamente trasferita alla Plaja, alcuni anni dopo.

Tant'è che nel 1891 la troviamo ancora funzionante e in causa col comune di Catania quando, essendosi obbligata, con atto pubblico, ad asfaltare la frazione orientale della piazza Stesicorea, veniva citata in giudizio dal sindaco perché i lavori non erano stati eseguiti secondo i patti convenuti e presentavano delle vistose imperfezioni.

In particolare, la pavimentazione non era dello stesso genere di quella eseguita nel tratto di marciapiede sotto il palazzo municipale in via Etnea, e l'asfalto si era deformato non avendo resistito alla calura estiva.

Il Tribunale, a seguito di perizia, condannava la ditta al rifacimento dei lavori o a rimuoverli, riducendo le cose “al pristino”, e contro tale sentenza l'Aveline proponeva appello.

\*

Il lento declino dell'industria zolfifera, alla quale si collega la fine di un'Era, fu segnato da molteplici cause fra le quali il progressivo impoverimento dei giacimenti e le difficoltà di approfondire gli scavi, la carenza di manodopera (legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli

del 1907, scioperi, prima guerra mondiale), la oltremodo tardiva demanializzazione del sottosuolo intervenuta qui solo nel 1927, e soprattutto la invenzione di un nuovo metodo estrattivo, il Frasch, che non fu possibile applicare nelle nostre miniere e che sostituì l'America alla Sicilia nella produzione mondiale<sup>7</sup>.

Sicché l'eco di tanto lavoro, impegno, investimenti, contese, che per tanto tempo aveva animato tutta l'Isola, si spense, malgrado i reiterati quanto infruttuosi tentativi di salvataggio, gradatamente, a cominciare dal primo decennio di questo secolo.

Le miniere e le raffinerie, attorno alle quali si era concentrato l'interesse di tutta l'Europa, vennero pian piano dismesse e dimenticate, e quasi tutti i grossi nomi stranieri sparirono, mentre alcuni di essi presero a pullulare in altri campi della vita economica catanese.

<sup>7</sup> M. Colonna, *L'industria zolfiera siciliana. Origine, sviluppo, declino*, Catania, Fac. di Economia, 1971, pp. 121-127.

## INDUSTRIA MINERARIA

- 1) 1835 agosto 11, Catania

S.M. Ferdinando II accorda all'ingegnere francese Paolo Durand la privativa per l'introduzione nei Reali domini di una macchina adatta a raffinare lo zolfo "e a cavare anche il fiore non solo dal zolfo grezzo, ma dal così detto sterro di zolfo".

AS CT, *Giornale dell'Intendenza* n. 282, pag. 3

- 2) 1890 dicembre 29, Catania

Il prefetto di Catania trasmette al ministro di agricoltura, industria e commercio l'istanza con cui il signor Leon Gil chiede un attestato completivo per modificazione alla privativa avente per titolo "Nuovo sistema di forni per la fusione e sublimazione del zolfo"

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 62, c. 188r

- 3) 1884 ottobre 8, Catania

Il capitano dei Carabinieri reali della Divisione di Catania, in occasione della grave crisi dell'industria zolfifera, invia al prefetto l'elenco descrittivo delle miniere esistenti nella Provincia, nel quale compare il nome di Trivella quale proprietario, insieme agli eredi Fichera e a Orazio Di Benedetto, della S. Agostino in Assoro, con 80 operai, esercenti Zangara e Vasta.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 14, b. 110, c. 404v e 405r

- 4) 1889 giugno 8, Catania

Il prefetto di Catania scrive al sottoprefetto di Nicosia che da una recente ispezione nella zolfara Batino, di proprietà del cav. R. Trewhella, gabellata all'ing. Guglielmo Scotti, risulta che i lavori vi sono condotti assai irregolarmente, per mancanza di direzione e sorveglianza, con conseguente instabilità del sotterraneo e pericolo per gli operai, e che in base a ciò appare opportuno sospendere l'estirpazione del minerale nei cantieri superiori finché non sia stata scavata una via di transito o non venga consolidata quella esistente.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 50, c. 236r

5) 1890 settembre 4, Caltanissetta

L'ingegnere minerario del distretto di Caltanissetta propone al prefetto di Catania uno schema di decreto per la sospensione dei lavori nella miniera Batino, avendo i coltivatori di essa, sigg. Carlo Trehwell e Vincenzo Zangara gabelloti e Alfonso Crisafulli subgabelloto, disatteso l'obbligo di costruire una scala di sicurezza entro il termine stabilito in un precedente decreto.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 50, c. 195r

L'ingegnere, in risposta ad una istanza di proroga presentata dagli interessati, chiariva che, non essendo stato fino a quel momento eseguito alcuno dei lavori prescritti per la sicurezza degli operai, la miniera disponeva di una sola e poco affidabile via per raggiungere i cantieri di lavoro, che vi si continuava a fare uso delle mine, e che non era stata nemmeno presentata una convenzione per la ventilazione comune con la miniera adiacente.

Tutto ciò, ed il gravissimo pericolo corso dagli operai nell'incendio dell'estate precedente, senza voler ricorrere al provvedimento estremo della chiusura, che avrebbe ridotto gli operai senza lavoro, induceva ad accordare una breve proroga, con l'impegno però di adottare temporaneamente gli accorgimenti indispensabili per garantire l'incolumità degli operai.

6) 1893 settembre 25, Caltanissetta

L'ingegnere minerario del distretto di Caltanissetta, in merito al ricorso Caslej, scrive al prefetto di Catania che, non essendo a suo tempo pervenuta notizia dell'incidente, non è stato effettuato alcun sopralluogo e, poiché si sconosce presso quale Istituto siano assicurati gli operai della zolfara Grottacalda, può solo suggerire di rivolgersi all'Amministrazione della miniera, cioè alla ditta R. Trehwella, con sede in Catania, per far sì che l'operaio ottenga un equo compenso per "la sventura capitatagli".

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 49, c. 402r

7) 1893 ottobre 9, Caltanissetta

Eduard Thrupp, amministratore della ditta Trehwella e C., scrive al prefetto di Catania, che l'ha sollecitato, in merito all'incidente occorso all'operaio Andrea Caslej nella miniera di Grottacalda e al suo netto rifiuto di accettare la somma di £. 200 che, oltre alle spese mediche, la ditta gli ha offerto, a titolo di sussidio, non potendosi configurare l'incidente come infortunio sul lavoro.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 49, c. 400r

L'incidente, in cui il Caslej aveva riportato la frattura di una gamba e la conseguente inabilitazione al lavoro, era avvenuto di notte nella miniera di Grottacalda allorché questi era stato investito da massi di minerale, mentre lavorava a una pompa a mano, insieme a un compagno.

Con una supplica, lo zolfataio chiedeva al prefetto di intervenire presso la Società di assicurazioni, fino ad allora sorda ad ogni sua richiesta, perché gli venisse liquidata la dovuta indennità.

8) 1905 marzo 23, Agira

L'avv. Matteo Grassia scrive al prefetto della provincia di Catania perché intervenga, con i provvedimenti del caso, affinché il Sindacato obbligatorio di Caltanissetta liquidi l'indennità per l'incidente mortale di cui è rimasto vittima sul lavoro un giovane picconiere, nella miniera Panche in Assoro, di proprietà del cav. Trehwella ed esercita per conto dello stesso dalla ditta Ingegnere Michele Anzaldi.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 40, b. 26/291, c. 476r

9) 1907 novembre 29, Catania

La Corte d'appello di Catania decide in secondo grado nella causa tra gli eredi di Adriano Patti, lavorante della miniera "Stretto" in Caltanissetta, e il gabellante di questa cav. Roberto Trehwella, difeso dagli avv. Giuseppe e Gabriello Carnazza.

AS CT, *Corte d'appello, Sez. II, Sentenze civili*, vol. 105, sent. n. 244

Il Patti, assunto come contabile nel 1890, era stato inaspettatamente licenziato, "per necessità di economia" e, demoralizzato per non potere sostenere la propria famiglia e far fronte ai debiti contratti per il trasloco, dopo appena qualche giorno moriva. Adesso la Corte, revocando la sentenza con la quale il Tribunale aveva parzialmente accolto le istanze di risarcimento degli eredi Patti, li dichiarava soccombenti, condannandoli anche al pagamento delle spese dei giudizi di 1° e 2° grado.

10) 1909 giugno 23, Agira

Il sindaco del comune di Agira espone al prefetto le lagnanze e le richieste di intervento dei lavoratori di alcune miniere in Assoro perché gli esercenti, tra i quali la ditta Roberto Trehwella per la S. Agostino-Batino, non vogliono loro somministrare il chinino di Stato prescritto dalle vigenti disposizioni di legge.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 55/407, c. 1368r

11) 1909 agosto 16, Caltanissetta

Il direttore dei Posti di soccorso alle miniere di Caltanissetta informa il superiore di Palermo che, recatosi nella miniera Piliere per rimuovere la tenda e trasferire il posto di soccorso nel locale ceduto dalla Amministrazione Trehwella, credendo che questo sia già pronto e utilizzabile, trova invece che solo metà di esso è destinato alla Croce Rossa, bisognoso per giunta di molte riparazioni, e privo addirittura della porta d'accesso.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 42, b. 23/498, c. 870r

Con successiva comunicazione si rendeva noto al prefetto che a decorrere dal 1° settembre il Posto di Soccorso Provvisorio delle miniere del gruppo Panche-Piliere aveva cessato di funzionare, non essendo riuscito il Sindacato obbligatorio siciliano a trovare un locale adatto per l'impianto definitivo.

12) 1896 dicembre 21, Catania

Con atto davanti al notaio Giovanni Cavallaro, il signor Giovanni Trehella nomina suo mandatario Edward Thrupp, per rappresentarlo in tutti gli affari che ha in Sicilia, riguardanti le miniere e il feudo di Grottacalda, la ferrovia circumetnea, la condotta delle acque di Valcorrente e di Acicatena e lo stabilimento "L'Insulare", "potendo a tal uopo fare tutto quello che il costituente potrebbe fare di persona per detti affari".

ARCHIVIO CARNAZZA, fasc. Sikelia

13) 1908 giugno 30, Catania

Carlo Sarauw, il cav. Roberto Trehella e suo figlio Alfredo Percj, Giovanni Trehella ed Edward Thrupp danno vita alla società Sikelia "Società Anonima Esercizio Miniere ed Industrie Zolfi", con sede in Catania, via Vittorio Emanuele n. 46

ARCHIVIO CARNAZZA, fasc. Sikelia

14) 1925 dicembre 29, Catania

Il commissario capo dell'Ufficio di P.S., sez. San Marco, scrive al prefetto di Catania che il comm. Carlo Sarauw, presidente del Consiglio di amministrazione dell'Istituto superiore di commercio in Catania, è amministratore della società zolfifera "Sikelia" e gode di molta reputazione nel ceto industriale, del quale è uno dei più autorevoli esponenti.

AS CT, *Questura*, A1, 1927, b. 66, fasc. Sarauw Carlo

15) 1910 marzo 12, Assoro

Il commissario prefettizio rassegna al prefetto di Catania le denunce di esercizio presentate, ai fini dell'applicazione della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli, da varie industrie, tra le quali la Société Générale des Soufres, esercente le miniere Babinello e Vodi.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 42, b. 26/501, c. 127v

16) 1911 luglio 5, Caltanissetta

Un ufficiale del Corpo reale delle miniere del distretto di Caltanissetta invia al prefetto di Catania copia del verbale redatto quando, informato dell'incidente verificatosi nella zolfara Vodi di proprietà del comune di Assoro, esercita dalla Société Générale des Soufres, si è recato sul posto per indagare sulle cause di un'accensione di gas che aveva procurato varie ustioni al trasportatore Armenio Nunzio mentre, carico di minerale, risaliva lungo la via di transito che conduce agli avanzamenti dei lavori.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 42, b. 23/498, c. 1162r

17) 1912 luglio 25, Caltanissetta

Il direttore del "Sindacato Obbligatorio di Mutua Assicurazione Siciliano per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo" comunica al prefetto di Catania che è entrato in funzione, a cura della Croce Rossa Italiana, il posto di soccorso n. 17, istituito nelle miniere Vodi - Babinello in Assoro, esercite dalla ditta francese Société Générale des Soufres, alla quale in pari data è stato spedito avviso.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 42, b. 23/498, c. 784r

18) 1891 aprile 24, Centuripe

L'ing. Antonio Calamel chiede al sottoprefetto di Nicosia di poter usare nella solfara Marmora da lui esercita le mine al posto del piccone, più sicuro ma del tutto inadatto a causa della durezza del minerale.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 26, b. 49, c. 438r

19) 1893 settembre 9, Centuripe

Il Consiglio comunale di Centuripe omologa la deliberazione della Giunta con la quale, a seguito della morte del conduttore delle zolfare comunali Antonio Calamel, viene accolta d'urgenza la domanda di Vittorio Castagneri di Chateaufeuf che da fideiussore solidale diviene obbligato principale, secondo quanto era stato previsto, per tale sfortunata eventualità, nel contratto di appalto dell'1.12.1887.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 26, b. 49, c. 413v.

*Compagnia Ebraica di Catania*  
**PROSPETTO**  
delle visite agli opifici industriali, alle cave e alle miniere, fatte nel primo quadrimestre del 18 99  
(Decreto 12 marzo 1898, n. 5137, del Ministero di Agricoltura, Industria, e Commercio)

Provincia di Catania  
Circondario di Centuripe, Castagnari e Centuripe

Numero di ordine	Comune o frazione ove è situato l'opificio, la cava o la miniera	NOME DELLA DITTA che esercita l'opificio, la cava o la miniera	INDUSTRIA ESERCITATA	Numero degli Operai				Se il numero degli operai è superiore a quello pubblicato in questo prospetto, si indicherà il numero in corso
				Adulti	Ragazzi dai 9 a 15 anni	Donne	Minori	
1	Centuripe	Fonderia Cav. Demare	Industria metall.	570	10	10	1	
2	Centuripe	Carriaggi Siciliani Società Siciliana di Carriaggi	Carriaggi	10	10	10	1	
3	Centuripe	Carriaggi Siciliani Compagnia	Carriaggi	10	10	10	1	
4	Centuripe	Carriaggi Siciliani e Carriaggi	Carriaggi	10	10	10	1	
5	Centuripe	Carriaggi Siciliani Società Siciliana di Carriaggi	Carriaggi	10	10	10	1	
6	Centuripe	Carriaggi Siciliani Società Siciliana di Carriaggi	Carriaggi	10	10	10	1	
7	Centuripe	Carriaggi Siciliani Società Siciliana di Carriaggi	Carriaggi	10	10	10	1	
8	Centuripe	Carriaggi Siciliani Società Siciliana di Carriaggi	Carriaggi	10	10	10	1	
9	Centuripe	Carriaggi Siciliani Società Siciliana di Carriaggi	Carriaggi	10	10	10	1	
10	Centuripe	Carriaggi Siciliani Società Siciliana di Carriaggi	Carriaggi	10	10	10	1	

- Catania, tip. Francesco Galati -

20) 1898 agosto 31, Centuripe

L'ing. Giuseppe Anelli, su incarico del sindaco di Centuripe, presenta una relazione di perizia stragiudiziale sulla miniera "Marmora", di proprietà del comune di Centuripe e gabelata a Vittorio Castagneri conte di Chateauneuf quale successore e fideiussore dell'appaltatore Antonio Calamel, per controllarne lo stato interno, verificare se nell'eseguire i lavori il conduttore abbia rispettato quanto previsto nel capitolato d'oneri, se sia stato attuato il necessario per la ricerca e l'estirpazione dello zolfo, e per completarne infine la pianta.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 38, b. 7, c. 798r

Il perito descriveva le condizioni della miniera "Marmora" nelle tre sezioni di lavorazione - Vanella Nuova, Lo Giudice, Castana - e visitava anche altre località di proprietà del comune di Centuripe, pure gabelate al Castagneri, quali Minnè, Santo Todaro e Vignali, ormai abbandonate.

Nessuna possibilità, infine, di eseguire l'incarico relativo al completamento della pianta della miniera "Marmora" perché mancanti tutti i picchetti del vecchio rilevamento.

21) 1898 ottobre, Catania

Vittorio Castagneri de Chateauneuf, nel "foglio di lume" consegnato al prefetto in occasione della questione tra lui e il comune di Centuripe per la scadenza e la validità del contratto di affitto della miniera Marmora, si difende dall'accusa di non avere trovato zolfo nella Minnè, dove pure ha crivellato il terreno di buchi, perché "non si può creare zolfo laddove non ce n'è", ed annuncia che nella Palmeri sta per applicare un sistema di ricerca lungo e costosissimo, assolutamente nuovo e mai adottato nel territorio di Centuripe, per accertare l'eventuale esistenza di un altro giacimento sotterraneo.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 38, b. 7, c. 791r

22) 1900 maggio 5, Nicosia

Il Tribunale di Nicosia, nel definire in prima istanza la causa tra Vittorio Chateauneuf e Giovanni Testai, sindaco di Centuripe, rigetta la domanda proposta dal Comune per far dichiarare finito il contratto di appalto per scadenza dei termini, e ammette la prova testimoniale per stabilirne la data di inizio e quella peritale al fine di accertare se il Castagneri non abbia esercitato la miniera Marmora con la dovuta alacrità, causando con ciò danni all'Amministrazione comunale.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 38, b. 7, c. 609r

23) 1902 luglio 5-6

Articolo apparso sul quotidiano politico "La Gazzetta", in difesa della delibera consiliare di Centuripe per il rinnovo del contratto di affitto della miniera Marmora - Palmeri.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 38, b. 7, c. 558v

Il giornalista attaccava in primo luogo i comunicati della "Sicilia" e del "Corriere" che, senza alcuna obiettività, erano intervenuti nella questione Chateauneuf, insinuando persino che la scelta effettuata dal Comune fosse stata ispirata da interessi elettorali.

Aggiungeva che giustamente era stato preferito, per la sua non comune competenza, cultura, conoscenza tecnica e la sua posizione finanziaria, il "forestiero" al "giovane" Scriffignani. Quest'ultimo infatti, del tutto digiuno di arte mineraria, era stato probabilmente "suggestionato da persone le quali abbiano fatto balenare ai suoi occhi, ancora giovanili, i miraggi dei tesori di Monte Cristo. Ma la piazza di Catania purtroppo ben conosce gli inganni cui si va incontro nell'industria zolfifera, e quali pratica e conoscenze occorrono per non infrangersi sugli scogli, rovinando non solo la propria nave, ma potendo recar danno anche alle navi vicine".

24) 1900 dicembre 3, Caltanissetta

L'ingegnere del distretto minerario di Caltanissetta risponde al prefetto di Catania che, esaminata la domanda presentata dal signor Ernesto Cougnet quale procuratore generale della Società Francese dei Petroli, ritiene che essa sia da prendere in considerazione perché redatta in conformità alle disposizioni di legge, perché nella regione indicata indizi certi attestano la presenza di depositi petroliferi, e perché la Società risulta possedere tutti i requisiti di carattere tecnico e finanziario necessari per lo svolgimento dei lavori.



doc. n. 24

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 38b. 7 c. 946r

25) 1901 luglio 6, Nicosia

A richiesta dell'ing. Emile Pigeon, procuratore della Società anonima francese, il notaio di Nicosia Sigismondo Pontorno certifica di avere stipulato gli atti di "concessione per esplorazione di minerale ed eventuale gabella nel caso di esito felice" da parte di molti proprietari dei terreni interessati in favore della Società Anonima Francese dei Petroli e delle Perforazioni Artesiane.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 38b. 7 c. 956r

26) 1902 giugno 2, Caltanissetta

L'ingegnere del distretto di Caltanissetta scrive al sottoprefetto di Nicosia che un sopralluogo effettuato in contrada S. Ubaldo ha rivelato che il piano topografico dei terreni chiesti in concessione non corrisponde allo stato effettivo dei luoghi e ai confini delle varie proprietà, poiché i dati catastali sono inesatti.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 38, b. 7 c. 937r

27) 1838 luglio 4, Palermo

Il Ministero e Real segreteria di Stato presso il luogotenente generale pubblica un avviso del contratto concluso tra il Real governo e la Compagnia francese Amato Taix e Arsenio Aycard, che consentirà di fronteggiare e risolvere la grave crisi causata nel settore zolfifero dalla sovrapproduzione del minerale.

AS CT, *Intendenza borbonica*, cat. IX, b. 1083, c. 454r



doc. n. 27

28) 1839 aprile 30, Catania

Luigi Emery, agente principale in Catania dell'Amministrazione dei zolfi di Sicilia, chiede all'intendente copia delle modalità stabilite dalla Commissione per l'intrapresa degli zolfi ai fini dell'esecuzione del contratto del 10 luglio 1838 fra la compagnia Taix - Ajcard e il Real governo.

AS CT, *Intendenza borbonica*, cat. IX, b. 1083, c. 326r

29) 1839 marzo 21, Nicosia

Il sindaco di Centorbi, richiesto di confermare o meno la voce secondo cui la compagnia Taix-Ajcard compri lo zolfo a prezzi inferiori a quelli stabiliti nel contratto, scrive al sottintendente di Nicosia che, quantunque in quel Comune non si faccia vendita di zolfi perché il commercio si esercita a Catania, tuttavia gli risulta che la Compagnia effettui gli acquisti servendosi di persone interposte, non volendo pagare il prezzo convenuto e costringendo in tal modo taluni a vendere a prezzi più bassi.

AS CT, *Intendenza borbonica*, cat. IX, b. 1083, c. 329r

30) 1839 maggio 1, Ramacca

Il sindaco del comune di Ramacca alle reiterate richieste del sottintendente del distretto di Caltagirone risponde che non è di sua cognizione se il prezzo praticato per la vendita dello zolfo sia inferiore a quello stabilito nel contratto con la compagnia Taix-Ajcard.

AS CT, *Intendenza borbonica*, cat. IX, b. 1083, c. 627r

31) 1839 dicembre 5, Palermo

Il presidente della Regal commissione, unitamente al verbale delle risoluzioni prese per la esecuzione del contratto tra il Real governo e la compagnia Taix-Ajcard, trasmette all'Intendenza di Catania un prospetto nel quale sono indicate le miniere attive della provincia di Catania - con i rispettivi proprietari e gabelloti - e il ratizzo, ossia la quantità di zolfo che ciascuna di esse potrà produrre, in base agli accertamenti effettuati, in ragione di 2/3, nonché la misura della indennità ad essa spettante per quel terzo di cui le è vietata la produzione.

AS CT, *Intendenza borbonica*, cat. IX, b. 1083, c. 204v - 205r

32) 1840 luglio 27, Catania

Articolo del Giornale dell'Intendenza nel quale si dà avviso del real decreto datato 21 luglio con cui Ferdinando II ha abolito il contratto degli zolfi con la compagnia Taix-Ajcard e C.

AS CT, *Giornale dell'Intendenza* n. 341, pag. 93

33) 1844 settembre 2, Caltagirone

Il sottintendente di Caltagirone scrive all'intendente di Catania in merito alla questione sorta già nel 1841 dopo lo scioglimento del contratto, relativa alla bruciatura degli zolfi che si estraggono dalle miniere di Raddusa, se cioè la fusione del minerale possa estendersi al mese di febbraio, conformemente a una decisione reale del 1833, oppure debba limitarsi a tutto il mese di dicembre, secondo quanto stabilito nel contratto tra il Real governo e la compagnia Taix ed Ajcard.

AS CT, *Intendenza borbonica*, cat. IX, b. 1083, c. 18r

La nota riguardava le polemiche sorte in materia di bruciatura degli zolfi dopo lo scioglimento del contratto. A seguito di ciò infatti, gli abitanti di Raddusa, sostenuti dal primo eletto, chiedevano che si continuasse a rispettare tale limite, essendo le fornaci degli zolfi a pochi passi dallo abitato, e dunque pregiudizievoli alla salute dei singoli nonché alle coltivazioni circostanti.

I proprietari delle zolfare invece, per gli importanti utili da essi conseguiti, pretendevano di prolungare la durata della bruciatura a tutto il mese di febbraio, sostenendo che di ciò avrebbero tratto vantaggio anche gli operai, privati altrimenti dei soli mezzi di sostentamento a loro disposizione.

Tra questi, il marchese di Raddusa, con supplica al sottintendente di Caltagirone, smentiva che le zolfare del luogo, da remotissimo tempo sempre in attività, avessero mai attentato alla salute pubblica, come i regi-

stri di stato civile abbondantemente dimostravano, arrecandole, al contrario, solo vantaggi, specialmente nella stagione estiva, purificando l'aria dalle cattive esalazioni del fiume vicino. Ed infatti, in passato, nessun piccolo proprietario aveva mai lamentato danni alle coltivazioni.

Il sottintendente aggiungeva, infine, che a suo parere nessun provvedimento meritava la questione, sia perché già esisteva una pronuncia della Luogotenenza, sia perché a nulla rilevavano i modesti vantaggi di così circoscritte coltivazioni di fronte agli utili che i proprietari delle sei solfare traevano e agli aumenti di ricchezza pubblica.

Per quanto riguardava invece la salute degli abitanti, occorreva accertare anzitutto se l'acido solforico risultasse effettivamente dannoso, e poi eventualmente agire per prevenire o eliminare tale inconveniente.

34) 1900 ottobre 21, Assoro

Il Consiglio comunale di Assoro decide di aderire alla rinnovazione del contratto con la società Anglo-Siciliana, dando così l'esempio anche agli altri interessati, per evitare che il prezzo degli zolfi scenda al bassissimo livello in cui si trovava prima della costituzione della suddetta Società, frutto della "nobile iniziativa e del patriottismo" del comm. Ignazio Florio che, incoraggiando la fiorente industria zolfifera, ha evitato le tristi conseguenze della crisi, che avrebbe colpito non solo i proprietari ma anche gli operai.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 33, b. 47, c. 12r

35) 1900 ottobre 25, Nicosia

Il sottoprefetto di Nicosia, nel trasmettere al prefetto copia della deliberazione del Consiglio comunale di Assoro per la rinnovazione del contratto con la società Anglo-Siciliana per gli zolfi, ne sollecita l'approvazione entro i termini, ricordando che il suo venir meno comporterebbe un grave arresto nell'industria zolfifera e una crisi pari a quella precedente il 1896, oltre alla azione di privati speculatori volta ad ostacolare le nuove, vantaggiose condizioni proposte dalla Società ad esclusivo beneficio dell'industria e della classe operaia.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 33, b. 47, c. 23r

36) 1899 luglio 17, Catania

Il sindaco di Catania invia al prefetto un quadro statistico delle industrie e, tra gli stabilimenti per gli zolfi, figura quello del signor Emilio Fog e figli, con 54 lavoranti di diverse qualifiche (impiegati, conduttori, molinari, raffinatori, addetti al facchinaggio).

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 33, b. 47, c. 1528r

37) 1908 febbraio 24, Catania

Sul quotidiano monarchico "L'Azione" è pubblicata un'inserzione pubblicitaria della fabbrica A. Koppel, per rappresentanze e deposito di ferrovie portatili e vagoncini per l'industria agricola e mineraria.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 33/385, c. 839v



42) 1901 agosto 22, Catania

Numerosi proprietari e abitanti della borgata Ognina sottoscrivono un'istanza al prefetto e agli organi locali competenti perché la Commissione, incaricata della questione, in mancanza di iure costituito, (evidenziano infatti che la L. 22.12.1888 nell'elencazione delle sostanze chimiche dannose aveva ignorato il solfuro di carbonio che a quell'epoca faceva appena le sue prime apparizioni) decida se a suo avviso la fabbricazione di tale prodotto debba o no farsi lontano dall'abitato, "qualunque siano le cautele poste nel fabbricarlo".

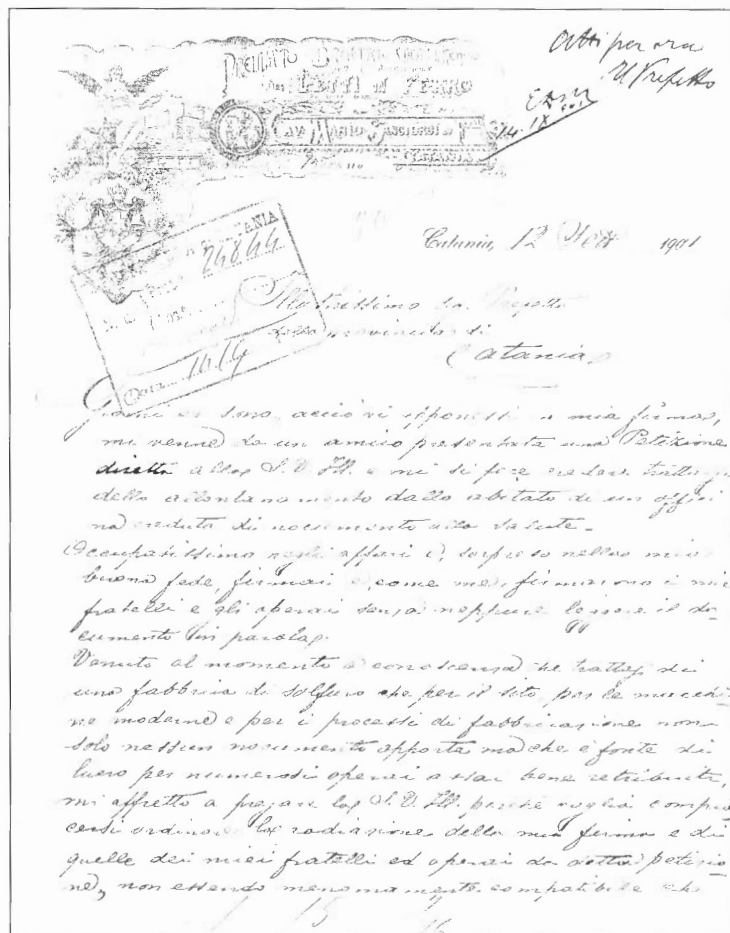
AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 38/390, c. 300r

43) 1901 settembre 12, Catania

Il cav. Mario Sangiorgi, industriale, chiede al prefetto di radiare la firma sua e dei suoi familiari e lavoranti, apposta per semplice errore ed in perfetta buona fede, nella petizione per l'allontanamento de "L'Insulare" poiché "non può attentare alla libera industria altrui", ora che si è reso conto trattarsi di una fabbrica di solfuro che per il sito, per le macchine moderne e per i processi di fabbricazione non solo non apporta alcun nocumento, ma costituisce anche fonte di guadagno per i numerosi e ben retribuiti operai.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 38/390, c. 333r

doc. n. 43



44) 1902 aprile 4, Catania

A difesa della borgata il Comitato ogninese, presieduto dal marchese Colocci, presenta al prefetto un'ampia memoria nella quale denuncia, fra l'altro, la troppo sbrigativa e "occulta manovra" con la quale è stato accordato a "L'Insulare" il permesso di trasferirsi in un quartiere elegante, pieno di palazzine e case di delizia, luogo dei bagni marini che, grazie anche alla creazione dei trams e al prolungamento di viale Regina Margherita, costituirà il centro mondano e il soggiorno estivo di Catania.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 38/390, c. 277r

45) 1902 maggio 24, Catania

L'armatore Carmelo Galatioto confuta quanto affermato dal marchese Colocci, secondo il quale egli accetterebbe di trasportare il solfuro dell'Insulare perché ha vapori propri e corre il rischio in vista dell'alto noleggio che le fabbriche pagano.

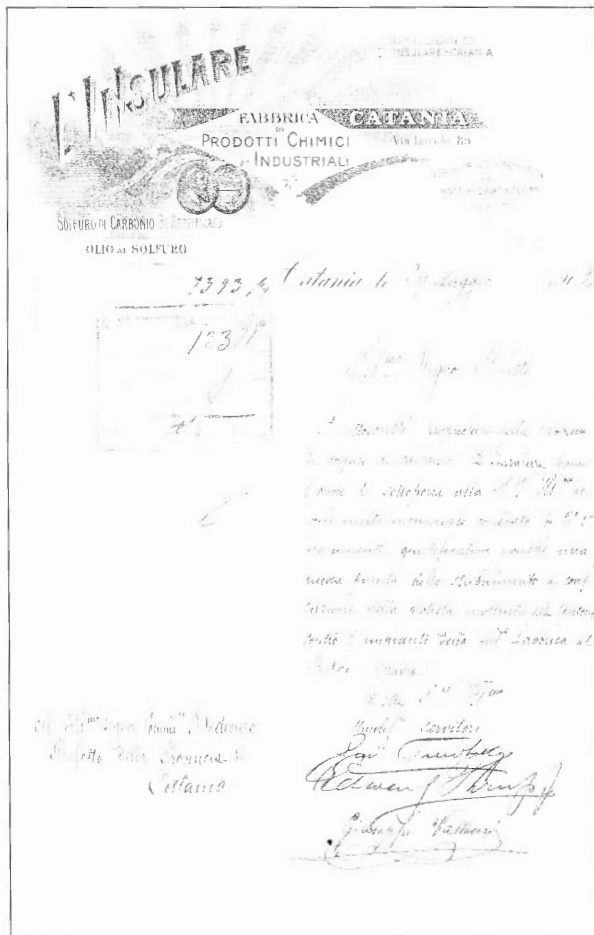
AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 41, b. 38/390, c. 207r

Nella lettera indirizzata all'Amministrazione dell'Insulare - che la produceva tra gli atti a propria difesa - egli chiariva che, alcuni mesi prima, trovandosi a parlare col marchese Colocci della protesta avanzata dagli abitanti di Ognina contro l'impianto della fabbrica, aveva accennato alle precauzioni che sono soliti prendere a Fiume al momento dello sbarco del solfuro, senza che ciò significhi comunque che i piroscafi corrono il rischio di una catastrofe, ché altrimenti nessuna persona al mondo metterebbe a repentaglio, "per la miseria di qualche migliaio di lire, i suoi averi e la vita di tanti poveri padri di famiglia".

46) 1902 maggio 29, Catania

L'Insulare produce, tra gli altri documenti giustificativi in appoggio del memoriale, una pianta dello stabilimento e una dell'area cittadina circostante dove esiste già un gran numero di raffinerie, senza che i Catanesi ne siano avvelenati o che ne sia mai stata chiesta la chiusura.

AS CT, Prefettura, Affari generali, el. 41, b. 38/390, c. 296r



doc. n. 46

47) 1905 maggio 10, Ognina

I soci della ditta "L'Insulare" Giovanni Trehwella ed Edward Thrupp comunicano al prefetto che, al posto del signor Celestino Chiarovano, il nuovo amministratore delegato sarà Edward Thrupp e, in sua assenza o impedimento, il signor Francesco Seitz, attuale direttore tecnico.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 40; b. 294, c. 1086r

48) 1907 luglio 17, Catania

Gli abitanti di Ognina, con lettera aperta e sotto l'impressione del grave incendio verificatosi il giorno prima, che li aveva costretti a fuggire dalle loro abitazioni per timore di uno scoppio, chiedono al prefetto e agli amministratori della città di assegnare, in ottemperanza al decreto ministeriale del 14.3.1903, un termine al "ricco" signor Trehwella per allontanare dalla loro ridente borgata lo stabilimento "L'Insulare", di sua proprietà, per i pericoli ad esso connessi.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 38/390, c. 104r

I sottoscrittori facevano presente che fin dal momento in cui malauguratamente era stata impiantata nel 1901 la fabbrica per la produzione di solfuro di carbonio e per l'estrazione dell'olio di sansa, essi avevano protestato poiché deturpava la fragranza dell'aria, nuoceva alla salute e alla proprietà degli abitanti ed arrestava lo sviluppo edilizio della contrada col suo sovrastante e permanente pericolo.

Bastava ricordare quanto riportato sul "Corriere di Catania" del 24 luglio 1906 quando nello stabilimento era divampato il fuoco, che solo l'intervento eroico di un operaio era riuscito a domare.

Pertanto spettava al prefetto di promuovere ed eseguire i provvedimenti indicati nel decreto ministeriale, ma in realtà nulla era stato fatto e "il ricco signor Trehwella ha vinto, malgrado la legge non lo assista".

49) 1927 dicembre 11

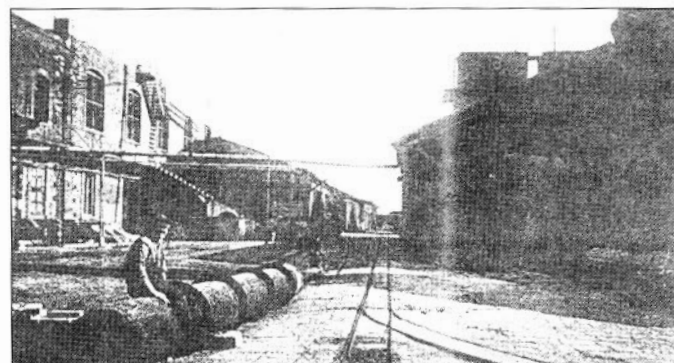
Nel settimanale "L'Illustrazione italiana" un ampio articolo è dedicato a "L'Insulare", affermata fabbrica di prodotti chimici e industriali, con stabilimento in Ognina, fondata nel 1892 e sviluppata ad opera degli inglesi Giovanni Trehwella e Edward Thrupp fu Roberto, che fin da giovani sono vissuti in Italia, occupandosi anche di costruzioni di strade e ferrovie e di gestione di miniere zolfifere.

Dal giornale "L'Illustrazione Italiana" n. 50 dell'11 dicembre 1927.

L'industria possedeva circa 21 corpi di fabbricati e un numero di dipendenti tra gli 80 e i 150, e produceva solfuro di carbonio, olio al solfuro e, fin dal 1915, anche saponi da bucato finissimi e per uso industriale.



*La Fabbrica vista dalla carlinga.*



*Il raccordo con le FF. SS.*

doc. n. 49

FABBRICA DI PRODOTTI CHIMICI ED INDUSTRIALI "L'INSULARE"



Giovanni Trehwella,  
uno dei fondatori della Fabbrica.



Edward Thrupp,  
altro fondatore.



Ing. Celestino Chiarovano,  
amministratore.

doc. n. 49

50) 1882 luglio 17, Catania

Il prefetto, poiché i signori Aveline non hanno provveduto a rimuovere gli inconvenienti legati al funzionamento della fabbrica di asfalto di cui sono titolari, ordina la chiusura dello stabilimento, ritenuto dannoso per la pubblica salute e incomodo per il vicinato.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 38/390, c. 201r

L'anno successivo il prefetto, su parere favorevole della Deputazione provinciale in ordine alle modifiche apportate all'impianto, con un nuovo decreto revocava tale disposizione.

51) 1890 febbraio 9, Catania

Il prefetto di Catania trasmette al Ministero di agricoltura, industria e commercio l'istanza con cui il signor Alfredo Beniamino Aveline chiede un attestato di privativa industriale avente per titolo: "Nuovo processo di polverizzazione delle rocce calcaree bituminose dette volgarmente pietra pece".

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 62, c. 180r

52) 1907 febbraio 28, Catania

Il presidente dell' "Associazione Siciliana fra gli utenti di caldaie a vapore" trasmette al prefetto, ai fini della sorveglianza per l'anno 1907, l'elenco delle denunce presentate dagli utenti fra i quali figurano, oltre a Roberto Trehwella e "L'Insulare", Aveline H. e A.B..

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 42, b. 26/501, c. 893r

53) 1896 marzo 21, Catania

La Corte d'appello di Catania decide sull'impugnazione proposta dalla ditta Aveline nella causa contro il comune di Catania per la pavimentazione ad asfalto di una parte della piazza Stesicorea.

AS CT, *Corte d'appello*, Sez. II, Sentenze civili, vol. 40, sent. n. 48

La Corte, con sentenza interlocutoria, disponeva l'acquisizione di ulteriori chiarimenti peritali, in particolare sulle cause di eventuale "cedevolezza", ordinando nel contempo al sindaco di produrre un certificato dell'osservatorio geodinamico di Catania comprovante la temperatura massima raggiunta nell'estate degli anni 1892/1895.





Anna Maria Iozzia

## IMPRENDITORI EUROPEI A CATANIA NEL COMMERCIO E NELL'INDUSTRIA

L'attività degli operatori economici europei presenti a Catania nei settori del commercio e dell'industria tra la seconda metà dell'Ottocento e gli inizi del Novecento costituisce senza dubbio un campo di indagine di ampie dimensioni. Pertanto la ricerca condotta su tale argomento ai fini dell'allestimento della limitata sezione di una mostra di più vasto respiro non può avere alcuna pretesa di esaustività e di organicità.

Più che altro sono stati effettuati dei sondaggi che da un lato testimoniano il lavoro di società e ditte già note, le quali hanno svolto un ruolo di primo piano nella realtà economica catanese, e dall'altro invece mettono in luce aspetti sconosciuti e personaggi anonimi di tale realtà. Le indicazioni desunte dai fondi archivistici sono state integrate con la consultazione di alcune guide di Catania<sup>1</sup>.

Nell'ambito del variegato e composito mondo emerso in questa circostanza si evidenzia innanzi tutto come agli inglesi si affianchi dopo l'Unità d'Italia un nutrito gruppo di svizzeri che, oltre a dar vita ad una comunità ben organizzata<sup>2</sup>, diventano parte integrante e vitale dell'economia cittadina, rivestendo anche prestigiosi e significativi incarichi. Basti pensare a Eduardo Dilg, presidente della Camera di commercio di Catania dal 1870 al 1877<sup>3</sup>; a Cristiano Caflisch, amministratore per molti anni della Camera di commercio di Catania e presidente,

1 *Catania e sue vicinanze*, Catania, G. Galatola, 1867; *Guida letteraria, scientifica, artistica, amministrativa e commerciale di Catania*, Catania, N. Giannotta, 1883, III edizione; *Catania e sue vicinanze*, Catania, G. Galatola, 1899; *Guida del compratore nella città di Catania*, Catania, Galati, 1901.

2 Il 12 gennaio 1881 si costituisce, per iniziativa degli svizzeri e dei tedeschi presenti a Catania, il "Circolo Tedesco - Svizzero" che muterà la sua denominazione in "Circolo Svizzero" in seguito alla partenza dei tedeschi, richiamati in patria a causa dello scoppio della prima guerra mondiale. Viene inoltre fondata una scuola basata sul metodo Pestalozzi, che rappresenta la prima struttura scolastica svizzera in Sicilia. (Cfr. *Allocuzione del presidente G. Enrico Ritter tenuta il 7 febbraio 1981 durante i festeggiamenti del centenario, in Centenario del Circolo Svizzero*, Catania, C. Costantino, 1981, pp. 6 - 8).

3 Cfr. V. CONSOLI, *Dilg Eduardo*, in *Enciclopedia di Catania*, I, Catania, Tringale, 1987, p. 275.

nonché fondatore, della Banca industriale e commerciale di Catania<sup>4</sup>; a Eduardo Brieger, presidente del “Club dei Commercianti” di Catania nel 1883<sup>5</sup>; a Jacques Ritter, presidente nel 1894 del Consiglio di amministrazione della “Società Siciliana di Lavori Pubblici”<sup>6</sup>.

Cospicua è stata la documentazione riscontrata in relazione al commercio: né poteva essere diversamente tenuto conto che Catania, oltre a costituire “forse la più importante piazza commerciale della Sicilia, e l’emporio principale delle produzioni agricole, minerarie e industriali di quasi tutta l’isola”<sup>7</sup>, era anche una delle più grandi piazze commerciali d’Italia. Era sede infatti di magazzini di vari generi, quali frumenti, zolfo, cotone, pelli, sommacchi, pistacchi, vini, oli e formaggi che erano esportati su vastissima scala sia in Italia che nelle principali nazioni europee e in America. Venivano invece importati, tra l’altro, ferro, carbon fossile, caffè, zucchero, tavole e tessuti.

L’appetibilità e la ricchezza di tale piazza determinavano un fiorire di case commerciali e di ditte che si occupavano di importazioni ed esportazioni, di commissioni per conto terzi e di rappresentanza. Notevole è la presenza degli stranieri in questo campo: dagli inglesi Francesco Matthey e Giovanni G. Jeans che, dopo aver sciolto la loro società “Matthey e Jeans”, fondata nel 1856, nel marzo del 1862 aprono rispettivamente due case di commercio aventi per oggetto la commissione: la “F. Matthey e C.” e la “Jeans, Rose e Co.”; al tedesco Pietro Giuseppe Hoitz e allo svizzero Giacomo Durst che nel luglio del 1892 costituiscono la società “Hoitz - Brugnone e Co.” il cui scopo è la compravendita di tessuti esteri e nazionali, la negoziazione di effetti cambiari e di sconto, la rappresentanza e l’esportazione di qualunque genere di commercio; ai francesi Elia Montandon ed Emilio Fonteneau che nel marzo del 1887 danno vita alla società “Elia Montandon e Co.” che si occupa di esportazione di vini ed altri prodotti della Sicilia, di compravendita a forfait e alla commissione e di rappresentanza di diverse case commerciali italiane ed estere; al tedesco Giulio Baurittel che nel settembre del 1892 stipula con Paolo Schweizer il contratto di costituzione della società “Schweizer e Co.” avente per scopo di lavorare sia in rappresentanza sia per conto proprio; ed altri ancora.

Accanto a queste società sono presenti anche singoli operatori tra cui gli svizzeri Rodolfo Spahr (commissioni di tessuti e di prodotti agricoli), Jacques Ritter (esportazione di prodotti minerari e agricoli e di vini) al quale si deve l’inizio della commercializzazione sui mercati esteri del pistacchio, Enrico Eberle (esportazione di prodotti agricoli) la cui attività viene continuata dal figlio Gaetano, il tedesco Franz Zipper (esportazione di frutta secca), i greci Cristo Smirniudy e Pittaco Stratigopulo.

Non mancavano inoltre a Catania “i mezzi facilitatori ed ausiliari del commercio”<sup>8</sup>, come società di assicurazioni sorte in loco contro i danni degli incendi, della grandine e degli

4 Cfr. C. SPADARO DI PASSANITELLO, *Caflisch Cristiano*, in *Enciclopedia ... cit.*, I, p. 117.

5 Cfr. *Guida letteraria... cit.*, p. 225.

6 Cfr. sezione “Circumetnea”, doc. n. 26.

7 Cfr. S. DE LUCA CARNAZZA, *Dello stato dell’agricoltura, industria e commercio della provincia di Catania*, Catania, Di Lorenzo Rizzo, 1879, p. 33.

8 Cfr. S. DE LUCA CARNAZZA, *Dello stato... cit.*, p. 34.

infortuni marittimi, agenzie di società di assicurazioni nazionali ed estere e agenzie di noleggio di battelli a vapore. Anche in questo campo gli stranieri sono in primo piano: lo svizzero Eduardo Dilg è uno dei fondatori nel 1872 della società di assicurazioni marittime “Etna”; sempre nello stesso anno l’austriaco Augusto Peratoner e l’inglese Enrico Aveline costituiscono insieme ad altri la società di assicurazioni marittime “Alleanza”. Tra gli agenti di società di assicurazioni si riscontrano lo svizzero Eduardo Brieger (compagnia di assicurazioni di trasporti “Schweizer” di Zurigo), Enrico Eberle (“Riunione Adriatica di Sicurtè”, “La Svizzera Compagnia di Assicurazione” di Zurigo e il “Lloyd Generale Italiano”) e l’inglese Arturo Wade Elford (“Lloyds” di Londra e la compagnia di assicurazione contro i danni dell’incendio “Union” di Parigi).

Per quanto riguarda invece il noleggio dei battelli a vapore nel 1867 la ditta “F. Matthey e C.” funziona anche da agenzia dei vapori inglesi “Anchor Line”; mentre nel 1877 Enrico e Alfredo Beniamino Aveline e i signori Alonzo e Consoli ottengono il servizio di agenzia nello scalo di Catania di tutti i piroscafi alle dipendenze dei Florio di Palermo.

Una certa attenzione viene riservata pure al settore della vendita al dettaglio degli articoli più vari: dal negozio di pipe e bocchini aperto nel 1866 dall’ungherese Enrico Pollack a quello di orologi e di “biscutteria d’oro di Francia” dello svizzero A. Huguemin, il quale è anche rappresentante per Catania e provincia della casa svizzera “Bertholet e Co.” di Vevey, produttrice di sigari; dalla gioielleria di Giulio Baurittel al negozio di pianoforti del tedesco Gustavo Melhop; ai negozi di generi alimentari di Elia Montandon e degli svizzeri Fratelli Stecher.

Anche nel settore industriale (escludendo da tale ricerca l’industria legata alla lavorazione dei prodotti del sottosuolo, a cui è dedicata una sezione specifica della mostra) gli imprenditori stranieri sono tra i protagonisti.

Si segnalano, tra l’altro, le fabbriche di liquirizia di A. Kaemmerer, dei fratelli Caflisch e di O. Geleng; le fabbriche di gazzosa e birra di J. T. Ravoire e di G. Barandon; la fabbrica di cotone cucirini degli svizzeri S. Rietmann e P. Aellig; l’opificio per sgranellare cotone di E. Dilg; la fabbrica di mobili “Wackerlin e Co”, il cui catalogo redatto, oltre che in italiano, in inglese, spagnolo e francese, fa presupporre una vasta clientela; la fabbrica di liquori di G. Stecher; le fabbriche di conserve di G. Sandmeyer e di H. Finkler; l’“Oliera etnea” dell’inglese R. O. Franck e soci; e, prima che la legge del 25 settembre 1870 mettesse in crisi<sup>9</sup> per le forti tasse la fiorente industria catanese della fabbricazione dell’alcool, nel gennaio del 1855 si era costituita la società dei francesi “A. Merle e Guibert” con sede a Palermo e fabbrica a Catania per estrarre l’alcool dalle carrube, dall’asfodelo, dai fichidindia e da altre sostanze.

Un posto particolare nel cuore dei catanesi è occupato dalla “Pasticceria svizzera A. Caviezel & C.” fondata nel 1914 da Alessandro Caviezel e Ulrico Greuter, che vennero assistiti finanziariamente dalla ditta “Fratelli Caflisch”<sup>10</sup>. Specializzata nella produzione della pasticceria classica

9 Cfr. S. DE LUCA CARNAZZA, *Dello stato...* cit., p. 21.

10 Cfr. G. GUERRERA, *Pasticceria svizzera*, in *Enciclopedia...* cit., II, p. 558.

svizzero - tedesco - austriaca e supportata dalla presenza di maestri pasticceri provenienti da quelle nazioni, nel 1927 dà lavoro “a 70 persone, fra cui sette svizzeri e un tedesco”<sup>11</sup>.

Significativa è la multiforme attività di alcuni di questi imprenditori. Un tipico esempio è quello della ditta “Fratelli Caflisch” fondata il primo febbraio 1876 dai fratelli Baldassare e Cristiano, originari di Trin (Svizzera), che, oltre ad impiantare una fabbrica di liquirizia, si occuparono inizialmente di commercio all’ingrosso di casalinghi, porcellane, tessuti, linoleum e di esportazione di vino, zolfo e frutta secca. La grande mole di lavoro contabile indusse inoltre i fratelli Caflisch ad aggiungere un reparto bancario in cui, come corrispondenti e fiduciari di diverse banche nazionali ed estere, furono eseguite operazioni bancarie fino agli anni trenta. Successivamente con la seconda generazione si passò anche alla vendita al minuto di tessuti e casalinghi<sup>12</sup>. L’inglese Arthur Wade Elford, consigliere di amministrazione della “Società Siciliana di Lavori Pubblici”, oltre che nel ramo delle assicurazioni, era impegnato nel commercio di vini e di carbon fossile, effettuava operazioni bancarie e aveva un deposito di macchine agricole e un’agenzia di battelli a vapore. Ricordiamo inoltre E. Dilg (commercio di tessuti, industria e assicurazioni), A. Kaemmerer (industria e rappresentanza di ditte italiane ed estere), R. O. Franck (commercio di carbon fossile e industria), E. Eberle (esportazioni di prodotti agricoli, assicurazioni, fabbrica e negozio di cuoiami), i fratelli Aveline (industria di asfalto, assicurazioni, agenzia di noleggio dei battelli a vapore dei Florio di Palermo), G. Baurittel (società di commercio, gioielleria e cambiavalute), gli austriaci Peratoner (commercio di tessuti, filati, chincaglierie, zolfi e cereali, assicurazioni, operazioni bancarie), l’olandese M. Lamberger (rappresentanza di ditte straniere ed esportazione di vini), S. Rietmann e P. Aellig (industria, operazioni bancarie, importazione ed esportazione), i fratelli Stecher (industria, esportazione e importazione di prodotti agricoli, negozio di generi alimentari).

Tuttavia gli affari non vanno sempre bene: alcune società si sciolgono nel giro di pochi anni, come la “Matthey e Jeans” e la “G. Gluck e Co.”; altre sono costrette a chiedere una moratoria, come la “Hoitz - Brugnone e Co.”.

“Le circostanze derivate dalla crisi agraria e commerciale”<sup>13</sup> spingono i fratelli Peratoner, nell’impossibilità di adempiere tutte le obbligazioni contratte, a stipulare nel 1890 un concordato con i loro creditori, che riconoscono la buona fede con cui hanno esercitato il commercio per molti anni; ma il fallimento è inevitabile.

In fallimenti vengono altresì coinvolte le ditte “Jeans Roberto e Co.”, “G. Baurittel”, “G. Melhop”, “Fratelli Stecher” e “Hermann Geleng”.

Certe volte si assiste però alla ripresa e alla continuazione dell’attività commerciale come nel caso di Eduardo Peratoner, figlio di Augusto, che nel febbraio del 1896 costituisce la società “E. Peratoner e Co.”; o nel caso di Giacomo Stecher, il cui negozio di generi alimentari, dopo il fallimento del 1894 è di nuovo in funzione nel 1901; o nel caso di Giulio Baurittel il quale riapre in altri locali la gioielleria che era stato costretto a chiudere in seguito al fallimento del 1900

11 Cfr. doc. n. 84

12 *Allocuzione tenuta nei locali di Via Etnea l’11 aprile 1876 dal signor Arturo Caflisch nella riunione per i festeggiamenti del centenario della ditta*, in *Cent’anni Caflisch*, Catania, C. Costantino, 1976

13 AS CT, *Tribunale di commercio, Moratorie*, “Giuseppe e Augusto Peratoner”, b. 694

La crisi economica degli anni trenta e la seconda guerra mondiale riducono quasi a zero l'attività della ditta "Fratelli Caflisch", che è costretta ad abolire i reparti vini, zolfo e liquirizia. La terza generazione Caflisch risolve le sorti della ditta che, dopo l'eliminazione del settore esportazione, assume il carattere di negozio specializzato in biancheria, tessuti, confezioni, regali e casalinghi<sup>14</sup>.

Oggi, oltre alla ditta "Fratelli Caflisch", le ditte "Brodbeck"<sup>15</sup>, "Caviezel" e "Ritter" sono tutto quello che resta della cosmopolita realtà economica catanese del passato; realtà ancora tutta da scoprire e da ricostruire e meglio puntualizzare nelle singole tessere.

14 Cfr. *Allocuzione tenuta...* cit., in *Cent'anni Caflisch...* cit.

15 La ditta "Brodbeck" si occupa del commercio di tubi, raccordi e valvolame.

## COMMERCIO

### 1) 1861 febbraio 18, Catania

Antonio Giusti, giudice del Tribunale di commercio di Catania, commissario della fallita casa commerciale sotto la ditta del trapassato “Roberto Jeans e compagno”, ordina di citare per mezzo di lettere, cartelli e inserzione nel “Giornale di Catania” i creditori della ditta a comparire il 3 aprile nella sala dell’udienza del Tribunale di commercio al fine di presentare la lista tripla per la nomina dei sindaci provvisori per la suddetta fallita.

Dal “Giornale di Catania” del 27 febbraio 1861, Anno XIII, n. 15

AS CT, *Tribunale di commercio, Fallimenti*, “Jeans Roberto e C.”, b. 364

La ditta “R. Jeans”, che nel 1842 figurava a Catania come succursale della casa mercantile “W.E.Routh e R. Jeans” di Napoli impegnata nel commercio generale, aveva sostituito la ditta “Leaf William e Co.” di Catania specializzata nell’esportazione di zolfo. (Cfr. R. BATTAGLIA, *Sicilia e Gran Bretagna*, Milano, Giuffrè, 1983, pp. 48-49).

### 2) 1862 marzo 1, Catania

Francesco Matthey e Giovanni G. Jeans comunicano al presidente del Tribunale di commercio di Catania di aver sciolto la loro società sotto la ditta “Matthey e Jeans”.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 236

La ditta “Matthey e Jeans” si era costituita a Catania il primo gennaio 1856. (AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 235)

### 3) 1862 marzo 1, Catania

Francesco Matthey comunica al presidente del Tribunale di commercio di Catania di aver aperto a Catania la ditta “F. Matthey e C.” avente per oggetto gli affari in commissione.

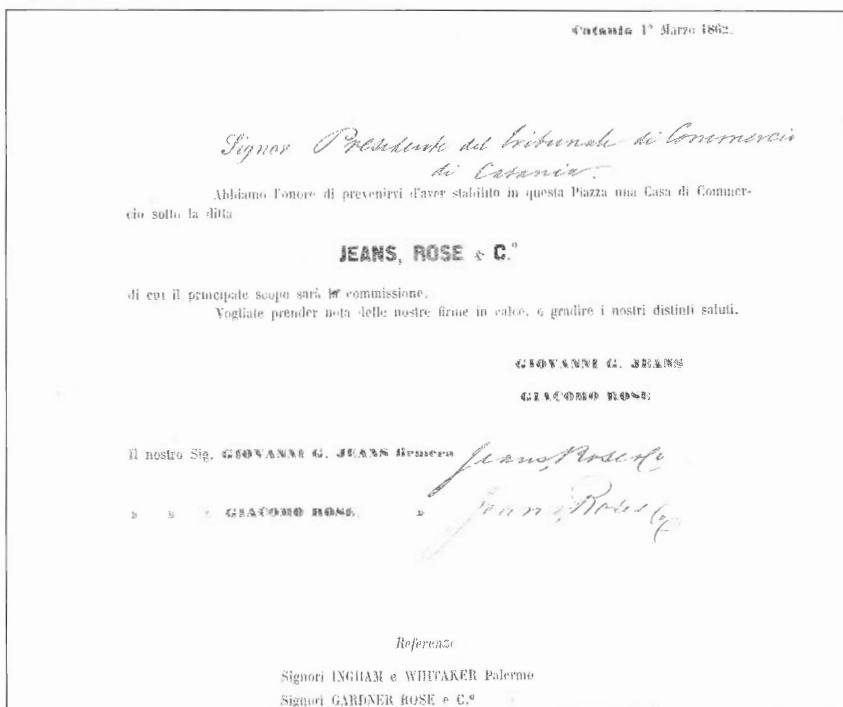
AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 236

Nel 1867 la ditta svolge anche le funzioni di agenzia dei vapori inglesi “Anchor Line”. (Cfr. *Catania e sue vicinanze*, Catania, G. Galatola, 1867, p. n. n.)

### 4) 1862 marzo 1, Catania

Giovanni G. Jeans e Giacomo Rose comunicano al presidente del Tribunale di commercio di Catania di aver aperto a Catania una casa di commercio sotto la ditta “Jeans, Rose e Co.” avente come scopo principale la commissione e indicano per le referenze i signori Ingham e Whitaker e i signori Gardner, Rose e Co. di Palermo.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 236



doc. n. 4

5) 1867, Catania

Pubblicità della ditta “Jeans e Co”, negozianti e agenti del Lloyd inglese.

Dalla guida *Catania e sue vicinanze*, Catania, G. Galatola, 1867, p. n. n.

La ditta aveva anche un deposito di macchine inglesi per sgranellare cotone delle fabbriche di “Evan Leigh Son et C.” di Manchester e “Platt Brothers et C.” di Adham (Cfr. “Il Giornale della Provincia di Catania” del 20 settembre 1865).

6) 1864 settembre 1, Catania

Antonio Peratoner e i figli Giuseppe ed Augusto contraggono una società in nome collettivo con la ragione sociale “A. Peratoner e figli”, avente per oggetto il commercio “di tutti i generi e di tutte le derrate intorno i quali i soci concorderanno rivolgere le loro speculazioni di traffico”, a partire dal primo di settembre del 1864 fino a tutto agosto 1868, convenendo che entrino in conto sociale tutti gli affari iniziati e compiuti dal sig. A. Peratoner sotto il suo nome particolare escluso quelli che riguardano “cotoni, filati e chincaglie”.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 237, fasc. 1.

Oltre che di tale ditta che si occupava del commercio di zolfi (AS CT, *Tribunale di commercio, Sentenze*, vol. 139, sentenza dell'11 febbraio 1876) e di cereali ed effettuava operazioni bancarie (Cfr. *Guida letteraria, scientifica, artistica, amministrativa e commerciale di Catania*, Catania, N. Giannotta, 1883, III ed., pp. 222 e 216), Antonio Peratoner era titolare della ditta “Antonio Peratoner” che trattava cotoni, filati e chincaglierie (Cfr. *Catania e sue vicinanze ... cit.*, p. n. n.). Il 30 settembre 1892, dopo due moratorie accordate in precedenza (AS CT *Tribunale di commercio, Moratorie*, “Giuseppe e Augusto Peratoner”, b. 694), viene dichiarato il fallimento delle due ditte. (AS CT, *Tribunale di commercio, Fallimenti*, “Giuseppe e Augusto Peratoner”, b. 981).

Nel 1901 è in attività la ditta “Peratoner T.”, sita in via Garibaldi n. 57, che si occupa di cotoni e lini filati (Cfr. *Guida del compratore nella città di Catania*, Catania, Galati, 1901, p. 33).

7) 1872 giugno 18, Catania

Augusto Peratoner colla ditta in commercio "Antonio Peratoner e figli", Enrico Aveline colla ditta in commercio "H. e A.B. Aveline" ed altri costituiscono una società anonima di assicurazioni marittime, denominata "L'Alleanza", con sede a Catania, avente la durata di venticinque anni e un capitale sociale di £. 1.200.000.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 237, fasc. 15

8) 1896 febbraio 13, Catania

L'avvocato Luigi Del Vecchio, procuratore della ditta in commercio "Eduardo Peratoner e C.", deposita nella cancelleria del Tribunale civile copia dell'atto rogato dal notaio Giuseppe Garofalo di Catania in data 1 febbraio 1896 con cui venne costituita tra i signori Eduardo Peratoner, Eduardo Iacob e Emilia Iacob Aders una società in accomandita semplice sotto la ragione sociale "Eduardo Peratoner e C."

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni*, vol. 1065

Dall'atto, conservato presso l'Archivio notarile distrettuale di Catania, si evince che la società si proponeva "il commercio in generale, compreso quello sui cotonei grezzi o manufatturati, senza limitazioni di sorta né relativamente alle qualità dei cotonei che debbono formare oggetto del suo commercio, sia relativamente alle piazze da cui il cotone dovrà essere comprato o rivenduto".

Emilia Iacob Aders, nata a Elberfed (Germania), era la suocera di Augusto Peratoner. (AS CT, *Tribunale di commercio, Fallimenti*, "Giuseppe e Augusto Peratoner", b. 981)

9) 1919 luglio 9, Napoli

La ditta di trasporti "Benasso e Calzolari" sollecita all'avvocato Gabriello Carnazza le istruzioni in merito ad una partita di pelli acquistata dal fu signor Eduardo Peratoner.

ARCHIVIO CARNAZZA, *Peratoner*, b. 2

10) 1866 aprile 14, Catania

Enrico Pollack, fabbricante di Ungheria, comunica di aver aperto a Catania un deposito all'ingrosso e al minuto di pipe e bocchini di schiuma di mare e di assumersi "l'incarico di copiare Stemmi, Lettere, Rabeschi in schiuma di mare" e "di pulire e dare la cera a pipe e bocchini, e di ripararli".

Da "Il Giornale della Provincia di Catania" del 14 aprile 1866

AS CT, *Amministrazione provinciale*, n. provv. 165

**AVVISI**  
**AL MASSIMO BUON PREZZO**  
**PER POCHI GIORNI**  
*Strada Etnea, Palazzo Spitalicri*  
**AVVISO INTERESSANTE**  
**PER I FUMATORI**

*Vendita di Pipe e Bocchini, garantiti vera schiuma all'ingrosso ed a minuto.*

Il sottoscritto ha l'onore di prevenire questo rispettabile Pubblico avere aperto in Catania un deposito di Pipe e Bocchini di schiuma di mare.—Spera pertanto che la buona qualità dei suoi articoli e i modici prezzi che praticerà gli procureranno una numerosa clientela.

Egli si assume l'incarico di copiare Stemmi, Lettere, Rabeschi in schiuma di mare, come pure s'incarica di pulire e dare la cera a pipe e bocchini, e di ripararli; il tutto a prezzi moderati. I Bocchini da lire 2 e 50 in sopra.

Il sottoscritto si tratterà sino alla fine del corrente aprile.

**ENRICO POLLACK**  
*Fabbricante di Ungheria*  
**A PREZZI FISSI**



doc. n. 10

11) 1866 aprile 14, Catania

A. Huguemin, orologiaio in Catania, rappresentante per Catania e provincia della casa "Bertholet e C.°" di Vevey in Svizzera, produttrice di sigari, ricorda alla clientela che il suo negozio "è sempre bene provvisto di Bisciotteria d'oro di Francia, catene, lacci, etc., non che di orologi per tasca, pendoli, scatole da musica".

Da "Il Giornale della Provincia di Catania" del 14 aprile 1866

AS CT, *Amministrazione provinciale*, n. provv. 165

La casa Bertholet e C.° di Vevey in Svizzera fabbricanti di rinomati Sigari avverte i numerosi suoi clienti in questa, e provincia, che il solo suo deposito è presso il signor A. Huguemia orologiaio in Catania il quale è anche incaricato di trasmettere le commissioni essendosi stabilito con lui di non eseguirle che per mezzo suo.

Profittando di questa occasione ho il vantaggio di ricordare alla mia buona clientela che il mio magazzino è sempre bene provvisto di Bisciotteria d'oro di Francia, catene, lacci et. non che di orologi per tasca, pendoli, scatole da musica, il tutto sempre venduto colla solita garanzia e ai prezzi i più moderati.

A. Huguemin

doc. n. 11

Adolfo Huguemin effettuava vendita all'ingrosso e al dettaglio. (Cfr. *Catania e sue vicinanze ... cit.*, p. n. n.).

12) 1872 aprile 20, Catania

Eduardo Dilg, negoziante, costituisce e fonda insieme ad altri soci una società anonima per azioni di assicurazioni marittime, denominata "Etna", con sede a Catania, avente la durata di venticinque anni e un capitale sociale di £. 1.300.000.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 237, fasc. 12

Eduardo Dilg (Basilea 1820 - Catania 1877) fu tra i fondatori della comunità svizzera a Catania dove si stabilì nel 1851. Negoziante in tessuti nazionali ed esteri, esportatore di prodotti siciliani (Cfr. *Catania e sue vicinanze ... cit.*, p. nn.), proprietario di un opificio per sgranellare cotone (Cfr. doc. n. 69), occupò una posizione di notevole rilievo nella realtà economica catanese. Nel 1870 divenne presidente della Camera di commercio, carica che mantenne fino alla morte. (Cfr. V. CONSOLI, *Dilg Eduardo*, in *Enciclopedia di Catania, I, Catania*, Tringale, 1987, p. 275).

13) 1873 marzo 7, Zurigo

Il presidente e il direttore della compagnia di assicurazioni di trasporti "Schweiz" di Zurigo nominano il signor Edoardo Brieger, residente in Catania, agente della suddetta compagnia per Catania.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 237, fasc. 11

E. Brieger, commerciante di zolfi in pietra, nel 1883 era presidente del "Club dei Commercianti" di Catania. (Cfr. *Guida letteraria ... cit.*, pp. 287 e 225). Era inoltre titolare di una raffineria di zolfi (Cfr. C. SPADARO DI PASSANITELLO, *Industria*, in *Enciclopedia... cit.*, II, pp. 403-406).

14) 1877 marzo 5, Catania

Il Tribunale di commercio di Catania condanna il signor Davide Baumann, negoziante, domiciliato a Catania, a pagare alla ditta di cui “Normalia Manifattura”, di Worms, la somma di £. 1565 in oro per prezzo d’altrettanta merce in cuoi ricevuta e non soddisfatta.

AS CT, *Tribunale di commercio, Sentenze*, Anno 1877, vol. 145, sent. n. 144

15) 1877 marzo 31, Catania

Enrico e Alfredo Beniamino Aveline e i signori Alonzo e Consoli, essendo stati riuniti dai signori R.V. Florio e C. di Palermo per il servizio di agenzia nello scalo di Catania di tutti i piroscafi alle dipendenze dei Florio, stipulano una convenzione relativa al funzionamento di tale società.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 238, fasc. 20.

La famiglia Aveline si occupava anche di commercio di cereali (Aveline e Comp.) e di zolfi in pietra e moliti (Aveline e Figlio). (Cfr. *Guida letteraria ... cit.*, pp. 222 e 288)

16) 1883 giugno 12, Catania

Enrico Eberle, agente principale della “Riunione Adriatica di Sicurtè”, deposita nella cancelleria del Tribunale di commercio di Catania una copia autentica del mandato con cui in data 11 novembre 1878 era stato nominato agente principale della suddetta società.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni*, vol. 1063, c. 8v

In data 11 dicembre 1884 veniva conferito ad Enrico Eberle il mandato di rappresentare nella sede di Catania la società “La Svizzera Compagnia di Assicurazione” di Zurigo. (AS CT, *Ibidem*, c. 26r). E. Eberle era anche agente del “Lloyd Generale Italiano”, Ramo assicurazione contro i danni di trasporto. (Cfr. *Guida letteraria ... cit.*, p. 207)

17) 1896 giugno 16, Catania

La signora Agatina Ursino, vedova di Enrico Eberle, considerando che suo figlio Gaetano, di anni venti, è “molto abile nel commercio e capace da potere da se trattare degli affari” emancipa il figlio dalla patria potestà affinché possa “liberamente dedicarsi al commercio”.

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1201

18) 1898 marzo 7, Catania

Francesco Maddiona, usciere del Tribunale civile di Catania, rende noto che con atto del 7 marzo 1898 la ditta “Enrico Eberle” ha citato il signor Gaetano Toscano, commerciante di Odessa, a comparire davanti al Tribunale civile di Catania, sez. II, in data 30 aprile 1898, chiedendone la condanna al pagamento di £. 6.400 a causa dei danni subiti per la risoluzione di un contratto di compravendita di 1500 sacchi di piselli di Odessa stabilita con il signor Giovanni Pellegrino, compravendita dipendente da altra per lo stesso quantitativo pattuita in precedenza tra la suddetta ditta e il signor Toscano.

AS CT, *Foglio degli annunci legali*, Anno 1898, n. 73, p. 3

19) 1917 novembre 20, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. II, nella causa tra la ditta “G. Eberle” di Catania e il commerciante Luciano Spera di Villalungo, ammette il signor Luciano Spera a provare con testimoni che il contratto con cui il suddetto Spera in data 19 maggio 1917 vendeva alla ditta “G. Eberle” 200 quintali di mandorle venne risolto d’accordo tra i contraenti verso la fine del settembre 1917.

AS CT, *Tribunale civile, sez. II, Sentenze*, Anno 1917, sent. n. 335

20) 1883, Catania

- Agenti in noleggi  
Rickards, Lo Giudice e Vinci - Via Landolina
- Agenti in prodotti  
Emery Paolo - Via Bicocca
- Commissionari e rappresentanti  
Busuttill A. e Figlio - Via Crocifisso della Buona Morte
- Ferramenta e metalli diversi (Negozio di)  
Busittill A. e Figlio - Via Crocifisso della Buona Morte
- Tabacchi (Deposito di)  
Greck Giuseppe - Via V. Emanuele, 170
- Zolfi in pietra (Negozianti di)  
Trehwella Roberto - Via Garibaldi, n. 101

Dall'*Elenco professionale, artistico e commerciale in Guida letteraria, scientifica, artistica, amministrativa e commerciale di Catania*, Catania, N. Giannotta, 1883, III ed., pp. 198 - 288.

Sono state riportate soltanto le ditte di cui non si espongono documenti. Per le altre si fa riferimento nelle schede relative.

21) 1887 marzo 26, Catania

Giuseppe Condorelli redige nella cancelleria del Tribunale di commercio di Catania la doppia nota di trascrizione del contratto di società in nome collettivo ed in accomandita semplice stipulato presso il notaio Francesco Boscarini di Catania il 12 marzo 1877<sup>1</sup> dai signori Elia Montandon ed Emilio Fonteneau, società della durata di 10 anni, avente per oggetto l’esportazione di vini ed altri prodotti della Sicilia, la compra e vendita a *forfait* ed alla commissione, la rappresentanza di diverse case commerciali italiane ed estere, con sede a Catania, sotto la ragione sociale “Elia Montandon e Co.” e con un capitale sociale di £. 25.000 per ciascun socio, oltre a £. 20.000 versate dal solo Montandon a titolo di accomandatario.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni*, vol. 1063, c. 75v - 76r.

Elia Montandon era titolare di una salsamenteria sita in Piazza Duomo n. 46 (Cfr. *Guida letteraria ... cit.*, p. 273)

1 L’indicazione è errata: in realtà l’atto fu stipulato il 12 marzo 1887. Dal suddetto atto, conservato presso l’Archivio notarile distrettuale di Catania, si evince che Elia Montandon era originario di Lappey (Francia) e Emilio Fonteneau era originario di Nevers (Francia) .

22) 1892 ottobre 14, Catania

Giulio Baurittel e Paolo Schweizer, commercianti, domiciliati a Catania, soci della nuova società in nome collettivo colla ditta “Schweizer e Co”, con sede principale a Catania, avente per scopo “di lavorare sia in rappresentanza sia per conto proprio”, con capitale sociale di £. 50.000 conferito dal solo signor Baurittel, depositano, tra l’altro, nella cancelleria del Tribunale civile copia del contratto di costituzione di società stipulato presso il notaio Vincenzo De Marco Fragalà di Catania il 24 settembre 1892.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni*, vol. 1064, c. 124r

Il 6 dicembre 1894 Giulio Baurittel e Guglielmo Windt (procuratore di Paolo Schweizer) depositano presso la cancelleria del Tribunale civile il contratto di scioglimento della società, stipulato presso il notaio Mario Distefano De Pasquale il 10 novembre 1894. (AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni*, vol. 1064, c. 185v).

Successivamente la ditta “Schweizer e Co” si ricostituisce occupandosi del commercio di farine. (AS CT, *Corte di appello, sez. II, Sentenze Civili*, Anno 1899, vol. n. 56, sent. n. 6). (Cfr. anche *Guida del compratore ... cit.*, p. 35).

23) 1900 giugno 30, Catania

Elenco dei beni rinvenuti nel magazzino di gioielleria ed oreficeria di “G. Baurittel”, sito a Catania in via V. Emanuele n. 134.

AS CT, *Tribunale di commercio, Fallimenti*, “G. Baurittel”, b. 1073

Giulio Baurittel era originario di Pforzheim (Germania). (AS CT, *Tribunale di commercio, Moratorie*, “G. Baurittel”, b. 1050).

Nel 1901 Giulio Baurittel svolgeva le funzioni di cambiavalue ed era titolare di un negozio di gioielleria e argenteria sito in via Stesicorea. (Cfr. *Guida del compratore ... cit.*, pp. 30 e 37)

24) 1890 luglio 17, Catania

Il commerciante Luigi Sbrescia di Catania chiede al presidente del Tribunale civile di emettere le opportune disposizioni relativamente allo smarrimento di una cambiale di £. 1.000 a suo ordine, accettata intorno al primo giugno scorso dal signor Guglielmo Trebillon, negoziante in generi di cartoleria a Catania.

AS CT, *Tribunale di commercio, Smarrimento di cambiali*, b. 869

L’attività del negozio di G. Trebillon, sito in via Stesicoro-Etnea n. 156, è attestata dal 1883 (Cfr. *Guida letteraria... cit.*, p. 220) al 1901 (Cfr. *Guida del compratore... cit.*, p. 32)

25) 1891 febbraio 27, Catania

Giacomo Sandmeyer, della ditta in commercio “Giacomo Sandmeyer e Co.” di Catania e Pasquale Paoletti, capitano del bastimento “Cristina”, chiedono al presidente del Tribunale di Catania di nominare dei periti che verifichino i danni riportati durante il trasporto da un carico di marmi destinato alla ditta Sandmeyer.

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1209, fasc. 8

26) 1890 agosto 1, Ulma

H.Mack, titolare dell'omonima ditta di Ulma, comunica ad Adamo Kaemmerer di essere disposto a conferirgli la rappresentanza della Pasta Mack alle medesime condizioni stipulate con Emilio Ott, la cui ditta era stata rilevata dal suddetto Kaemmerer.

AS CT, Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi, b. 1211, fasc. 1

27) 1897 maggio 26, Catania

Adamo Kaemmerer conferisce, per conto dei "Fratelli Rossi" di Catania, alla casa "F. Schmith" di Vienna una commissione di sciarpe.

AS CT, Tribunale civile, Registri commerciali, vol. 78, c. 64r

Nello stesso volume A. Kaemmerer risulta rappresentante di altre ditte di tessuti, quali il "Lanificio Rossi" di Pieve Vicentina (cc. 79v - 80r, 114r), la ditta "Gaetano Rossi" di Rochette - Piovene (cc. 78r, 110r, 111r, 112r) e la ditta "Amedeo Berner" di Napoli (c. 113r)

Catania, 26 Maggio 1897

**ADAMO KAEMMERER - CATANIA**

Commissione

Conferita da *Sig. Rossi di Catania*  
per la Casa *F. Schmith Vienna*

Merce *france fabbrica*  
Invio *verso la ditta di Vienna - 1/2 Fico Parisi di Trieste*  
Pagamento *a 6 mesi netto*

(senza impegno)

Disd.	76.	Carbonez	278	100	5/8	lana	con	lavoro	goullé	22, 40	22, 40	
		disegno	2413	21	come sta.	2413	20	21	fondo blu	al 1/2		
		Base	2			2	2					
		disegno	2772	21	come sta.	2772	21	fondo blu	2476	17	15	
		Base	2			2	2	2	2	2	2	
		disegno	5286	2	come sta.	5286	2	fondo blu	5117	come sta.	5117	
		Base	2			2					2	
		disegno	3757	14	come sta.	3757	14	fondo blu	2885	3	come sta.	
		Base	2			2					2	
		disegno	2891	3	fondo blu	coffi	blu	verso	fondo blu			
		Base	2			2					2	
		disegno	2891	16	come sta.	2891	16	fondo blu	2861	16	fondo blu	
		Base	2			2					2	
		disegno	2874	16	17	19	fondo blu	2874	16	17	19	
		Base	2			2					2	
		disegno	4891	3	fondo blu	2850	17	19	come sta.	2850	17	19
		Base	2			2					2	
		disegno	2852	17	come sta.	2852	17	fondo blu				
		Base	2			2						

doc. n. 27

28) 1891 settembre 17, Catania

La ditta in commercio “A.W. Elford e Co.” di Catania chiede al presidente del Tribunale civile di Catania di nominare un perito vinicolo che verifichi eventuali avarie del vino contenuto in 22 fusti, da spedire a Londra, che il capitano del vapore “Gube” si è rifiutato di imbarcare.

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1209, fasc. 13

29) 1895 luglio 5, Catania

Il signor Salvatore Distefano relaziona sulla verifica di due partite di carbon fossile spedite alla ditta “A. W. Elford e Co.” di Catania dal signor I.I. Pascoe e dalla società “Hedley Collieries C°.” di Swansea, verifica effettuata nel deposito di carbon fossile della suddetta ditta, sita nello spiazzale del molo di Catania.

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1213, fasc. 16

La ditta “A. W. Elford e Co.” svolgeva anche le funzioni di agenzia di battelli a vapore (Cfr. *Guida letteraria ... cit.*, p. 201) ed effettuava operazioni bancarie (Cfr. *Guida del compratore ... cit.*, p. 28).

30) 1897 novembre 8, Genova

Il signor Leon Glion, procuratore di Evon Mackenzie, direttore generale e rappresentante in Italia della compagnia di assicurazione contro i danni dell'incendio denominata l'“Union”, con sede a Parigi, costituisce procuratore ed agente generale della suddetta compagnia per le province di Catania e Caltanissetta il signor Arturo Wade Elford.

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1211, fasc. 18

A.W. Elford era anche agente dei “Lloyds” di Londra. (AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1212, fasc. 34).

Nel 1895 era consigliere di amministrazione della “Società Siciliana di Lavori Pubblici” (Cfr. sezione “Circumetnea”, docc. nn. 38 e 40).

31) 1900 gennaio 26, Catania

Il presidente della Camera di commercio ed arti di Catania comunica al prefetto che “le ditte W. Elford e G. Reichneicher<sup>1</sup> hanno deposito di macchine agricole con laboratorio per riparazioni”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 33, b. 35, c. 18r

<sup>1</sup> La ditta di James Reichenecker si occupava anche del commercio di amianto. (Cfr. *Guida del compratore ... cit.*, p. 27).

32) 1892 febbraio 11, Catania

La ditta "Fratelli Caflisch", avendo acquistato dai signori F. Costantino e figli di Messina 600 fusti necessari per il suo commercio di esportazione di vini, chiede al presidente del Tribunale civile di Catania di nominare un perito che verifichi se i "fusti siano conformi al campione e se il legno e il ferro impiegati siano conformi al convenuto".

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1211, fasc. 3

33) 1899, Catania

Pubblicità della ditta di importazione (Manifatture, Vetrerie e Terraglie) e di esportazione (Prodotti della Sicilia) dei "Fratelli Caflisch".

Dalla guida "*Catania e sue vicinanze*", Catania, G. Galatola, 1899, p. 7 della sequenza finale. Nella *Guida del compratore...* cit. i "Fratelli Caflisch" vengono segnalati come banchieri (p. 28), importatori ed esportatori (p.38) e commercianti di apparecchi per illuminazione (p. 27) e di tessuti (p. 42).

34) 1903 novembre 28, Catania

Pubblicità del deposito di linoleum della ditta "Fratelli Caflisch".

Dal giornale "Il Corriere di Catania" del 28 novembre 1903

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 40, b. 294, c. 792r

35) 1892 luglio 22, Catania

Ettore Brugnone e Pietro Giuseppe Hoitz, commercianti, domiciliati a Catania, depositano nella cancelleria del Tribunale civile di Catania il contratto (stipulato presso il notaio Vincenzo De Marco Fragalà di Catania il 7 luglio 1892) di società in nome collettivo colla ditta "Hoitz - Brugnone e C°.", avente per scopo la "compravendita di tessuti esteri e nazionali, negoziazione di effetti cambiari e di sconto, in rappresentanze e depositi ed esportazioni di qualunque genere di commercio, con sede principale a Catania", e un capitale sociale di £. 50.000, contribuito a metà da ciascun socio.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni*, vol. 1064, c. 120r.

Dal contratto, conservato presso l'Archivio notarile distrettuale di Catania, si evince che Pietro Giuseppe Hoitz era originario di Nieder Dallendorf (Germania).

36) 1893 febbraio 10, Catania

Il notaio Vincenzo De Marco Fragalà deposita presso la cancelleria del Tribunale civile di Catania l'atto da lui rogato il 30 dicembre 1892 con cui Ettore Brugnone e Pietro Giuseppe Hoitz dichiarano che il compagno della ditta "Hoitz - Brugnone e Co" è il signor Giacomo Durst.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni*, vol. 1064, c. 129r

Dal suddetto atto, conservato presso l'Archivio notarile distrettuale di Catania, si evince che Giacomo Durst era nato a Ennenda (Svizzera).

Il 10 ottobre 1893 la ditta chiede al Tribunale civile di Catania che le venga accordata una moratoria. (AS CT, *Tribunale di commercio, Moratorie*, "Hoitz - Brugnone e Co.", b. 736).

37) 1894 marzo 28-31, Catania

Inventario della merce esistente nel magazzino di dettaglio di generi alimentari della ditta "G. Stecher e Fratelli" sito a Catania in Piazza Duomo nn. 6-7, nel magazzino di negozio sito in Piazza Duomo n. 11 e nel magazzino di deposito sito in via S. Giuseppe n. 25.

AS CT, *Tribunale di commercio, Fallimenti*, "G. Stecher", b. 860

La ditta "G. Stecher e F.lli" aveva una succursale a Caltanissetta ed era stata fondata da Giacomo Stecher il quale, dopo essere stato nel commercio da solo, si associò nel 1868 con i fratelli Francesco e Giovanni. Giacomo Stecher "incominciò la sua vita commerciale senza capitali propri, pieno di buona volontà, .... ed esperto fabbricante di liquori non tardò a crearsi una posizione". (AS CT, *Ibidem*)

Nel 1901 la salsamentaria di Giacomo Stecher, sita in piazza Duomo n. 11, risulta di nuovo in attività (Cfr. *Guida del compratore ... cit.*, pp. 41 e XXI). Sempre nello stesso anno la ditta ha una succursale a Siracusa (Cfr. *Guida del compratore ... cit.*, p. XXI).

38) 1899 dicembre 26, Catania

Giacomo Stecher, esportatore di prodotti agricoli siciliani ed importatore di prodotti agricoli nazionali ed esteri, creditore della ditta "G. Baurittel", comunica la sua adesione al giudice delegato per la moratoria della ditta "G. Baurittel".

AS CT, *Tribunale di commercio, Moratorie*, "G. Baurittel", b. 1050

TELEGRAMMI: STECHER - CATANIA

<p>ESPORTAZIONE PRODOTTI di SICILIA STRATTO POMIDORO VINI CAPPERI - CAPPERI OLIVE</p>	<p><i>G. Stecher</i> CATANIA</p>	<p>IMPORTAZIONE Prodotti Nazionali ed Esteri COLONIALI RISI - CEREALI SALUMI FORMAGGI</p>
---	--------------------------------------	---

Catania, 26. Dicembre 1899.

*Il sup. <sup>pro</sup> B. Giudice Delegato per la  
Moratoria della Ditta Gius. Baurittel.*

*Il sottoscritto creditore della Ditta Gius.  
Baurittel, non avendo potuto venire oggi  
alla riunione dei creditori, è quindi, alla  
presente, io la mia adesione per la morato-  
ria, pregandola di prendere visione.*

*Ossequiosamente  
G. Stecher*

doc. n. 38

39) 1895 marzo 9, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. II, ad istanza del commerciante Niccolò Bizzarro, dichiara il fallimento del commerciante in pianoforti Gustavo Melhop, da Amburgo, domiciliato in Catania.

AS CT, Tribunale di commercio, Fallimenti, "G. Melhop", b. 950

40) 1895 marzo 11, Catania

"Bilancio della ditta G. Melhop Catania al 11 marzo 1895".

AS CT, Tribunale di commercio, Fallimenti, "G. Melhop", b. 950

Attivo		Merci invendute seguite	
<u>Merci invendute</u>		<u>Merci invendute seguite</u>	
1. 100	100	23	5
<u>Pianoforti usati</u>		<u>diverse</u>	
1. 110	276.30	1. 10	1. 10
2. 120	100.00	2. 10	10.00
3. 130	100.00	3. 10	10.00
4. 140	100.00	4. 10	10.00
5. 150	100.00	5. 10	10.00
6. 160	100.00	6. 10	10.00
7. 170	100.00	7. 10	10.00
8. 180	100.00	8. 10	10.00
9. 190	100.00	9. 10	10.00
10. 200	100.00	10. 10	10.00
<u>Diverse</u>		<u>diverse</u>	
1. 210	100.00	11. 10	10.00
2. 220	100.00	12. 10	10.00
3. 230	100.00	13. 10	10.00
4. 240	100.00	14. 10	10.00
5. 250	100.00	15. 10	10.00
6. 260	100.00	16. 10	10.00
7. 270	100.00	17. 10	10.00
8. 280	100.00	18. 10	10.00
9. 290	100.00	19. 10	10.00
10. 300	100.00	20. 10	10.00
<u>Altre</u>		<u>Altre</u>	
1. 310	100.00	21. 10	10.00
2. 320	100.00	22. 10	10.00
3. 330	100.00	23. 10	10.00
4. 340	100.00	24. 10	10.00
5. 350	100.00	25. 10	10.00
6. 360	100.00	26. 10	10.00
7. 370	100.00	27. 10	10.00
8. 380	100.00	28. 10	10.00
9. 390	100.00	29. 10	10.00
10. 400	100.00	30. 10	10.00
<u>Totale</u>		<u>Totale</u>	
11. 410	100.00	31. 10	10.00
12. 420	100.00	32. 10	10.00
13. 430	100.00	33. 10	10.00
14. 440	100.00	34. 10	10.00
15. 450	100.00	35. 10	10.00
16. 460	100.00	36. 10	10.00
17. 470	100.00	37. 10	10.00
18. 480	100.00	38. 10	10.00
19. 490	100.00	39. 10	10.00
20. 500	100.00	40. 10	10.00
<u>Totale</u>		<u>Totale</u>	
21. 510	100.00	41. 10	10.00
22. 520	100.00	42. 10	10.00
23. 530	100.00	43. 10	10.00
24. 540	100.00	44. 10	10.00
25. 550	100.00	45. 10	10.00
26. 560	100.00	46. 10	10.00
27. 570	100.00	47. 10	10.00
28. 580	100.00	48. 10	10.00
29. 590	100.00	49. 10	10.00
30. 600	100.00	50. 10	10.00
<u>Totale</u>		<u>Totale</u>	
31. 610	100.00	51. 10	10.00
32. 620	100.00	52. 10	10.00
33. 630	100.00	53. 10	10.00
34. 640	100.00	54. 10	10.00
35. 650	100.00	55. 10	10.00
36. 660	100.00	56. 10	10.00
37. 670	100.00	57. 10	10.00
38. 680	100.00	58. 10	10.00
39. 690	100.00	59. 10	10.00
40. 700	100.00	60. 10	10.00
<u>Totale</u>		<u>Totale</u>	
41. 710	100.00	61. 10	10.00
42. 720	100.00	62. 10	10.00
43. 730	100.00	63. 10	10.00
44. 740	100.00	64. 10	10.00
45. 750	100.00	65. 10	10.00
46. 760	100.00	66. 10	10.00
47. 770	100.00	67. 10	10.00
48. 780	100.00	68. 10	10.00
49. 790	100.00	69. 10	10.00
50. 800	100.00	70. 10	10.00
<u>Totale</u>		<u>Totale</u>	
51. 810	100.00	71. 10	10.00
52. 820	100.00	72. 10	10.00
53. 830	100.00	73. 10	10.00
54. 840	100.00	74. 10	10.00
55. 850	100.00	75. 10	10.00
56. 860	100.00	76. 10	10.00
57. 870	100.00	77. 10	10.00
58. 880	100.00	78. 10	10.00
59. 890	100.00	79. 10	10.00
60. 900	100.00	80. 10	10.00
<u>Totale</u>		<u>Totale</u>	
61. 910	100.00	81. 10	10.00
62. 920	100.00	82. 10	10.00
63. 930	100.00	83. 10	10.00
64. 940	100.00	84. 10	10.00
65. 950	100.00	85. 10	10.00
66. 960	100.00	86. 10	10.00
67. 970	100.00	87. 10	10.00
68. 980	100.00	88. 10	10.00
69. 990	100.00	89. 10	10.00
70. 1000	100.00	90. 10	10.00

doc. n. 40

41) 1895 settembre 17, Catania

Il signor Salvatore Distefano deposita presso il Tribunale civile e penale di Catania la perizia relativa alla verifica del carbon fossile spedito alla ditta "R. O. Franck" di Catania a mezzo del vapore "James Wishow" di bandiera inglese, verifica effettuata in data 13 settembre 1895 nel deposito di carbon fossile della suddetta ditta sito nello spiazzale del molo di Catania.

AS CT, Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi, b. 1213, fasc. 21

Roberto O. Franck si occupava anche del commercio di bottiglie a pallottola. (Cfr. Guida letteraria... cit., p. 28)

42) 1897 gennaio 15, Catania

Gustavo Gluck pubblica sul "Foglio degli annunci legali" il sunto dell'atto rogato il 30 dicembre 1896 presso il notaio Francesco Daddi di Palermo tra il signor Carlo Wedekind di Palermo, rappresentante la ditta "Carlo Wedekind e C.", e Gustavo Gluck di Catania con cui viene prorogata dall'1 gennaio 1897 al 31 dicembre 1897 la società in accomandita semplice "G. Gluck e C.", avente "per oggetto principale il commercio d'esportazioni e commissioni", con sede sociale a Catania, con firma sociale spettante al signor Gluck ed un capitale di £. 60.000, di cui £. 45.000 versate dalla ditta Wedekind e £. 15.000 dal signor Gluck.

AS CT, *Foglio degli annunci legali*, Anno 1897, n. 59, pp. 5 - 6

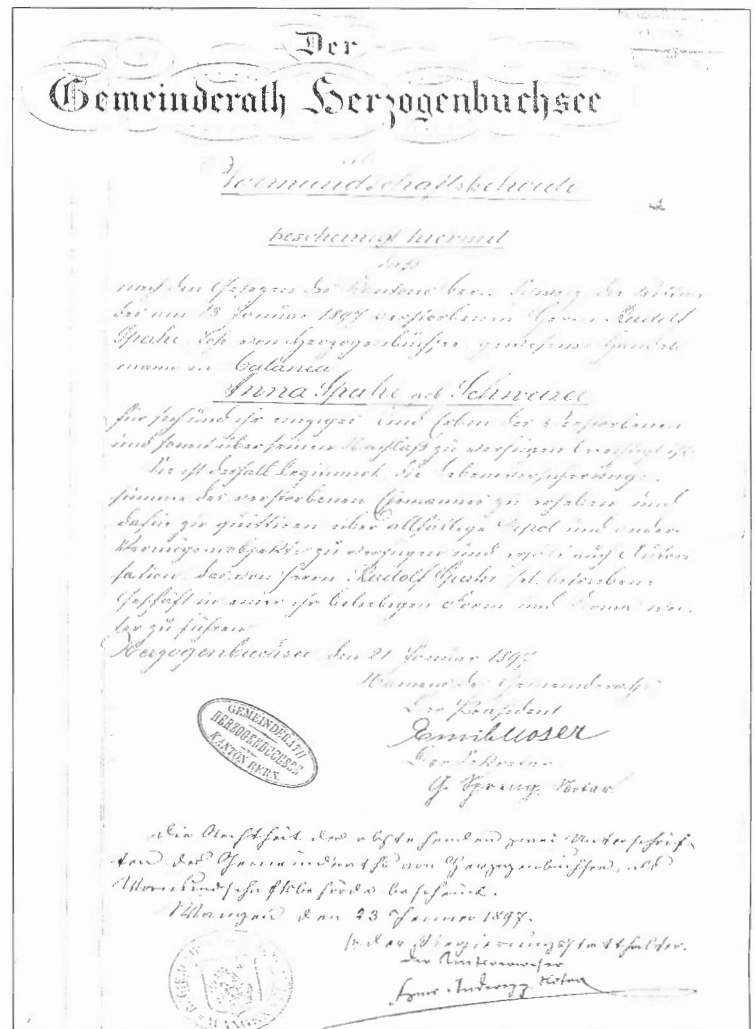
Un'ulteriore proroga della società dall'1 gennaio 1898 al 31 dicembre 1898 viene stipulata il 23 novembre 1897, sempre presso il notaio Francesco Daddi (AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni*, vol. 1065).

La società viene sciolta nel 1899 (AS CT, *Foglio degli annunci legali*, Anno 1899, p. 637).

43) 1897 gennaio 21, Herzogenbuchsee

Il Consiglio comunale di Herzogenbuchsee (cantone di Berna) attesta che Anna Spahr nata Schweizer, vedova del signor Rodolfo Spahr di Giovanni, di Herzogenbuchsee, già commerciante in Catania, è "per sé e pel suo unico figlio, erede del defunto e quindi autorizzata a disporre dell'eredità di lui".

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1215, fasc. 15



doc. n. 43

44) 1897 ottobre 16, Messina

Gaetano Ainis comunica ai “Fratelli Rossi” di Catania di aver ricevuto, tramite il signor R. Spahr, la commissione di tessuti portante il n. 45.

AS CT, *Tribunale civile, Registri commerciali*, vol. 78, c. 24r

45) 1898 maggio 23, Catania

Giuseppe Signorelli, usciere del Tribunale civile di Catania, rende noto che Orazio Nicotra ha citato il 23 maggio 1898 la ditta “Bourgogne Lauradò e compagno”, di Marsiglia, per ottenere la dichiarazione di risoluzione del contratto con cui il 7 aprile 1898 la suddetta ditta gli aveva venduto, tramite la ditta “Rodolfo Spahr”, 5000 quintali di grano duro Azoff e 3000 quintali di grano Irka, che non gli sono stati consegnati, così come pattuito, entro il mese di aprile.

AS CT, *Foglio degli annunci legali*, Anno 1898, n. 94, p. 8

46) 1897 marzo 16, Catania

La ditta “Domenico Lenhardy e F.º” (Palermo - Catania) conferisce, per conto dei “Fratelli Rossi” di Catania, alla casa “Oetiker e Co.” di Bergamo una commissione di tessuti e coperte.

AS CT, *Tribunale civile, Registri commerciali*, vol. 78, c. 87r

Sempre nello stesso volume si trovano copie di commissioni conferite alla ditta “Fisher e C.” di Huddersfield (c. 13r), alla ditta “Cremonesi, Varesi e C”. di Lodi (cc. 25 r e 70 r), alla ditta “Caprotti e Güttinger” di Bergamo (cc. 27r e 69r) e alla ditta “Gola e C.” (c. 84r).

47) 1899 settembre 27, Catania

L'avvocato Michele Guzzardi, ad istanza del signor Alfredo Haugk colla ditta “Haugk e Bertucchi” di Catania, cita per la seconda volta la ditta “The Anglo Russian Leather Polish et Cusele Enamel C” di Londra a comparire il 30 dicembre 1899 davanti al pretore del Primo mandamento di Catania per essere condannato, tra l'altro, al pagamento di £. 480 per la mancata consegna da parte della ditta convenuta di merce “in pomate per metalli, scarpe ed altro”.

AS CT, *Foglio degli annunci legali*, Anno 1899, p. 724

48) 1899, Catania

Pubblicità della “Birreria Svizzera”, deposito di birra di Monaco, di vini e liquori nazionali ed esteri dei Fratelli Tschärner.

Dalla guida “*Catania e sue vicinanze*”, Catania, G. Galatola, 1899, p. 4 della sequenza finale.

49) 1905 maggio 26-27, Catania

Pubblicità relativa al ristorante "Grande Birreria Svizzera".

Dal giornale "La Sicilia", Anno 1905, n. 141

AS CT, *Provveditorato agli studi di Catania*, b. 53

50) 1922 dicembre 31, Catania

Articolo sulla chiusura della "Birreria Svizzera" di Giorgio Tscharner.

Dal giornale "Il Corriere di Sicilia" del 31 dicembre 1922

AS CT, *Archivio Pezzino*, b. 4, fasc. 2

51) 1900 luglio 18, Catania

La ditta "I. Ritter" di Catania chiede al presidente del Tribunale civile e penale di Catania di nominare un perito che proceda alla verifica della qualità del pistacchio contenuto in dieci casse esistenti nei magazzini della ditta, siti in via Di Prima n. 63, che il signor Nunzio Pace, contrariamente a quanto pattuito, si è rifiutato di acquistare.

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b.1218, fasc. 17

La ditta "I. Ritter" fu fondata nel 1879 dallo svizzero Jacques Ritter, originario di Uster, il quale era giunto a Catania nel 1876 come direttore della filiale della ditta "Ferdinando Baller e Co." dei signori Saraw. Alla ditta "I. Ritter", specializzata nel commercio e nell'esportazione di prodotti minerari e agricoli e di vini, si deve l'inizio della commercializzazione sui mercati esteri del pistacchio, fino ad allora di esclusivo consumo locale. (Cfr. *Ritter Jacques*, in *Enciclopedia...* cit., II, p. 641).

Nel 1894 Jacques Ritter era presidente del Consiglio di amministrazione della "Società Siciliana di Lavori Pubblici". (Cfr. sezione "Circumetnea", doc. n. 26)

52) 1900 agosto 29, Catania

Gustavo Kockel, proprietario dell'hotel "Grande Bretagne" di Catania, creditore della fallita "G. Baurittel", comunica alla cancelleria del Tribunale (sezione commerciale) di Catania di accettare il concordato a norma della circolare del 18 corrente.

AS CT, *Tribunale di commercio, Fallimenti*, "G. Baurittel", b. 1073

L'hotel "Grande Bretagne" si trovava all'angolo tra via Biondi e via A. di Sangiuliano.

53) 1903 luglio 28, Catania

L'avvocato Sciuto, nell'interesse della ditta "Enrico Scheitlin", chiede al presidente del

Tribunale civile di Catania di nominare un pubblico ufficiale per procedere alla vendita al pubblico incanto di cento casse di strutto che la suddetta ditta aveva commissionato, per conto della ditta “Catalano Mario”, alla casa Anglo Americana “Precision Company” di Chicago, rappresentata in Sicilia dai signori Carlo Duck e figli di Messina.

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1221, fasc. 13

La ditta “Enrico Scheitlin”, che si occupava di commissioni per conto terzi di prodotti di vario genere, tra cui cemento (AS CT, *Tribunale di Commercio, Atti commerciali diversi*, b. 1210, fasc. 22), sarà successivamente rilevata da Arnoldo Enguiller.

La presenza della famiglia Scheitlin a Catania è documentata già nel 1850, anno in cui il primo giugno Domenico Fischetti e Giacomo Scheitlin, negozianti, depositano nella cancelleria del Tribunale civile di Catania l’estratto dell’atto di società concluso tra di loro sotto la ditta “Domenico Fischetti e compagno” (la cui natura non viene specificata), che avrebbe avuto una durata dal primo giugno 1850 a tutto agosto 1855 (AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 234). La ditta viene sciolta il primo luglio 1852. (AS CT, *Ibidem*)

54) 1914 marzo 14, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. II, dichiara che i mobili pignorati dal signor Emanuele Pluchino con verbale del 22 dicembre 1907 appartengono al signor Arnoldo Enguiller, gestore dell’antica ditta “Enrico Scheitlin” in liquidazione e proprietario dell’odierna ditta “Enrico Scheitlin”.

AS CT, *Tribunale civile, sez. II, Sentenze*, Anno 1914, sent. n. 57

Arnoldo Enguiller, originario di San Gallo (Svizzera) (AS CT, *Tribunale di commercio, Decreti nomina periti e traduttori*, b. 39, fasc. 75), continua l’attività della ditta “Enrico Scheitlin”, occupandosi di commissioni per conto terzi e di rappresentanza di ditte, tra cui la ditta di tessuti “Aselmeyer e C.” di Napoli. (AS CT, *Tribunale civile, sez. II, Sentenze*, anno 1909, sent. n. 115).

55) s.d., Catania

Pubblicità dello stabilimento vinicolo “Lamberger e C.” di Catania.

Dal giornale “D’Artagnan”

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 40, b. 299, c. 410r

56) 1902 gennaio 25, Catania

L’Ufficio tecnico di finanza di Catania comunica al prefetto che la ditta “Lamberger e C.” non ha nel suo stabilimento sito alla Barriera “alcuna produzione di vino Marsala ma rappresenta la ditta I. e V. Florio di Marsala”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 40, b. 299, c. 354r

57) 1902 novembre 9, Vienna

La ditta "Emanuel Kulner e Solm" di Vienna, produttrice di strutto, accorda alla ditta "Lamberger e Co." la sua rappresentanza per la Sicilia, Malta e per l'Italia da Roma in giù.

AS CT, *Tribunale di commercio, Decreti nomine traduttori*, b. 39, fasc. 43

Il titolare della ditta "Lamberger e Co." è l'olandese Moritz Lamberger. (AS CT, *Ibidem*)

58) 1911 gennaio 28, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. II, nella causa tra il signor Ettore Rickardy, rappresentante la ditta "Rickardy Brothers e C." di Catania, e il cavaliere Giacomo Navarria, sindaco del comune di Terranova di Sicilia, condanna il suddetto Navarria al pagamento degli interessi commerciali sulla somma di lire 1880 dovute alla ditta per la consegna, eseguita in più riprese e su velieri diversi, di Kg. 47.000 di carbon fossile.

AS CT, *Tribunale civile, sez. II, Sentenze*, Anno 1911, sent. n. 22

59) 1911 febbraio 1, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. III, nella causa tra i procuratori e i difensori d'ufficio della signora Grazia Capilleri e il signor Carlo A. Brassat di Catania nella qualità di uno dei componenti la ditta "Belluschi, Brassat, Comoni", rappresentante della "General Steam Navigation" di Londra, eleva il compenso dovuto alla difesa officiosa di Grazia Capilleri da £. 700 a £. 1.000 e condanna la ditta "Belluschi, Brassat, Comoni" al pagamento della suddetta somma.

AS CT, *Tribunale civile, sez. III, Sentenze*, Anno 1911, sent. n. 13

60) 1912 giugno 25, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. II, condanna il signor Domenico Correnti al pagamento di £. 2.285,25 a favore della ditta "Petrosino e Waldkirch", al fine di saldare la somma spettante alla suddetta ditta per la fornitura di tessuti effettuata in più riprese.

AS CT, *Tribunale civile, sez. II, Sentenze*, Anno 1912, sent. n. 306

I titolari della ditta, specializzata nella compravendita di tessuti all'ingrosso, erano Domenico Petrosino e lo svizzero Guido Waldkirch. La società si sciolse nel 1917 in seguito alla morte di Petrosino. (ARCHIVIO CARNAZZA, b. 107).

61) 1912 luglio 5, Catania

La Camera di commercio di Catania comunica al prefetto che tra le ditte che a Catania maggiormente lavorano in agrumi vi sono le ditte di Cristo Smirniudy, di D.N. Covas e dei Fratelli Huli.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 42, b. 34/509, c. 1411r

62) 1912 dicembre 21, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. II, condanna il signor Carlo Howard Mills, rappresentante la ditta omonima di Catania, a pagare al signor Daniele Radcliffe, direttore generale della “Manchester Steamship Company Limited”, la somma di lire 1856 e centesimi 5 per il nolo su 1072 cassette di frutta che non furono caricate, così come pattuito, sul piroscalo Manchester.

AS CT, *Tribunale civile, sez. II, Sentenze*, Anno 1912, sent. n. 429

63) 1917 maggio 22, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. II, dichiara risolta, per inadempienza della ditta “Albert Lecerf e figlio” di Catania, la vendita di 200 quintali di fagioli gialli conclusa da tale ditta nell’agosto del 1915 con la ditta “Morgana, Corrao e Di Natale” di Messina.

AS CT, *Tribunale civile, sez. II, Sentenze*, Anno 1917, sent. n.219

64) 1921 luglio 18, Vienna

La ditta “Mercur” di Vienna, in base a corrispondenza precedente e a trattative col signor Giuseppe Jaeggi, vende alla “Casa Svizzera Fratelli Jaeggi” di Catania tavole di abete e pino, morali e travi squadrate e digrossate.

AS CT, *Tribunale di commercio, Decreti nomina traduttori e traduzioni*, b. 40, fasc. 177

La sede principale della ditta dei “Fratelli Jaeggi” era ad Olten (Svizzera) (AS CT, *Ibidem*)

65) 1923 giugno 15, Catania

La ditta “Pittaco Stratigopulo” si impegna a fornire alla ditta “Laufer e Comp.”, di Sombor (Iugoslavia), arance, limoni e carrube durante la campagna 1923 - 1924.

AS CT, *Tribunale di commercio, Decreti nomina traduttori e traduzioni*, b. 40, fasc. 187

66) s.d.

Carta intestata della ditta “F. Zipper”.

Franz Zipper, originario di Obendorf am Neckar (Germania), iniziò ad operare a Catania nel 1920 come procuratore della ditta “Fratelli Jung”, (ebrei di Trieste), che si occupava soprattutto di esportazione di frutta secca. In seguito alla chiusura di tale ditta a causa delle leggi razziali, fondò la ditta “F. Zipper” (con sede in via Asilo S. Agata n. 26) continuandone la stessa attività fino alla sua morte (1963). (Cfr. V. CONSOLI, *Zipper Franz*, in *Enciclopedia... cit.*, II, p. 783).

## INDUSTRIA

67) 1856 gennaio 23, Catania

Mario Strano, commissionato dei signori A. Merle e A. Guibert, trascrive presso la cancelleria del Tribunale civile di Catania l'estratto dell'atto con cui il 29 gennaio 1855 si costituisce la società in accomandita sotto la ditta "A. Merle e Guibert", avente un capitale sociale di onze 7.500, con sede a Palermo e fabbrica a Catania, per estrarre l'alcool dalle carrubbe, dall'asfodelo, dai fichidindia e da altre sostanze.

AS CT, *Tribunale di commercio, Registro delle trascrizioni degli atti di società*, vol. 235

68) 1867, Catania

Pubblicità della fabbrica di gazzosa e birra di J.T. Ravoire.

Dalla guida *Catania e sue vicinanze*, Catania, G. Galatola, 1867, p. n. n.

69) 1874 febbraio 20, Catania

Luciano Corso, Alfonso Pergola e Federico de Laurentis depositano presso la cancelleria del Tribunale di commercio la perizia per la macchina a vapore della casa costruttrice "Herman La Chappelle" di Parigi venduta ai signori "Eduardo Dilg e Compagni", ditta in commercio in Catania, per sgranellare il cotone in un opificio della ditta, sito nella strada del Macello.

AS CT, *Tribunale di commercio, Atti diversi*, b. 183, fasc. 71.

70) 1883, Catania

- Acque gazzose (Fabbrica e negozio di)  
Barandon<sup>1</sup> Giovanni - Via Biscari, nn. 11-13
- Cuoiami (Fabbrica e negozio di)  
Eberle Enrico - Via Gazometro
- Fonditori di ferro  
Busuttil A. e Figlio - Via Crocifisso della Buona Morte
- Macchine diverse (Fabbriche e depositi di)  
Busuttil A. e Figlio - Via Crocifisso della Buona Morte
- Orologi (Fabbrica e negozio di)  
Suter Giacomo - Via Stesicoro-Etnea, n. 162  
Schweizer Giulio - Via Stesicoro-Etnea, n. 51

Dall'*Elenco professionale, artistico e commerciale in Guida letteraria, scientifica, artistica, amministrativa e commerciale di Catania*, Catania, N. Giannotta, 1883, III ed., pp. 198 - 288.

<sup>1</sup> Nel 1901 "Baranton, Tschaner e C." risultano titolari di una birreria (Cfr. *Guida del compratore ... cit.*, p. 28)

71) 1890 novembre 6, Catania

Salvatore Rietmann e Pietro Aellig ritirano in prefettura sei attestati di privativa per i marchi di fabbrica della loro ditta.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 26, b. 62

La fabbrica “Rietmann e Aellig”, sita in via Vecchia Ognina, nn. 64-68, produceva cotone cucirini. (AS CT, *Ibidem*)

La ditta “Rietmann e Aellig” effettuava inoltre operazioni bancarie (Cfr. *Guida letteraria...* cit., p. 216 e *Guida del compratore...* cit., p. 28) e si occupava di importazioni ed esportazioni (Cfr. *Guida del compratore...* cit., p. 38).

72) 1911 dicembre 28, Oberwil

Il Consiglio comunale di Oberwil (cantone di Berna) certifica che “il signor Pietro Aellig di Freutigen, già commerciante colla ditta Rietmann e Aellig di Catania, il quale aveva domicilio nel suddetto comune, godeva di una buona reputazione.... e non fu poi presentata querela contro di lui”.

AS CT, *Tribunale di commercio, Decreti nomina traduttori e traduzioni*, b. 39, fasc. 110

73) 1893 febbraio 28, Catania

Il signor Eduardo Peratoner, di Augusto, affitta a Raffaele Elia il suo stabilimento denominato “Tipografia Commerciale e Fabbrica di Registri”, sito in via Roccaforte n. 6, per diciotto mesi a decorrere dal primo marzo 1893 e per un canone mensile di £. 50.

ARCHIVIO CARNAZZA, *Peratoner*, b. 1

74) 1893 dicembre 15, Catania

Adamo Kaemmerer dichiara che il marchio depositato, consistente nella parola Regina e nel disegno di una corona reale, sarà da lui adoperato su biglie di succo di liquirizia della sua fabbrica.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 28, b. 23

75) 1894 aprile 17, Roma

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio invita il prefetto di Catania a trasmettere la copia del verbale relativa alla domanda di privativa industriale del signor Carlo Mattras di Beauregard (Francia), domiciliato a Catania, per un suo trovato dal titolo “Nuova lavatrice Carlo Mattras a cilindro orizzontale per la lavatura, la pulitura e la preparazione dei frumenti duri alla macinazione in semola”.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 28, b. 23

76) 1894 luglio 28, Catania

Il prefetto di Catania trasmette al Ministro di agricoltura, industria e commercio la domanda della ditta "Fratelli Cafilisch" per ottenere l'uso esclusivo di un marchio da apporsi sulle biglie di liquirizia della fabbrica di proprietà della stessa.

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 28, b. 23

77) 1898 agosto 9, Palermo

Il notaio Gaetano Collica Accordino di Palermo certifica che con atto del 30 luglio 1898 si è costituita una società in nome collettivo tra i signori Ugo Donatelli, la ditta "R.O. Franck", la ditta "F.lli Prestinicola" e Vito Beltrami, socio accomandante, per estrarre olio dalle sanse ed industrie affini con sede in Catania, sotto la ragione sociale "Oliera Etnea", con un capitale di £. 80.000, per la durata di 12 anni.

AS CT, *Foglio degli annunci legali*, Anno 1898, n. 16, pp. 1 - 2.

78) 1901, Catania

Pubblicità della fabbrica di vermout e liquori di Giacomo Stecher.

Dalla *Guida del compratore nella città di Catania*, Catania, Galati, 1901, p. XXI

I Fratelli Stecher erano titolari anche di una fabbrica di carne in conserva. (Cfr. C. SPADARO DI PASSANITELLO, *Industria*, in *Enciclopedia... cit.*, II, pp. 403-406).

79) 1906 dicembre 14, Catania

"Elenco degli stabilimenti industriali in esercizio nel comune di Catania" inviato dal sindaco di Catania al prefetto.

Tra gli stabilimenti figurano:

10) Fabbrica di liquirizia Cafilisch - Via Greco, 1

37) Oliera Etnea<sup>1</sup> - Piazza dei Martiri, 14

49) Fabbrica di conserve Sandmeyer<sup>2</sup> - Via Cordai, 14

60) Fabbrica di conserve H. Finkler - Via Acquedotto Greco, 49

72) Fabbrica di mobili Wackerliner e Co. - Via Sangiorgio

AS CT, *Prefettura, Affari generali*, el. 41, b. 34/386

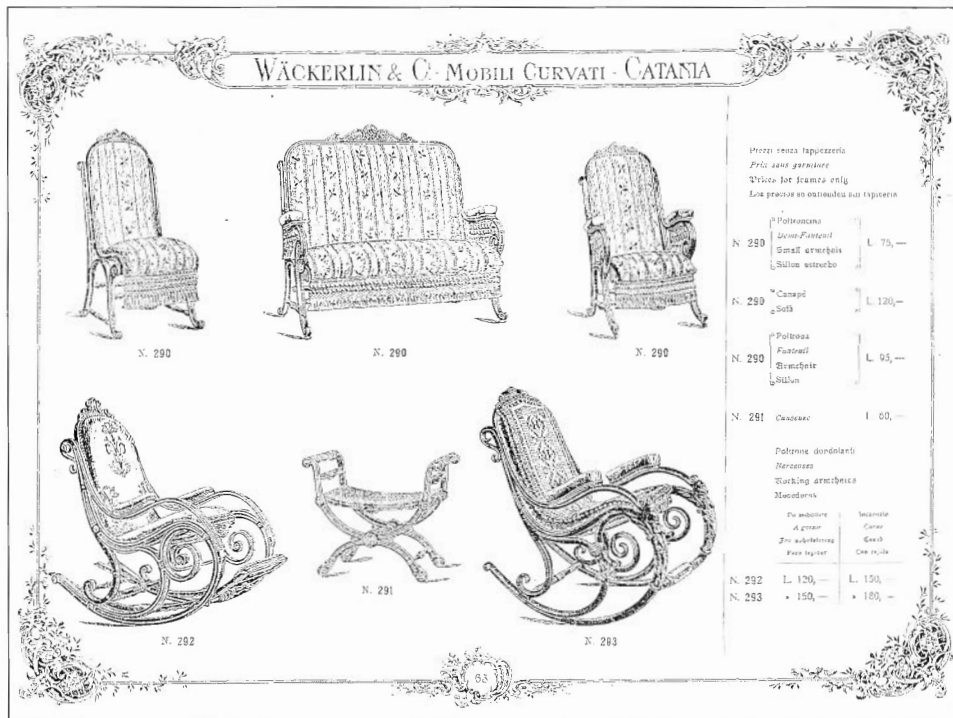
1 Cfr. doc. n. 77

2 Lo svizzero Giacomo Sandmeyer fondò nel 1880 uno stabilimento per la produzione di conserva di pomodoro, a cui se ne aggiunse più tardi un altro per la fabbricazione di scatole di latta. Successivamente aprì una succursale a Siracusa. Le sue fabbriche davano lavoro a 250 operai. (Cfr. O. CANCELILA, *Storia dell'industria in Sicilia*, Bari, Laterza, 1995, p. 191).

80) s.d.

Catalogo della ditta "Wäckerlin e C."  
"Fabbrica di mobili in legno curvato a vapore"

Il testo, oltre che in italiano, è redatto anche in francese, inglese e spagnolo.



doc. n. 80

81) 1923 dicembre 6, Catania

Il Tribunale civile di Catania, sez. III, condanna gli eredi di Domenico Desi a pagare alla ditta "G. Colandier e Idonea" di Catania la somma di £. 3.000 con gli interessi legali commerciali dal 16 settembre 1922 per un abito a smoking e per due costumi completi *a matinée* forniti dalla ditta al suddetto Desi il 28 febbraio 1921 e non pagati.

AS CT, *Tribunale civile, sez. III, Sentenze*, Anno 1923, sent. n. 571

82) 1924 febbraio 8, Catania

L'avvocato Giuseppe Fisichella, curatore del fallimento della società in nome collettivo "Hermann Geleng", chiede al giudice delegato al fallimento della suddetta società l'annullamento dell'atto del 6-12-1920 con cui Ottone Geleng, "proprietario del grande opificio per la lavorazione della liquirizia in questa via S. Maria della Catena e Acquedotto Greco" aveva costituito una società in accomandita col signor Samuele Sulmona e dell'atto del 24-3-1921 con cui il suddetto Geleng vendette a Sulmona l'opificio, le merci, la denominazione sociale e l'uso delle marche accreditate.

AS CT, *Tribunale di commercio, Fallimenti*, Anni 1914 - 1925, b. 8

83) 1926 marzo 28, Catania

Pubblicità della pasticceria svizzera "A. Caviezel e C".

Dal giornale "Il Corriere di Sicilia" del 28 marzo 1926

AS CT, *Archivio Pezzino*, b. 4, fasc. 2

84) 1927 novembre 26, anno VI, Catania

Il vicebrigadiere di P.S. Salvatore Mauceri riferisce, tra l'altro, al questore di Catania che la ditta "A. Caviezel e C." sorse a Catania nel 1914 ed "è regolarmente iscritta alla locale Camera di commercio, al n. 1849 e per la sua speciale fabbricazione di dolci è alquanto accreditata e ha un'estesa clientela composta del migliore elemento cittadino e provinciale. Il personale occupato nell'esercizio, (compresa la succursale), fra commessi ed operai è di n. 70 settanta, fra cui sette svizzeri e uno tedesco, il rimanente tutto di italiani.....Data quindi l'importanza e l'onorabilità della pasticceria ..... nessuno spostamento può apportare la presenza dei sudditi svizzeri Wogler Hans e Kuepferl Arnold .... nei riguardi della manodopera, e anche perché i predetti svizzeri dovranno essere impiegati nella fabbricazione di dolciumi di speciale manipolazione".

AS CT, *Questura, Gabinetto*, b. 6/6, fasc. "Werner Suter"

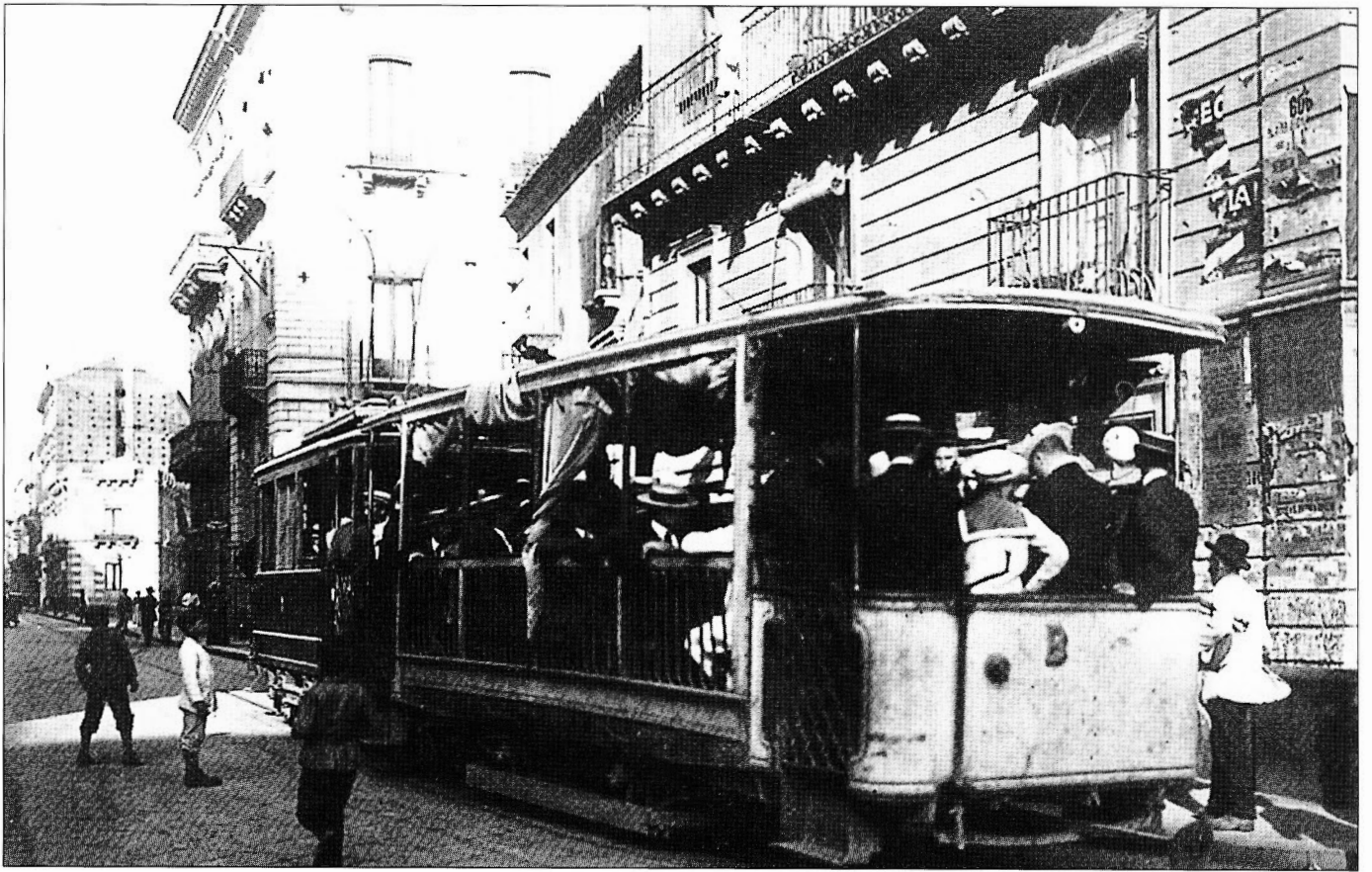
85) 1927 maggio 25, Catania

Il prefetto di Catania comunica al Ministero dell'interno che il suddito svizzero Gremmelbacher Carlo si trova a Catania fin dal 10 maggio ed è impiegato presso la ditta "Yvenne Tschärner", pasticceria e latteria, sita in via Etnea nn. 266 - 268, come addetto alla lavorazione di pane speciale, uso svizzero.

AS CT, *Questura, Gabinetto*, b. 3/3, fasc. "Carlo Gremmelbacher".

## TRAMVIA URBANA

La mostra non si occupa degli investimenti delle Società straniere nell'impianto della rete tramviaria a Catania. Si è tuttavia voluta cogliere l'occasione per esporre le fotografie di tre album che il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali ha acquistato recentemente per questo Istituto dal signor Angelo Lai residente in Corsica, il quale, a sua volta, li aveva comprati ad un'asta in Bruxelles. Gli album segnati con i numeri 1 e 2 riportano sul frontespizio la dicitura "*Le Chemins de fer Electriques de Catane*" (Société Anonyme) e sono datati dal 25 marzo 1912 al 10 giugno 1913. L'album contrassegnato dal numero 3 non è datato ed è intitolato *Société Anonyme Tramways et éclairage electriques de Catane*.











## INDICE

Prefazione Cristina Grasso Naddei	Pag.	9
<b>Introduzioni e registi</b>		
ILLUMINAZIONE A GAS Cristina Grasso Naddei	”	11
ILLUMINAZIONE ELETTRICA Cristina Grasso Naddei	”	21
FERROVIE: <i>premessa</i> Gaetano Calabrese	”	33
TRAVERSATA ALLA MARINA Gaetano Calabrese	”	35
TRAMVIA A VAPORE RADDUSA - AGIRA Gaetano Calabrese	”	53
LA COSTRUZIONE DELLA CIRCUMETNEA Gaetano Calabrese	”	56
INDUSTRIA MINERARIA Serafina Picciolo Palermo	”	83
IMPRENDITORI EUROPEI A CATANIA NEL COMMERCIO E NELL'INDUSTRIA Anna Maria Iozzia	”	109
TRAMVIA URBANA	”	137