COMUNE DI CATANIA
Direzione Urbanistica e Gestione del Territorio
URB@MET

ZONA OMOGENEA "A"
INDIVIDUAZIONE TIPI EDILIZI
STUDIO DI DETTAGLIO

Legge regionale 10 luglio 2015 n. 13

Relazione Storica

Prof. Ing. Eugenio Magnano di San Lio

Riproduzione vietata ai sensi di legge se non espressamente autorizzata.

1.2.0

IL CENTRO STORICO DI CATANIA

PROFILO STORICO

Prof. ing. Eugenio Magnano di San Lio

La storia di Catania e le caratteristiche del suo centro storico sono segnate in maniera particolare soprattutto da due eventi naturali e dalle risposte che la comunità catanese ha dato ad essi. Il primo di essi è la colata lavica del 1669, il secondo il disastroso terremoto del 1693.

Nella primavera del 1669 una colata lavica scaturita ad una quota molto bassa dai monti arsi appena sopra l'abitato di Nicolosi, dopo aver distrutto vaste aree coltivate ed i casali di Guardia, Malpasso, Nicolosi, Mompilieri, Torre del Grifo, Fallichi, Camporotondo e San Pietro, travolse le ville ed i poderi immediatamente ad ovest della città e minacciò di seppellire la stessa città per poi riversarsi nel mare della Plaja immediatamente a sud di Catania allontanando la linea di costa di circa cinquecento metri. Le conseguenze sull'economia, sulla società e sull'assetto urbano di Catania furono molto rilevanti, poiché il patriziato perdette gran parte delle ville e delle proprietà agricole che costituivano la parte più pregiata del proprio patrimonio rurale, dove erano le coltivazioni di maggior pregio che l'adiacenza al centro abitato rendeva particolarmente redditizie sul piano commerciale. La distruzione di una vastissima porzione di territorio nei casali a nord ovest della città comportò una migrazione di massa verso la città di una consistente popolazione che aveva perduto la terra da cui trarre sostentamento e spesso anche la casa.

Favoriti dalle concessioni di lotti di terreno fatte dal vescovo, dai benedettini del monastero di San Nicolò L'arena e da altri possidenti, sulle sciare preistoriche a nord di Catania si formarono i primi nuclei degli agglomerati urbani del Borgo, di Grotte Bianche e della Consolazione, mentre si popolò anche la contrada di Cifali (oggi Cibali) dove si concentravano i terreni irrigui comuni, quelli cioè che il vescovo di Catania concedeva ancora in gran parte in affitto agli ortolani, pur tra una sempre crescente presenza di concessioni enfiteutiche fatte dagli stessi vescovi a familiari, amici e personaggi altolocati.

Ad ovest dell'abitato le mura medievali, parzialmente integrate da alcuni bastioni del secolo XVI, insieme all'orografia del terreno circostante, in alcuni punti difesero la città dalla colata che rimase all'esterno di esse. In altri punti le stesse mura furono scavalcate, ma in ogni caso la conseguenza fu che la presenza delle rocce laviche ormai raffreddate, in alcuni punti più altre delle

stesse mura, ne determinò definitivamente l'abbandono quali opere difensive.

Le dune di sabbia che si estendevano lungo tutto il litorale a partire dalle immediate adiacenze del Castello Ursino, costituirono, insieme all'acqua del mare, una barriera all'avanzata del fiume di lava e determinarono perciò delle fuoriuscite di magma dai fianchi della colata. Una di queste 'sbavature' investì il monastero di San Nicolò L'Arena e solo un possente muro a secco, costruito in tutta fretta, riuscì a sventare salvare dalla distruzione totale la città posta ai piedi della collina di Montevergine. Un altro braccio scavalcò le mura bastionate appena più a sud della Porta della Decima ed investì il Castello Ursino chiudendolo su due lati, sommergendo le fortificazioni circostanti, tra le quali il bastione di San Giorgio, e penetrando quindi nel mare antistante per alcune centinaia di metri.

Sebbene l'impatto negativo sull'economia cittadina fu gravissimo, la disastrosa colata lavica non ebbe tuttavia grosse conseguenze sulla morfologia del nucleo principale della città, che resto all'interno del perimetro delle ormai inutili mura di difesa. Sulla colata lavica furono ripristinati i principali percorsi esterni che già esistevano precedentemente ad opera di alcuni privati che in cambio ottennero la concessione da parte del Vescovo di vaste superfici coperte dalla lava per canoni enfiteutici ridicoli.

Fu così costruita lungo il perimetro esterno delle mura la strada della Vittoria (oggi Via Plebiscito) per consentire la processione di Sant'Agata e Francesco Sciacca, alias Gallazzo, (da cui il nome dato successivamente al nuovo quartiere)costruì attraverso la sciara un tratto della Strada della Vittoria ed un nuovo accesso stradale per il centro cittadino dalla Piana posizionando un fondaco laddove questa strada, con un passaggio obbligato, dai terreni della piana risparmiati dal fuoco della colata, guadagnava la quota al di sopra delle rocce laviche.

Qui fu costruito tra il 1674 ed il 1768, in occasione della cosiddetta Guerra di Messina un muro di difesa attraversato da una porta ancora esistente detta del Fortino Vecchio per distinguerla da un'altra porta monumentale, detta del Fortino Nuovo (oggi Porta Garibaldi), costruita circa un secolo più tardi.

Nella stessa occasione della Guerra di Messina furono realizzate a difesa dalla minaccia delle truppe francesi altre fortificazioni in terra battuta a nord della

città e, soprattutto, fu realizzata la cosiddetta “tagliata” cioè un’area innanzi le fortificazioni stesse libera da possibili ripari per i nemici, quali alberi, fabbricati, spuntoni di roccia, ecc. In questa occasione furono demolite una serie di chiese e di fabbricati nelle adiacenze della linea di difesa quali la chiesa dello Spirito Santo, il convento di San Michele, nell’omonimo giardino del vescovo Ottavio Branciforte, ed alcune casine di villeggiatura.

A spese del Senato di Catania, su concessione del vescovo, fu invece realizzata sulle nuove sciare del 1669 una strada costiera, il primo tratto di quella che oggi, sebbene ampliata nell’Ottocento, e la Via Domenico Tempio.

In maniera ancor più significativa la morfologia dell’attuale centro storico fu determinata dall’altro disastro naturale che colpì Catania nel secolo XVII, e cioè l’apocalittico terremoto del 1693.

Prima del sisma la città era ancora quasi tutta chiusa entro le mura ed aveva una morfologia che era in gran parte quella medievale, ma con una densità edilizia maggiore derivante dalla costruzione nel corso del secolo XVII ad opera degli ordini religiosi di chiese ed edifici monastici sempre più grandi e da parte della nobiltà di palazzi all’italiana con corti, interne, scaloni e volumi edilizi di crescente altezza.

Salvo alcuni interventi urbanistici limitati alla creazione di piazze innanzi i prospetti di alcune chiese e di alcune residenze nobiliari la struttura viaria era sostanzialmente quella angusta ereditata dal passato. Per capire quale potesse essere l’aspetto del centro storico di Catania possiamo efficacemente fare riferimento all’assetto del quartiere di Ortigia a Siracusa, dal quale però dobbiamo idealmente epurare le trasformazioni tardo ottocentesche e del novecento, quali ad esempio Piazza Archimede, Corso Matteotti, lo slargo del tempio di Apollo e gli isolati costruiti al posto dei demoliti bastioni a tenaglia verso la terraferma.

Si comprende anche così l’altissimo numero di vittime provocate dal terremoto, specialmente se alle caratteristiche morfologiche dell’abitato va sommato lo stato fatiscente di molte fabbriche, talvolta realizzate con muri a secco o a *tajo*, come ci è testimoniato da una serie di documenti antecedenti al disastroso evento.

La ricostruzione di Catania avvenne nello stesso sito, ma con un disegno del sistema viario quasi totalmente nuovo: vennero infatti mantenuti alcuni

edifici quali capisaldi di riferimento e si confermò la localizzazione di alcuni spazi urbani e di taluni edifici, ma la nuova maglia viaria, costituita da strade larghe e rettilinee e piazze molto più ampie di quelle preesistenti, si sovrappose a quella medievale con solo rarissime, fortuite coincidenze e con qualche altrettanto rara permanenza di qualche tratto di strada medievale.
Alcune di queste strade furono inglobate all'interno degli edifici che occuparono i nuovi ampi isolati, altre son rimaste quale viabilità interna, spesso quali vicoli ciechi. Tracce di questa viabilità pre terremoto possiamo rintracciare, con l'aiuto delle indagini archivistiche e dell'esame dei luoghi, in varie parti della città, come ad esempio nella zona a sud dell'attuale Via Garibaldi o negli isolati compresi fra la Via Garibaldi a sud, la Via Vittorio Emanuele a nord, la via Gagliani ad est e la Via Pozzo Canale ad ovest.
Solo qualche tratto di alcune strade più ampie esistente già prima del terremoto mantenne la sua presenza come si può rilevare per alcuni tratti dell'attuale Via Teatro Greco (identificabile col decumano della città greco-romana) con un tratto, poi allargato, della Via Antico Corso (identificabile col cardo) o con l'attuale Via Transito-Via Zappalà Gemelli che dopo il terremoto fu prontamente liberata dalle macerie per consentire il collegamento dei mercati presso Piazza Duomo con la Porta della Decima dalla quale entravano in città i prodotti agricoli della Piana di Catania.
Il duca di Camastra diresse le prime fasi pianificatorie della ricostruzione con l'assistenza tecnica dell'ingegnere militare don Carlo de Grunemberg e del corpo dei genieri da questi guidato nell'aprire i principali tracciati stradali tra gli ammassi di rovine.
Con grande senso pratico, il Piano del Camastra, cui partecipò l'ingegnere militare Giuseppe Formenti, si basava su un sommario disegno delle principali strade e piazze pubbliche, che lasciava ai privati, agli ordini monastici e alle confraternite l'iniziativa per la realizzazione della viabilità secondaria e di eventuali ulteriori piazze innanzi i prospetti di chiese e palazzi.
La normativa di riferimento era costituita principalmente dalla cosiddetta prammatica di Re Martino, emanata proprio a Catania nel 1403, che consentiva, per il decoro cittadino, a chi avesse voluto realizzare un palazzo di acquisire forzatamente i *casaleni,* cioè i fabbricati cadenti o comunque

modesti del vicino pagando un terzo in più del valore stimato da due periti eletti da ciascuna delle parti, più un terzo perito in caso di discordia.

In alcuni casi venne applicato anche il cosiddetto privilegio delle Strade Maqueda e Toledo, emanato a Palermo per favorire tra fine del secolo XVI e prima metà del XVII la realizzazione della croce di strade omonime, che consentiva l'acquisizione di un fabbricato in via definitiva ed irrevocabile depositando presso il banco pubblico una somma adeguata che potesse soddisfare le pretese di altri aventi causa.

Non esisteva un regolamento edilizio né tantomeno un piano regolatore e le eventuali controversie che potevano insorgere venivano risolte o con transazioni bonarie oppure con il ricorso ad una miriade di diversi tribunali in ragione della giurisdizione cui erano soggette le parti in causa ovvero della corte cui gli stessi facevano appello, a partire dalla Curia Vescovile per finireal Tribunale del Concistorio, al Viceré o al Re in persona.

Nei primi anni della ricostruzione gran parte delle controversie edilizie vennero risolte con sentenze del Vicario Generale, Giuseppe Lanza,duca di Camastra, incaricato dal sovrano di governare la ricostruzione di tutto il Val di Noto.

Già nei primi mesi dopo il terremoto il Camastra assegnava per intero alcuni dei nuovi vasti isolati ai monasteri femminili i quali, al fine di garantirsi la clausura, costruirono rapidamente muri di recinzione sufficientemente alti ed acquistarono da terzi quegli spezzoni di terreno che ricadevano all'interno del perimetro. Le rovine ancora presenti nel recinto furono spianate ricavandone materiale da costruzione, con l'eccezione di qualche fabbrica ancora in piedi che poteva essere riutilizzata, come ad esempio accadde nel monastero di San Placido (attuale Palazzo della Cultura del Comune di Catania) nel quale sino ai nostri giorni si sono conservati alcuni resti della *domus* dei Platamone.

Anche quasi tutti i conventi maschili ebbero assegnato un intero nuovo isolato che col tempo avrebbero dovuto occupare per intero e sul quale, in attesa dell'acquisizione totale da parte dell'istituzione religiosa, gravava comunque il vincolo per gli altri proprietari di poter edificare oltre una certa misura.

Su iniziative del vescovo in carica, Andrea Riggio, furono chiamati a Catania anche i Crociferi, ai quali fu assegnato un isolato e l'uso della chiesa di Santa

Maria della Dagala, in comune con la confraternita dello Spirito Santo che la deteneva prima del terremoto. I padri riscattarono successivamente la chiesa dalla confraternita e riuscirono nella prima metà dell'Ottocento ad avere l'intera proprietà dell'isolato, ma non riuscirono mai a completare l'edifico monastico prima che, a seguito dell'Unità d'Italia ed all'applicazione delle Leggi Eversive, l'intero fabbricato gli venisse espropriato dallo Stato Unitario.
Gli Agostiniani ebbero assegnato anch'essi un intero isolato con un'estensione che era più del doppio di quella che precedentemente occupavano la chiesa e l'edifico monastico, ma sebbene nel 1729 essi acquistarono da donna Maria Anna Paternò Platamone un grande tenimento di case che occupava gran parte dell'affaccio meridionale sulla Strada del Corso (oggi Via Vittorio Emanuele), pochi anni dopo iniziarono a cedere in enfiteusi a piccoli lotti due strisce di terreno di circa sei metri lungo i fronti settentrionale ed occidentale dell'isolato, garantendosi così anche la chiusura dell'isolato di pertinenza.
Più ardua fu l'acquisizione di interi isolati da parte delle famiglie nobiliari che ne avevano i mezzi ed intendevano costruire ampie residenze familiare dotate di corte. Tuttavia anche alcune famiglie immediatamente dopo il terremoto chiusero con muri i loro nuovi lotti di pertinenza per poi iniziare la ricostruzione dei palazzi partendo dai magazzini e da residenze, il più delle volte terranee, che spesso erano costituite da capanne in legno o case costruite a secco con un intelaiatura antisismica in legno.
Specialmente nelle zone più centrali della città, appena si cominciò a ricostruire i piani nobili, i piani terra ed i mezzanini dei fabbricati monastici e dei palazzi furono destinati a botteghe ed abitazioni dati in affitto. Le facciate esterne dei palazzi furono organizzate figurativamente con le cosiddette 'candele', con l'unificazione cioè in verticale, in un unico sistema formale delle aperture delle botteghe, dei mezzanini (*intrasoli*), del piano nobile e di un eventuale sottotetto, come è possibile vedere nella sue espressione più completa e significativa soprattutto nelle opere dell'architetto Giuseppe Palazzotto, quali ad esempio il palazzo Zappalà in Piazza Duomo e il palazzo Valle.
Laddove le dimensioni del lotto acquisito lo consentirono le famiglie nobili e della ricca borghesia mercantile e terriera realizzarono o cercarono di

realizzare nelle loro residenze magnatizie una corte interna, attorno alla quale organizzare la residenza padronale, i corpi di servizio quali stalle, scuderie, pagliai, rimesse per le carrozze, ecc.…, le case e le botteghe in affitto. L'ingresso carraio alla corte era evidenziato dalla tribuna che su un unico asse verticale organizzava come un unico ed imponente elemento architettonico l'accesso arcuato per le carrozze ed il soprastante ballatoio sul quale si affacciava un finestrone, più ampio degli altri, sormontato dalle armi della casata.

Non poteva mancare lo scalone nobiliare mediante il quale, scendendo dalle carrozze si accedeva alla residenza padronale collocata al piano nobile, ma spesso, soprattutto nei primi decenni del Settecento, anche nei mezzanini (*intrasoli*), in attesa di poter costruire il piano nobile. Le posizioni rispetto all'ingresso ed alla corte, nonché la forme di questi scaloni, che con la loro monumentalità sottolineavano il prestigio del proprietario, erano delle più svariate in ragione della forma e delle posizione urbana del lotto, oltre che dell'estro e delle richieste della committenza.

Il rinnovato assetto urbanistico, insieme alla successiva travolgente crescita economica e demografica della città portarono alla ricerca di nuovi spazi urbani. Già nei primi decenni del Settecento i rettifili della Strada del Corso (oggi Via Vittorio Emanuele) e della Strada di San Filippo (oggi Via Garibaldi) travolsero la cinta muraria della città verso ovest. La strada Uzeda (attuale Via Etnea) fu prolungata sino al Rinazzo oltre il Piano della Porta di Aci (attuale Piazza Stesicoro).

Nel 1722 si realizzò la strada che costeggiava il mare sopra le sciare della colata lavica del 1669 (attuale Via Cristoforo Colombo) per concessione del vescovo di Catania al Senato, con la proibizione, poi disattesa, di costruire dal lato del mare.

Intorno al 1741 si prolungò verso est la Strada Lanza (attuale Via di San Giuliano), aprendo un varco nelle mura presso la Porta di Sant'Orsola. E nel 1755 la Strada del Corso fu prolungata nella stessa direzione oltre il costruendo Collegio dei Nobili sino al Piano della Statua (oggi Piazza Martiri della Libertà) dove era stata eretta la colonna con la statua di Sant'Agata che schiaccia l'Idra, monumento simbolico di ringraziamento per aver preservato

Catania dal contagio dell'epidemia di peste, scoppiata a Messina nel 1743. La città ebbe così un altro affaccio sul mare dalle scogliere laviche dell'Armisi.
Intorno al 1769, centenario della colata lavica che nel 1669 aveva minacciato Catania circondandola di arida sciara,quasi in segno di rivalsa e di rinascita, come l'araba Fenice (*melior decineresurgo*), si mise mano ad un ulteriore prolungamento della Strada San Filippo (Via Garibaldi) verso ovest, oltre la Strada della Vittoria (oggi Via Plebiscito) sulle sciare della colata lavica del 1669. Al termine di essa si realizzò quindi la Porta del Fortino Nuova, subito dopo ribattezzata, in onore del re Ferdinando, Porta Ferdinandea (oggi Porta Garibaldi), nuovo ingresso monumentale alla città dalle floride campagne ad ovest e sul tratto iniziale della strada che andava verso Palermo.
L'imponente complesso monumentale si articolava con un disegno architettonico unitario su due piazze: quella più piccola interna (oggi Piazza Crocifisso Maiorana), dalla quale si doveva diramare un tridente di strade mai realizzato, e quella esterna (oggi Piazza Palestro), molto più ampia circondata da corpi bassi di botteghe e magazzini sulla quale convergevano le strade provenienti dalle diverse parti del territorio agricolo circostante.
La paternità di questo progetto imponente, realizzato dalla Deputazione delle Strade di Catania al cui vertice era Ignazio Paternò Castello, principe di Biscari, è attribuito all'architetto Stefano Ittar -ma non si può escludere la partecipazione di altri progettisti catanesi e non-, mentre il tracciamento degli allineamenti stradali e delle quote stradali sul terreno, nonché la direzione degli imponenti lavori di demolizione e di costruzione, sono da attribuire alla perizia tecnica di Giuseppe Serafino, ingegnere della Deputazione.
In competizione con la realizzazione unitaria ed ambiziosa della Porta Ferdinandea e col prolungamento della Strada di San Filippo (oggi Via Garibaldi), L'altro grande intervento urbano della seconda metà del Settecento e la realizzazione, su iniziativa ed interamente a spese dei monaci benedettini, è la realizzazione dell'esedra innanzi la chiesa di San Nicolò l'Arena su progetto da attribuire anch'esso a Stefano Ittar, allora architetto del monastero, insieme al suocero Francesco Battaglia.
Alla fine del secolo XVIII vanno collocati altri due fondamentali interventi urbanistici che segnano la storia del centro storico di Catania e cioè il

prolungamento della Via Stesicorea (Via Etnaea) sino al borgo, dove viene collocata la fontana di Cerere che si trovava Piano della Fiera Nuova (Piazza Università), e la costruzione del molo di quel porto cui Catania aveva sempre aspirato e che non aveva sinora potuto avere.

Mentre la città aristocratica e della ricca borghesia si amplia verso nord, le aride distese della sciara del 1669 diventano il luogo di espansione della città subalterna, cioè di tutta quella popolazione, in gran parte costituita da gente proveniente dai paesi dell'hinterland che si inurba a Catania, che non ha la possibilità di acquistare in centro o lungo le nuove direttrici verso settentrione e che può invece costruirsi una casa su terreni che hanno l'unico onere di un bassissimo censo enfiteutico.

Sono però sempre membri della stessa nobiltà e della ricca borghesia a guidare la speculazione su questi quartieri marginali acquisendo grossi lotti di terreno, che vengono poi suddivisi in lotti più piccoli, o realizzando essi stessi, soprattutto lungo le strade principali, dei grandi palazzi che, suddivisi in piccoli appartamenti, vengono dati in affitto.

Alle abitazioni si mescolano anche i fabbricati di magazzini ed opifici che solo su queste ampie distese di terreno ancora inedificato possono trovare spazi adeguati.

A servizio dei nuovi quartieri sorgono solo piccole sperdute chiese quali ad esempio quella di San Giuseppe al Transito, quella di San Cristoforo, quella dell'Angelo Custode e quella del Crocifisso Majorana prospettante sulla piazza interna della Porta Ferdinandea.

Nella prima metà del secolo XIX sino all'Unità d'Italia, per quanto attiene alla produzione edilizia e alle iniziative urbane, la città di Catania ha certamente un declino, se non sul piano economico e della quantità, certamente sul quello culturale e della qualità estetica. È significativo di ciò il ridursi delle sezioni stradali delle nuove espansioni della città che ha il suo caso più emblematico nella brusca riduzione di carreggiata della Via Antonio di San Giuliano all'altezza del palazzo ottocentesco dei baroni Ciancio, dovuta in questo caso al fatto che, non essendo stato previsto nel Settecento un ampliamento al di là del limite del perimetro murario, sul lato opposto già nei primi decenni del Settecento era stato costruito il palazzo dei Paternò

Chiarenza, cui successivamente fu opposto con avanzamento simmetrico il palazzo dei baroni Pisani Ciancio.

L'ampio respiro che si voleva dare alla città nel Settecento è peraltro inequivocabilmente testimoniato dagli ampi spazi urbani che in quel secolo furono creati innanzi il convento di Novaluce (oggi Piazza Teatro Massimo) ed attorno al Collegio Cutelli, edifico di straordinaria qualità architettonica, costruito su progetto di Francesco Battaglia a partire dal 1747 e destinato a dare un'educazione adeguata ai rampolli delle famiglie nobili.

Appena a nord di questi ampi spazi urbani nel corso del secolo XIX si andò sviluppando una parte consistente della città preunitaria e cioè quel quartiere di San Berillo che nel secondo dopoguerra fu soggetto allo sventramento del Corso Sicilia per le condizioni igienico-sanitarie precarie in cui versava anche a causa del suo assetto urbanistico, caratterizzato da un'alta densità edilizia su strade di sezione esigua

Nel corso dell'Ottocento viene portata a compimento la costruzione della città, avviata dopo il terremoto del 1693, in vaste porzioni del suo tessuto ancora costituita da fatiscenti caseggiati o da edifici incompleti, iniziati sulla base di progetti troppo ambiziosi.

A seguito anche dei terremoti del 1818 e del 1848, ma soprattutto per le mutate esigenze abitative e del commercio, numerosi edifici del secolo XVIII vengono sostituiti o riconfigurati secondo i nuovi gusti estetici che si vanno affermando.

Vengono ad esempio totalmente ristrutturati secondo il gusto eclettico il palazzo dei Gravina in Piazza San Francesco (oggi conosciuto come palazzo Platania) ed il palazzo del barone di San Giorgio sulla Via Garibaldi (palazzo Trevhella).

Talvolta palazzi del Settecento vengono completati nelle parti mancanti spesso replicando o completando gli elementi esistenti con tale coerenza tecnica e stilistica che solo la conoscenza storico-documentaria ci ha consentito di riconoscere le parti non originali. È il caso ad esempio di palazzo Valle, palazzo Tedeschi-Platania, del convento di Sant'Agostino, del Seminario dei Chierici, del palazzo Recupero e di tanti altri che qui sarebbe impossibile elencare.

Sul piano complessivo dell'assetto urbanistico del centro storico di Catania due eventi ebbero un impatto enorme, che da un punto di vista contemporaneo giudichiamo senz'altro negativo: il primo è la costruzione del porto, di un vero porto, il secondo collegato al primo è la realizzazione della linea ferroviaria proprio a ridosso del mare e del porto stesso con la realizzazione tra la città ed il porto stesso di un viadotto ferroviario che poi si interrava in galleria nei pressi del Castello Ursino, non senza aver diviso in due l'antichissimo quartiere delle concerie con lo sventramento di una parte del tessuto storico e la parziale o totale demolizione di pregevoli edifici del Settecento e dei resti della città antica sotto il livello stradale. Questa ferita del centro storico rimane ancora aperta ed in tempi recenti da parte di RFI si è tentato di approfondirla ulteriormente con il malaugurato progetto del raddoppio della ferrovia nelle stessa sede, ma di cui tutta la cittadinanza attende lo spostamento in altro tracciato per un successivo risanamento.

Altra fondamentale trasformazione urbanistica del centro storico di Catania,poco considerata, ma estremamente rilevante sul piano delle trasformazioni, è quella legata alla livellazione delle strade, intervento attuato soprattutto negli ultimi decenni del secolo XIX e che la città di Catania condivise con numerosi altri centri, grandi e piccoli, della Sicilia e dell'Italia.

Per esigenze legate al decoro, al corretto smaltimento delle acque piovane e, soprattutto, alla percorribilità delle strade con carri e carrozze che diventavano sempre più numerosi, le principali strade della città settecentesca, caratterizzate da pendenze stradali variabili e spesso di segno opposto, furono tutte rettificate nel loro andamento altimetrico creando nuove sedi stradali con pendenze costanti. Ciò in alcuni casi ebbe come conseguenza che alcuni ambienti al pianterreno di edifici già esistenti si ritrovarono più in basso della sede stradale, ma nella maggioranza dei casi che, al contrario, le soglie delle botteghe e dei portali di accesso a palazzi e chiese si trovarono 'sospesi' a qualche metro di altezza rispetto alla nuova sede stradale.

A parte gli enormi problemi di carattere tecnico dovuti al fatto che una gran numero di edifici si trovò con le vecchie fondazioni sospese in aria e dovette essere dotato di sottofondazioni, il nuovo assetto altimetrico delle strade

comportò spesso il totale ridisegno del pianterreno, delle botteghe e dei soprastanti mezzanini (*intrasoli*), nonché la riorganizzazione degli ingressi con scalinate e rampe poste all'esterno e, soprattutto all'interno degli androni e dei cortili, la revisione degli assetti planimetrici e distributivi. In molti casi l'arrangiamento che si poté mettere in atto non poté dare dei risultati felici, come accadde ad esempio nelle chiese di Santa Teresa e di San Michele dove le cripte delle stesse chiese divennero di fatto un pianterreno e l'accesso alle aule delle chiese stesse avviene oggi attraverso due ripide e strette scalinate che occupano delle esigue fasce dello spazio antistante i prospetti settecenteschi laddove dovrebbero essere dei marciapiedi.

Lo stesso livellamento delle strade fu in molti altri casi anch'esso occasione per demolire o ristrutturare le obsolete fabbriche settecentesche,realizzando fabbricati più consoni alle mutate esigenze estetiche e funzionali del nuovo secolo.

Se si esclude lo sventramento di Corso Sicilia, nel corso del secolo scorso, sino alla Seconda Guerra Mondiale, l'assetto viario del centro storico di Catania rimase sostanzialmente immutato, ma ciò non toglie che il centro storico non abbia subito profonde trasformazioni, sia quelle generate alla sostituzione, alla ristrutturazione o all'aumento dei volumi di singoli edifici, sia quelle dovute a nuove modalità d'uso e manutenzione degli immobili. I bombardamenti subiti dalla città nei mesi che precedettero lo sbarco alleato del luglio 1943, provocarono invece la distruzione o il grave danneggiamento di edifici importanti ai quali si pose rimedio in alcuni casi con la ricostruzione in stile, in altri con la costruzione di edifici moderni.

Prof. ing. Eugenio Magnano di San Lio

Bibliografia delle opere principali

FERRARA FRANCESCO, *Storia di Catania*, Catania 1829.

PASQUALE CASTORINA, *Cenno storico sui monasteri di Catania*, Catania 1864.

FRANCESCO FICHERA, *Una città settecentesca*, Roma 1925.

ERCOLE FISCHETTI, *Ottocento catanese, L'edilizia e L'Urbanistica*, in “Catania, Rivista del Comune” 1933.

FRANCESCO FICHERA, *G. B. Vaccarini e l’architettura del Settecento in Sicilia*, Voll. I e II, Roma 1934.

VINCENZO CASAGRANDI, *La risurrezione di Catania religiosa dopo il terremoto del 1693*,in. "Archivio Storico per la Sicilia Orientale", anno III, fasc. 1, Catania.

VINCENZO CASAGRANDI, *Catania nel Settecento*, ASSO, anno XV, fasc. 1-2, p. 228.

SALVATORE BOSCARINO, *Vicende urbanistiche di Catania*, Catania 1965.

GIUSEPPE DATO, *La città di Catania, forma e struttura, 1693-1833*, Roma 1983.

GIUSEPPE GIARRIZZO, *Catania e il suo monastero. S. Nicolò l'Arena 1846*, Catania 1990.

ERNESTO DARIO SANFILIPPO, *Catania, città metropolitana*, Catania 1991.

GIUSEPPE PAGNANO, *Il disegno delle difese. L’eruzione del 1669 e il riassetto delle fortificazioni di Catania*, Catania 1992.

FABIO BASILE, EUGENIO MAGNANO DI SAN LIO, *Orti e giardini dell’aristocrazia catanese*, Messina 1996.

SALVATORE BARBERA (a cura di), *Recuperare Catania* Roma 1998.

ANTONIO COCO e ENRICO IACHELLO(a cura di), *Il porto di Catania. Storia e prospettive*, Siracusa2003.

MAURICE AYMARDe GIUSEPPE GIARRIZZO(a cura di), *Catania. La città, la su storia*, Catania 2007.

LINA SCALISI(a cura di), *Catania. L’identità urbana dall’antichità al Settecento*, Catania 2009.

MARIA GRAZIABRANCIFORTI e V. LA ROSA(a cura di), *Tra lava e mare. Contributi all’*Archaiologhia*di Catania*, Atti del convegno – Catania, ex monastero dei Benedettini, novembre 2007, Catania 2010

ENRICO IACHELLO(a cura di), *Catania. La grande Catania. La nobiltà virtuosa, la borghesia operosa*, Catania 2010.

EUGENIO MAGNANO DI SAN LIO, *Giovan Battista Vaccarini, architetto siciliano del Settecento,* Siracusa 2010.

IRENE DONATELLA APRILE (a cura di), *Catania 1870-1939*, Palermo 2011.