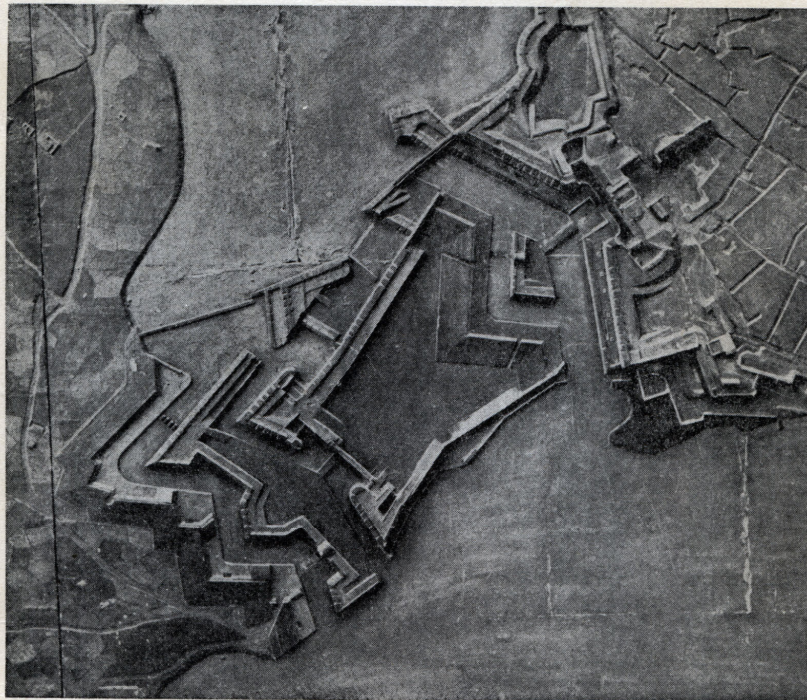


L'assetto urbano dell'Isola dal 1850 ai nostri giorni  
Tratto dal testo di Concetto Santuccio, architetto siracusano classe 1929 da tempo immemorabile emigrato a Roma.  
(Ricordo l'allora giovane architetto, nipote di Sebastiano Piccione allora falegname in piazzetta cavalieri di Malta.  
Al tempo del concorso per il progetto Santuario della Madonna delle Lacrime, ero ragazzo, presso la nostra bottega realizzammo una serie di espositori per il progetto presentato dall'architetto Santuccio che a memoria ricordo si classificò secondo dopo quello vincitore del francese).

# UNA CITTÀ ANTICA PER UNA SOCIETÀ NUOVA

*Concetto Santuccio*



ARTI GRAFICHE SCALIA EDITRICE

Con l'ammissione della Sicilia al Regno d'Italia inizia per Siracusa un periodo di vita più intenso.

Tra il 1850 e il 1866, vengono lastricate quasi tutte le vie di Ortigia, sistemata la Fonte Aretusa, creato il passaggio Adorno sulla marina.

Dello stesso periodo circa sono la demolizione del Monastero di S. Lucia, la creazione del belvedere S. Giacomo e l'ampliamento della via Minerva.

Con la legge 25-6-1865 viene fatto tassativamente obbligo ai comuni con popolazione superiore ai 10.000 abitanti di adottare un piano regolatore per la cui attuazione sono concessi i benefici dell'espropriazione per pubblica utilità.

Siracusa non ottempera all'obbligo e perde così la prima occasione per avere un piano. Solo avvenimenti come il colera riescono a far attuare opere di pubblico interesse (acquedotti).

Nel 1869 la ferrovia raggiunge Catania e si inizia il prolungamento verso Siracusa. Si creano in quegli anni le premesse dell'attuale dissesto urbano dovuto al tracciato della strada ferrata, vera cintura di ferro, protagonista numero uno della triste storia dell'espansione della città.

Sarebbe stato sufficiente a questa data (e lo sarà fino all'epoca del piano Mauceri) vincolare le aree tra ferrovia e mare per rendere il tracciato tutto tangente (anziché secante) al futuro abitato, e bloccare una fascia di 50-80 m. a monte della stessa, per consentire una circonvallazione rotabile intorno a S. Lucia di respiro sufficiente per la creazione di cavalcavia e sottopassaggi. Ma nessuno intuisce i pericoli e adotta i necessari provvedimenti.

Nel 1885 vengono abbattute le splendide fortificazioni spagnole a guardia dell'isola, con il conseguente interrimento dei canali, facendo perdere al porto le caratteristiche che lo avevano reso famoso attraverso i secoli. La zona « Tre Ponti » completamente spianata, si appresta a diventare la sede di un nuovo insediamento privo di fisionomia urbana e sovrapposto alla direttrice di traffico terraferma-Ortigia.

Da allora il vecchio centro perde la sua originale organicità, perché congestionato e appesantito da tutti quei servizi pubblici e privati e da quei centri di attrazione che avrebbero dovuto trovare la loro giusta sistemazione nei baricentri dei nuovi quartieri di espansione.



Panoramica sull'Ortigia.

Nel 1910 viene pubblicato il piano Mauceri, che viene riportato integralmente nel suo testo originale nel capitolo seguente. Benché privo di valore legale, il piano, allo stato di progetto orientativo, è da considerarsi responsabile di gravi errori urbanistici troppo leggermente accolti e resi esecutivi dalle Autorità.

Fra i maggiori, ricordiamo il mancato vincolo tra ferrovia e mare, l'apertura su tutti i fronti delle direttrici di espansione, il soffocamento dei collegamenti in uno schema a maglia quadrata ed il virtuale consenso all'assedio dei monumenti.

Logica conseguenza della più totale assenza di un dimensionamento del tessuto d'espansione è la borgata S. Lucia, insieme monotono e squallido di case disposte a scacchiera, segata da strade senza gerarchia di funzioni.

A questi errori si aggiunga che la mancata previsione di una zona industriale idonea ha consentito l'insediamento delle poche industrie locali a ridosso del vecchio centro, con le intuibili conseguenze.

Successivamente con la legge 1.7.1926 viene fatto obbligo alle stazioni di soggiorno e turismo di adottare un piano regolatore. Siracusa non ottempera all'obbligo.

Mentre si sussegue la costruzione di importanti edifici pubblici quasi sempre in zone non idonee, tra il 1930 e il 1933 viene predisposto quel puro esercizio grafico che va sotto il nome di piano Barberi: strade di venti metri solcano i parchi archeologici, ignorano le linee di livello, invadono e distruggono il paesaggio con particolare accanimento nei confronti delle Latomine, segano le strade statali con una frequenza addirittura monotona, quasi a simboleggiare il trionfo della geometria sulla ragione. Di seguito pubblichiamo il testo della relazione predisposto dalla Commissione giudicatrice di detto piano, composta dal Senatore Paolo Orsi, dal Deputato Biagio Pace e dai Commendatori Francesco Valenti e Gino Chierici:



Uno dei bastioni demoliti, quello di S. Lucia.

« Il compito della Commissione delegata ad esaminare il piano regolatore della città di Siracusa, studiato dall'ing. Dario Barbieri, era quello di constatare se le modificazioni riguardanti la città vecchia fossero tali da alterare complessi ambientali che costituiscono un insieme armonico e caratteristico e se lo sviluppo della città nuova così com'è proposto non distrugga o menomi uno dei paesaggi più suggestivi del mondo per la sua incomparabile bellezza naturale e per i ricordi ai quali sono legati avanzi superbi di monumenti millenari.

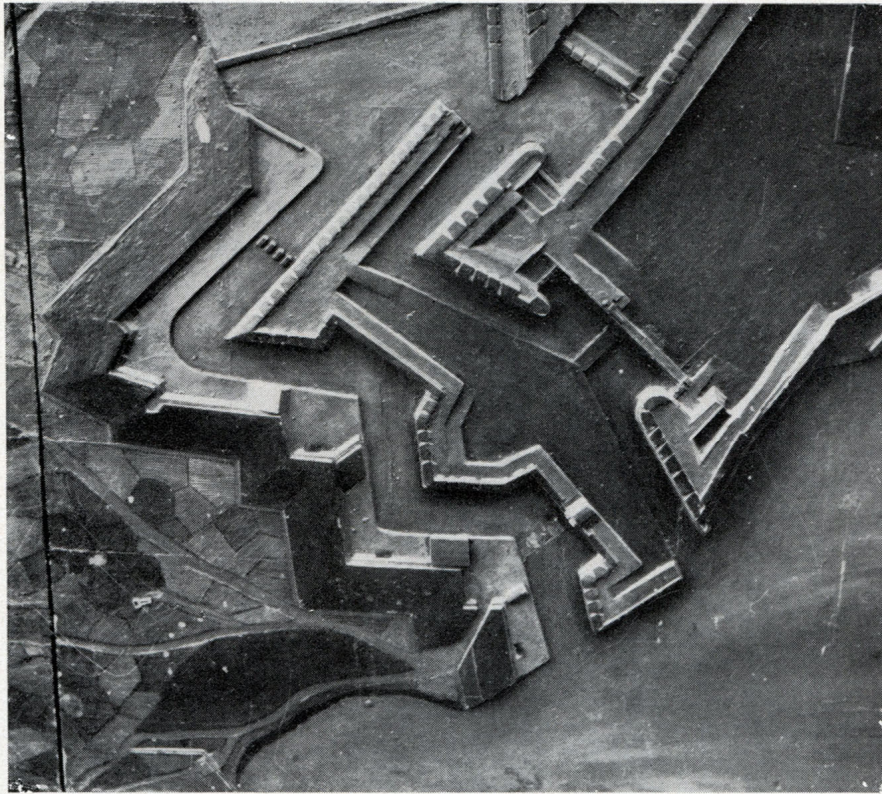
« A questo compito la Commissione (alla quale si aggiunge il comm. Valenti, Sovrintendente all'Arte Medioevale e Moderna della Sicilia) cercò di attenersi strettamente, accennando solo di sfuggita a qualche soluzione poco felice nei confronti di una chiara ed equilibrata concezione planimetrica. Le demolizioni proposte per migliorare le condizioni di viabilità nella città vecchia possono essere approvate, sia perché non interessano gli edifici monumentali ivi esistenti, sia perché sono contenute nella misura necessaria e non alterano sensibilmente l'aspetto pittoresco della città stessa. Forse occorrerà studiare meglio il tracciato della nuova arteria fra via Resalibera e via Mirabella, che in prossimità di quest'ultima improvvisamente si strozza e quello della piazzetta a sud della chiesa di S. Tommaso: la sistemazione dell'area fra il tempio di Apollo e l'imbocco della nuova via del Littorio, dovrà essere subordinata allo scoprimento totale del tempio ed alle necessità prospettiche ed ambientali che ne deriveranno.

« Ma il progettista del nuovo piano regolatore, più che modificare la fisionomia urbanistica dell'isoletta di Ortigia si è, con giusto criterio, proposto di tracciare la pianta della nuova città, che dovrà sorgere sulla terra ferma, dove già esistono importanti nuclei di costruzioni moderne, fissandone le principali caratteristiche.

« Su questa, che è parte sostanziale dello studio coscienzioso e particolareggiato fatto dall'egregio ing. Barbieri, la Commissione si è specialmente soffermata conscia dell'importanza del tema e delle difficoltà di una soluzione rispondente a molteplici bisogni.

« L'interesse che suscita Siracusa non deriva solo dai suoi vecchi gloriosi monumenti, ma anche da un paesaggio storico nel quale linee e masse ben determinate danno all'osservatore un'idea, sia pure sommaria, dell'antica città. Infatti la grande terrazza cinta da mura, sulla cui estrema punta sorge il Castello Eurialo, con la sua bianca massa rocciosa, formava l'immenso basamento architettonico della ciclopica fortezza, che si innalzava sulla pianura verde. Essa ha, come elemento simmetrico nel paesaggio, l'estrema propaggine del monte Timbus alla cui radice scorrono l'Anapo e il Ciane. Nella vallata fra l'uno e l'altro di questi baluardi naturali, sorgeva Siracusa magnifica e potente di cui rimangono ancora, a testimonianza della sua floridezza, il teatro, l'anfiteatro, l'area immensa, ed avanzi cospicui di templi e di necropoli. La conservazione di questo insieme grandioso impone responsabilità alle quali non ci si può sottrarre. Non basta creare attorno ai monumenti la solita zona di rispetto che li fasci di verde e di silenzio: occorre farli rivivere nell'ambiente in cui sorsero e dal quale si ispirarono gli architetti che li costruirono. Il teatro non è solo il ricordo della città greca o un rudere d'importanza archeologica, ma esso è ormai diventato centro di attività artistica e fonte di ricchezza per la città moderna. Luogo siffatto, al quale convergono turisti di tutto il mondo per ammirare gli spettacoli classici che vi si svolgono non può avere per sfondo ciminiere, edifici industriali, tetti di

case celanti l'immenso e fantastico scenario che dalla cavea si gode e che da solo costituisce un elemento insuperabile di suggestiva bellezza. Né dall'alto della terrazza di Acradina, dove chiaramente si scorgono ancora con indicibile commozione i lavori preparatori ad altre latomie, e tombe sicule, ed i misteriosi quadretti votivi, si può impedire con moderne costruzioni la veduta di Ortigia che si stende sul mare e rievoca la genesi e lo sviluppo della più grande città antica di occidente.



Particolare delle fortificazioni di Ortigia distrutte a seguito della cessione delle stesse da parte delle autorità militari al Comune.

« Premesso questo ed esaminato il piano regolatore presentato, segnaliamo l'opportunità di seguire una successione nelle zone di sviluppo, tale da lasciare per ultimo la soluzione dei problemi maggiormente connessi ai concetti sopra esposti. E poiché l'attività edilizia si svolgerà in un primo tempo nella zona nord-est, come è dimostrato dai quartieri già costruiti, osserviamo che lo studio del piano regolatore compreso tra la grande arteria che parte dal sottopassaggio ferroviario e attraverso ad una piazza non bene concepita, si sviluppa verso nord-est, in massima può essere approvato con le seguenti varianti:

« 1. — Sulla terrazza dell'Acradina dove era progettata una zona alberghiera, nessuna costruzione potrà elevarsi se non a distanza di almeno metri 200 al nord dal margine della terrazza. Inoltre, si dovrà rinunciare alla rete stradale che si svolge nella zona stessa, e ciò per lasciare integro il prezioso complesso monumentale ivi esistente.

« 2. — A sud della strada Villa Landolina-Villa Politi la parte di terreno compresa tra la Villa Troia e il Cimitero Vecchio dovrà mantenersi libera da qualsiasi costruzione fino alla quota 19; e da questa in giù le costruzioni non dovranno superare l'altezza di m. 10.

« 3. — I nuovi fabbricati nelle adiacenze delle latomie, piccole e grandi, non potranno elevarsi a meno di 20 metri di distanza da queste, né in serie continue.

« 4. — All'infuori di tali limitazioni, la zona ad oriente della arteria già indicata, può essere, ai fini della tutela monumentale e panoramica (in base all'attuale stato nelle nostre conoscenze) eseguita così come è stata progettata.

« Per quanto riguarda la zona ovest dell'arteria in corrispondenza del sottopassaggio ferroviario si osserva:

« a) Le costruzioni a tergo del Teatro greco dovranno limitarsi alla zona segnata da una linea che partendo dal serbatoio, raggiunta la estremità nord della latomia di S. Venera, con l'intesa che la prima serie di fabbricati che si affaccia a detta linea, non possa avere un'altezza superiore a m. 10.

« b) Si approva la costruzione di un'ampia strada alberata ai piedi della collina del Temenite, la quale giunta a tergo del Cimitero potrà con andamento obliquo arrampicarsi sulla terrazza e ricongiungersi all'altra grande arteria che con direzione est-ovest chiuderà l'anello di circonvallazione della città.

« La Commissione però è assolutamente contraria alla formazione della rete stradale che si svolge ad ovest del Teatro nell'ambito di detta circonvallazione ed ai quartieri che dovrebbero sorgere a sud del Teatro smesso, al fine di assicurare il pieno e completo godimento del panorama che si gode dal Teatro. Qui nessuna costruzione dovrebbe essere permessa, reputandosi largamente sufficiente ai bisogni di un prossimo avvenire la superficie concessa allo sviluppo edilizio nella zona nord-est.

« Poiché per le ragioni fin qui addotte non può consentirsi che lo sviluppo del quartiere industriale avvenga di fronte al Teatro, si consiglia di adibire a tale scopo la superficie compresa tra l'Anfiteatro, la rotabile per Catania e la zona ferroviaria.

« Infine quella parte dell'antica piazza d'armi che è ancora priva di costruzioni, dovrebbe essere destinata a parco con un grande viale alberato in direzione della via Arsenale, il quale parco si collegherebbe col giardino, che reputasi conveniente far sorgere nell'area da colmarsi in fondo alla insenatura del porto piccolo ».

Il piano per fortuna non viene approvato. Tuttavia l'opera più deleteria e mal concepita della recente urbanistica siracusana, la via del Littorio (ora corso G. Matteotti), trova subito attuazione.

Si trascrive il testo integrale della deliberazione del Podestà di Siracusa del 25 marzo 1933 n. 8057, con la quale si approva il progetto di costruzione della nuova via del Littorio in Ortigia e si provvede in linea di massima al finanziamento dell'opera

« Il Podestà di questo Comune Gr. Ufi. Dott. Paolo Strano, assistito dal Segretario Capo Sig. Dott. Arturo Leone

« Ritenuto che tra le strette e tortuose vie « Dione » e « Cavour » si estende una delle zone della vecchia città di Siracusa, che più urgentemente richiede di essere risanata con opportune opere di sventramento. Essa comprende, infatti, un vasto agglomerato di vecchi ed in gran parte cadenti fabbricati, privi d'aria e di sole, in cui si densa promiscuamente una popolazione quasi totalmente povera, in condizioni di vita non solo insalubre ma addirittura incivile;

« Ritenuto che, al fine di realizzare tale indispensabile opera di risanamento, il Comune ha da tempo progettato in massima di tagliare in pieno, nel senso della

lunghezza, la detta zona fabbricata facendola attraversare da una nuova via di m. 12,50 di larghezza che, partendo dalla Piazza « Archimede » vada a sboccare nei quarti della nuova Siracusa, di recente costruzione e precisamente nella via Savoia;

« Ritenuto che tale progetto di massima, che fu compilato dall'Ufficio Tecnico comunale in data 15 luglio 1927, ha avuto già un principio di esenzione inquantoché prima di iniziarsi la costruzione del nuovo palazzo del Banco di Sicilia, uno dei prospetti del quale ricade appunto sul primo tratto del tracciato della nuova via, il Comune — acquistati e demoliti alcuni fabbricati di proprietà privata — costituì sulle aree di risulta, l'imbocco di essa nuova via dalla parte di piazza Archimede;

« Ritenuto che si ravvisa ora necessario continuare l'opera iniziata e per la quale il Comune (vedi deliberazioni 23 Luglio e 8 e 20 ottobre 1927) ha già erogato Lire 400.000,00;

« Che essa è ora tanto più urgente in quanto — avendo il Comune, con grandi sacrifici, portato a termine il risanamento del quartiere limitrofo, denominato « alla Sperduta » con la costruzione di un grande edificio scolastico e lo abbattimento di tutte le casupole circostanti — il beneficio ne viene quasi annullato per la immediata permanenza di un centro di insalubrità quale è quello che si vuole risanare, dove il tifo ed in generale le malattie infettive serpeggiano in tutte le stagioni, con inquietante frequenza;



Una pianta di Ortigia del 1919. Manca il segno dello sventramento novecentesco del tessuto dell'isola dal ponte alla piazza Archimede.

« Ritenuto d'altra parte che — oltre al suddetto preminente fine igienico e sanitario che si propone di realizzare — l'opera produrrà conseguenzialmente anche un'altro non trascurabile beneficio: quello cioè di allacciare la vecchia città con i nuovi quartieri, mediante un'arteria comoda e breve, destinata a smaltire la corrente di movimento e di traffico che attualmente si svolge stentatamente e tra inconvenienti di tutte le specie, attraverso vecchie, anguste e tortuose vie, il cui piano di tracciamento risale al tempo in cui la città, ristretta alla sola Ortigia, era cinta dalle massicce fortificazioni oggi abbattute;



L'ingresso di Ortigia in una antica fotografia.

« Ritenuto, ciò premesso, che l'Ufficio Tecnico comunale ha ora compilato il progetto tecnico definitivo per la costruzione della detta via;

« Che, essendo necessaria, per l'esecuzione di tale progetto la occupazione permanente o parziale dei fabbricati ricadenti sul tracciato della strada a costruirsi, nonché sulle aree latitanti, necessarie per la costruzione di nuovi igienici e decorosi stabili urbani, l'Ufficio Tecnico ha pure compilato il relativo piano parcellare delle espropriazioni da fare;

« Ritenuto che tanto il progetto quanto il piano delle espropriazioni si devono deliberare ed approvare, per poter quindi chiedere, previe le formalità di legge, la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera;

« Che essendo intendimento dell'Amministrazione di far eseguire in appalto i lavori di costruzione, occorre anche approvare il relativo Capitolato speciale;

« Che per quanto riguarda il finanziamento dell'opera, la quale, giusta il progetto e le condizioni di Capitolato importa una spesa complessiva di Lire 6.000.000,00, quest'Amministrazione intende provvedervi mediante la contrattazione di un mutuo di pari cifra presso la Cassa Depositi e Prestiti, per la concessione del quale con l'agevolazione del concorso statale negli interessi, i Superiori competenti Ministeri hanno dato affidamento;



« Vista la legge 25 Giugno 1865 N. 2356, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, nonché le disposizioni modificative contenute nella legge 1° Dicembre 1897 N. 5188;

« Vista la legge comunale e provinciale ed il relativo regolamento;

« Inteso il parere della Consulta municipale emesso nella seduta del 4 Marzo corrente anno;

« Vista la legge 20 Marzo 1865 N. 2248 allegato F e il R.D. 16 Giugno 1904 N. 445

Delibera

« 1) Approvare il progetto redatto da questo Ufficio Tecnico comunale e comprendente anche il piano parcellare delle espropriazioni, relativo alla costruzione in questa città di una nuova via interna che, partendo dalla piazza Archimede, vada a sboccare nella via Savoja, seguendo il tracciato risultante dal progetto stesso: quale progetto importa, tutto compreso, la spesa complessiva di Lire 6.000.000,00;

« 2) Eseguire l'opera in appalto, da conferirsi, previa l'approvazione della presente, per licitazione privata col sistema della estinzione della candela vergine nei modi stabiliti dal Regolamento sulla Contabilità generale dello Stato, approvato con R.D. 23 Maggio 1929 N. 826; appalto che sarà aggiudicato definitivamente in unica seduta all'ultimo migliore offerente ed anche nel caso si abbia una sola offerta;

« 3) Per l'effetto approvare il Capitolato speciale di appalto allegato al progetto;

« 4) Promuovere, intanto, nei modi di legge, la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera;

« 5) Provvedere al finanziamento dell'opera con un mutuo di Lire 6.000.000 da concedersi, giusta gli affidamenti già avuti dagli Ecc.mi Ministeri competenti, con il concorso statale sugli interessi della Cassa DD. e PP. con ammortamento nel periodo di anni 35;

« 6) Riservare ad altra deliberazione i provvedimenti e le autorizzazioni necessarie per la contrattazione del mutuo ».

Tutto il centro dell'Ortigia viene sventrato, mentre i margini della ferita sono prontamente arredati con palazzi a sei piani che soffocano la minuta edilizia retrostante. Le destinazioni ad uffici pubblici finiscono poi col completare l'opera incrementando la trasformazione dell'Ortigia in un pseudo baricentro delle attività



La piazza Archimede nel cuore di Ortigia prima dell'attuale sistemazione. Una « scala umana » che non esiste più.

## BIBLIOGRAFIA

Il 29 dicembre del 1884 la Giunta Comunale, formata dal Cav. Enrico Moscuza (Assessore anziano funzionante da Sindaco Presidente) dal Cav. Emanuele De Benedictis e dal Maggiore Cav. Vincenzo Mauceri Bonanno (ambidue Assessori), delegava il Cav. Avv. Giuseppe Reale a rappresentare il Comune per un Atto di cessione tra il Comando Militare e lo stesso Municipio di Siracusa.

L'atto di cessione porta la data del 10 gennaio 1885 con trascrizione fatta il 16-7-1892 n. 4382 d'Ordine e n. 94.814 di Particolare, e venne stilato nella Conservatoria dell'Intendenza di Finanza di Siracusa.

In tale foglio si può leggere che, regnando S.M. Umberto I Re d'Italia, l'Intendente Avv. Cav. Alfonso Maria de Niquesa, il Segretario d'Intendenza Avv. Giovanni Precchia, con testimoni i Signori Vincenzo Minicardi e Michele Latino, stipulavano l'Atto in cui il Cav. Giulio Cesare Rossi (I Segretario d'Intendenza in rappresentanza del Demanio), l'Ingegnere Antonio Fasulo (Ingegnere Capo del Genio Civile in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici), il Signor Eugenio Canino (Capitano del Genio Militare in rappresentanza del Ministero della Guerra), ed il Signor Agostino Cesarano (Ufficiale Comandante di Porto in rappresentanza del Ministero della Marina) da una parte, e dall'altra il Cav. Avv. Giuseppe Reale (in rappresentanza del Municipio ed a ciò delegato) dichiaravano ed accettavano che venissero radiate dal novero delle opere difensive dello Stato la cinta di mare ed il fronte di terra della città di Siracusa (e cioè le cosiddette fortificazioni) in quanto cedute allo stesso Comune per l'ingrandimento della Città.

Lo smantellamento doveva avvenire entro un massimo di dieci anni e la somma occorrente per la demolizione era a carico del Comune per L. 180.000 ed a carico dell'Erario per oltre L. 50.000.

Così si stipulava nel 1885, ma l'idea e la decisione doveva già esserci da prima se tutto ciò veniva prestabilito con R. Decreto del 2 marzo 1878 n. 4365. Ed, anzi, pare che lo smantellamento abbia avuto inizio ancora prima, e precisamente in seguito ad Atto del 9 novembre 1874 con cui si permetteva la demolizione del bastione Campano dietro pagamento del canone annuo di L. 88 per trenta anni; e così con Atto del 25 gennaio 1876 anche il bastione San Giacomo dietro canone annuo di L. 36 per trenta anni.