

1. CATANIA: dinamiche socio-economiche e mutamenti urbani



Vista panoramica della città di Catania, 1926
Fonte: Archivio fotografico Touring Club Italiano

Panoramic view of the city of Catania, 1926
Source: Touring Club Italiano photographic archive
www.artsandculture.google.com/asset/panorama-catania/jAGYd4HhnZ8bMw



Villa Pacini, Catania
Fonte: Archivio fotografico Touring Club Italiano

Villa Pacini, Catania
Source: Touring Club Italiano photographic archive
www.artsandculture.google.com/asset/villa-pacini-catania/5QFmKtF9SEZB-A

Dall'inchiesta del 1875 sulle condizioni socio-economiche della Sicilia, condotta nel 1876 da Leopoldo Franchetti e Sidney Sonnino, emerge in modo evidente quanto l'arretratezza e insufficienza del sistema infrastrutturale, in particolar modo ferroviario, influenzi negativamente il livello di sviluppo isolano e non consenta alle industrie di prosperare adeguatamente, tra cui quella zolfifera. A Catania, a fronte del declino nell'Ottocento della tradizionale industria serica e di altre importanti industrie tessili, infatti, la macinazione e raffinazione dello zolfo riveste un ruolo crescente per l'economia urbana. Sebbene l'esistenza di giacimenti di zolfo in Sicilia risalga a tempi remoti, è soltanto negli anni Novanta del Settecento che, con l'introduzione del processo Leblanc per la sintesi della soda, essenziale per la produzione di carta e vetro, lo zolfo non è più usato soltanto a scopi medicinali.

From the 1875 investigation into the socio-economic conditions of Sicily, conducted in 1876 by Leopoldo Franchetti and Sidney Sonnino, it clearly emerges how the backwardness and insufficiency of the infrastructural system, particularly the railways, negatively influences the level of development of the island and does not allow industries to prosper adequately, including the sulfur industry. In Catania, given the decline of the traditional silk industry and other important textile industries in the 19th century, the grinding and refining of sulfur plays a growing role in the urban economy. Although the existence of sulfur deposits in Sicily dates back to ancient times, it was only in the 1790s that, with the introduction of the Leblanc process for the synthesis of soda, essential for the production of paper and glass, sulfur was not most used only for medicinal purposes.

L'origine dell'industria zolfifera siciliana si può far risalire agli anni Venti del XIX secolo, quando lo zolfo comincia a essere usato come componente per la produzione di acido solforico, utilizzato per il processo di colorazione dei tessuti e per alcune lavorazioni metallifere. Le potenzialità commerciali dei prodotti zolfiferi, in particolare per l'industria tessile che traina la Rivoluzione Industriale in Europa, rende strategica la produzione siciliana destinata prevalentemente all'esportazione verso la l'Inghilterra, gli Stati Uniti e la Francia.

The origins of the Sicilian sulfur industry can be traced back to the 1920s, when sulfur began to be used as a component for the production of sulfuric acid, used for the coloring process of fabrics and for some metalworking. The commercial potential of sulfur products, in particular for the textile industry that drove the Industrial Revolution in Europe, makes Sicilian production strategic, mainly destined for export to England, the United States and France.

Dopo il terremoto del 1693 e la conseguente ricostruzione che scandisce tutto il Settecento, Catania conferma la sua forma urbana e struttura economica fino alla seconda metà dell'Ottocento, quando la città è profondamente trasformata da una serie di processi socio-economici innescati dalle nuove forme di commercio, produzione, trasporto e dal consolidamento di una nuova classe borghese che, in particolare dopo l'Unità d'Italia del 1861, intende spodestare la vecchia nobiltà e autocelebrarsi in uno spazio pubblico moderno.

After the earthquake of 1693 and the subsequent reconstruction that marked the entire eighteenth century, Catania confirmed its urban form and economic structure until the second half of the nineteenth century, when the city was profoundly transformed by a series of socio-economic processes triggered by the new forms of trade, production, transport and the consolidation of a new bourgeois class which, particularly after the unification of Italy in 1861, intended to oust the old nobility and celebrate itself in a modern public space.

Dopo un secolo di intensa attività edilizia alimentata dalla ricostruzione, che attira un numero crescente di addetti dalle campagne e dai paesi circostanti, nell'Ottocento la città continua ad espandersi. La sua struttura economica sempre più dinamica ne decreta un'attrattività crescente come snodo produttivo e commerciale di rango regionale, nonostante le persistenti difficoltà dovute alle ridotte dimensioni dell'area portuale e all'insufficienza di strade di collegamento alla scala regionale fino a metà del secolo, quando vengono ultimate le strade di collegamento con Palermo, Siracusa, Messina e in seguito con altri comuni dell'interno come Caltagirone.

After a century of intense building activity fueled by reconstruction, which attracted a growing number of workers from the surrounding countryside and towns, in the nineteenth century the city continued to expand. Its increasingly dynamic economic structure decrees its growing attractiveness as a regional production and commercial hub, despite the persistent difficulties due to the small size of the port area and the insufficiency of connecting roads on a regional scale until the middle of the century, when the roads connecting with Palermo, Syracuse, Messina and later with other inland municipalities such as Caltagirone were completed.



Veduta del lungomare, Catania, 1958
Fonte: Archivio fotografico Touring Club Italiano

View of the seafront, Catania, 1958
Source: Touring Club Italiano photographic archive
www.artsandculture.google.com/asset/lungomare-catania/hAHfDdpTJpEINQ



L'area ad est di Viale Africa
Fonte: Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura, G. Rebecchini, Officina Edizioni, Roma, 1991, p. 169

The area east of Viale Africa
Source: Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura, G. Rebecchini, Officina Edizioni, Rome, 1991, p. 169

Un'accelerazione alla produzione dello zolfo si registra a metà Ottocento, quando si scoprono le sue proprietà nel debellare l'oidio, un fungo parassita della vite che negli anni precedenti aveva duramente colpito la produzione vitivinicola europea.

Nonostante l'esperienza industriale zolfifera si esaurirà ai primi del Novecento, con la concorrenza dei giacimenti statunitensi, il suo ruolo risulta cruciale nel primo ventennio postunitario sia in relazione al tessuto socio-economico locale e regionale sia come sprone per la realizzazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie. È proprio la crescente rilevanza di questa industria, infatti, a sollecitare tra il 1860 e il 1870 la realizzazione di tratte ferroviarie strategiche per il comparto che connettano le principali città portuali siciliane con le aree interne dell'agrigentino e del nisseno, dove sono localizzate le miniere, delineando nuove gerarchie urbane e territoriali alla scala regionale.

An acceleration in the production of sulfur was recorded in the mid-nineteenth century, when its properties in eradicating powdery mildew, a parasitic fungus on the vine that had severely affected European wine production in previous years, were discovered. Although the sulfur industrial experience ran out at the beginning of the twentieth century, with competition from US deposits, its role was crucial in the first twenty years after unification both in relation to the local and regional socio-economic fabric and as a spur for the construction of road infrastructures and railways. It is precisely the growing importance of this industry, in fact, that between 1860 and 1870 prompted the construction of strategic railway routes for the sector which connected the main Sicilian port cities with the internal areas of Agrigento and Niseno, where the mines, outlining new urban and territorial hierarchies at the regional scale.



Stazione Centrale di Catania
Fonte: Archivio fotografico Touring Club Italiano

Catania Central station
Source: Touring Club Italiano photographic archive

www.artsandculture.google.com/asset/stazione-centrale-catania/ngHmDqJdXu-CdA

Grande impulso alla realizzazione delle linee ferroviarie proviene da imprenditori e finanzieri, molti dei quali stranieri (francesi, tedeschi, svizzeri e inglesi), che hanno investito i loro capitali in Sicilia ed esercitano pressioni per l'ammodernamento delle vie di comunicazione con l'obiettivo di rendere più efficaci i flussi commerciali dei principali prodotti dell'isola: vino, agrumi e zolfo.

Fra tutti, Rober Trewhella, in società con il danese Carlo Sarauw, costituisce la Società Siciliana per le Ferrovie Economiche.

Nel 1863 viene inaugurata la tratta Bagheria – Palermo, essenziale per collegare l'area solfifera di Lercara con il porto. Nel 1866 si avvia la costruzione del tratto Siracusa-Catania-Messina, inaugurata nel 1871, e nel 1869 è inaugurata la prima tratta Catania-Bicocca estesa poi fino a Leonforte, snodo di connessione per accedere al bacino di Floristella-Grottacalda. La tratta Catania-Caltanissetta è completata nel 1876.

Great impetus for the construction of the railway lines comes from entrepreneurs and financiers, many of whom are foreign (French, German, Swiss and English), who have invested their capital in Sicily and are exerting pressure for the modernization of the communication routes with the aim to make the trade flows of the island's main products more effective: wine, citrus fruits and sulphur.

Among all, Rober Trewhella, in partnership with the Danish Carlo Sarauw, founded the Sicilian Society for Economic Railways.

In 1863 the Bagheria – Palermo route was inaugurated, essential for connecting the sulfur area of Lercara with the port. In 1866, construction of the Siracusa-Catania-Messina section began, inaugurated in 1871, and in 1869 the first Catania-Bicocca section was inaugurated, which was then extended to Leonforte, a connection hub to access the Floristella-Grottacalda basin. The Catania-Caltanissetta route was completed in 1876.

SPECCHIETTO N. 24.

Arrivi e partenze dalla stazione di Catania di merci a piccola velocità.

Merci	1883		1884		1885		1886	
	arrivo	partenza	arrivo	partenza	arrivo	partenza	arrivo	partenza
Zolfo e prodotti miner.	106582	4752	117540	3200	124073	8130	129200	3727
Pietre e lave.	9416	15624	10051	22940	12455	20633	12489	18363
Cereali e grani	22434	4758	18740	5866	12366	7661	14634	11606
Combustibili minerali	308	8283	371	10499	10	11709	409	13048
Derrate alimentari	1155	1174	6230	6844	5445	5577	3944	1000
Legnami	1065	3164	1632	3889	1580	4372	1464	4287
Prodotti vegetali	898	6611	1178	410	2077	306	3785	539
Altre merci	8499	1257	6667	9606	10988	11883	7747	12272
Totale	150357	456238	150212	63253	158595	65270	173762	64842

Arrivi e partenze dalla stazione di Catania di merci a piccola velocità
Fonte: Bernardo Gentile Cusa, *Piano regolatore per il risanamento e per l'ampliamento della città di Catania*, Tipografia C. Galatola, Catania, 1888, p. 177

Arrivals and departures from Catania station of low speed goods
Source: Bernardo Gentile Cusa, *Master plan for the rehabilitation and expansion of the city of Catania*, Tipografia C. Galatola, Catania, 1888, p. 177

Se le ferrovie in Sicilia nascono per impulso di comparti economici rilevanti, come l'industria zolfifera, è pur vero che altri fattori influenzano la realizzazione delle strade ferrate. La dimensione politica è sicuramente molto importante perché il nuovo Regno deve consolidare e rafforzare l'Unità raggiunta nel 1861 e una trama ferroviaria uniforme può contribuire allo scopo, rendendo più omogeneo il territorio e arginando la marginalità del Meridione d'Italia. Inoltre, anche la questione del controllo territoriale risulta di cruciale importanza perché collegare le aree siciliane più remote e interne, infestate da briganti, rappresenta uno strumento di mantenimento dell'ordine pubblico.

Dopo la prima fase "pionieristica", le ferrovie inizialmente realizzate con finalità economico-commerciali saranno utilizzate prevalentemente da passeggeri. In particolare, la classe borghese in ascesa reclama il miglioramento delle infrastrutture di trasporto e in generale della viabilità per assecondare un nuovo stile di vita nel quale svago, intrattenimento e il viaggio per diletto diventano simboli di uno status sociale.

If the railways in Sicily were created thanks to the impulse of relevant economic sectors, such as the sulfur industry, it is also true that other factors influence the construction of the railways. The political dimension is certainly very important because the new Kingdom must consolidate and strengthen the unity achieved in 1861 and a uniform railway network can contribute to this purpose, making the territory more homogeneous and stemming the marginalization of Southern Italy. Furthermore, the issue of territorial control is also of crucial importance because connecting the most remote and internal Sicilian areas, infested by bandits, represents a tool for maintaining public order.

After the first "pioneering" phase, the railways initially built for economic-commercial purposes will be used mainly by passengers. In particular, the rising bourgeois class is demanding the improvement of transport infrastructures and roads in general to accommodate a new lifestyle in which leisure, entertainment and traveling for pleasure become symbols of social status.

SPECCHIETTO N. 21.

Cronologia dell'apertura all'esercizio delle linee ferrate della Rete Sicula.

DATA	TRONCHI DI FERROVIA	LINEE FERROVIARIE				
		Messina Catania Siracusa	Catania S. Caterina Palermo	S. Caterina Palermo Caltanissetta	Licata Roccapalumba Caldare	Porto Empedocle Linee diverse
1863—28 Aprile	Palermo-Bagheria	km.	km.	km.	km.	km.
1864—25 Luglio	Bagheria-Trabia	"	13	"	"	"
1866—26 Febr.	Trabia-Termini	"	18	"	"	"
1866—12 Dicemb.	Messina-Giardini	"	5	"	"	"
1867— 3 Gennaio	Giardini-Catania	"	47	"	"	"
1869— 1 Aprile	Termini-Cerda	"	48	"	"	"
1869— 6 Giugno	Cerda-Sciara	"	9	"	"	"
1869— 1 Luglio	Catania-Lentini	"	6	"	"	"
1869—15 Settem.	Sciara-Montemaggiore	"	29	"	"	"
1870—15 Maggio	Catania-Catenanuova	"	10	"	"	"
1870—27 Giugno	Catenanuova-Raddusa	"	37	"	"	"
1870— 3 Luglio	Montemaggiore-Roccapalumb.	"	18	"	"	"
1870—15 Agosto	Raddusa-Leonforte	"	9	"	"	"
1870— 1 Settem.	Roccapalumba-Lercara	"	15	"	"	"
1871—19 Gennaio	Lentini-Siracusa	"	58	"	"	8
1874— 5 Settem.	Palermo al porto	"	6	"	"	"
1874—15 Settem.	Lercara-Cammarata	"	"	"	"	12
1874— 1 Novem.	Porto Empedocle-Comitini	"	"	"	"	25
1875—30 Settem.	Cammarata-Acquaviva	"	"	"	"	11
1876— 1 Febr.	Leonforte-Villarosa	"	22	"	"	"
1876— 1 Marzo	Villarosa-S. Caterina	"	15	"	"	"
1876—24 Settem.	Caltanissetta-Campobello	"	"	45	"	"
1876—16 Dicemb.	Acquaviva-Platania-Comitini	"	"	"	19	"
1878— 8 Aprile	Santa Caterina-Caltanissetta	"	"	6	"	"
1880—23 Maggio	Campobello-Favarotta	"	"	11	"	"
1880— 3 Novem.	Canicatti-Aragona-Caldare	"	"	"	"	27
1881—24 Febr.	Favarotta-Licata	"	"	18	"	"
1881— 5 Giugno	Roccapalumba-Valledolmo	"	17	"	"	"
1881—15 Settem.	Valledolmo-Marianopoli	"	19	"	"	"
1881—20 Dicemb.	S. Cater.-galleria Marianopoli	"	13	"	"	"
1885— 1 Agosto	Galleria di Marianopoli	"	7	"	"	"
1886-- 5 Aprile	Siracusa-Noto	"	"	"	"	30
1887—20 Aprile	Fiume Torto-Cefalù	"	"	"	"	24
Totale		182	235	80	75	81

Cronologia dell'apertura all'esercizio delle linee ferrate della Rete Sicula
Fonte: Bernardo Gentile Cusa, *Piano regolatore per il risanamento e per l'ampliamento della città di Catania*, Tipografia C. Galatola, Catania, 1888, p. 174

Chronology of the opening to operation of the railway lines of the Sicula network

Source: Bernardo Gentile Cusa, *Master plan for the rehabilitation and expansion of the city of Catania*, Tipografia C. Galatola, Catania, 1888, p. 174

2. CATANIA: stazione, linea ferroviaria e trasformazioni urbane



La stazione dal lato della fontana di Proserpina

Fonte: Wikipedia, www.commonswiki.org/wiki/File:Piazza_della_stazione,_Catania.jpg#mw-jump-to-license

The station from the side of the Proserpina fountain

Source: Wikipedia, www.commonswiki.org/wiki/File:Piazza_della_stazione,_Catania.jpg#mw-jump-to-license

A partire dalla seconda metà dell'Ottocento, la città si espande prevalentemente lungo l'asse orientale. La costruzione della ferrovia e la sua interconnessione con il porto a partire dal 1867 agisce come motore di profonde trasformazioni urbanistiche e socio-economiche lungo l'asse di connessione tra la stazione e il borgo marinaro di Ognina, stimolando un certo fermento costruttivo di operatori edili e fondiari sui terreni compresi tra la costa e la porzione a est dello storico quartiere settecentesco di San Berillo e del quartiere Ferrovia. In particolare, la sezione Ferrovia è una delle 15 individuate dal censimento del 1871 a partire da quattro frazioni con cui si suddivide l'intero "caseggiato" e nominate sulla base degli edifici pubblici o delle chiese più significative nei rispettivi quartieri. La sezione Ferrovia, la più orientale della città, per i due terzi si è delineata a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, per un'estensione totale di 21,50 ettari.

Starting from the second half of the nineteenth century, the city expanded mainly along the eastern axis. The construction of the railway and its interconnection with the port starting from 1867 acts as a driving force for profound urban and socio-economic transformations along the connection axis between the station and the seaside village of Ognina, stimulating a certain constructive ferment among construction operators and land on the land between the coast and the eastern portion of the historic eighteenth-century district of San Berillo and the Ferrovia district. In particular, the Railway section is one of the 15 identified by the 1871 census starting from four hamlets into which the entire "block" is divided and named on the basis of the most significant public buildings or churches in the respective neighborhoods. The railway section, the easternmost of the city, took shape for two thirds starting from the second half of the nineteenth century, for a total extension of 21.50 hectares.

Nella descrizione che ne fa Gentile Cusa nel suo "Piano regolatore per risanamento e ampliamento della città di Catania" (1888), la trama viaria è regolare, organizzata all'interno di un tracciato ortogonale, sebbene le strade rimangano strette e senza alcuna copertura, decretando un generale senso di abbandono e degrado nonostante l'azione di "nobilitazione" del quartiere innescata dalla costruzione di nuovi edifici realizzati a partire dalla seconda metà dell'Ottocento in porzioni di terreno più areate e dunque più salubri. Queste nuove aree edificate nascono in aree un tempo destinate ad agrumeti che, a causa dell'inflazione e delle malattie che colpiscono i prodotti, non risultano più economicamente vantaggiosi e, dunque, sono soggetti a cambi di destinazione d'uso, avvantaggiati dalla vicinanza strategica della stazione ferroviaria. Nella sezione Ferrovia, i 4795 abitanti del 1871 un decennio dopo saranno 6803, distribuiti in 1606 appartamenti, registrando l'incremento percentuale più elevato insieme all'altrettanto popolosa sezione Angeli Custodi.

In the description given by Gentile Cusa in his "Regulatory plan for the rehabilitation and expansion of the city of Catania" (1888), the road network is regular, organized within an orthogonal layout, although the streets remain narrow and without any coverage, decreeing a general sense of abandonment and degradation despite the "ennoblement" action of the neighborhood triggered by the construction of new buildings built starting from the second half of the nineteenth century in more ventilated and therefore more healthy. These new built areas are created in areas once intended for citrus groves which, due to inflation and diseases affecting the products, are no longer economically advantageous and, therefore, are subject to changes in intended use, benefiting from the strategic proximity of the railway station.

In the Railway section, the 4795 inhabitants of 1871 a decade later will be 6803, distributed in 1606 apartments, recording the highest percentage increase together with the equally populous Guardian Angels section.

Nelle grandi città isolate, la costruzione delle stazioni e delle linee ferrate comporta grandi trasformazioni, a partire dagli sventramenti funzionali ad "aprire" gli spazi tutt'intorno alla stazione e a creare le strade di accesso ai centri abitati, non senza polemiche. Nel caso di Catania, la realizzazione della linea ferrovia che collega il capoluogo etneo a Messina e a Siracusa subisce notevoli ritardi proprio per le frizioni sorte tra il Comune e la società francese Petit incaricata della realizzazione in relazione alla scelta del sito, che doveva favorire sia la circolazione delle merci che quella dei passeggeri. Dopo diversi attriti, il progetto prevede la costruzione della stazione sul piano San Francesco di Paola all'interno del quartiere della Civita, dopo lo sgombero e l'abbattimento di casupole e tipologie edilizie "minori", mentre la strada ferrata si inoltra nell'abitato lungo la celebre passeggiata alla marina, luogo di incontro e svago dove si celebravano i riti mondani della borghesia catanese.

In the large island cities, the construction of stations and railway lines involves major transformations, starting with the demolitions aimed at "opening up" the spaces all around the station and creating the access roads to the inhabited centres, not without controversy. In the case of Catania, the construction of the railway line that connects the Etna capital to Messina and Syracuse suffers considerable delays precisely due to the friction that arose between the Municipality and the French company Petit in charge of the construction in relation to the choice of the site, which was supposed to favor both the movement of goods and passengers. After several frictions, the project involves the construction of the station on the San Francesco di Paola plan within the Civita district, after the clearance and demolition of huts and "minor" building types, while the railway enters the town along the famous promenade to the marina, a meeting and leisure place where the social rites of the Catania bourgeoisie were celebrated.

SPECCHIETTO N. 55.

Densità delle abitazioni e della popolazione nelle 15 sezioni urbane della città al 31 Dicembre 1886.

SEZIONI del centro abitato	SUPERFICIE in ettari	ABITAZIONI		ABITANTI		
		nella sezione	per ettare	nella sezione	per ettare	per appartamento
Monserato	33,75	1085	32	4209	124	3,87
Carmine	33,43	2625	78	10200	304	3,88
Spirito Santo	5,50	580	105	2446	444	4,21
S. Berillo	14,31	2240	156	8224	575	3,67
Ferrovia	21,50	1606	75	6725	313	4,19
Cutelli	17,50	1209	69	5027	234	4,15
Porto	11,00	1200	109	5127	466	4,27
S. M. dell' Ajuto	42,00	3520	84	14468	344	4,11
Municipio	18,40	1600	87	6041	328	3,77
SS. Angeli Custodi	36,00	2344	65	10465	290	4,46
Benedettini	28,25	2340	89	9571	339	4,09
Idria	18,00	1965	109	7543	419	3,84
Tribunale	9,50	475	63	1978	208	4,16
Orto Botanico	17,30	945	54	3447	199	3,65
Cifali	15,00	571	38	2048	136	3,59
	319,45	24305	76	97519	305	4,01

Densità delle abitazioni e della popolazione nelle 15 sezioni urbane della città al 31 Dicembre 1886.

Fonte: Bernardo Gentile Cusa, *Piano regolatore per risanamento e per l'ampliamento della città di Catania*, Tipografia C. Galatola, Catania, 1888, p. 264

Density of housing and population in the 15 urban sections of the city on December 31, 1886.

Source: Bernardo Gentile Cusa, *Master plan for the rehabilitation and expansion of the city of Catania*, Tipografia C. Galatola, Catania, 1888, p. 264

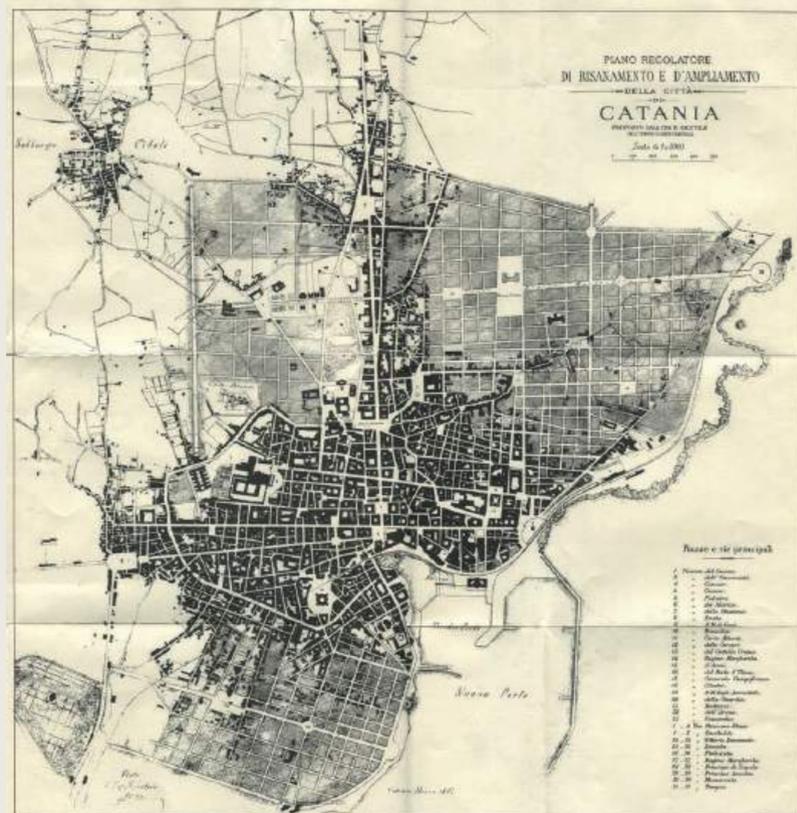
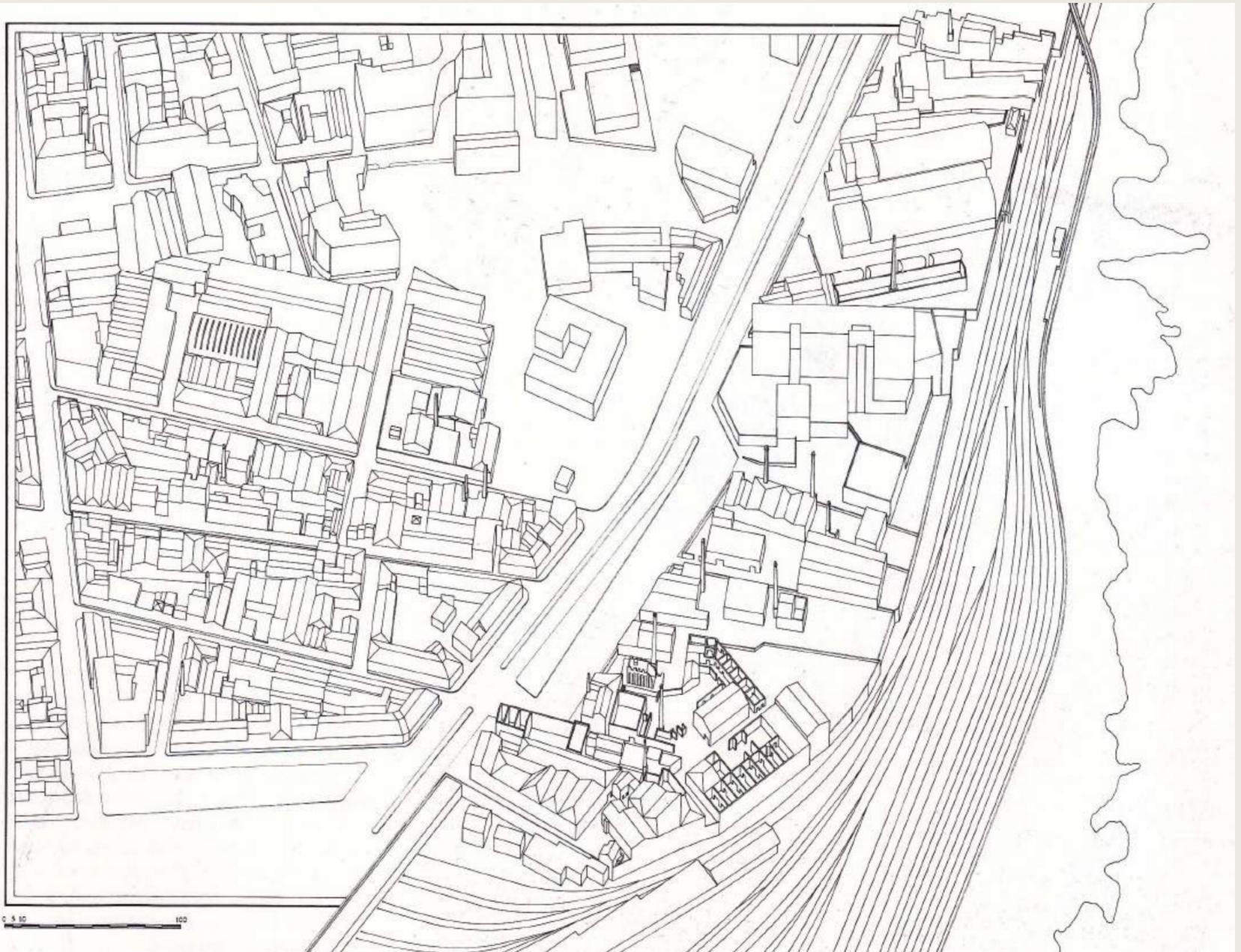


Tavola generale del Piano regolatore di risanamento e d'ampliamento della città di Catania redatto dall'ingegnere Bernardo Gentile Cusa, 1877. Fonte: I.D. Aprile, Catania, 1870 - 1939: cultura, memoria, tutela, Regione Siciliana, Palermo, 2011, p. 42

General table of the master plan for the redevelopment and expansion of the city of Catania drawn up by the engineer Bernardo Gentile Cusa, 1877.

Source: I.D. April, Catania, 1870 - 1939: culture, memory, protection, Sicilian Region, Palermo, 2011, p. 42

3. CATANIA: la costruzione della raffineria



Assonometria dello stato di fatto dell'area delle raffinerie, disegno tratto dal progetto di G. Rebecchini, F. Cardullo, L. Dantes, C. Pirruccello. Tratta da: *Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura*, G. Rebecchini, Officina Edizioni, Roma, 1991, p. 160

Axonometry of the actual state of the refineries area, drawing taken from the project by G. Rebecchini, F. Cardullo, L. Dantes, C. Pirrauto. Taken from: *Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura*, G. Rebecchini, Officina Edizioni, Rome, 1991, p. 160

La prima raffineria di zolfo catanese si registra a Fontanarossa già nel 1878, ma gli impianti sono successivamente trasferiti in prossimità della stazione, dove il materiale grezzo può essere subito lavorato e commercializzato per via ferroviaria o marittima attraverso il porto che proprio in quegli anni è al centro di progetti di ampliamento e ammodernamento coronati dal Nuovo Porto, inaugurato nel 1889. Tra gli anni Ottanta e Novanta, quando la Sicilia copre l'80% della produzione mondiale di zolfo, le industrie catanesi detengono una posizione di monopolio per le attrezzature impiegate, tecnologicamente molto avanzate, per la mole di capitali investiti e per le quote di mercato ricoperte, a fronte delle miserevoli condizioni in cui versano, di contro, i lavoratori delle zolfare, molti dei quali bambini (i carusi).

The first sulfur refinery in Catania was registered in Fontanarossa as early as 1878, but the plants were subsequently transferred near the station, where the raw material could be immediately processed and marketed by rail or sea through the port which in those years was center of expansion and modernization projects crowned by the New Port, inaugurated in 1889. Between the 1980s and 1990s, when Sicily covered 80% of world sulfur production, the Catania industries held a monopoly position due to the technologically advanced equipment used, the amount of capital invested and the market shares covered, given the miserable conditions faced by the sulfur workers, many of whom are children (the Carusi).

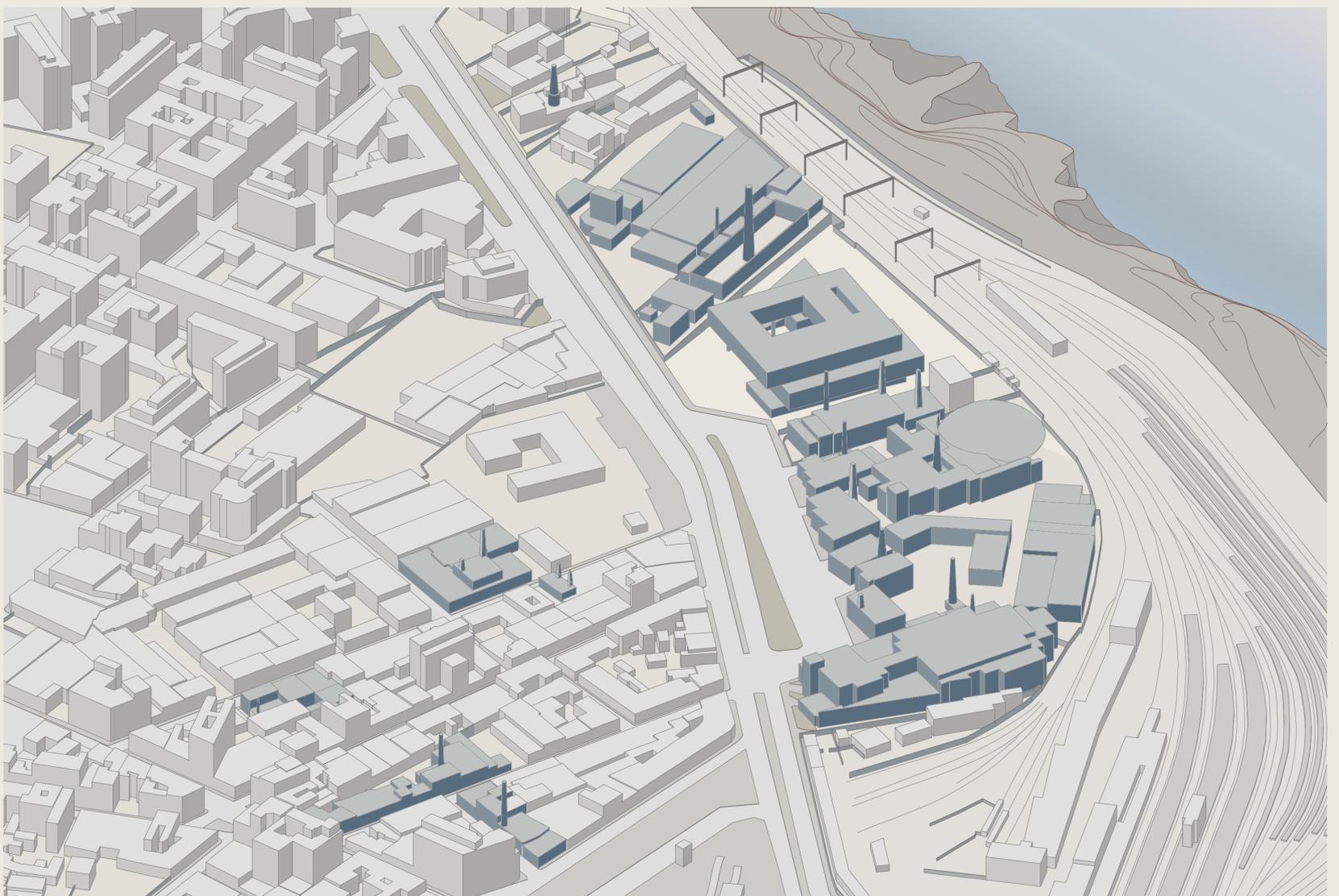


Sicilia - Carusi all'imbocco di un pozzo della zolfara, 1899.

Fonte: Eugenio Interguglielmi (1850-1911), Pubblico dominio, tramite Wikimedia Commons

Sicily - Carusi (boys) before a sulphur mine, 1899.

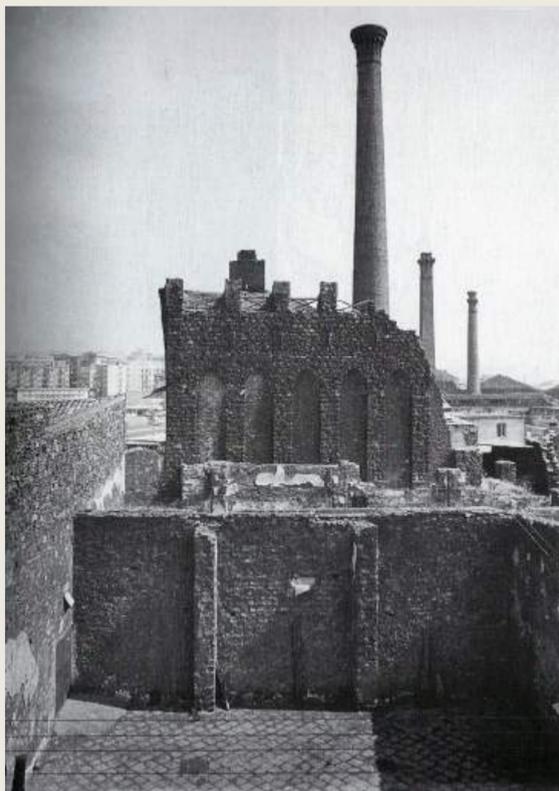
Source: Eugenio Interguglielmi (1850-1911), Public domain, via Wikimedia Commons



Catania, Capilleri C., assonometria dell'area della cittadella dello zolfo in "Catania e l'archeologia industriale: proposta di riqualificazione dell'area dell'ex Federazione Italiana dei Consorzi Agrari in Viale Africa", tesi di laurea in Architettura, a.a 2022-2023

Catania, Capilleri C., axonometry of the area of the sulfur citadel in "Catania and industrial archaeology: proposal for the redevelopment of the area of the former Italian Federation of Agricultural Consortia in Viale Africa", degree thesis in Architecture, academic year 2022 -2023

4. CATANIA: l'abbandono e la riconversione



Resti di un impianto, Catania, viale Africa, foto precedente alle recenti ristrutturazioni.

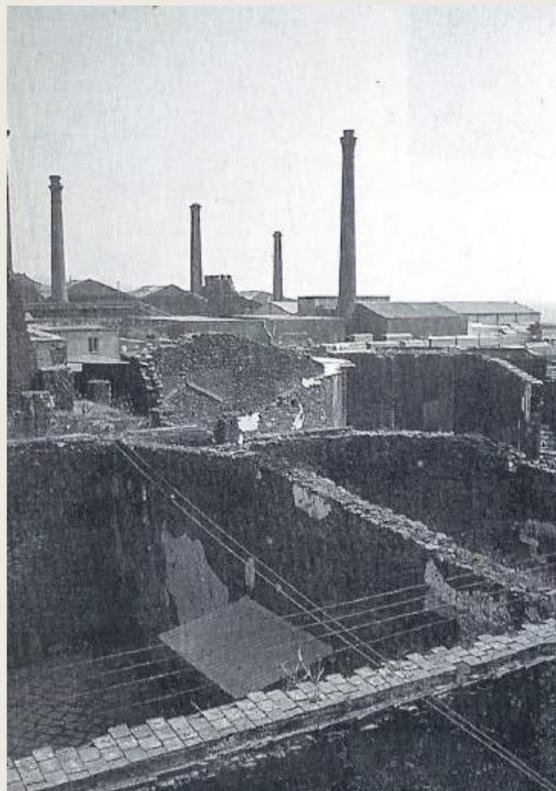
Fonte: G. Rebecchini, F. Cardullo, G. Dato, M. Lo Curzio, L. Dantes, C. Pirruccello.

"Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura", Officina Edizioni, Roma, 1991, p. 55

Remains of a plant, Catania, viale Africa, photo before the recent renovations.

Source: G. Rebecchini, F. Cardullo, G. Dato, M. Lo Curzio, L. Dantes, C. Pirruccello.

"Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura", Officina Edizioni, Rome, 1991, p. 55



Vista dall'alto dell'area delle raffinerie ad est di Viale Africa.

Fonte: G. Rebecchini, F. Cardullo, G. Dato, M. Lo Curzio, L. Dantes, C. Pirruccello.

"Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura", Officina Edizioni, Roma, 1991, p. 162

View from above of the refinery area east of Viale Africa.

Source: G. Rebecchini, F. Cardullo, G. Dato, M. Lo Curzio, L. Dantes, C. Pirruccello.

"Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura", Officina Edizioni, Rome, 1991, p. 162



Immagini dello stato di fatto dell'isolato lungo via Simeto.

Fonte: G. Rebecchini, F. Cardullo, G. Dato, M. Lo Curzio, L. Dantes, C. Pirruccello.

"Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura", Officina Edizioni, Roma, 1991, p. 193

Images of the current state of the block along via Simeto.

Source: G. Rebecchini, F. Cardullo, G. Dato, M. Lo Curzio, L. Dantes, C. Pirruccello.

"Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura", Officina Edizioni, Rome, 1991, p. 193



Immagini dello stato di fatto dell'isolato lungo via Simeto.

Fonte: G. Rebecchini, F. Cardullo, G. Dato, M. Lo Curzio, L. Dantes, C. Pirruccello.

"Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura", Officina Edizioni, Roma, 1991, p. 193

Images of the current state of the block along via Simeto.

Source: G. Rebecchini, F. Cardullo, G. Dato, M. Lo Curzio, L. Dantes, C. Pirruccello.

"Le vie dello zolfo in Sicilia: storia e architettura", Officina Edizioni, Rome, 1991, p. 193

Nonostante l'accelerazione impressa dalle esigenze dell'industria solfifera all'infrastruttura ferroviaria, il ritardo con cui sono realizzate le tratte e la concorrenza di giacimenti in Texas e Louisiana, scoperti all'inizio del XX secolo, nei quali i costi di estrazione sono più contenuti, sanciscono il tracollo del settore zolfifero. Le raffinerie costiere, quindi, sono destinate a un inevitabile abbandono che coinvolge anche le linee ferrate di collegamento con le zolfare, la cui importanza strategica risulta ridimensionata. A Catania la raffineria è prima riconvertita alla lavorazione degli agrumi e alla produzione di cassette di legno, poi definitivamente chiusa negli anni Sessanta del secolo scorso.

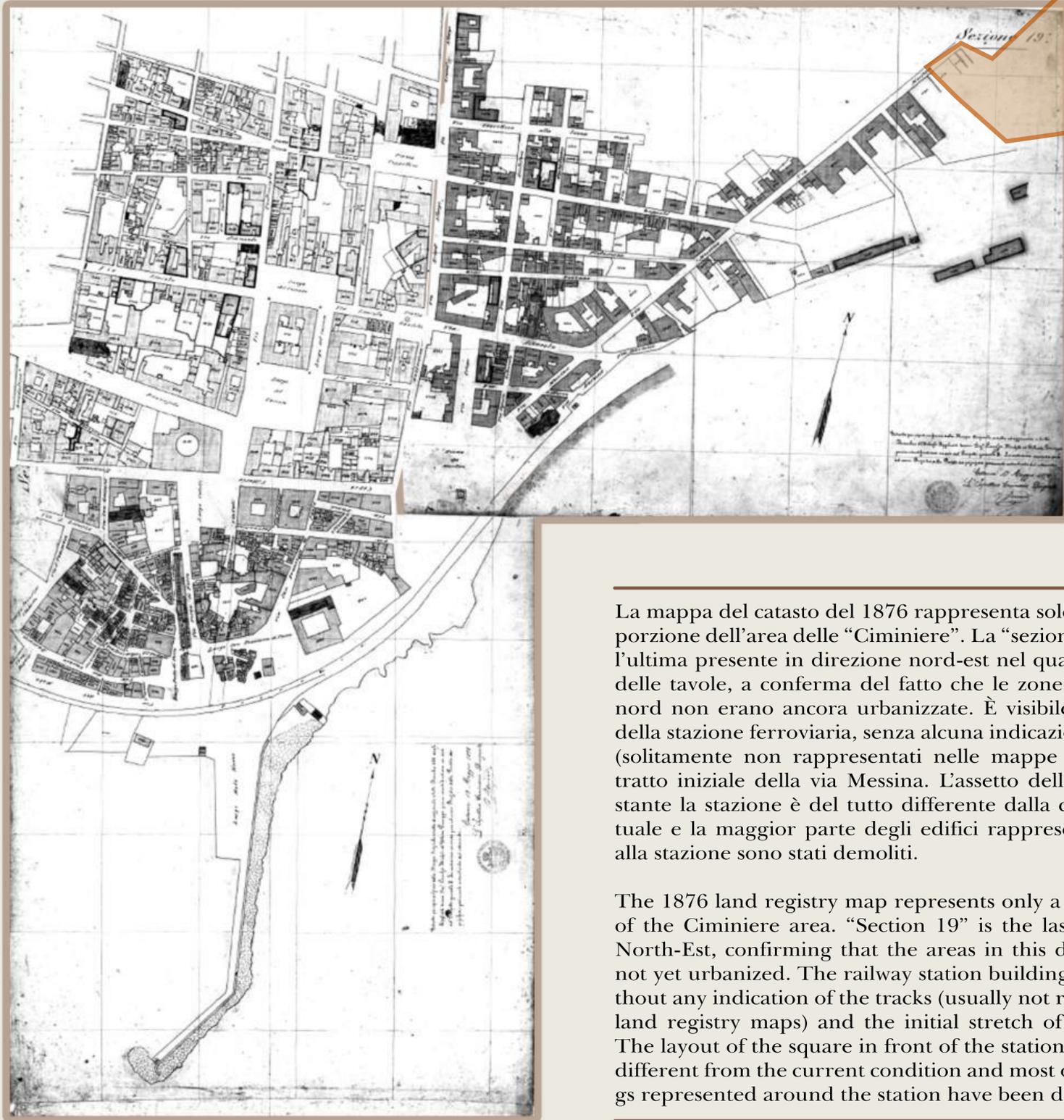
A partire dalla seconda metà degli anni Ottanta si avvia il processo di riconversione di quello che oggi è il complesso Le Ciminie, adibito a spazio espositivo-museale e centro fieristico su progetto dell'architetto Giovanni Leone, che oggi rappresenta la principale eredità di archeologia industriale di una Cittadella dello zolfo molto più estesa. Altre emergenze architettoniche sono in stato di abbandono, come l'ex raffineria Alonzo e Consoli, altre sono state riconvertite in spazi multifunzionali per l'intrattenimento, la cultura e il tempo libero (come Zō centro culture contemporanee e Il SAL - Spazio Avanzamento Lavori), mentre un altro complesso di raffinazione è stato riconvertito in science center dall'Università di Catania, la "Città della Scienza", per la diffusione della cultura scientifica e tecnologica.

Despite the acceleration given by the needs of the sulfur industry to the railway infrastructure, the delay with which the routes were built and the competition from deposits in Texas and Louisiana, discovered at the beginning of the 20th century, in which extraction costs are higher contents, sanction the collapse of the sulfur sector. The coastal refineries, therefore, are destined for inevitable abandonment which also involves the railway lines connecting with the sulfur mines, whose strategic importance is reduced. In Catania the refinery was first converted to the processing of citrus fruits and the production of wooden boxes, then definitively closed in the 1960s. Starting from the second half of the 1980s, the process of reconversion of what is now the Le Ciminie complex began, used as an exhibition-museum space and trade fair center designed by the architect Giovanni Leone, which today represents the main legacy of industrial archeology of a much larger Sulfur Citadel. Other architectural emergencies are in a state of abandonment, such as the former Alonzo and Consoli refinery, others have been converted into multifunctional spaces for entertainment, culture and free time (such as Zō contemporary culture center and Il SAL - Spazio Avanzamento Lavori), while another refining complex has been converted into a science center by the University of Catania, the "City of Science", for the dissemination of scientific and technological culture.

Riferimenti:

1. Atripaldi A.M., Costa M.E. (a cura di), Catania. *Architettura, città, paesaggio*, Gruppo Mancosu Editore, 2008, pp. 90-119.
2. Cassar S., *Metamorfosi dell'economia catanese tra il XVII e il XX secolo*, in D'Amico R., *Catania: i quartieri nella metropoli*, Le Nove Muse, 2001, pp. 61-84.
3. Dato G., 1987, *I nuovi scenari urbani nella Sicilia post unitaria; in Storia d'Italia: le regioni dall'Unità ad oggi*; Einaudi, Torino.
4. Dato G., *La città di Catania. Forma e struttura, 1693-1833*, Officina edizioni, Roma, 1983.
5. Canciullo, G. (1986). *Gruppi finanziari e progetti ferroviari nella Sicilia postunitaria*. Studi Storici, 27(2), pp. 397-419. <http://www.jstor.org/stable/20565705>
6. Cristina G., *Ferrovie e strutture portuali nel processo di industrializzazione di Catania (1861-1914)*, *Storia urbana : rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna* : 138, 1, 2013.
7. V. Giura, *L'industria zolfifera siciliana nei secoli XIX e XX*, in "Storia della Sicilia", vol. IX, Soc. Editrice Storia di Napoli e di Sicilia, Palermo 1978, pp. 15-34;
8. M. Colonna, *L'industria zolfifera siciliana. Origini, sviluppo, declino*, Università degli Studi, Facoltà di economia, Catania 1971;
9. G. Barone, *Formazione e declino di un monopolio naturale. Per una storia sociale delle miniere di zolfo*, in AA. VV., *Zolfare di Sicilia*, Sellerio, Palermo 1989.
10. Franchetti-Sonnino, *Inchiesta in Sicilia nel 1876 (1877)*, Saggi Vallecchi, ristampa Firenze 1974, vol. I°, pp. 243-244.
11. G. Dato, *Le città siciliane fra continuità e rotture con l'urbanistica preunitaria* in M. Aymard e G. Giarrizzo (a cura di), *Storia d'Italia. Le Regioni. Dall'Unità ad oggi*. La Sicilia, Einaudi, Torino 1987, pp. 1023-1046.
12. Giovanna Canciullo, *Le strade ferrate siciliane: una società in movimento (secoli XIX-XX)*, MERIDIANA, 91, pp. 175-204, 2018
13. Giovanna Canciullo, *Le ferrovie siciliane tra arretratezza e sviluppo: (Secoli XIX-XX)*, Giuseppe Maimone Editore, CATANIA, 2016
14. Giovanna Canciullo, *Ferrovie e commercio zolfifero*, 1989, in G. BARONE, C. TORRISI, *Economia e società nell'area dello zolfo (secoli XIX-XX)*, 1989

5. CATANIA: le trasformazioni urbanistiche



La mappa del catasto del 1876 rappresenta solo una minima porzione dell'area delle "Ciminiere". La "sezione 19" è infatti l'ultima presente in direzione nord-est nel quadro d'unione delle tavole, a conferma del fatto che le zone ancora più a nord non erano ancora urbanizzate. È visibile il fabbricato della stazione ferroviaria, senza alcuna indicazione dei binari (solitamente non rappresentati nelle mappe catastali) e il tratto iniziale della via Messina. L'assetto della piazza antistante la stazione è del tutto differente dalla condizione attuale e la maggior parte degli edifici rappresentati attorno alla stazione sono stati demoliti.

The 1876 land registry map represents only a small portion of the Ciminiere area. "Section 19" is the last one toward North-East, confirming that the areas in this direction were not yet urbanized. The railway station building is visible, without any indication of the tracks (usually not represented in land registry maps) and the initial stretch of Via Messina. The layout of the square in front of the station is completely different from the current condition and most of the buildings represented around the station have been demolished.

Catania, catasto urbano, 1876

Catania, urban cadastre, 1876

Nella mappa del catasto del 1884 appare l'intero comparto dell'area delle Ciminiere ma l'edificazione è presente solo nella porzione meridionale che è ancora incompleta con pochi edifici già costruiti. Lungo la via Messina compaiono pochissimi edifici antistanti l'area del complesso espositivo, in corrispondenza dell'attuale Piazzale Rocco Chinnici (già piazzale Oceania) ma è già indicato il tratto della via Simeto a est della Via Messina, oggi inglobato nel complesso.

Sono ancora presenti nella mappa gli edifici, oggi demoliti, nel tratto compreso tra "Le Ciminiere" e l'area di fronte della stazione centrale, alcuni dei quali di notevoli dimensioni che confermano una significativa presenza industriale.

Nella mappa è rappresentato l'intero tratto della via Messina oltre "Le Ciminiere" in direzione nord est, con diversi edifici di tipo industriale su entrambi i lati della strada e una suddivisione in lotti di forma allungata tra la strada e la ferrovia, a testimonianza di un progressivo sviluppo dell'urbanizzazione verso nord-est.

The 1884 land registry map, includes the entire area of the "Ciminiere", but constructions are only present in the southern portion, which is still incomplete with a few buildings. Along Via Messina, very few buildings appear in front of the area of the exhibition complex, in correspondence with the current Piazzale Rocco Chinnici (formerly Piazzale Oceania), but the stretch of Via Simeto to the east of Via Messina, now incorporated into the complex, is already indicated. The buildings, now demolished, are still present in the map between "Le Ciminiere" and the area in front of the central station, some of which are of considerable size, confirming a significant industrial presence. The map represents the entire layout of Via Messina beyond "Le Ciminiere" in a north-east direction, with several industrial buildings on both sides of the road and a subdivision of elongated lots between the road and the railway, testifying to a progressive development of urbanization towards the north-east.



Catania, catasto urbano, 1884

Catania, urban cadastre, 1884

5.2 CATANIA: le trasformazioni urbanistiche



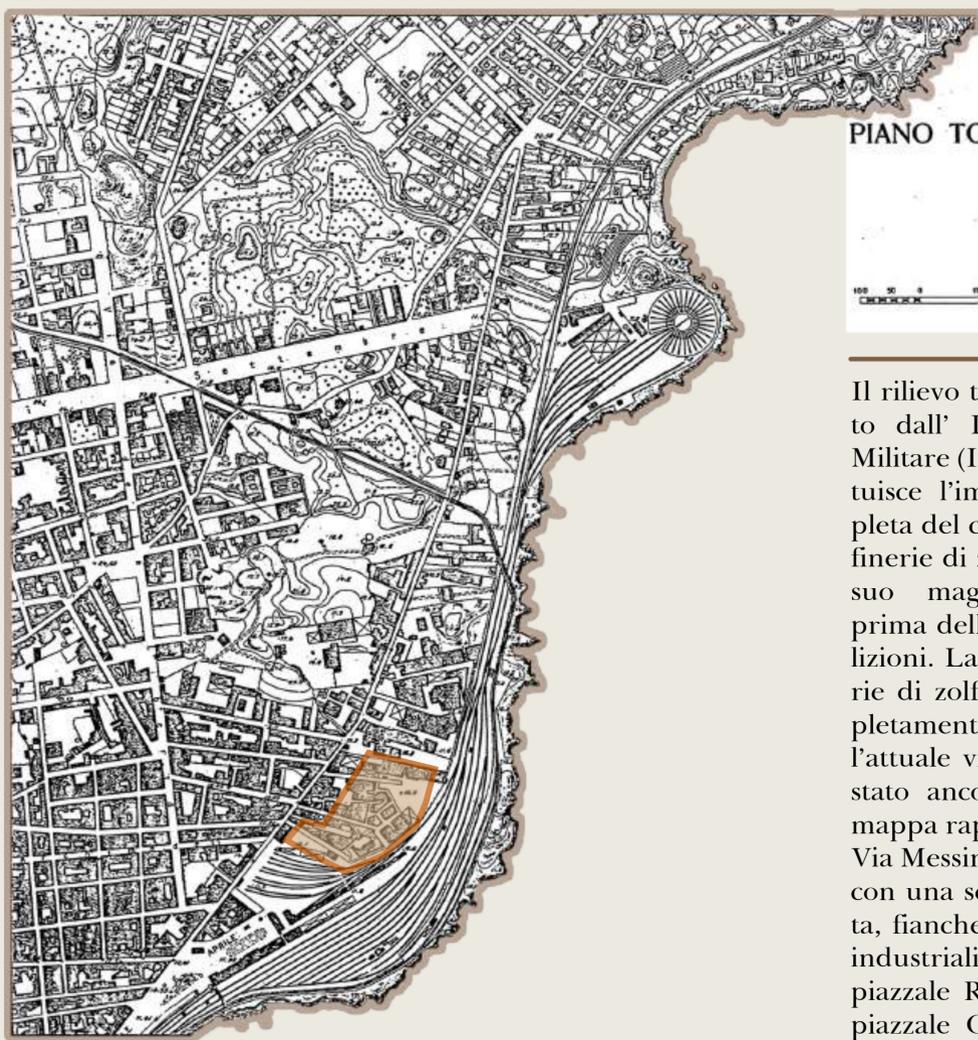
La mappa del catasto del 1897 è piuttosto imprecisa. Essa comprende l'intera area del complesso delle "Ciminiere", sebbene non compaiono più alcuni degli edifici che erano presenti nel catasto del 1884. Lungo la via Messina, nella porzione nord, sono visibili due edifici oggi non più esistenti che occupavano l'area del piazzale Rocco Chinnici (già piazzale Oceania). A est della Via Messina sono visibili due strade a vicolo cieco di fronte alle attuali via Scuto Costarelli e Raffineria, oggi ricomprese nel perimetro del complesso delle "Ciminiere".

The 1897 land registry map

is rather imprecise. It includes the entire area of the "Ciminiere" complex, although some of the buildings that were present in the 1884 land registry no longer appear. Along Via Messina, in the northern portion, two buildings that no longer exist are visible in the area of Piazzale Rocco Chinnici (formerly Piazzale Oceania). To the east of Via Messina, two dead-end streets are visible, at the front of the current Via Scuto Costarelli and Raffineria, now included in the perimeter of the "Ciminiere" complex.

Catania, catasto urbano, 1897

Catania, urban cadastre, 1897



Il rilievo topografico prodotto dall' Istituto Geografico Militare (IGM) del 1928 restituisce l'immagine più completa del complesso delle raffinerie di zolfo, nella fase del suo maggior sviluppo e prima dell'inizio delle demolizioni. La zona delle raffinerie di zolfo appare già completamente urbanizzata, l'attuale viale Africa non era stato ancora realizzato e la mappa rappresenta ancora la Via Messina che si presentava con una sezione molto ridotta, fiancheggiata dagli edifici industriali. Manca ancora il piazzale Rocco Chinnici (già piazzale Oceania) che verrà realizzato in epoca molto più recente. È già presente lo scalo merci in con un assetto molto simile allo stato attuale. The topographical survey

produced by the Italian Army Map Service (IGM) in 1928 provides the most complete image of the sulphur refinery complex, at the stage of its greatest development and before the demolitions began. The area of the sulfur refineries already appears completely urbanized, the current Viale Africa had not yet been built and the map still shows Via Messina which had a very small section, flanked by industrial buildings. The Piazzale Rocco Chinnici (formerly Piazzale Oceania) is still missing and will be built much more recently. The freight yard is already present with a layout very similar to the current state.

Catania, piano topografico, 1928

Catania, topographic plan, 1928

La cartografia dell'inizio degli anni '60, predisposta per la redazione del nuovo Piano Regolatore, rappresenta la situazione prima delle demolizioni per l'allargamento della ex via Messina, la realizzazione del piazzale Rocco Chinnici (già piazzale Oceania) e la realizzazione del Complesso delle "Ciminiere". La mappa indica che l'edificazione non è sostanzialmente mutata rispetto al rilievo del 1928 e consente di valutare la considerevole ampiezza delle demolizioni effettuate per realizzare l'attuale viabilità. Nella porzione orientale del complesso, adiacente al tracciato ferroviario, appaiono alcuni edifici privi di copertura, a testimonianza dello stato di dismissione delle attività industriali. The cartography from the

early 1960s, prepared for the drafting of the new Master Plan, represents the situation before the demolitions for the widening of the former Via Messina, the construction of Piazzale Rocco Chinnici (formerly Piazzale Oceania) and the construction of the "Ciminiere" Complex. The map indicates that the built up fabric has not substantially changed since the 1928 survey. It allows the evaluation of the considerable extent of the demolitions carried out to create the current road system. In the eastern portion of the complex, adjacent to the railway line, some buildings without roofs appear, testifying to the state of decommissioning of the industrial activities.



Catania, cartografia, anni '60

Catania, cartography, 60s

6. CATANIA: i piani regolatori generali



Concorso per il Piano Regolatore Generale di Catania,
progetto di I. Guidi, G. Marletta, L. Piccinato, 1932
Competition for the General Town Plan of Catania,
project by I. Guidi, G. Marletta, L. Piccinato, 1932

La versione del Piano regolatore del 1954 (non approvata) è una proposta di piano molto schematica e approssimativa che prevede anch'essa la cancellazione della zona delle raffinerie di zolfo, destinata a insediamenti residenziali a bassa densità (indicati in Legenda come "Zona Estensiva in Serie Aperta"), riprendendo solo in parte l'idea del piano vincitore del concorso del 1931 poiché mantiene la stazione nello stato attuale. La destinazione d'uso residenziale occupa anche parte della zona dell'attuale scalo ferroviario merci. È anche previsto l'ampliamento della via Messina che diventerà l'attuale viale Africa.

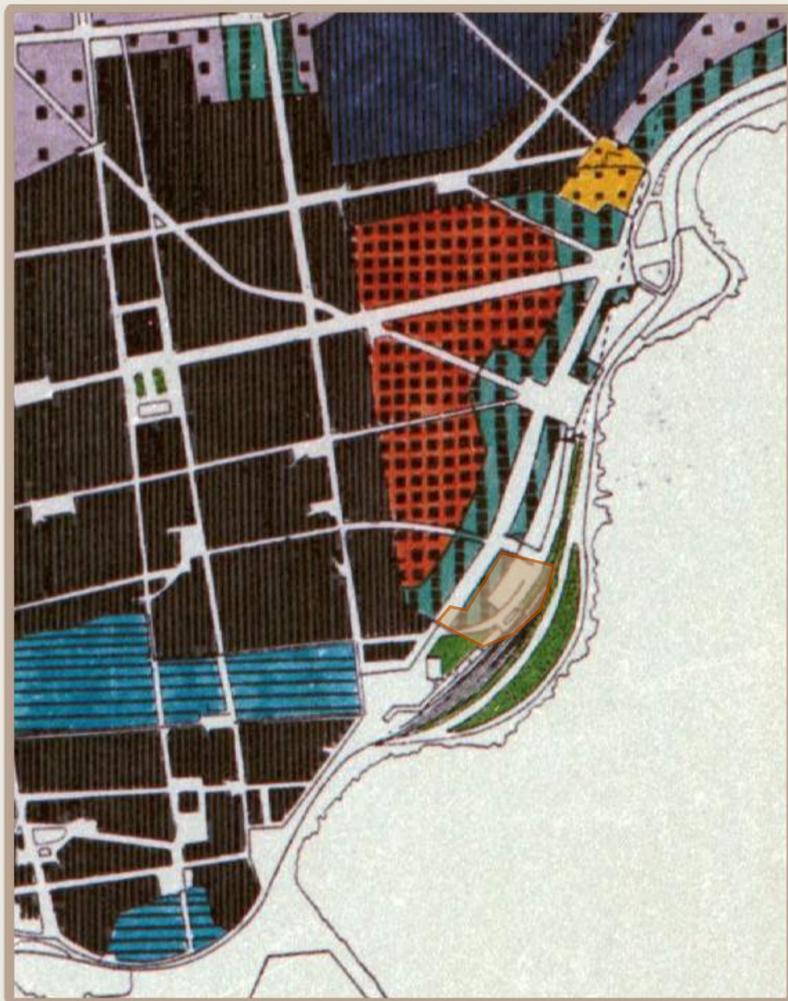
The 1954 version of the Master Plan (not approved) is a very schematic and approximate plan proposal. It also provides for the cancellation of the Sulphur refineries area, intended for low-density residential settlements (zoned as "Open Series Extensive Zone"). It is only partially taking up the idea of the winning plan of the 1931 competition since it maintains the station in its current state. The residential use also occupies part of the area of the current freight railway yard. The widening of Via Messina, which will become the current Viale Africa, is also planned.

Nel Piano Regolatore "Piccinato", nella versione del 1964 riprodotta in questa tavola, la destinazione d'uso prevalente del complesso è indicata come "Zona - Industriale - Portuale - Ferroviaria". (in colore rosa) Il nuovo assetto della via Messina e dell'attuale piazzale Rocco Chinnici è chiaramente definito con una configurazione che corrisponde a quella attuale. Tra la nuova viabilità e l'area a destinazione industriale e ferroviaria è interposta un'ampia fascia verde (in colore giallo chiaro) che si estende a nord fino a piazza Europa con una funzione di schermo tra il tessuto urbano a ovest e le attrezzature che permangono lungo la costa. Da notare come il Piano prevede anche la completa demolizione di tutto il tessuto urbano a ovest del viale Africa, fino al Viale della Libertà prevedendo un'ampia zona verde, servizi e una zona residenziale. Nell'area delle Ciminiere invece il piano conferma le funzioni che si erano consolidate nel tempo e che impediscono, da oltre un secolo, il rapporto tra la città e il mare. Il Prg che venne approvato nel 1969 e che è ancora vigente conferma le previsioni della versione del 1964.

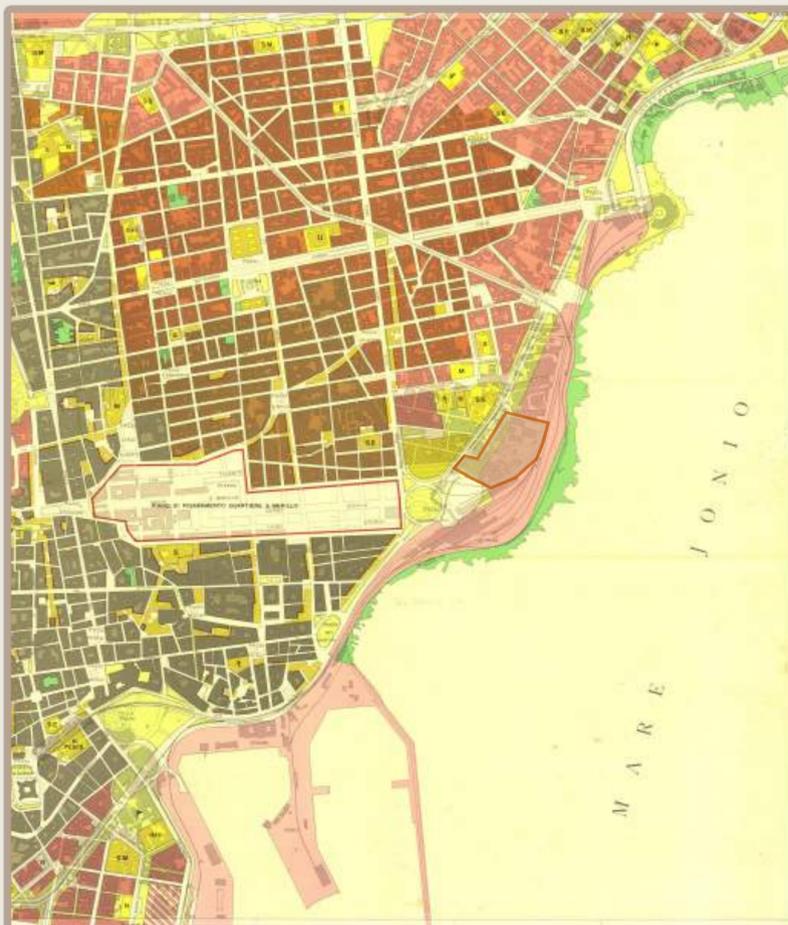
In the "Piccinato" Master Plan, according to the 1964 version reproduced in this table, the main intended use of the complex is indicated as "Industrial - Port - Railway Area". (in pink) The new layout of Via Messina and the current Piazzale Rocco Chinnici is clearly defined with a configuration that corresponds to the current one. Between the new road system and the industrial and railway area there is a large green strip (in light yellow) that extends north to Piazza Europa with a screen function between the urban fabric to the west and the facilities that remain along the coast. It should be noted that the Plan also provides for the complete demolition of the entire urban fabric to the west of Viale Africa, up to Viale della Libertà, providing for a large green area, services and a residential area. In the Ciminiere area, however, the plan confirms the functions that had consolidated over time and that have prevented, for over a century, the relationship between the city and the sea. The PRG that was approved in 1969 and is still in force confirms the forecasts of the 1964 version.

Nella versione del Prg del 1931, esito del concorso nazionale che vide vincitore, ex equo il progetto del "Gruppo Alfa 1932-Piccinato - Marletta - Guidi", la zona del complesso delle Ciminiere non è destinata ad attività industriali o infrastrutture ferroviarie ma viene indicata come "Zona residenziale semintensiva", compresa tra due grandi boulevards ad andamento curvilineo paralleli alla costa. Questa previsione è coerente con l'indicazione dello spostamento della stazione centrale che veniva ricollocata a nord. Il fronte a mare veniva pertanto restituito a un uso più confacente con il suo valore paesaggistico e ambientale, prefigurando un quartiere residenziale di grande qualità con funzioni anche turistiche, come indicato dal testo - "pensioni alberghi di soggiorno" - riportato sulla tavola a nord della zona delle "Ciminiere".

In the 1931 version of the Prg, the outcome of the competition that the "Alfa 1932 group -Piccinato - Marletta - Guidi" won ex aequo, the area of the "Ciminiere" complex is not intended for industrial activities or railway infrastructures but is indicated as a "Semi-intensive residential area", included between two large curved boulevards parallel to the coast. This provision is consistent with the indication of the relocation of the central station, which was relocated to the north. The sea front was therefore returned to a use more suited to its landscape and environmental value, prefiguring a high-quality residential district with tourist functions as well, as indicated by the text - "pensions, hotels and residences" - reported on the table to the north of the "Ciminiere" area.



Piano Regolatore Generale di Catania redatto dall'ufficio tecnico comunale, 1954
Catania General Town Plan drawn up by the municipal technical office, 1954



Catania, Piano Regolatore Generale, L. Piccinato, 1964
Catania, General Town Plan, L. Piccinato, 1964