

Le borgate marinare Dal Sammuzzo al Porto

1. Cippo celebrativo
Foto di Dario Lo Dico

1 Prima di quel secolo ben difficilmente le coste furono abitate stabilmente, a parte alcune tonnare, poiché si temevano le continue scorribande dei pirati. Cfr: P. Lo Cascio, *Le torri di Palermo*, Edizioni del Mirto, Palermo 2006.

2 Nel golfo di Palermo esistevano alcune torri di avvistamento; tra cui: torre Mondello, torre Addaura, la torre della Tonnara di Vergine Maria, torre Montepellegrino, ed un castelletto all'Acquasanta nei pressi della tonnara del Monaco alle falde di Monte Pellegrino; il Castellammare era a protezione del porto cittadino. Nel 1583 Camillo Camilliani fu inviato in Sicilia per la realizzazione delle opere di fortificazione delle coste. Si veda: M. C. Ruggieri Tricoli, M. D. Desirè, *Palermo e il suo Porto*, edizioni Giada, Palermo 1986, P. Lo Cascio, *Le torri di Palermo*, cit.

3 Dopo il 1818 i magazzini furono utilizzati come caserma che dal 1867 si chiamò "Garibaldi", in onore dell'Eroe dei due mondi.

4 Per le caratteristiche morfologiche ed orografiche del territorio di Palermo si vedano: AA. VV. *Le alluvioni palermitane*, Quaderni

Trattare delle borgate marinare a Palermo è un modo per ricordare che la nostra città, frenetica e convulsa metropoli che si affaccia sul Mediterraneo, ha perso da molto tempo il suo rapporto diretto con questo elemento naturale che, al contrario, è stato strumento della nascita e del suo sviluppo. È giusto quindi che si parta dalla borgata più prossima alla città stessa, nata in coincidenza con la creazione del nuovo porto di Palermo, per poi proseguire con le altre borgate, più recenti e, se vogliamo, più note perché legate prima alla pesca ed ora alla balneazione ed alle attività diportistiche.

Tra la metà del XV secolo e il XVI secolo¹, con l'inserimento della Sicilia nell'ambito d'interesse spagnolo, il porto della Cala apparve sempre più insufficiente per la flotta militare; si avvertì, allora, la necessità di ulteriori opere di difesa², di un nuovo grande arsenale e dell'ingrandimento dell'area portuale per renderla capace di accogliere le grandi navi mercantili e le armate navali. Palermo, infatti, era ormai legata ai traffici del Tirreno ed alle rotte commerciali e militari di Spagna, allora impegnata nell'annientamento dell'armata turca.

Per il nuovo porto e le attrezzature cantieristiche e di deposito fu scelta l'ampia baia a nord della città fino alle falde di Monte Pellegrino e nel 1567 fu acquistata l'area della tonnara di S. Giorgio, o del Monaco, proprietà di Giovanni Antonio Spatafora.

La costruzione del nuovo porto proseguì fino al 1590. Fu opera d'ingegneria arditissima che comportò l'arrivo a Palermo di tecnici toscani, piemontesi e genovesi. Il porto era riparato dalla scogliera di Acquasanta e naturalmente protetto da Monte Pellegrino, ma



aveva fondali rocciosi troppo bassi, ai quali si pose rimedio solo con i dragaggi dell'800. La posizione del nuovo porto determinò la direzione del futuro sviluppo della città; tuttavia, inizialmente fu realizzata solo la strada litoranea d'accesso al Molo nuovo che seguiva la costa a partire da Porta S. Giorgio. Sul fronte orientale del pianoro dell'Ucciardone si trovava il convento di S. Maria della Consolazione, costruito nel 1513 dai Padri Agostiniani³. Alla fine del XVI secolo il Senato fece costruire nella vicina località dei Quattro Venti i magazzini del grano, detti del Caricatore.

Il litorale del porto, dalla Cala al Molo, era ricco di sorgenti e dotato di fontane ed abbeveratoi per i bisogni dei mercanti e l'approvvigionamento delle imbarcazioni⁴. Le acque della fonte del piano del Ciardone furono convogliate nel 1588 in un abbeveratoio vicino alla chiesa di S. Lucia; nella spianata dei Quattro Venti nel 1632 fu costruita la Fontana dei Quattro Venti con padiglione coperto da cupola ed aperto su quattro lati. Nei pressi era anche un'altra fontana detta Fonte piccolo. Una fontana era pure alla radice del Molo nuovo. Le fontane erano in rovina già nel XVIII secolo.

Nel 1570, per iniziativa di don Carlo d'Aragona, nei pressi di un'antica chiesetta dedicata a S. Lucia fu edificato il borgo dei pescatori, chiamato anche Borgo Fornaja dal nome della famiglia che vi possedeva la maggior parte della 200 case esistenti. A Francesco



2

Fornaja si deve anche la costruzione, nella prima metà del '500, della prima chiesa del borgo dedicata alla Madonna di Monserrato e divenuta parrocchia nel 1600. Al Borgo si trasferirono i pescatori della Kalsa ed alcune famiglie lombarde, in prevalenza mercanti di grano, tavernieri e salariati di aziende agricole e del trasporto. Con la costruzione del porto e dei magazzini le attività degli abitanti del Borgo furono prevalentemente legate a queste ultime strutture. Nei primi decenni del XVIII il Borgo contava circa mille abitanti. Durante la peste del 1575, per la lontananza dalla città, fu utilizzato come campo sanitario.

Il borgo di S. Lucia ha mantenuto quasi intatto il sistema di vicoli e piazzette del nucleo originario, mentre il tessuto edilizio è stato quasi del tutto sostituito, rimanendo comunque poco qualificato. Il nucleo più antico del Borgo era formato da case poste tra lo Stradone del Borgo, odierna via Francesco Crispi, l'attuale via del Collegio di Maria, dove sorgeva la chiesa di S. Maria di Monserrato, e la via Mulino a Vento, odierno corso Domenico Scinà, che collegava il porto con piazza S. Oliva⁵. Una strada tortuosa, in parte corrispondente al Cortile Bontà, a cui si perveniva anche da via La Grua, odierna via Villaeramosa – Wagner, coincideva con il confine di un vasto fondo che nel '700 diverrà proprietà del principe Alliata ("Firriato di Villafranca")⁶.

In via Collegio di Maria al Borgo si trova la cappella della Congregazione di S. Anna,



2. Chiesa di Santa Lucia al Borgo
Foto di Dario Lo Dico

3. Stazione Marittima
Foto di Dario Lo Dico

costituitasi nel 1525 in una cappella della chiesa di S. Maria di Monserrato e trasferitasi in questa sede intorno alla metà di quel secolo, ancor oggi oggetto di profonda venerazione e di solenni festeggiamenti. Il 10 marzo 1776, la parrocchia del quartiere venne trasferita dalla chiesa di S. Maria di Monserrato alla chiesa di S. Lucia, posta direttamente sul mare, ed appartenuta prima ai Padri conventuali di S. Francesco, quindi alla Giunta Gesuitica e rifatta nel 1775 su progetto di Nicolò Palma⁷.

Al Borgo si trova il Collegio di Maria, fondato nel 1802 dal parroco don Emanuele Custo col titolo di Casa di educazione delle donzelle. Dal 1810 la struttura fece parte del gruppo di analoghe Case, fondate in quasi tutti i quartieri di Palermo come opera pia pubblica per l'istruzione delle fanciulle povere. Nella stessa via Collegio di Maria una lapide ricorda la casa natale di Giuseppe Pitrè (22.12.1841), medico filantropo e studioso di tradizioni popolari.

Tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo il quartiere venne ingrandito con la formazione di un nuovo nucleo a settentrione della via Mulino a Vento, denominato Borgo Nuovo, dove nel 1881 sorse la chiesa di S. Giuseppe, col titolo di Maria SS Assunta; l'originario prospetto ottocentesco, in stile neogotico catalano, riprende quello di palazzo Abatellis, con piccolo rosone sopra il portone d'ingresso.

Fino alla prima metà del XVIII secolo, lo sviluppo urbano di Palermo trascurò l'area costiera a favore di uno sviluppo lineare dell'abitato lungo l'asse della via Maqueda e via Ruggero Settimo, in direzione della Piana dei Colli. Solo alla fine '700, fu tracciato lo stradone ortogonale, futura via Mariano Stabile, per collegare il piano di S. Oliva con la spiag-

del Museo Geologico "G.G. Gemmellaro" n° 4, Dipartimento di Geologia e Geodisia, Palermo 1989; A. Chirco, *Palermo tremila anni tra storia ed arte*, Dario Flaccovio Editore, Palermo, 2006; M. C. Ruggieri Tricoli, M. D. Desirè, *Palermo e il suo Porto*, cit..

⁵ La strada era così denominata per la presenza di un mulino costruito nei primi decenni del XIX secolo dalle truppe inglesi.

⁶ Cfr: A. Chirco, *Il Firriato di Villafranca*, in PER n°1 settembre/dicembre 2001 pag. 14.

⁷ Era già prevista la sua demolizione per l'allargamento dell'area portuale, ma fu centrata dalle bombe nel maggio del 1943. La nuova chiesa, eretta sul finire degli anni '50 su progetto di Salvatore Caronia Roberti, fu inaugurata nel 1963. Gli altari sono stati ricomposti nella chiesa di S. Luigi Gonzaga in via Ugdulena.

4. Panorama di Palermo

5. Il Castellammare Foto di Adriana Chirco



gia di S. Sebastianello al Sammuzzo, ultimo lembo meridionale della linea del porto.

All'inizio del XIX secolo lungo il fronte della strada litoranea si andavano intensificando le costruzioni, scelte come residenze anche da alcuni aristocratici; vi abitavano il marchese di Gibellina, il marchese Bajardo, il principe di Rammacca e i principi di Linguaglossa. In un palazzo di corso Scinà, ceduto successivamente a Pietro Emanuele Sgadari Lo Monaco e sostituito negli anni '60 del XX secolo con un moderno condominio, abitarono i Donville.

Ben presto la vecchia strada di Porta S. Giorgio divenne una lunga fila di case e nel tratto dopo il Sammuzzo, si chiamò "stradone del Borgo"; a settentrione verso il piano dell'Ucciardone, nei terreni dell'ex "Firriato del principe di Villafranca", tra il 1838 ed il 1843, furono costruite le nuove Carceri mandamentali sotto la direzione di Nicolò Puglia ed Emanuele Palazzotto che modificarono un precedente progetto di Vincenzo Di Martino⁸.

Alla fine del XIX secolo nel piano dei Quattro Venti fu creata la Stazione merci "Molo" del braccio di ferrovia collegato al porto, e nel 1871 lo sporgente ferroviario per il porto.

Sul fronte orientale della via Francesco Crispi si era sviluppato un nuovo quartiere, propaggine orientale della lottizzazione degli orti Carella, iniziata nel 1861 a nord di via Cavour. Accanto agli edifici residenziali sorsero numerose agenzie ed imprese marittime, magazzini di merci da esportazione, depositi di legname ed insediamenti industriali; tra questi, in via Onorato era la Fonderia Oretea, fondata dai fratelli Sgroi sulle foci del fiume Oreto nel 1841 e rilevata l'anno successivo da Vincenzo Florio e Benjamin Ingham che nel 1844 la trasferirono in quest'area più vicina al porto; l'officina di lavorazione alimentare Cancilla con struttura a taglio ed edificio residenziale,

odierna palazzina Cancilla Martellucci, sulla spiaggia del Sammuzzo; le fabbriche del Cantiere Ghilardi in corso Scinà; la fabbrica di mobili di Nicolò Dagnino con edificio industriale, magazzini e residenza su via Enrico Albanese; la Casa editrice Sandron⁹. Tra il Borgo S. Lucia ed il porto, si estendevano i terreni Lo Verde e le proprietà del principe di Rammacca. Su questi terreni, lottizzati alla fine del XIX secolo in occasione dell'Esposizione Nazionale del 1891, furono tracciate le vie Emerico Amari, Benedetto Gravina, Giuseppe La Masa e l'ultimo tratto di via Principe di Scordia. Furono realizzati alcuni palazzi residenziali, come palazzo Saitta, costruito nell'ultimo quarto del XIX secolo dal commerciante Placido Saitta con annessi i magazzini di agrumi che venivano esportati fin negli Stati Uniti, ed il palazzo Moncada di Paternò, costruito nel 1899 su progetto di Ernesto Basile con la caratteristica torretta angolare.

La saldatura definitiva del quartiere con la città avvenne dopo l'impianto del quartiere Libertà, avvenuto nell'ultimo decennio del XIX secolo, quando vennero tracciate le vie Quintino Sella e Archimede, il cui impianto era previsto dal piano di lottizzazione Radaly del 1881. Nel 1895 entrava in funzione lo scalo merci ferroviario Palermo Ucciardone nella piazza omonima; in quell'occasione il Comune costruì nei pressi alcuni magazzini di stoccaggio. Negli anni Venti fu definito il progetto della stazione ferroviaria Palermo Sampolo, costruita nel 1932.

Il fronte verso il mare era allora libero; le banchine del porto infatti erano direttamente accessibili dalla strada, odierna via Francesco Crispi.

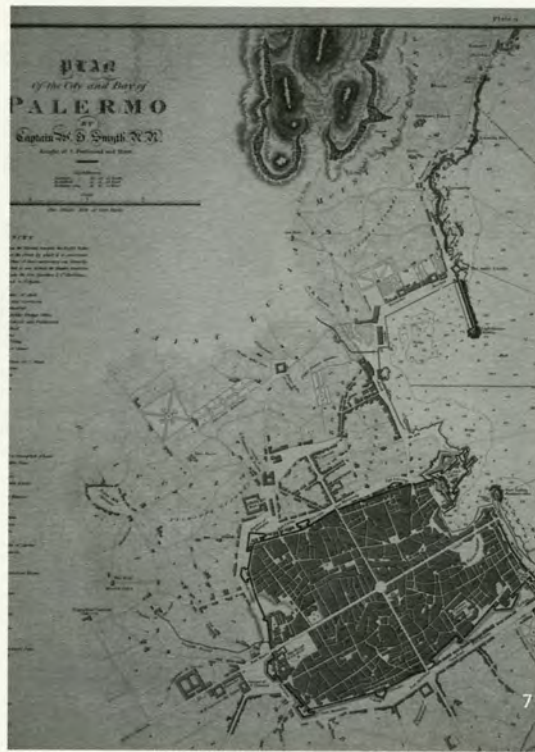
Negli anni Venti del XX secolo fu decisa la ristrutturazione del porto. Nel 1922 il Consorzio Portuale avviò i primi lavori di smantellamento del Castellammare e di riqua-

8 La struttura fu realizzata secondo il modello delle carceri di Filadelfia del 1829, allora ritenute all'avanguardia. Dei dieci padiglioni previsti ne furono costruiti nove per alcuni problemi legati alla natura del terreno, ricco di cave e ingrottati. Negli anni '80 del XX secolo è stata costruita l'aula bunker dove sono stati celebrati molti processi per mafia.

9 Fondata da Decio Sandron nella seconda metà dell'Ottocento, fu una delle più importanti case editrici istituite a Palermo; condotta dal figlio Remo, fu danneggiata dall'alluvione del 1931 ed infine trasferita a Milano. Si veda A. Chirco, *Palermo città ritrovata*, itinerari fuori le mura, Dario Flaccovio editore, Palermo 2005, pag. 319.



6. Panorama del Porto di Palermo



7. Pianta di Palermo del 1823

lificazione del porto, completati negli anni '30 dalla SAILEM (Società Anonima Italiana Lavori Edili e Marittimi); in corrispondenza dell'area lasciata libera dalla demolizione del Castellammare fu costruito il pontile trapezoidale. Nell'area sorsero caseggiati, la palazzina degli uffici dell'ENEL, magazzini ed abitazioni economiche, costruite intorno al 1925 dall'Istituto Autonomo case popolari su progetto di Ernesto Basile e destinate ai lavoratori della vicina Officina Elettrica, costruita alla fine del XIX secolo, oltre ad eleganti palazzine. Vi era inoltre l'autorimessa dei tram, bombardata e distrutta nel 1943.

Nell'area portuale furono eseguiti: la diga foranea, prolungata negli anni '80, i pontili Piave e Vittorio Veneto e l'antemurale verso la Cala. Nel 1938 fu realizzato il nuovo bacino di carenaggio e furono regolarizzate le banchine del Puntone e dei Quattro Venti. La Stazione Marittima fu realizzata in stile funzionalista su progetto di Salvatore Caronia Roberti nel 1940, al centro del pontile Vittorio Veneto; nel pontile trapezoidale furono realizzati magazzini e la torre dei piloti, progettata da Franco Caruso¹⁰.

Nel 1950 fu sgomberato l'intero piano della Consolazione per la costruzione della Centrale termoelettrica nella zona più settentrionale dell'area portuale; la Centrale, che imponeva la sua sagoma massiccia nel panorama delle attrezzature del porto, è stata demolita nel 1985.

L'area del porto e le vicine zone residenziali sono state stravolte dai bombardamenti del 1943 che hanno inflitto ferite incalcolabili a tutta la fascia affacciata sul mare; il piano di ricostruzione del 1947 prevedeva la riedificazione del fronte a mare con alti edifici porticati al posto di quelli distrutti dai bombardamenti e la realizzazione di una nuova arteria a doppia carreggiata al posto della via

del Borgo. Su via Francesco Crispi, tracciata nel 1948, nel tratto compreso tra le vie Mariano Stabile e piazza Vittorio Strazzeri, sono allineati edifici costruiti in gran parte fra il 1949 il 1955.

I lavori di costruzione delle attrezzature portuali furono portati a termine nei primi anni '50, anche per riparare i notevoli danni prodotti dai bombardamenti. Lungo la via Crispi venivano realizzate la Capitaneria di porto (1956) e le strutture del secondo ingresso¹¹.

All'inizio della via Emerico Amari sono stati costruiti due alti edifici: a sinistra, palazzo Carboli, realizzato alla fine degli anni '50 su progetto di Luigi Epifanio, Giuseppe Spatrisano, Vittorio Ziino e G. B. Santangelo; sul lato destro, il simmetrico palazzo della Camera di Commercio, su progetto di Giuseppe Caronia, E. Cardinale, G. Garofalo, A. Ponte. Su via Crispi è l'ex palazzo dell'Aeronautica, rimasto incompleto per alcuni decenni ed ora proprietà della Guardia di Finanza che lo ha definito per i propri uffici.

L'area dei Quattro Venti, o dell'Ucciardone, è risultata completamente trasformata dopo la costruzione del mercato Ortofrutticolo, nel 1955, del relativo raccordo ferroviario, e la sistemazione, negli anni '90, della stazione della linea metropolitana. (continua)

10 Si veda: S.A.I.L.E.M. fascicolo stampato in proprio 1951, Cammarata Valerio, *Opere pubbliche dell'Amministrazione Provinciale di Palermo 1861-2000*, Provincia regionale di Palermo 2000.

11 All'inizio del pontile si trova una grande scultura "Benvenuto" (1952) di Nino Geraci raffigurante una figura femminile a braccia protese, talvolta indicata come S. Rosalia. Gli edifici del porto sono stati ristrutturati ed ampliati con nuove costruzioni tra il 2000 ed il 2005; all'ingresso del porto è stato spostato il Cippo celebrativo, realizzato nel 1590 su disegno di Mariano Smiriglio, in occasione del completamento del Molo nord.