

IL TAGLIO DI VIA ROMA

Storia e prospettive

di Aldo Bertuglia

Palermo alla fine dell'ottocento era una città mondana che amava paragonarsi a Parigi.

Dei Gattopardi rimaneva l'essenza romantica di una nobiltà ancora raffinata e ricercata ma ormai, senza il denaro necessario per alimentare la propria grandiosità.

Le Principesse ed i Principi erano affiancati da donne della ricca borghesia e dai loro mariti rampanti.

Era l'epoca dei Florio, quelli della terza generazione, che si erano scrollati di dosso le loro origini popolari e che "regnavano" nel mondo siciliano e internazionale.

Illuminati imprenditori, erano artefici di una modernità spregiudicata che divenne simbolo di un periodo: "La belle époque".

I Florio amarono la Sicilia: un occhio al guadagno ed un occhio al bel mondo, alle spinte mitteleuropee, alle auto da corsa ed alla bella vita. Amavano la modernità e guardavano le altre città come esempio di trasformazione urbana e progresso.

Specialmente Parigi dove l'opera di Haussmann aveva sostituito all'immagine dell'antica città dalle stradine pittoresche quella di una città moderna fatta di grandi viali (boulevards), di grandissime piazze e di palazzi monumentali.

La grande nobiltà siciliana aveva nobilitato la grande borghesia per potere ancora sopravvivere nei salotti e nelle feste.

Tanti matrimoni di interesse crearono una classe dirigente certamente ricca e sofisticata ma anche attenta e capace di confrontarsi alla pari con il meglio dell'imprenditoria europea.

Basti ricordare la regina dei salotti, Donna Franca Florio (figlia del barone Jacona di San Giuliano e di Costanza Notarbartolo di Villarosa) sposa di Ignazio Florio o la ballerina Salviani che poi sposò un barone.

In questo generale cambiamento le donne assunsero un ruolo nuovo ed animarono i salotti. Molte giovani aristocratiche



Oggi si parla di pedonalizzare l'intera via Roma e di farla percorrere da un doppio binario per una linea di tram nei due sensi.

In linea di principio la pedonalizzazione costituisce un forte stimolo a riappropriarsi della città ed a leggerla in una dimensione più umana. Nel caso di via Roma dovrebbe limitare quella propensione ad essere velocemente attraversata invece che goduta ed apprezzata come merita.

In questa ottica le due linee del tram, almeno se ci atteniamo a quel poco che conosciamo guardando il rendering proposto nel progetto vincitore, vanno attentamente valutate per i profondi effetti sociali e non trattate come delle semplici infrastrutture.

E' necessario stimolare un processo di approfondimento su questi temi con la finalità di rivedere ogni operazione nel segno più vasto di rilettura del significato del "centro storico" che non può essere solo il luogo della movida notturna. Bisogna valutare attentamente se i binari possono creare nuove trincee (specialmente se in sede protetta). La preoccupazione è d'obbligo guardando il rendering con le lunghe siepi).

Ancora oggi, come nel passato, la domanda è: Via Roma deve essere solo attraversata o vissuta come un pettine di penetrazione nell'intero contesto storico?

INGPA
online

sposarono i rampolli della borghesia ed in poco tempo divennero il centro della vita mondana, molto più che gli uomini. I salotti furono aperti anche alle ballerine o alle cantanti che rappresentarono un ruolo di emancipata e appetitosa preda per i nobili che persero, cercando di conquistarle, gli ultimi

resti delle loro fortune.

Le donne dello spettacolo e le donne della borghesia frequentavano i salotti di tutta Europa contribuendo a formare quella cultura aperta e modernista che avrà rifluenze in tutto il pensiero di quel tempo.

La nuova carrozza è francese o inglese e ci si apre ad un



A sinistra: Avenue des Champs-Élysées, tra i grandi viali di Parigi

Sopra: Donna Franca Florio, Ignazio Florio e la ballerina Salviani

Nel riquadro: render dal progetto vincitore del concorso di idee sulla mobilità a Palermo

orizzonte culturale ben più ampio di quello a cui era abituata l'aristocrazia palermitana. Si cammina in landò (più propriamente landau) o in spider, si cercano stoffe inglesi, sarte francesi, poeti tedeschi ed esotici richiami cinesi.

Questa nuova classe dirigente ebbe difficoltà ad accettare la città dentro le mura, quella che oggi chiamiamo il "centro storico".

La consideravano popolare, sporca, poco salubre non adatta a paragonarsi con le città del nord. Si vergognavano di condurre loro ospiti tra vie e viuzze, tra povertà e prostituzione nel "ventre di Palermo".

L'invenzione dell'automobile è alle porte, aprendo nuovi impensabili scenari.

Alla fine dell'ottocento erano ancora delle carrozze a motore ma nei primi del novecento divennero l'essenza stessa del futuro; avevano perso la forma di carrozza, non andavano più a vapore e soprattutto erano veloci.

Era impensabile farle muovere attraverso le contorte strade del centro storico. La convivenza con le carrozze era difficile; anche allora si parlava di traffico insostenibile.

Era questo lo spirito che animava non solo gli imprenditori ma anche i pensatori e gli urbanisti del tempo.

Parliamo dei Basile padre e figlio e degli altri grandi architetti del momento.

Nasce così la città fuori le mura: Il Politeama (iniziato nel 1867 e terminato nel 1891), la via Libertà (rinvigorita nel suo significato di espansione a nord con l'esposizione nazionale del 1891), i quartieri di espansione a nord, l'ampliamento dei moli del porto e la stazione ferroviaria (1886).

Si creano i presupposti per lo sviluppo della "città moderna".

Già dopo il 1860 l'aria era cambiata, una atmosfera liberale ed anticonformista attraversava il pensiero urbanistico in tutta Italia. Parole come igiene e salubrità, razionalizzazione del traffico e funzionalismo cominciarono ad entrare nel linguaggio della programmazione,



un modernismo salutista, ma sempre circostanziato ed autorevole, venne visto come la nuova chiave di lettura dello sviluppo urbano.

La svolta avvenne quando il testimone del potere passò a G.B. Basile che con Castiglia, De Simone, Moscuza, Raineri e Torregrossa dovevano progettare un sistema viario efficace e moderno, eliminando ogni contrasto tra la città storica e la città moderna. Una sorta di assimilazione che avvenne con la distruzione dei bastioni e parte delle mura. Ma tutto procedeva con cautela e lentezza.

Nel 1884 scoppia a Napoli una epidemia di colera che in tre mesi causa più di settemila morti. La paura del contagio (era avvenuto altre tre volte) accorcia i tempi e con il consenso di tutti nasce il Piano Giarrusso "Piano Regolatore di Risanamento e di Ampliamento della città di Palermo". (1886).

Felice Giarrusso era un tecnico comunale (1844 -1935). Una persona capace e di formazione moderna. Amava la tecnologia, la chimica e le immense possibilità offerte dal cemento armato. Alla fine dell'ottocento il conglomerato armato era un'assoluta novità ppure in tutta l'Europa si erano intuite le straordinarie prospettive di questo materiale. Anche le famiglie di costruttori palermitani avevano compreso che il futuro era in questa straordinaria tecnologia dalle infinite possibilità e soprattutto economica. Si aprivano nuovi scenari. L'intuizione di un giardiniere francese avrebbe cambiato la maniera di costruire.

Con dei fondi speciali (c'erano anche allora) che dovevano essere subito spesi partirono i primi interventi attraverso un progetto stralcio.

Uno degli interventi previsti fu il taglio della via Roma, un'opera di sventramento come diremmo oggi; una grande arteria dritta che avrebbe portato ventilazione e igiene ambientale, come dissero allora.

Il pensiero urbanistico di quel tempo era questo, in tutt'Italia ed in tutta l'Europa.

Anche la costruzione del Teatro Massimo fu fatta sulle demolizioni del monastero di

San Giuliano e della Chiesa della Stimate. Un piccolo quartiere venne completamente raso al suolo; i cimiteri, i chioschi e le case scomparvero da un giorno all'altro.

Il taglio di via Roma non venne all'inizio ostacolato. Anche i Domenicani della chiesa di San Domenico (che ospitava le tombe dei padri del risorgimento siciliano) lo vedevano bene per eliminare una zona popolare e mal frequentata proprio nelle vicinanze della piazza.

Il popolino, al quale erano state promesse case popolari e alloggi più decorosi nella nuova urbanizzazione fuori le mura, era ben



A sinistra: Esposizione Nazionale del 1891

Sopra al centro: il taglio di via Roma nel piano Giarrusso

contento di abbandonare i tuguri ed i catoli dove viveva. Anche se ignorante ed analfabeta vedeva l'innovazione come un segno di emancipazione da quella nobiltà che lo aveva affamato. E poi c'era lavoro per tutti. La ricostruzione significava denaro assicurato, poco ma sufficiente per gli operai, ben più consistente per gli imprenditori ed i proprietari terrieri.

La figura intensa e passionale, profondamente colta e formata nell'ambiente romano di Ernesto Basile guida la realizzazione di queste trasformazioni.

Nel 1890 si riesce a completare il primo tratto di via Roma, tra Corso Vittorio e piazza San Domenico.

Sembra una piccola cosa ma non lo è.



Naturalmente finirono subito i soldi e iniziarono le prime opposizioni culturali ma la strada era ormai tracciata.

Il secondo tratto (1903 – 1908 sino a via Cavour), il terzo tratto (1908 -1920 verso via S. Cristoforo) ed il quarto tratto (1922 verso via Lincon) completarono l'opera. Sono stati necessari più di trent'anni, tanti finanziamenti speciali, inchieste locali e del governo italiano.

Il progettista Giarrusso si dimise, travolto dalle dicerie più che dalle sentenze dei tribunali..

Nel 1936 viene realizzato l'imbocco monumentale da piazza stazione, inaugurato da Mussolini.



Ancora oggi percorrendo la via Roma si legge la sua storia intimamente collegata con la storia dell'architettura moderna a Palermo, dal risorgimento al fascismo.

I Palazzi costruiti per la nuova borghesia del tempo come Casa

Ammirata (F..Rivas, 1905), Palazzo Moncada

(A.Zanca, 1905), palazzo Napolitano (S.

Caronia Roberti, 1932), solo per citarne alcuni,

si uniscono ai Palazzi del potere come gli Uffici

Comunali, le Banche, le Assicurazioni (palazzo

delle Generali, E.Basile, 1912) ed ai luoghi

dello spettacolo come il teatro Biondo (Mineo,

1903) ed il cinema Finocchiaro (Bonci, 1926).

Pochissime le preesistenze mantenute come il

seicentesco convento dei frati Filippini, oggi

Museo Archeologico. Il fascismo rivede tutti

i paradigmi architettonici con l'edificio delle

poste (A. Mazzoni, 1934) e la sede del Banco di Sicilia.

La rilettura di questo periodo alla luce della cultura moderna non

è affatto benevola.

Tra le tante voci critiche, quella dell'arch.Gianni Pirrone risulta

incisiva ma anche piena di spunti.

“Via Roma rimane una sorta di “quartiere lineare”, classista ed

assolutamente avulso dal contesto urbano in cui viene calato,

autentica penetrazione dei nuovi quartieri borghesi nel cuore

della città antica. Le sue cortine edilizie - composte da formule



eclettiche - con banche, teatri, case di affitto medio-alto-borghesi, rinviate dalle vetrine di lussuosi negozi e caffè-restaurants, così come gli “agili” chioschi liberty che ne costellavano lo svolgimento, portano le firme di alcuni fra i migliori architetti palermitani del periodo: Benfratello, Caronia, Zanca, Mineo, Basile, Palazzotto, Lo Bianco, Bonci, Cottone, La Cavera, Rivas, Armò.” (da Palermo, una capitale di G. Pirrone, ed Electa, pag. 200)

Ma la storia non può essere compresa senza guardarla con gli stessi occhi di chi l'ha vissuta e dietro il taglio di via Roma non c'è solo una speculazione edilizia. E' stato un momento culturale intenso e prolifico di opere che ancora adesso si ammirano per la bellezza architettonica e per la

A sinistra: apertura del primo tratto di via Roma
Sopra: Casa Ammirata (F..Rivas, 1905), Palazzo delle Assicurazioni Generali (E.Basile 1912), Palazzo Moncada (A.Zanca, 1905), Palazzo Napolitano (S. Caronia Roberti, 1932), gli Uffici Comunali e l'ex Convento dei frati Filippini.
Al centro: l'edificio delle poste (A. Mazzoni, 1934)

fioritura di nuove idee stilistiche.

Certo il taglio di via Roma è netto, ancora più visibile nella foto aerea che nei disegni; interi quartieri sono stati sezionati con una trincea di separazione, antichi palazzi sono scomparsi irrimediabilmente e si sono perse tante altre testimonianze del passato.

A Palermo come a Parigi, a Roma, a Londra ed a Madrid.

Ci si chiede spesso perchè via Roma non è parallela a via Maqueda. Si dice per rispetto del palazzo di qualcuno che a quel tempo non andava scontentato.



L'urbanistica è fatta anche di questo: argomenti che non trovano dignità rappresentativa nei libri, ma che di fatto la condizionano anche sostanzialmente.

Via Roma non fu realizzata come un boulevard. Non fu pensata come un viale alberato in cui passeggiare, non c'erano scuole ma solo banche, residenze, lussuosi negozi, teatri e palazzi del potere. Non c'erano ville o giardini per i bambini come a Parigi.

Di fatto la via Roma non fu pensata come una via del centro storico ma come una via per attraversare il centro storico andando dalla stazione verso la città nuova. Un "quartiere lineare" dentro la città antica. Quello che oggi è letto come un difetto, per i pensatori di allora era un pregio.

Comunque la si guardi, questa strada rappresenta un punto di passaggio tra due epoche quella dei Gattopardi e quella della ricca borghesia. Un punto di passaggio che si deve comprendere con tutte le sue sfaccettature positive e negative, un momento storico che non si può catalogare frettolosamente giudicandolo alla luce del pensiero attuale.

Il concetto stesso di abitazione è completamente cambiato. Le residenze dei nuovi ricchi notabili rimangono sfarzose ma sono molto più piccole e funzionali, destinate a famiglie che amano passare molto tempo all'estero. Nasce la casa da pigione, cioè acquistata per essere affittata.

Via Roma presenta una serie di edifici di grande pregio, con soluzioni stilistiche e funzionali che ancora oggi si guardano con ammirazione. Rappresenta la città moderna ancora di più dei nuovi quartieri di espansione.

Gli anni dal 1930 al 1940 la vedono ancora tra le strade in cui si concentrano le residenze della classe dirigente.

Poi tutto finisce. La generazione dei Florio e di altri importanti imprenditori scompare crollando come l'economia degli anni prebellici.

Via Roma rimane una strada elegante ma perde il carattere di esclusività ricucendo la distinzione formale e sociale con il contesto del centro storico.

Fino agli anni del dopoguerra e poi in quelli del miracolo economico, via Roma ha avuto un ruolo importante di grande arteria commerciale di penetrazione nel centro storico che, nel frattempo, aveva trovato una sua fisionomia accogliendo i grandi mercati, le professioni artigianali e gli studi di avvocati e notai, divenendo attrattivo per l'intera città.

Oggi queste connotazioni non sono più presenti e ci troviamo immersi in una realtà che incalza, fatta di turismo e svago



notturno. E' un momento che si deve governare con attenzione perchè è rischioso, in un tessuto sociale debole e vulnerabile, multietnico e prostrato da una crisi economica lacerante, lasciare che lo sviluppo avvenga senza guida e senza una visione unitaria del futuro. Via Roma ed il tessuto storico al quale è intimamente connessa costituiscono un importante elemento portante per tutta la città. Può tornare ad essere un asse commerciale come era stato pensato, un luogo facile da raggiungere (tram o mezzi pubblici) e facile da servire (aree di sosta e sistemi di scarico merci) collegato con le piazze limitrofe, i mercati e le attività artigianali. Può ospitare il turismo (B&B, case vacanza, pensioni ecc) geneticamente unita alla stazione ferroviaria ed al porto. Può ritornare ad ospitare il grande spettacolo dei teatri e degli eventi culturali (anche questo elemento del suo DNA). Possiamo credere in un suo futuro che veda i privati e l'Amministrazione trovare un giusto equilibrio di partecipazione ma sarebbe un errore pensare di ricreare situazioni di nostalgica apparenza lasciando che il caos crei autonome forme e pericolose manifestazioni senza un reale substrato sociale ed economico. Certamente sarebbe un grande errore considerarla una via di attraversamento, qualcosa di secondo livello rispetto via Maqueda ed il Cassaro.

INGPA
online

A sinistra: foto satellitare di Palermo

Sopra: ristrutturazioni; quel che resta della "vucciria"; il mercato della vucciria nel suo pieno splendore.