



IL PONTE DELLE TESTE SUL FIUME ORETO

Giovanni Fatta

Dipartimento di Architettura (DARCH)
Università di Palermo
Viale delle Scienze, 90128 Palermo, Italy
e-mail: giovanni.fatta@unipa.it

(Ricevuto 1 dicembre 2015, Accettato 23 dicembre 2015)

Key words: Heads bridge, Palermo, Oreto river, Construction history.

Parole chiave: Ponte delle Teste, Palermo, fiume Oreto, Storia della costruzione.

Abstract. *The fortuitous discovery below the backfill, of an old still perfectly intact stone bridge, called us for a search on the age and construction techniques employed. Through the analysis of ancient sources, the historical current mapping, chronicles of the time, it has outlined the history of the river Oreto crossing system, the expansion of the city to the area of the bridge, finding those social practices that have made that peculiar name. The study also traced the building phases of the different structures that have taken place on the site, by the end of the sixteenth century, up to a few years ago. We have found new information and unpublished images, useful for interpreting the purely technical issues, along with those related to the viability and development of the city.*

Sommario. *Il fortuito ritrovamento al di sotto del terreno di riporto, di un antico ponte in muratura ancora perfettamente integro, ha sollecitato una ricerca sull'epoca e le tecniche di costruzione adottate. Attraverso l'analisi delle fonti antiche, della cartografia attuale e storica, delle cronache del tempo si è delineata la storia del sistema di attraversamento del fiume Oreto, l'espansione della città fino all'area del ponte, ritrovando quelle pratiche sociali che hanno fatto attribuire il nome non consueto. Lo studio ha inoltre ripercorso le vicende costruttive delle diverse strutture che si sono susseguite nel sito, dalla fine del XVI secolo a pochi anni addietro. Si sono ritrovate informazioni ed immagini inedite, utili per interpretare le questioni puramente tecniche, insieme a quelle connesse alla viabilità ed allo sviluppo della città.*

1 INTRODUZIONE. DAL SITO ANTICO AL PRIMO PONTE DELLE TESTE

La via Valeria, la strada militare che si ritiene sia stata promossa dal console Marco Valerio Levino all'incirca nel 202 a.C., conduceva da Messina a Lilibeo (Marsala) e, per raggiungere la città di Palermo, doveva attraversare il fiume Oreto in un luogo che non ci è noto. Gli ultimi ritrovamenti, a seguito dei recenti scavi condotti da parte della Soprintendenza ai BB. CC. AA., sembrano confermare il fatto che l'accesso alle mura urbane avvenisse lungo la direttrice dell'attuale corso dei Mille.

Insieme ad altre considerazioni topografiche, possiamo immaginare che fosse quella una delle aree più adatte all'attraversamento del fiume Oreto, in quanto si trattava di una zona piuttosto pianeggiante ed intermedia tra un alveo delimitato da pareti scoscese a monte (ovest) ed un territorio fortemente paludoso in direzione della foce. È proprio questo il tratto dove sarebbe stato costruito, nei primi decenni del secolo XII per volere di Giorgio di Antiochia ammiraglio del re Ruggero II, il grande ponte detto appunto dell'Ammiraglio, a 12 campate a sesto acuto alternate tra ampie e ristrette, formate da grandi blocchi di calcarenite accuratamente intagliata. Pur considerando la necessità di un ponte molto lungo, in grado di scavalcare un letto pantanoso e dal corso variabile negli anni, per la monumentalità del progetto e la perfezione esecutiva questo non può essere certo qualificato come semplice infrastruttura funzionale ma, al contrario, l'elemento in grado di sottolineare l'ingresso alla grande e nobile città attraverso l'antica via consolare.

Tra le sorprese che la zona ci ha recentemente riservato, oltre ad una necropoli (di epoca medievale) [Appendice 1] che costeggia la strada principale, ci coglie impreparati un ponte in pietra a tre campate di cui si era persa la memoria, totalmente interrato e incredibilmente scampato alla demolizione quando è stato sostituito nelle sue funzioni da una nuova struttura.

Fino agli ultimi decenni del Cinquecento, oltre alla struttura normanna, non si hanno notizie di altri ponti stabili in pietra lungo l'intero corso dell'Oreto: con tutta probabilità erano presenti quei ponti in legno che per più secoli avrebbero connotato il corso inferiore del fiume. Questi, più o meno provvisori e precari quanto agli aspetti costruttivi, erano necessari per la viabilità locale o per l'improvvisa formazione di un nuovo ramo d'acqua, ma spesso venivano danneggiati o distrutti dalle piene invernali o dalle escavazioni abusive di buona sabbia che ne indebolivano le fondazioni in pietra. [Appendice 2]

Le prime evidenze documentali riguardano il cosiddetto "ponte di Corleone", lungo la strada verso Parco (l'attuale Altofonte), già esistente nel 1577,¹ crollato nel 1720 e ricostruito a 5 archi secondo la descrizione che ne fece Léon Dufourny alla fine del Settecento.² Ed ancora il primo "Ponte di mare" alla foce dell'Oreto, inaugurato in pompa magna nel 1584, poi più volte crollato e ricostruito nei secoli successivi.³ La stessa sorte ebbero in seguito i ponti seicenteschi della Grazia ed il cosiddetto "Ponte rotto", soggetti anch'essi a crolli ed interventi ricostruttivi parziali e totali.

Il regime torrentizio del corso d'acqua, specie per il tratto terminale che corre su terreno aperto e pressoché pianeggiante, determinava prolungati periodi di forte magra, intervallati a piene rovinose che causavano frazionamenti e consistenti spostamenti dei rami del fiume. Si è a conoscenza che già nel 1407 l'antico alveo al di sotto del ponte dell'Ammiraglio fosse in massima parte privo di flusso d'acqua e variamente utilizzato dalla popolazione, vista la deliberazione comunale che multava pesantemente "i viandanti che passassero a piedi o con carri sotto le arcate".⁵

La formazione dei nuovi rami fluviali, talvolta anche di notevole portata invernale, determinava l'insufficienza del grande ponte che via via andava perdendo di importanza funzionale e doveva integrarsi con altri ponticelli per consentire l'accesso alla città dall'unica via percorribile nei mesi piovosi. Difatti, osservando con attenzione la cartografia di fine Cinquecento, a poca distanza ed in direzione nord-ovest della struttura normanna, è visibile il segno di un ponticello che soprapassa un grosso ramo del fiume e dà continuità alla strada principale.

Il disegno incerto e poco definito sembrerebbe rappresentare una struttura stabile, probabilmente la stessa a due archi in pietra che si ritrova ampiamente raffigurata nella cartografia dei due secoli successivi. Tali disegni schematici appaiono concordi

nell'indicazione di un ponte collocato in adiacenza ed allineamento con l'inizio della rampa trasversale, già allora esistente, che conduce ad una estremità del ponte dell'Ammiraglio.

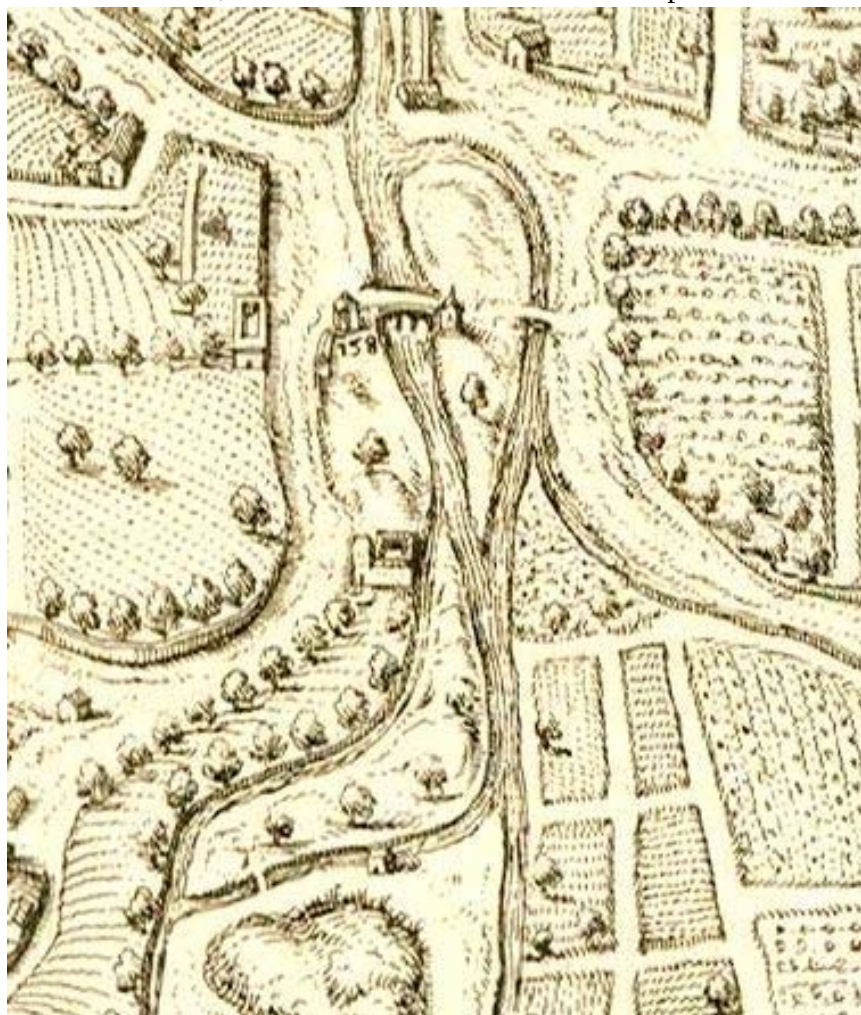
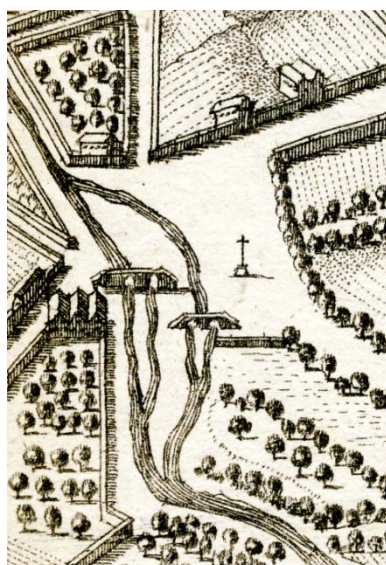


Figura 1: Stralcio dalla carta di Braun-Hogenberg (1581) in cui, in continuità con la strada che percorre il ponte dell'Ammiraglio, è chiaramente visibile un ponticello che soprapassa un ramo minore del fiume Oreto.

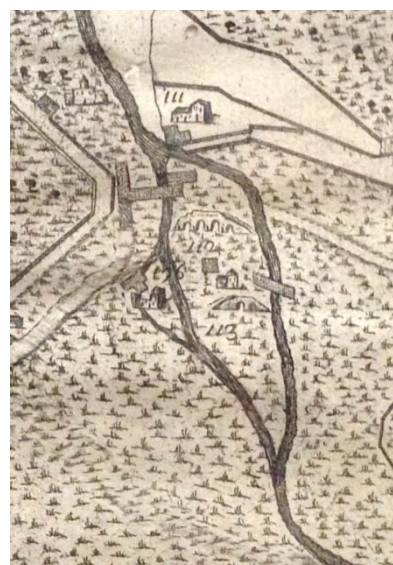
Nell'ambito di ipotesi sufficientemente plausibili, riteniamo che la costruzione di questo ponticello possa essere collegata al ricco donativo annuale di ben 48.000 fiorini *che fece il Regno alla Maestà dell'imperatore Carlo V*,³ decretato a partire dal 1555 per la costruzione dei ponti sulle maggiori strade siciliane. Negli anni 1577 e 1578 viene infatti documentata¹ una frenetica attività deliberativa del Senato palermitano riguardo al progetto, alla creazione ed alla sistemazione della viabilità esterna alla città, soprattutto nella direzione sud-ovest. Tra queste, la risoluzione per la realizzazione del nuovo ponte alla foce dell'Oreto, che si sarebbe completato nel 1584, e le deliberazioni sia per la sistemazione della strada del Ponte dell'Ammiraglio (1577), che della via che da Porta Termini conduceva *alla Bagaria* (1578), con la contestuale *riparazione del ponte sull'Oreto*.¹



a) 1630-40



b) 1713



c) 1722



d) 1754



e) 1761



f) 1795

Figura 2: Stralci della cartografia dei secoli XVII e XVIII in cui è schematicamente rappresentato il ponte a due campate prossimo al ponte dell'Ammiraglio: a) Negro e Ventimiglia 1633-1640; b) Crepy 1713; c) P. Corso 1722; d) G. Vasi 1754; e) A. Bova 1761; f) C. Maggio 1795 circa. La semplificazione grafica si accompagna ad una casualità topografica nel rapporto tra i due ponti adiacenti.

Per circa due secoli rimasero invariate le possibilità di passaggio stabile e comodo del fiume nei pressi della città: le alternative erano dunque limitate al Ponte di Mare lungo la via litoranea, al Ponte di Corleone, ed alla sequenza Ponte dell'Ammiraglio-Ponte adiacente (indicato talvolta nella cartografia come *Ponte piccolo*) lungo la strada extraurbana interna. Quest'ultimo percorso obbligava le carrozze, i carri ed il bestiame ferrato a percorrere l'intero ponte normanno, circa 120 metri in forte pendenza e pavimentazione sdruciolevole, soltanto per scavalcare un modesto braccio di fiume a regime torrentizio che scorreva al di sotto del solo primo arco. Difatti, nei lunghi periodi di magra o di secca, si preferiva guadaire l'alveo per raggiungere la sponda vicina e proseguire per raggiungere il ponticello limitrofo.

Si rendeva sempre più evidente la necessità di semplificare il percorso principale per l'accesso da sud alla città, e ciò si poté attuare attraverso un progetto del dicembre 1785,

opera dell'Ingegnere della città Pietro Raineri, su iniziativa del senatore Francesco Natale dei marchesi di Monterosato. L'idea semplice era di creare un ponticello leggermente arcuato che scavalcasse il braccio di fiume a monte del ponte antico e nei pressi della rampa trasversale. In questo modo il percorso veniva reso più rapido ed agevole, evitando al contempo l'usura della struttura monumentale che nei secoli aveva subito pesanti danneggiamenti alla pavimentazione ed ai parapetti modanati. [Appendice 3]



Figura 3: Planimetria dell'area del passaggio dell'Oreto in cui è riconoscibile la viabilità fino al 1786, attraverso l'intero ponte normanno, la rampa ortogonale ed il ponte minore sul ramo laterale del corso d'acqua (Anito-Villabianca 1777). Si nota un ulteriore ponte a valle, graficamente raffigurato in maniera assai diversa, probabilmente perché realizzato in legno.

Figura 4: La pianta dei primi anni del secolo XIX mostra la presenza del ponticello del marchese Natale, a monte del ponte normanno, che veniva così a costituire un'alternativa per un percorso più comodo e rapido. Sono ancora rappresentati un paio di ponti (in legno) a valle del principale.

Malgrado le modeste dimensioni, limitate ad una campata di 23 palmi (ml 5,95 circa) ed una larghezza della carreggiata di 34 palmi (ml 8,75 circa), la costruzione era certamente accurata, anche per il rapporto visivo con l'adiacente ponte dell'Ammiraglio. In funzione dello specifico utilizzo veniva scelta la pietra più adatta, e così lo *smarrato* delle cave dei Cavallacci, nei pressi del baglio Pietratagliata, esteticamente poco apprezzato ma dalla buona resistenza meccanica, andava bene per le parti di fondazione ed in acqua, come ad esempio i cosiddetti *tagliacqua*, con malta di calce e pozzolana. La pietra della Silvera, cavata nella zona dell'attuale corso Calatafimi, per le sue qualità estetiche veniva sbazzata per i muri fuori terra. La volta a botte a conformazione fortemente ribassata si realizzò in conci ben intagliati della pietra d'Aspra di migliore qualità e di altezza notevole (77 cm). Per quanto riguarda il corrimano, esteso per tutto lo sviluppo dell'arcata e del tratto stradale adiacente, dai documenti sembra che Raineri abbia voluto utilizzare la pietra della Scalilla (o Scalidda), cioè dalle migliori cave dell'ex-fondo Ramacca alle falde del monte Pellegrino, intagliando nella

pietra di grande uniformità un *cordone uguale all'antico* dalla sezione quadrata di lato pari ad un palmo. Per le sue qualità straordinarie, la stessa pietra *color grigio perla* sarebbe stata usata qualche anno dopo da Dufourny per la costruzione del Gymnasium dell'Orto Botanico.

L'operazione venne applicata anche nelle riprese effettuate nei numerosi vuoti presenti nel ponte normanno, del quale inoltre si restaurarono e ricostituirono *ciache* e *catene* della pavimentazione selciata, continuandola in maniera simile nel ponticello nuovo. Si riferisce che in questa occasione sia stata spostata (*sbordita e nuovamente assestata*) una cosiddetta *machinetta con suo tabellone della iscrizione*: potrebbe trattarsi di un cippo lapideo modanato posto all'imbocco della rampa che portava al ponte antico.



Figura 5: Dall'immagine fotografica, probabilmente precedente all'impresa garibaldina, è visibile il ponticello ad una campata del marchese Natale, in buone condizioni in tutte le sue parti.



Figura 6: Negli ultimi decenni del secolo XIX il ponticello si presentava in condizioni di degrado e, probabilmente, leggermente allargato.

Già più volte nei secoli precedenti si era dovuto intervenire per riparare parti strutturali e decorative del ponte dell'Ammiraglio, danneggiate da furiose alluvioni, da scosse sismiche, (*a terraemotibus concussus* si leggeva su una lapide), ma anche dalle stesse azioni umane. Si richiama in particolare l'opera di restauro deliberata dal senato cittadino nel 1672, in ricordo della quale venne coniatata una medaglia in bronzo che riprendeva i caratteri del paesaggio circostante. Alcuni ritennero che fosse questo il motivo dell'attribuzione alla struttura normanna del nome di Ponte della Medaglia, piuttosto che considerare questo una corruzione del nome originario, così come riteniamo fosse l'altra frequentissima denominazione di Ponte della Miraglia. A questo proposito Villabianca, pur conscio che l'appellativo "della Medaglia" si riferisse ad una *pratica del volgo*, citava anche l'insegna della regia *Accademia de' Cavalieri d'armi*, istituita a Palermo nel 1566, in cui campeggiava l'effigie del ponte, insieme al fiume che vi passa di sotto.⁴

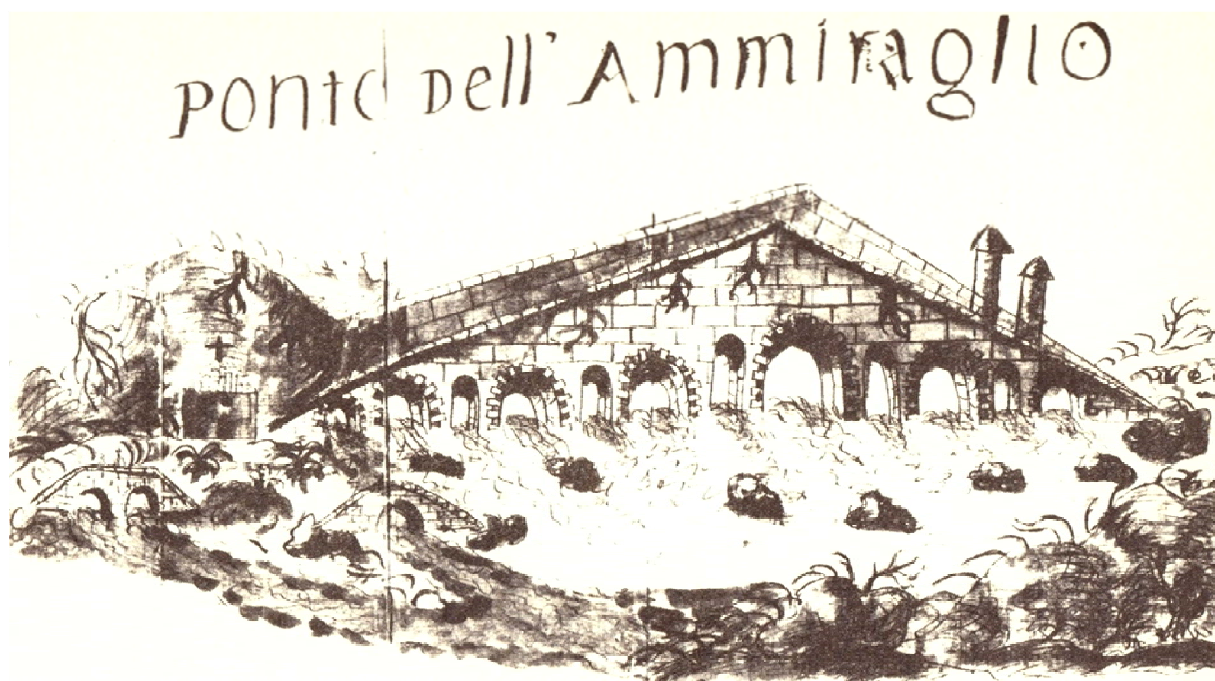


Figura 7: Schizzo riportato dal Villabianca in cui è rappresentato schematicamente l'intero sistema di passaggio del fiume: 12 campate del ponte normanno, 2 del ponte piccolo sul ramo laterale, 1 campata del nuovo ponticello realizzato da Pietro Raineri su impulso del marchese Natale.

In un opuscolo del 1792 lo stesso marchese di Villabianca³ riassume lo stato dell'area del ponte dell'Ammiraglio, allegando uno schizzo che, pur nella semplicità ed imprecisione delle linee, ci consente di aver chiara la consistenza dei manufatti allora esistenti. Premetteva che i dodici archi, cioè cinque grandi e sette piccoli, dovevano considerarsi *quasi tutti inutili* in quanto *solo l'ultimo dalla parte della città vien toccato dalle sue onde*. Con atteggiamento che definiremmo sintetico, Villabianca trattava come un unico ponte il sistema composto dalle tre strutture, vicine ma tra loro isolate: sommava algebricamente le 12 campate del ponte principale con l'arcata del ponticello appena completato dal marchese Natale, ma anche con le due campate del ponte cinquecentesco che soprapassava il ramo laterale del fiume. A suo avviso doveva considerarsi un unico ponte in 15 arcate da riassumere nel nome dell'Ammiraglio, senza denominazioni autonome per le strutture minori. Questa interpretazione sembra fosse generalmente condivisa, visto che già in una pianta della città e dei suoi dintorni dei primi decenni del XVII secolo il ponte era rappresentato in maniera chiara e veniva espressamente chiamato in nota "Ponte piccolo dell'Ammiraglio",⁶ col chiaro intendimento di riconoscerne l'appartenenza ad un unico sistema di attraversamento del fiume Oreto.

L'assenza di nome specifico è confermata in una pubblicazione borbonica ufficiale del 1782⁷ in cui l'elenco nominale dei ponti in pietra nel Val di Mazara comprende anche la suddetta struttura a doppia campata considerata in ottimo stato di conservazione, chiamata semplicemente "*Altro Ponticello piccolo a due archi vicino detto Ponte della Miraglia, perfetto*". Veniva qui ribadito che questo e gli altri ponti sull'Oreto, così come i tanti nel territorio siciliano prossimi alle città, fossero a carico delle amministrazioni locali per quanto atteneva alle manutenzioni o ricostruzioni.

Nella seconda metà del Settecento la vasta area esterna alle mura civiche, dal piano di S. Erasmo al fiume ed oltre, fino al ponte dell'Ammiraglio, era difficilmente coltivabile per le

piene frequenti del fiume. Oltre ad alcuni mulini e qualche vigna, essa era connotata da canneti e paludi che determinavano miasmi estivi pericolosi per le febbri malariche che affliggevano la popolazione. La presenza abbondante di avifauna acquatica la rendeva assai appetibile per attività venatoria, ed in proposito si ha notizia di un bando reale del 1734 che, appunto, riservava la caccia al sovrano nella vasta area compresa tra il ponte di S. Erasmo e quello della Miraglia.⁵

Ma era giunto il tempo, come in altre parti della città, perché l'urbanizzazione si estendesse al di fuori delle mura. Per la passeggiata lungo il foro borbonico venivano progettati abbellimenti con teatrino, fontane e sedili in pietra, ma era l'area del piano di S. Erasmo a mobilitare l'interesse maggiore. Già nel 1737 si era iniziato il miglioramento della zona attraverso la creazione di una strada larga e delimitata da due filari di pioppi, insieme ad opere idrauliche volte a deviare o incanalare bracci ribelli del fiume, fino alla grande opera di colmata dei cosiddetti *pantani e pantanelli di Cascino* (1750),⁴ ossia delle maggiori vasche paludose del circondario.

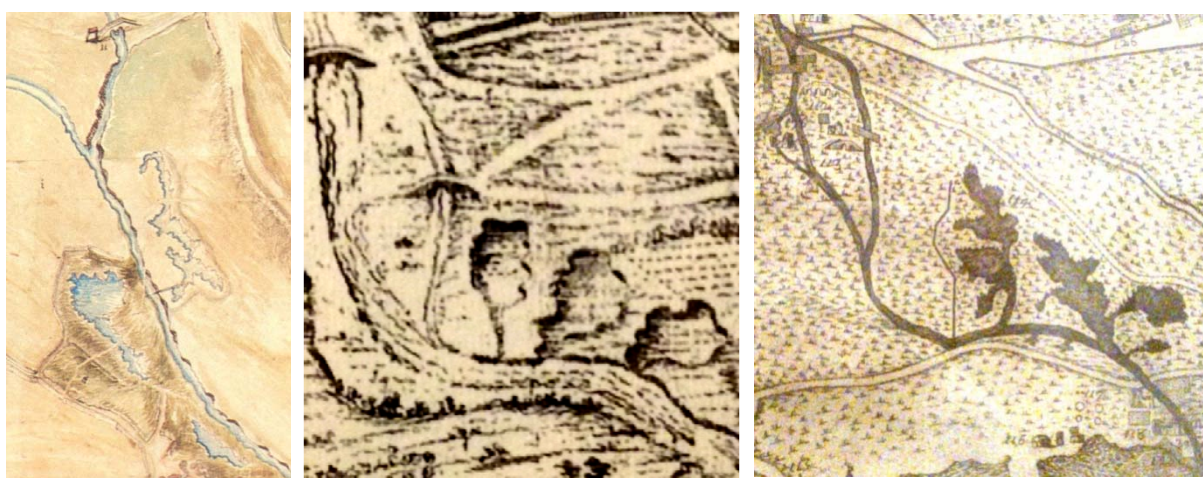


Figura 8: Stralci di cartografie che documentano la presenza di aree paludose lungo le sponde dell'Oreto fino agli ultimi decenni del Settecento: a) Negro e Ventimiglia 1633-1640; b) P. Corso 1722; c) G. Vasi 1754.

Le opere di bonifica consentirono all'Amministrazione, a partire dal 1777 e dopo oltre 40 anni di inutili proposte, di impiantare la villa Giulia come terminale monumentale della splendida passeggiata attrezzata, ma anche come testa di ponte per ulteriori allargamenti nella direzione del fiume. La riqualificazione della zona passava anche dalla revisione delle funzioni degradanti a cui da lungo tempo era stata destinata. Sappiamo che almeno dai primi anni del XVII secolo molte delle esecuzioni capitali più sanguinarie avvenivano proprio nel piano di S. Erasmo, ampio a sufficienza per consentire ad un pubblico vasto di godere dello "spettacolo". Le cronache raccontano di torture ed orrende mutilazioni dei corpi dei poveri condannati che, letteralmente a brandelli, venivano lasciati alla pubblica visione e poi appesi ad appositi ganci nella vicina contrada dello Sperone, così chiamata appunto per le punte metalliche dei ganci stessi, dal secolo XVI fino alla proibizione vicereale del 1788.⁴ Villabianca aggiungeva che dal 1604 sul luogo era presente *una piramidetta con iscrizione*, già al suo tempo scomparsa. Le teste dei condannati rimanevano lì dove era avvenuta l'esecuzione, collocate all'interno di nicchie praticate in un masso a forma di piramide che faceva mostra di sé nel piano di S. Erasmo.

Ciò determinava un evidente conflitto col progetto di qualificazione della zona, e difatti lo stesso marchese di Villabianca riferiva che nel 1779 il senato cittadino aveva disposto la rimozione *del casotto ossia piramide del serbatoio delle teste recise* dal luogo in cui si

trovava, trasferendolo nel nuovo sito nei pressi della seicentesca chiesetta della Madonna della Grazia, detta anche “del Fiume” o ancora “del Ponte” per l’adiacenza al piccolo ponte a due campate prossimo al grande ponte normanno.⁴ Sembra che la chiesetta sia stata ricostruita nel 1785,⁸ quando venne adibita a cimitero dei giustiziati e assunse la nuova denominazione di Chiesa delle Anime dei Corpi Decollati. Era gestita dalla congregazione del Sabato che vi portava i cadaveri, i cui corpi mutilati venivano gettati alla rinfusa, dentro una botola posta nella piazzetta davanti alla chiesa, mentre le teste continuarono ad essere esposte nelle nicchie della piramide sopra descritta.

Da quegli anni al piccolo ponte venne dato il nome tristemente evocativo di Ponte delle Teste, che verrà così citato in tutti i documenti ufficiali come, ad esempio, ai primi del XIX secolo quando vi venne installata una caserma doganale della cinta daziaria della città. La denominazione resterà immutata fino ai giorni nostri.

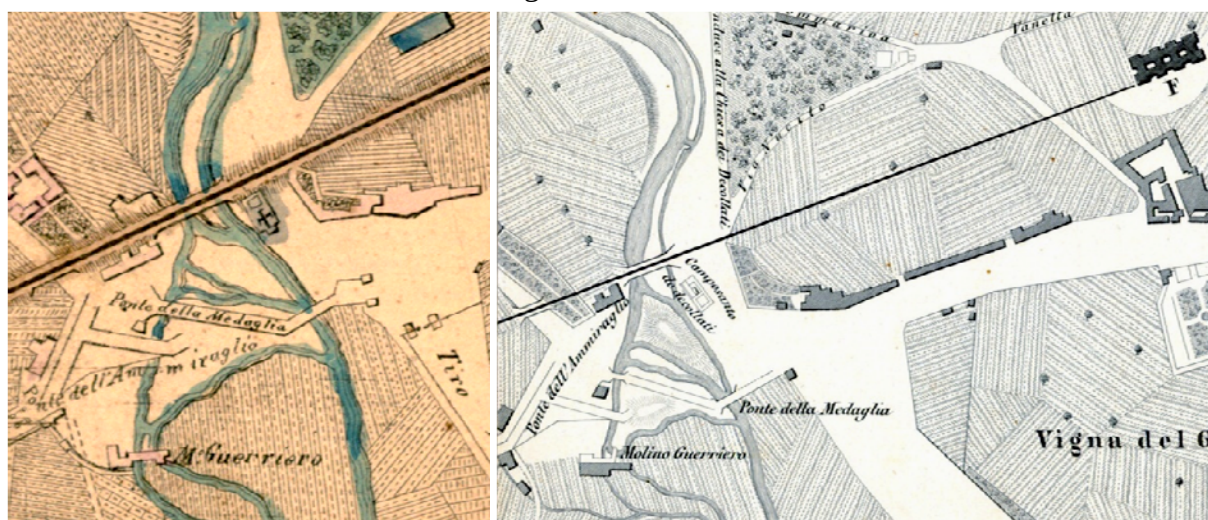


Figura 9: Stralci in cui il riferimento “all’Ammiraglio” si applicava soltanto al ponte normanno, mentre la denominazione ponte della Medaglia (o talvolta della Miraglia) veniva attribuita al sistema ponte delle Teste-ponticello del marchese Natale. a) 1860, b) 1862 con la rappresentazione della prima stazione ferroviaria della città, nel vicolo del Secco.

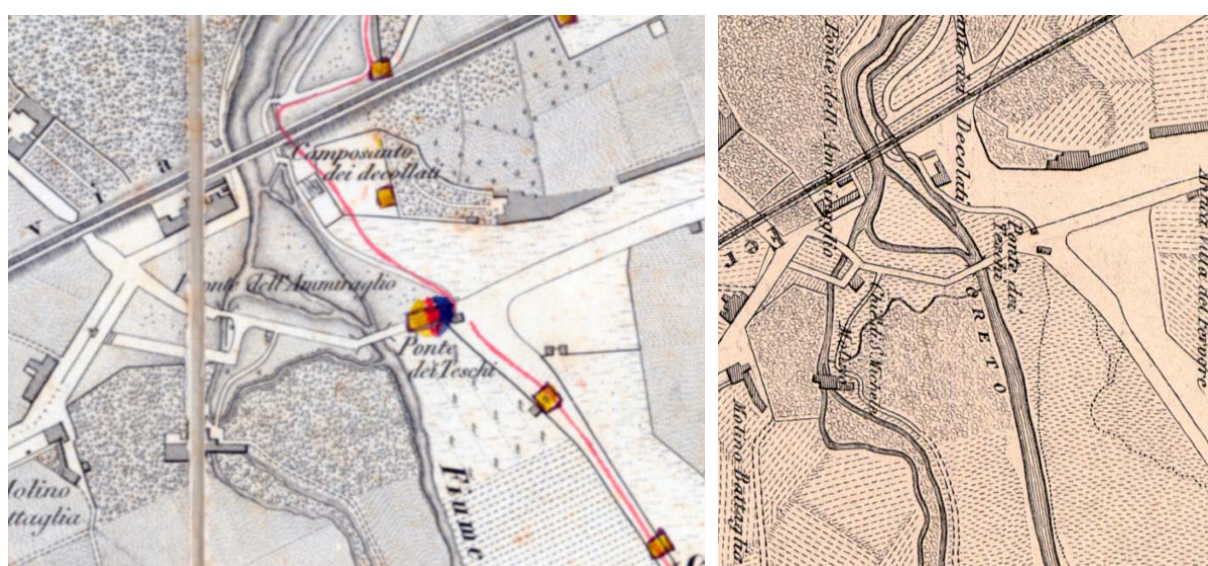


Figura 10: a) e b): In alcune carte si ritrova la denominazione “Ponte dei Teschi”.

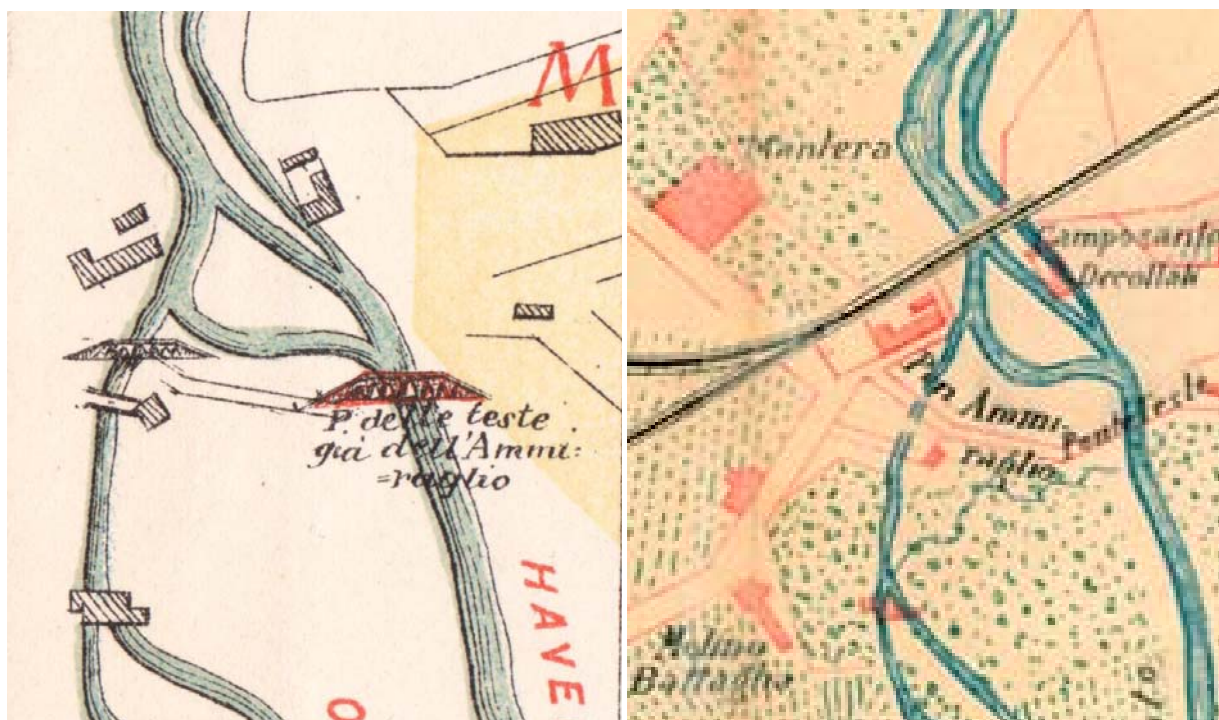


Figura 11: a) e b): soltanto negli ultimi decenni del secolo XIX la cartografia riporta correttamente l'appellativo "delle Teste", che i documenti ufficiali utilizzavano da quasi un secolo.

2 IL SECONDO PONTE DELLE TESTE

I frequenti interventi di sistemazione idraulica e di canalizzazione dell'Oreto determinarono negli anni la netta prevalenza del ramo laterale del fiume rispetto al flusso d'acqua che continuava a passare sotto il ponte dell'Ammiraglio. Tale ramo più antico comunque rimaneva necessario in quanto alimentava ancora alcuni mulini a valle lungo la sponda destra del corso d'acqua. Riteniamo che, a seguito delle frequenti piene, il vecchio ponte cinquecentesco abbia subito danni consistenti e si sia rivelato insufficiente, così da proporre la sostituzione con una nuova struttura più grande ed affidabile.

Nella decisione per la nuova opera non crediamo che abbia avuto un particolare ruolo l'istituzione nel 1824 dell'ufficio statale della Soprintendenza di Ponti e Strade per la Sicilia, considerato che le spese per la costruzione e la manutenzione dei ponti prossimi alle città erano a carico delle amministrazioni locali.

In quegli anni era già stato realizzato un nuovo ponte in muratura alla Guadagna, alquanto povero nella conformazione e nella fattura, lentamente tirato su in più anni secondo Domenico Scinà che, nel 1818, ebbe ad osservarlo incompleto nel descrivere la contrada.⁹ Esso era già in funzione nel 1826, quando si appaltava la strada di accesso che, curiosamente, doveva essere pavimentata *in selciato con pietra da ricavarsi dalla demolizione delle fabbriche del Palazzo Senatorio, la più solida*, [Appendice 4] in un momento critico per la città che si andava riprendendo dai danni del terremoto del 1823 che avevano interessato anche le architetture di maggiore importanza.



Figura 12: Il "nuovo" ponte della Guadagna in muratura in una litografia dell'epoca, a più appoggi e poco elevato rispetto al pelo dell'acqua.

Le continue lamentele della cittadinanza per gli allagamenti dei terreni coltivati, per i danni alle prese dei mulini, ma soprattutto per le esalazioni mortifere di pozze e pantani, condussero nel gennaio 1833 ad un'ordinanza dell'Intendente perché si incanalasse con una sezione adeguata e si lastricasse l'intero alveo dell'Oreto per alcuni chilometri, dal mulino di S. Spirito fino al lontano Ponte di Mare. Si trattava di un'opera certamente decisiva per risolvere i problemi stagionali, ma tanto costosa da non poter essere sostenuta dalle casse dell'amministrazione comunale. Piuttosto che affrontare per intero una spesa valutabile in 18.000 onze, il Senato ottenne di poter spendere circa 400 onze annuali per quelle opere di manutenzione che per più decenni erano state finanziate dalla stessa amministrazione comunale, e che si erano dimostrate necessarie e sufficienti. [Appendice 5]

Non si è ritrovata la documentazione che certamente venne prodotta per deliberazioni, progetto, bando, affidamento, consuntivo, collaudo e pagamenti relativi al nuovo ponte che, secondo Gioacchino Di Marzo, sarebbe datato al 1838. Sappiamo però che nel maggio 1834, per grandi e non identificate opere al fiume Oreto, il Senato deliberò l'enorme spesa di onze 23.526, a nostro avviso per il nuovo ponte delle Teste.

L'anno successivo (1835), insieme alle solite manutenzioni annuali lungo le sponde, sono infatti documentati lavori per la realizzazione di entrambe le rampe di accesso al nuovo ponte *in fabrica rotta murata con puzzolana e in sazio di calce* e di alcune riparazioni (*trappizzi*) da fare sotto il *ponte nuovo*. [Appendice 6]

Neppure ci è dato conoscere se la nuova struttura sia stata realizzata nello stesso sito della precedente, dopo l'eventuale demolizione, ovvero in un luogo diverso. Da considerazioni generali di opportunità e da altri casi conosciuti sappiamo che un nuovo ponte frequentemente si completava in altro sito adiacente prima di demolire la vecchia struttura: lo scopo principale era di evitare di lasciare le due sponde non collegate per tutto il corso dei lavori, e nel nostro caso riteniamo che ciò sarebbe avvenuto per oltre un anno. Inoltre la presenza delle fondazioni precedenti, da dismettere per poter realizzare le nuove, avrebbe potuto rendere più

complesso il nuovo cantiere. Per tali ragioni riteniamo che tracce del ponte cinquecentesco potrebbero ancora ritrovarsi, qualora ce ne fosse l'interesse.

Da misure indirette e rappresentazioni fuori scala, ma anche dai ritrovamenti recenti, sappiamo che, quello che possiamo indicare come il Secondo Ponte delle Teste, era a pronunciata "schiena d'asino", a tre campate delle quali quella centrale ad arco ellittico di ampiezza di circa 9 metri ed altezza al vertice di oltre 4 metri. Le due campate laterali consistevano in archi a pieno centro del diametro di circa ml 2,5. I due piloni intermedi avevano spessore di oltre due metri, con profondi rostri nelle due direzioni, per una lunghezza totale della struttura del ponte di oltre 25 metri. La larghezza della carreggiata probabilmente superava appena i quattro metri.

Della magnifica opera in grandi blocchi di muratura perfettamente intagliata, con parapetto e cordone modanato, si ha l'immagine che i fratelli Sconduto nel 1836 presentarono nel "Catalogo di saggi de' prodotti della industria nazionale" presso l'Istituto d'incoraggiamento di Arti e Manifatture per la Sicilia. Si tratta di una litografia artistica ed alquanto fantasiosa, specie nell'ambientazione, ma che identifica chiaramente il ponte delle Teste in quanto lungo il margine destro riporta un dettaglio riconoscibile del ponte dell'Ammiraglio. In una recente pubblicazione, che raccoglie opere dei pittori T. Cole e S. J. Ainsley, è contenuto uno schizzo datato 1842 e firmato dal secondo, che rappresenta il ponte a tre campate, anche in questo caso con la struttura normanna sullo sfondo.¹⁰



Fig. 13: Litografia dei fratelli Sconduto, 1836. Lungo il bordo destro è visibile in parte il ponte dell'Ammiraglio.



Figura 14: Pittura ad olio che rappresenta in maniera fantasiosa il ponte delle Teste.



Figura 15: Schizzo di viaggio del pittore S. J. Ainsley, 17 maggio 1842, che insieme al ponte delle Teste raffigura parzialmente il vicino ponte normanno.

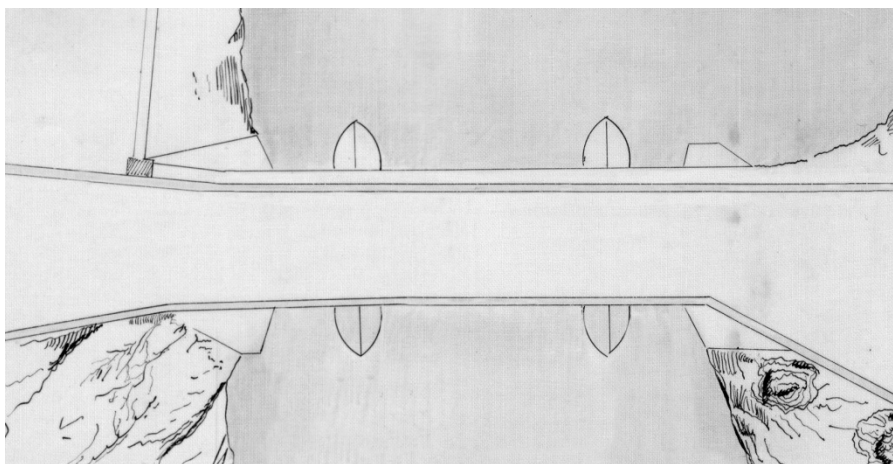


Figura 16: Pianta del secondo ponte delle Teste desunta da un progetto di epoca successiva.

Un'altra raffigurazione pittorica molto conosciuta, in cui è esaltata oltre misura la conformazione inclinata delle rampe, si limita a riprendere l'immagine del ponte senza alcuna attendibilità nella rappresentazione della geometria e delle parti caratterizzanti la costruzione.

Malgrado la denominazione del nuovo ponte fosse da tempo storicizzata, nella dizione comune era il monumento normanno a qualificare l'intera area: "*ponte dell'Ammiraglio*" avrebbe continuato ad essere il nome comune della contrada e del sistema articolato di passaggio del fiume. Questa considerazione appare d'obbligo nel rivisitare gli avvenimenti del maggio 1860 e l'epopea garibaldina che ha creato una cornice leggendaria ai fatti realmente accaduti.

L'intera area fu teatro di battaglia il 27 maggio 1860, quando una colonna borbonica, accampata per tutta la notte tra le arcate asciutte del ponte maggiore, malgrado fosse attestata con pezzi di artiglieria sul passaggio obbligato dello stretto ponte delle Teste, dovette soccombere alla carica di fucileria ed alla baionetta del grosso dei garibaldini. Questi, conquistata con pesanti perdite la posizione in quella che a buon diritto avrebbe potuto chiamarsi "la battaglia del Ponte delle Teste", poterono così irrompere in città attraverso la munitissima porta di Termini. [Appendice 7]



Figura 17: Vivace rappresentazione pittorica dell'epopea garibaldina ai piedi del ponte dell'Ammiraglio.

Dopo la realizzazione della stazione ferroviaria di Palermo, tra il 1879 e gli anni immediatamente successivi a cura dell'ing. Achille Albanese si progettava la linea ferroviaria a scartamento ridotto per Corleone-Sciacca che, dal piano di S. Erasmo e lungo la stretta via del Tiro Nazionale (oggi via Tiro a segno), avrebbe raggiunto il Corso dei Mille dove era prevista la stazione di capolinea in adiacenza al ponte delle Teste. Malgrado le chiare indicazioni del consiglio provinciale, l'imprenditore inglese Robert Trehwella presentò il progetto del *binario di allacciamento della Stazione Centrale Ferrovie Sicule alla Stazione di Sant'Erasmo* che, attraverso un percorso tortuoso, proseguiva la linea ferrata, ben oltre il ponte delle Teste, lungo lo stesso corso dei Mille e fino alla Stazione principale. Come è noto, tale progetto non ebbe buon esito, ma la tavola progettuale che qui viene in parte riprodotta consente maggiori informazioni topografiche e dimensionali riguardo ai manufatti edilizi ed infrastrutturali allora esistenti nel sito, ed in particolare allo stesso ponte delle Teste che, secondo gli elaborati di progetto, dagli originari 4-5 metri, si sarebbe dovuto allargare fino a 18-20 metri.¹¹ Possiamo notare come già allora fosse all'ordine del giorno il potenziamento del ponte e la revisione della viabilità nell'intera zona.

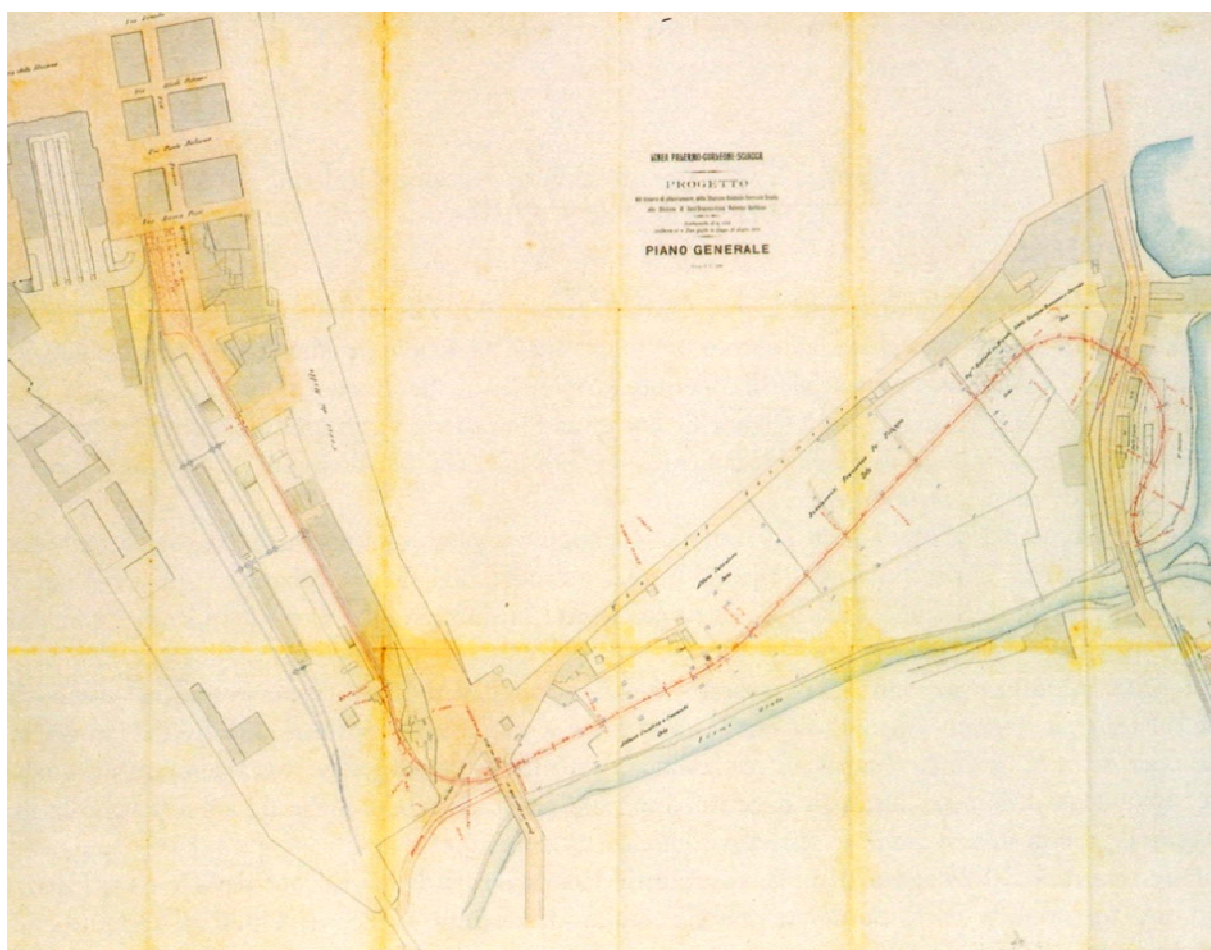


Figura 18 a): Tavola generale del progetto (non realizzato) per il tracciato ferroviario di collegamento tra la stazione di testa della ferrovia a scartamento ridotto Palermo-Corleone e la stazione Centrale.

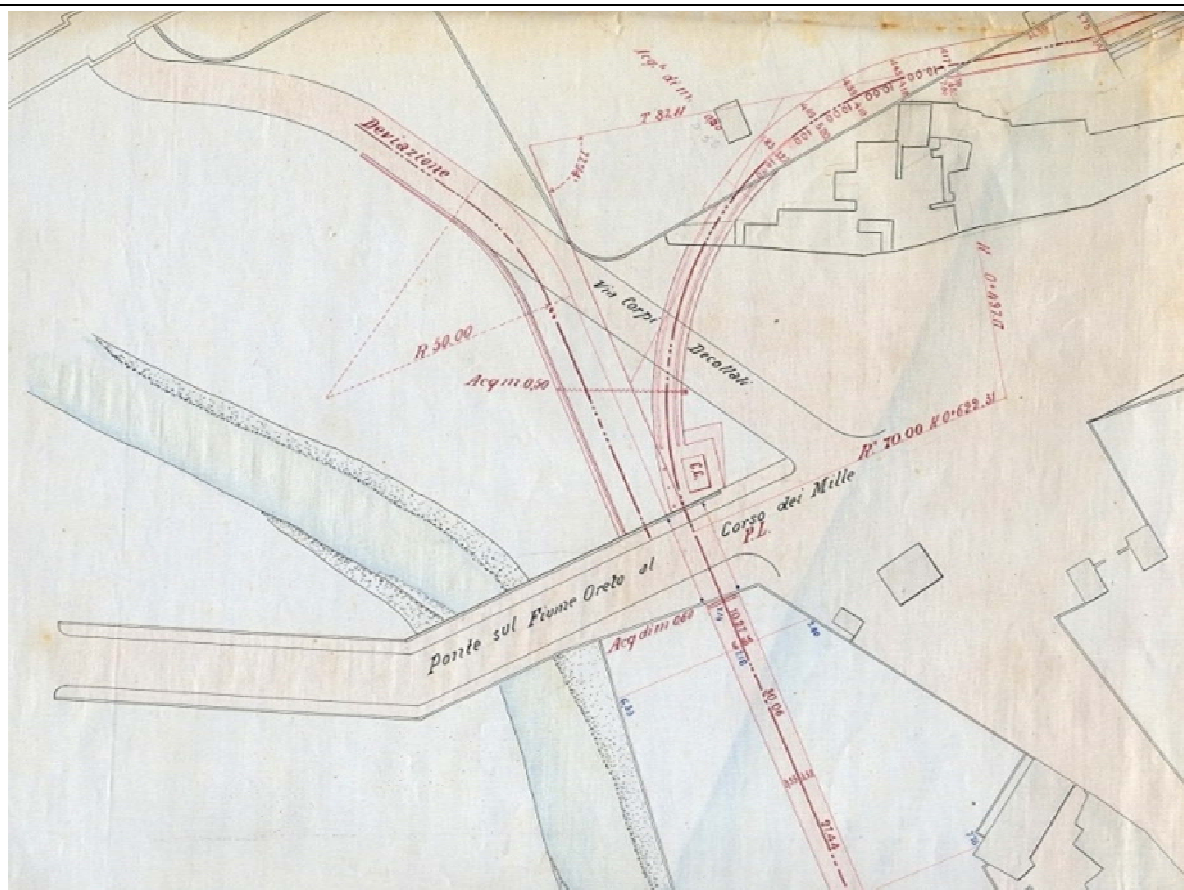


Figura 18 b) Stralcio del progetto precedente (ruotato) limitato all'area del ponte delle Teste col tracciato ferroviario previsto in progetto.

In una lettera del marzo 1897 indirizzata al Capo dell'Ufficio, l'ingegnere comunale Luigi Castiglia richiamava il fatto che il forte aumento del traffico di veicoli in un'arteria definita come *la principale verso la provincie orientali e le popolari borgate* fosse ostacolato dalla strettoia costituita dal ponte delle Teste (dichiarato della larghezza di poco più di quattro metri) in una strada molto ampia in tutto il suo sviluppo. Ricordava inoltre che all'imbocco settentrionale (lato città) del ponte stesso vi era una postazione della barriera daziaria, che determinava la sosta obbligatoria dei carri in entrata ed in definitiva un notevole risentimento delle attività di commercio. Non era stato possibile fino allora allargare alle borgate il servizio di tram ed omnibus per *l'angustia* del ponte delle Teste, fatto questo che, insieme agli altri, determinava una grande urgenza all'allargamento del ponte stesso, da realizzare soltanto lungo il lato a monte. [Appendice 8]

Non era una novità per i tecnici comunali intervenire sui ponti in pietra per allargarne la sede viaria in funzione delle nuove esigenze funzionali sopravvenute. A questo proposito si ricorda come per il superbo ponte di S. Erasmo (detto ponte di Mare), inaugurato nel 1584, cinquant'anni più tardi ci fosse stato bisogno dell'allargamento di oltre un metro per favorire i collegamenti commerciali con le aree agricole limitrofe, con connessione stabile delle porzioni di archi da aggiungere, compreso il complesso allungamento dei piloni e dei rostri. [Appendice 9]

Nel periodo compreso tra il contratto del marzo 1898 tra il Sindaco Michele Amato Pojero ed il costruttore Luigi Maniscalco Mustica, ed il computo finale dell'aprile 1900, con una spesa di Lire 72.000 a carico delle casse comunali venne completato l'allargamento del ponte delle Teste per formare una carreggiata totale larga circa 15 metri, con la sistemazione

contestuale del limitrofo tratto del Corso dei Mille. Si trattava di un'opera che, oltre ai lavori sui ponti antichi, comportava interventi sulla sede stradale e sui manufatti adiacenti. Ma al contempo si rendeva necessario operare sui numerosi acquedotti pubblici e privati che interessavano anche mulini ed altri stabilimenti produttivi, sulle pavimentazioni e le finiture, comprese quelle dell'adiacente ponte normanno, nonché sul letto dei vari rami del fiume Oreto.

Il calcestruzzo di cemento, utilizzato in città con una certa cautela ed oculatezza in opere idrauliche da circa un decennio, venne disposto in fondazioni profonde fino a 4 metri per le pile esterne e centrali, dopo averne demolito le estremità di rostri, avambecchi e fodere esterne in pietra compatta (*cappucci*), lasciando le indentature necessarie per garantire la continuità strutturale con le nuove parti.

Per la protezione degli scavi dal flusso superficiale del fiume, per la verità molto limitato, e degli scarichi provenienti dagli stabilimenti industriali, soprattutto del grande mulino Pecoraino, furono sufficienti *canaletti di tavole* e lo stesso materiale di scavo disposto convenientemente. Per gli scavi profondi si dovette ricorrere all'affitto di una pompa (*locomobile*) a carbone fornita dalla ditta di Francesco Panzera, riparata da un'apposita tettoia per il lungo lavoro durato 42 giorni e 26 notti con macchinista ed aiutante.

Le nuove parti del ponte si realizzarono con grossi conci prelevati dalle cave di Solanto, pietra di grande qualità ed affidabilità che G. B. F. Basile aveva riaperto ed utilizzato alcuni decenni addietro per il teatro Massimo. Questo avvenne nei nuovi rostri, avambecchi, pile, spalle, e volte, dove il problema della connessione accurata e staticamente sicura con le porzioni residue del ponte antico venne risolto con una muratura di risarcimento in mattoni di grosso spessore (*pantofaloni*). Nel corso dei lavori, anche in previsione della formazione di una nuova sede tramviaria, si rese pressoché orizzontale il piano stradale, con l'annullamento della pendenza dei due tratti ed il contestuale rifacimento della parte sommitale. Il progetto originario, poi in parte modificato, prevedeva una *carreggiata centrale inghiaiaia larga metri 10,20, fiancheggiata da cunette in basole di calcareo larghe m. 0,40 e da due marciapiedi con pavimento di cemento ed orlatura di calcareo, con parapetti in pietrame calcareo spesso cm 40 e coronamento di pezzottelli di calcareo sagomati e lavorati di martellina fina.*

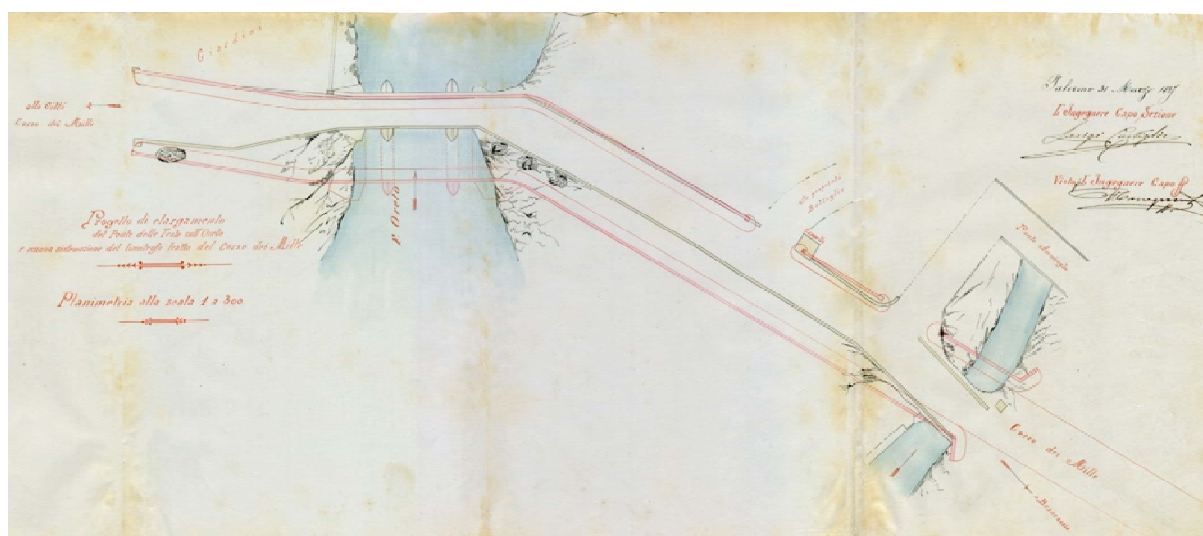


Figura 19 a): Tavola del progetto (realizzato) di allargamento del ponte delle Teste e di sistemazione dei tratti limitrofi del Corso dei Mille, che mostra anche il mantenimento del tracciato della strada a monte del ponte dell'Ammiraglio, ed il contestuale allargamento del ponticello realizzato dal marchese Natale.

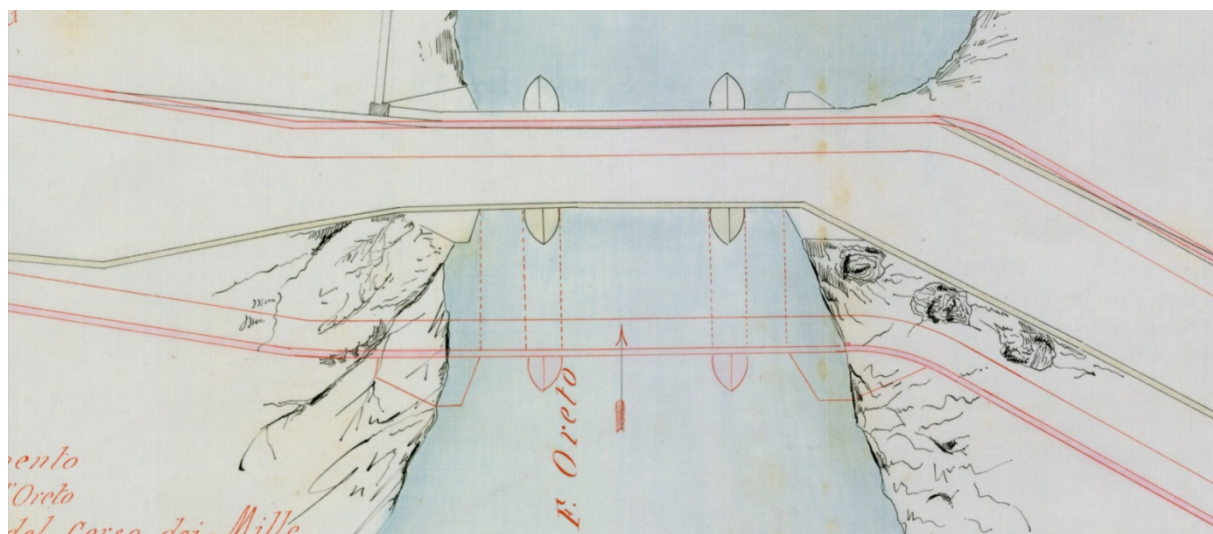


Figura 19 b): Tavola del progetto (realizzato) di allargamento del ponte delle Teste e di sistemazione dei tratti limitrofi del Corso dei Mille. Stralcio dell'area relativa al ponte delle Teste.

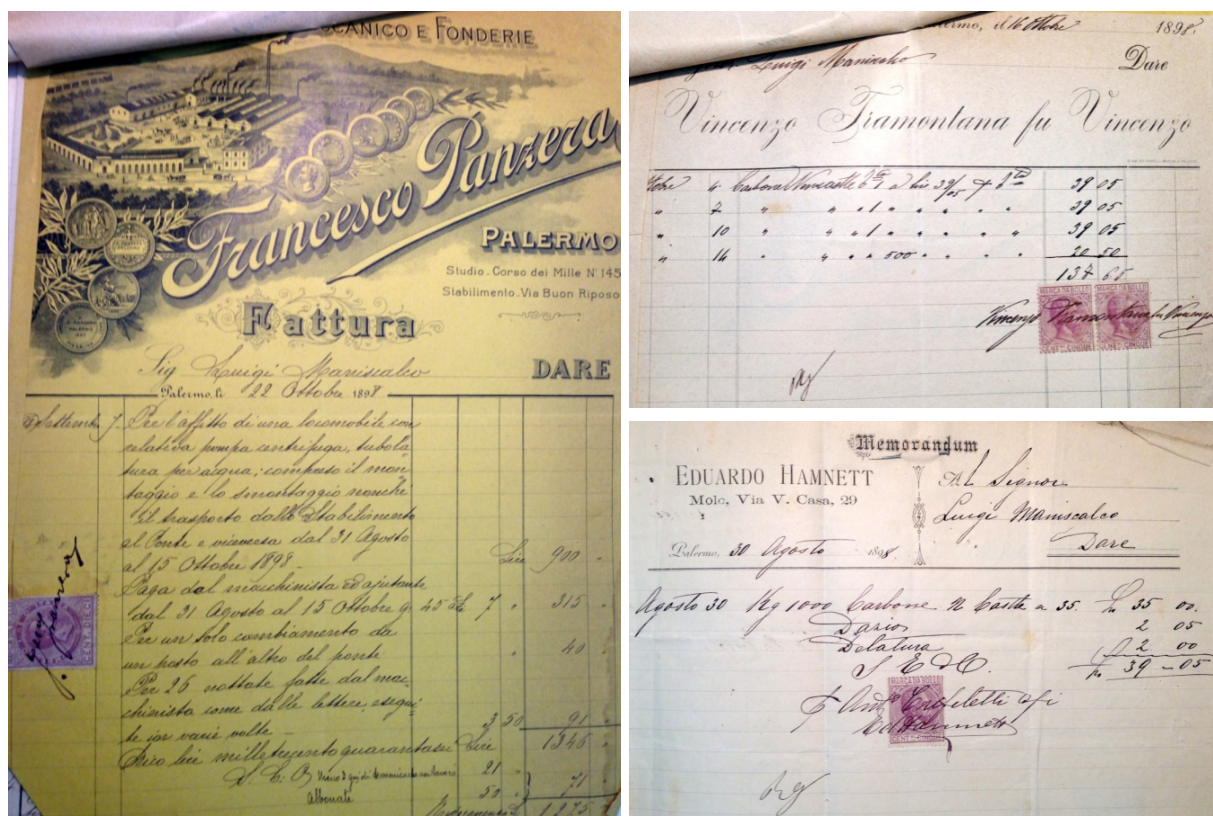


Figure 20, 21, 22: Ricevute dei fornitori del cantiere: ditte Panzera, Hammett e Tramontana.

Nel progetto era anche previsto l'allargamento, su entrambi i lati, del ponticello ad una sola campata che abbiamo visto realizzato alla fine del Settecento dal marchese Natale, sul quale passava il corso dei Mille che a quel tempo costeggiava il ponte dell'Ammiraglio lungo il lato monte. La documentazione tecnica chiamava "canale Battaglia" questo ramo di fiume, come se il tratto fosse stato mantenuto soltanto per alimentare l'adduzione idrica al mulino Battaglia. Anche in questo caso la parte integrativa della volta, in pietra d'Aspra, venne raccordata con quella più antica con l'inserimento di alcune file di mattoni di maggiore

spessore: da queste considerazioni appare evidente come la faccia esterna d'arco ribassato, che è attualmente visibile lungo il filo del muro di sostegno che fronteggia il ponte maggiore, non appartenga al ponticello settecentesco del marchese Natale, ma all'ampliamento di fine Ottocento, come anche ne è testimone la diversa qualità della pietra.



Figura 23: L'immagine fotografica mostra la faccia esterna della volta dell'originario ponticello sul "canale Battaglia", allargato rispetto alla precedente struttura di fine Settecento realizzata dal marchese Natale. La bocca del canale è stata tamponata in occasione della sistemazione a verde dell'intera area monumentale (anni '30).

Nel corso dei lavori si dovettero demolire alcuni manufatti che ostacolavano l'ampliamento, come gli altissimi castelletti d'acqua presenti in molte delle immagini storiche, o le cappellette votive poste sui margini della strada, tra cui il cippo lapideo che commemorava le anime dei giustiziati sepolti nell'antico cimitero locale. Sappiamo che in quegli stessi giorni venne presentato il progetto di ricostruzione del cippo,¹² decorato da una lastra sbalzata in metallo nobile evocante la storia del sito, con un cassetto per le offerte, che è rimasto muto testimone fino alla recente vandalizzazione. In fase esecutiva si volle comunque mantenere la qualità estetica anche nei particolari, come le cornici di coronamento, anch'esse in pietra di Solanto e le finiture di pilastri laterali *a mosaico*. Nei lavori vennero interessati i manufatti più antichi, di cui si restaurarono parapetti e corrimano intagliati, con pietra modanata ma talvolta anche col ricorso a *conci di cemento ad imitazione di granito*. Venne anche ripreso il selciato danneggiato dell'antica rampa di raccordo al ponte dell'Ammiraglio.

Si trovarono molte tubazioni pubbliche e private da spostare, sia interrate nel greto del fiume e rivestite da muratura, sia poggianti o murate sul parapetto. Era una prassi da sempre consolidata quella di concentrare sui ponti le tubazioni in laterizio: la faccia dal lato valle dello stesso ponte, in atto ancora visibile, mostra appunto un affastellamento di tubazioni murate nei pressi del corrimano. Andando più indietro, Villabianca riferiva che il rifacimento del 1760 del ponte della Grazia, sullo stesso fiume Oreto, era stato pagato in massima parte dal Monastero di S. Martino e dal conte d'Isnello in quanto proprietari degli acquedotti che vi erano poggiati.⁴



Figura 24: Cippo posizionato nel 1900 a memoria dei defunti ivi depositi. a) cippo di progetto (da S. Pedone); b) un'immagine prima dei recenti danneggiamenti vandalici. Si notano la lastra in metallo con figure evocative ed il cassetto "salvadanaio".

3 TERZO E QUARTO PONTE DELLE TESTE

L'alluvione che funestò nel febbraio 1931 la città di Palermo e la campagna limitrofa mise in luce le deficienze del sistema di smaltimento delle acque meteoriche nel caso di picco di precipitazioni: in effetti si era trattato di un evento difficilmente prevedibile, molto al di là del massimo fino allora ipotizzabile. In quell'occasione il ponte delle Teste si era rivelato un ostacolo per il flusso di piena, sia per la ridotta dimensione delle sue arcate, sia soprattutto per la insufficiente manutenzione degli argini e dell'alveo al di sotto del ponte stesso. L'immagine fotografica Cappellani, [Appendice 10] ripresa pochi mesi prima dell'alluvione, mostra appunto una gran quantità di vegetazione arbustiva ed arborea che ostruiva quasi del tutto le due campate laterali.



Figura 25: Foto del ponte delle Teste (lato valle) tratta dall'archivio Dante e Giuseppe Cappellani, databile ai mesi precedenti l'alluvione del 1931. La vegetazione infestante ostruiva gran parte delle campate laterali.

Trasportati dalla corrente impetuosa, detriti vegetali e lapidei non avevano trovato sbocco attraverso il ponte delle Teste, che si era trasformato in diga con lo straripamento e l'inondazione del quartiere circostante e della sede viaria del Corso dei Mille.

I tanti progetti di deviazione ed incanalamento del tratto terminale del fiume, risalenti addirittura alla metà del secolo XVIII e solo in piccola parte attuati con alterne fortune, vennero allora ripresi e considerati prioritari per evitare il ripetersi del disastro.

Un articolo giornalistico del marzo 1932 [Appendice 11] riassume le opere in corso ed i progetti in cantiere. Si proseguivano le opere di arginatura a monte del ponte delle Teste e veniva progettato il raddrizzamento del corso del fiume fino alla ferrovia Palermo-Trapani, con la contestuale eliminazione delle due profonde anse che avevano contribuito ai danni dell'alluvione. Per quanto riguarda i ponti, l'articolista riferiva che si era decisa la demolizione del ponte interrato della Guadagna che non aveva dato il proprio contributo neppure come "gaveta" (cunetta profonda) ed ostruiva il normale deflusso delle acque. Anche il vecchio ponte delle Teste doveva demolirsi perché giudicato incapace di smaltire le acque di piena. La ricostruzione in calcestruzzo armato, quindi con pile assai più sottili, si sarebbe attuata ruotandone l'asse in maniera da renderlo parallelo al vicino ponte ferroviario per evitare inconvenienti idraulici; questa nuova disposizione avrebbe mutato anche la direzione dell'asse del Corso dei Mille, facendolo passare per la prima volta a valle, anziché a monte, rispetto al ponte dell'Ammiraglio.

Presso l'archivio del Provveditorato alle Opere Pubbliche Interregionale di Sicilia e Calabria si è ritrovata la documentazione delle opere progettate nei primi anni '30 del Novecento dal Real Genio civile, ingegnere Principale di Sezione Pietro Brunelli ed ingegnere Capo Ettore Alagna, nonché alcune delle carte relative all'appalto affidato all'Impresa dell'ing. Piero Albergoni.

La planimetria a scala catastale allegata alle carte di appalto (ottobre 1931) mostra chiaramente il nuovo tracciato dell'alveo del fiume Oreto: dal ponte ferroviario della linea Palermo-Trapani il fiume venne arginato ed incanalato in maniera pressoché rettilinea fino all'altro ponte ferroviario della linea Palermo-Messina, con la contestuale eliminazione delle due anse del fiume, la demolizione del ponte della Guadagna ed il progetto per la realizzazione del nuovo ponte in calcestruzzo armato lungo la nuova via Oreto, opera di grande impegno che si sarebbe compiuta pochi anni dopo.

A valle del ponte ferroviario Messina-Palermo la planimetria indica l'incanalamento e la rettificazione del primo tratto del fiume, lavori da effettuare tra i mesi di aprile e settembre per limitare il rischio di piena, con la soppressione del ponte delle Teste e la sostituzione di questo con un nuovo ponte in calcestruzzo armato da sorgere in un sito in asse col precedente. Graficamente appare chiaro come la nuova posizione del ponte rendesse effettivamente necessaria la modifica del tracciato del Corso dei Mille che, come sopra accennato, venne spostato a valle del ponte dell'Ammiraglio, con la sistemazione a giardino di tutta l'area circostante il monumento normanno.

Nel progetto in appalto era previsto, tra l'altro, che il ponte delle Teste venisse demolito e che fosse "tombato" con un terrapieno il luogo in cui esso sorgeva, così come doveva operarsi per l'antico letto del fiume, da coprire con alti strati di terra contenuta dai nuovi muri di sostegno. I ritrovamenti recenti dimostrano come si sia scelto infine di "tombare" l'intero ponte senza demolirne alcuna parte, considerato che esso non costituiva un ostacolo per le nuove realizzazioni. Inoltre la planimetria di progetto suddetta mostra come anche il nuovo tracciato del corso dei Mille continuasse a passare sulla sede del ponte vecchio, la cui demolizione avrebbe pertanto determinato una inutile interruzione del traffico lungo la strada. Questa questione, relativa alla continuità del flusso veicolare, era in maniera specifica

affrontata nel capitolato di appalto, quando si prescriveva all'Impresa aggiudicataria di costruire il nuovo ponte in c. a. *metà per volta in modo da non interrompere il transito per il Corso dei Mille*.

Di tale ulteriore (terzo) ponte delle Teste si hanno i grafici di progetto ed alcune indicazioni tecniche: era a tre campate ad arco fortemente ribassato, di cui le due laterali di luce pari a ml 7,50 e quella centrale 9,50. I piloni a sezione variabile rastremavano fino a 55 cm, l'altezza da terra all'imposta era di circa ml. 4,60, le spalle presentavano una lunghezza variabile fino a ml 4,40 e la larghezza totale del ponte era di circa 18 metri.



Figura 26 a) planimetria generale del progetto realizzato, che evidenzia la rettificazione di buona parte del corso inferiore dell'Oreto, compresa la modifica del tratto interessato dal ponte delle Teste.

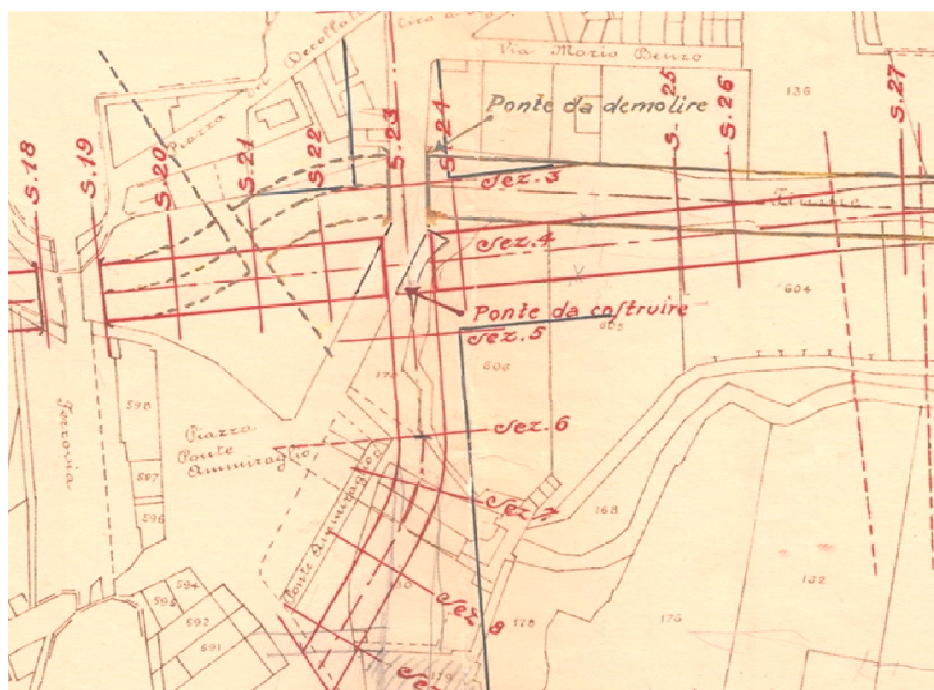


Figura 26 b) stralcio del grafico generale in cui si indica espressamente la previsione di demolizione del ponte delle Teste (che non venne attuata), la posizione del nuovo ponte sullo stesso asse del precedente ed il nuovo tracciato del corso dei Mille che da allora passa a valle del ponte dell'Ammiraglio.



Figura 27: Dall'immagine fotografica dell'epoca (circa 1937) si riconosce il tracciato del corso dei Mille che percorre il vecchio ponte delle Teste e prosegue sul ponte in calcestruzzo armato realizzato sul nuovo letto del fiume, allora appena raddrizzato ed incanalato.

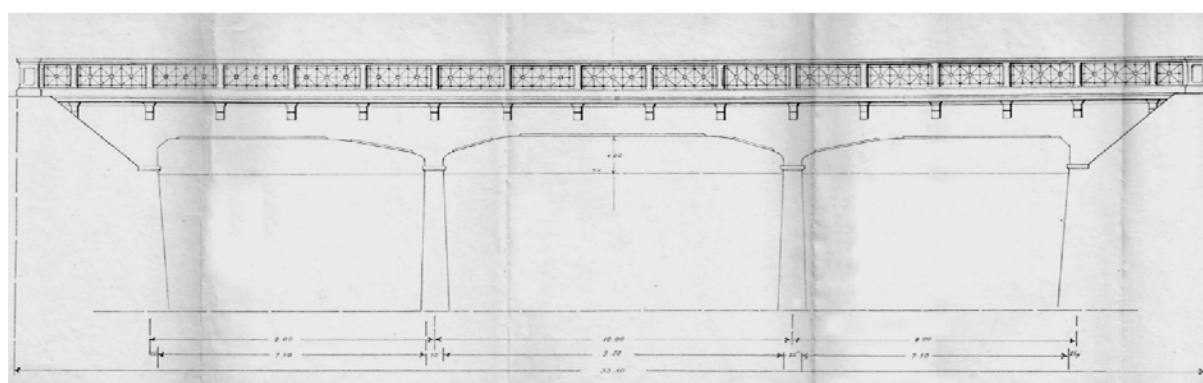


Figura 28: Grafico di progetto del nuovo (terzo) ponte delle Teste in conglomerato cementizio armato.

Le esigenze legate alla realizzazione di una nuova linea tramviaria, unite alle cattive condizioni d'uso della struttura in calcestruzzo armato, ha determinato la demolizione del ponte nel 2014, sostituito dal “quarto Ponte delle Teste”, una struttura bimodale a campata unica lunga 32 metri, sostenuta da archi in acciaio di via inferiore, con una larghezza di circa 30 metri per consentire le carreggiate del tram e delle autovetture. Quasi la metà dei 44 pali di fondazione messi in opera per il sostegno delle spalle, del diametro ml 1,20 e lunghi 36 metri, hanno perforato il vecchio ponte in pietra ottocentesco, danneggiandone essenzialmente la porzione che, come sappiamo, era stata aggiunta alla fine del secolo XIX, ma al contempo consentendoci di ritrovare un'opera di indubbio interesse che la memoria collettiva aveva rimosso, insieme alle vicende che abbiamo qui cercato di riassumere.



Figura 29: Il nuovo ponte bimodale in acciaio (quarto ponte delle Teste).



Figura 30: Fotomosaico della fronte lato valle del ponte ritrovato a seguito degli scavi recenti (per gentile concessione della Sezione archeologica della Soprintendenza ai BB. CC. AA.).

Gli scavi hanno rimesso in luce la parte del ponte sul lato di valle, in massima parte intonsa rispetto all'esecuzione originaria (che abbiamo potuto datare al 1834-35) in quanto la faccia meno soggetta a danni da erosione per flussi impetuosi o per urti di detriti. Fa eccezione la fascia di sommità che venne profondamente modificata alla fine del secolo XIX.

Si tratta di un ponte di conformazione tradizionale, che riprende per intero i precetti contenuti nei trattati di costruzioni idrauliche del suo tempo: dalla disposizione delle pile alla forma ed altezza delle spalle; dal sesto *semiovale* degli archi ai rostri (*tagliacqua*) ed ai *cappucci* che ne coronano il vertice.

Nella semplicità dell'impianto strutturale, possiamo ancora notare alcuni degli elementi che ne ingentilivano il progetto e che contribuiscono ad ammirarne la qualità. Le arcate laterali presentano una seconda ghiera interna, profondamente incassata rispetto al filo esterno ed in grado di alleggerirne la massa. Assai appariscente è il cordone torico semicircolare, in pietra intagliata e modanata, che sostiene in leggero aggetto il muro di parapetto ed il corrimano di coronamento, anch'esso in elementi lapidei tratti dalle migliori cave. La pendenza delle due rampe, interpretata ed esaltata nella grafica ottocentesca, è ancora perfettamente visibile nei lunghi tratti residui, malgrado, come si è accennato in precedenza, l'estradosso del ponte sia stato reso pressoché orizzontale quando venne allargato e attrezzato per ospitare una linea tramviaria.

Desta particolare interesse il muro di parapetto, dello spessore non inferiore a 40 cm ed in più parti danneggiato ed interrotto, che mostra nella sua interna sezione almeno cinque

tubazioni d'acqua in pezzi troncoconici in laterizio tra loro innestati. Queste condotte seguono il profilo a schiena d'asino della struttura originaria, quindi sono da ritenere precedenti alle innovazioni di fine secolo quando il profilo superiore del ponte venne rettificato. Non poteva che trattarsi di tubazioni a pressione, e difatti le giunzioni tra i pezzi appaiono perfettamente sigillate e ricoperte da spessi strati di malta o intonaco.

4 CONCLUSIONI

Il ponte ritrovato ci riporta a condizioni dei luoghi assai diverse rispetto alle attuali: prima dell'incanalamento, il braccio di fiume percorreva un letto naturale con anse e vegetazione, tranne nella parte più prossima al ponte, in cui al di sotto delle tre campate è ancora visibile una pavimentazione accurata in lastre di calcare compatto.

La visione del ponte riapparso da un tempo lontano incuriosisce per l'immagine che offre, ma anche per le vicende che ne hanno determinato nascita ed abbandono. Al contempo, chi si interessa degli antichi modi di costruire ne analizza la materia, le forme, le tecniche, ma anche le condizioni in cui è giunto a noi e gli usi propri ed impropri a cui è stato sottoposto. In questa sede ci si è dovuto limitare ad osservazioni superficiali ed esclusivamente visive; un'indagine sistematica estesa ad ogni parte del ponte potrà farne conoscere caratteristiche e qualità, da valorizzare per un interesse generale, non solo per curiosità tecniche.

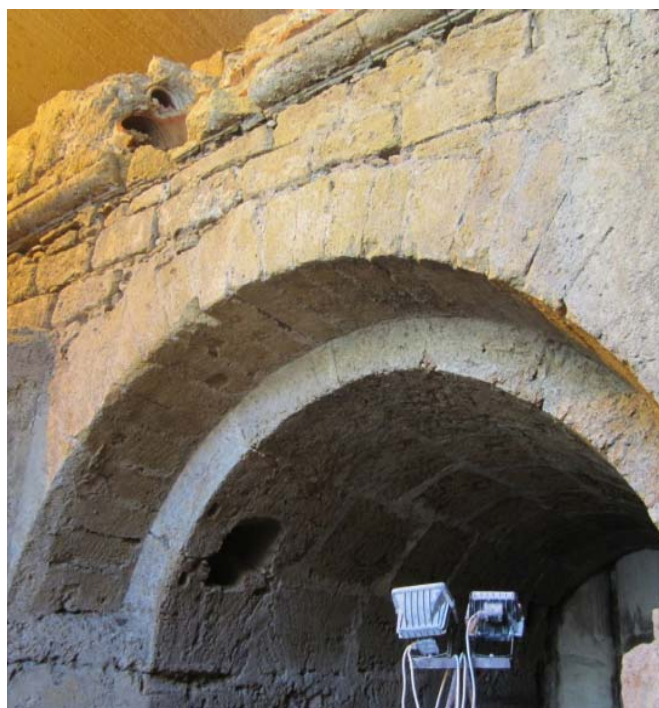
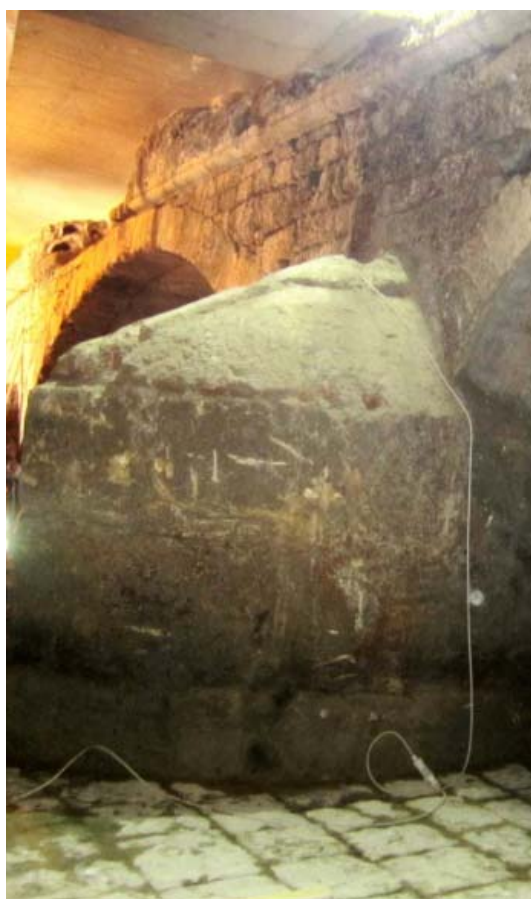


Figura 31: Fronte lato valle del ponte con rostro sagomato e pavimentazione dell'alveo in lastre di calcareo compatto.

Figura 32: Campata laterale destra con doppia ghiera arcuata, di cui quella inferiore profondamente incassata rispetto al filo esterno.



Figura 33: Cordone in lunghi blocchi in calcarenite, il cui andamento mostra l'originaria pendenza delle rampe.



Figura 34: Il crollo parziale del parapetto mette in mostra cinque condotte d'acqua incassate al di sotto del paramento esterno.





Figura 35: Le immagini mostrano i pali in conglomerato cementizio armato di sostegno delle spalle del nuovo ponte bimodale (tram-autoveicoli), infissi nella zona centrale del ponte. Può notarsi la zona connotata da mattoni laterizi che vennero utilizzati per raccordare le parti di ampliamento del ponte rispetto a quelle originarie.

Ringraziamenti: Si ringraziano per la disponibilità: il personale dell'Archivio Storico del Comune di Palermo; il prof. Salvatore Amoroso che ha permesso di riprodurre la cartografia riguardante il progetto di stazione della ferrovia Palermo-Corleone; il Provveditore Interregionale alla OO. PP. per Sicilia e Calabria prof. ing. Donato Carlea, e il dott. Attilio Albergoni che in atto cura la sistemazione dell'archivio dello stesso Provveditorato; il dott. Stefano Vassallo, archeologo della Soprintendenza ai BB. CC. AA., per i proficui scambi e le informazioni; l'ing. Calogero Vinci per l'appoggio, i consigli e la redazione dei grafici.

BIBLIOGRAFIA

- [1] C. Filangeri, *Aspetti di gestione ed aspetti tecnici nell'attuazione architettonica di Palermo durante il vicereame di Marcantonio Colonna (1577-1584)*, Cattedra di Restauro dei Monumenti dell'Università di Palermo (1979).
- [2] L. Dufourny, *Diario di un giacobino a Palermo: 1789-1793*, Fondazione Lauro Chiazzese, Palermo (1991).
- [3] F. M. Emanuele e Gaetani marchese di Villabianca, *Ponti sui fiumi della Sicilia*, edizione critica a stampa del manoscritto (1792) a cura di S. Di Matteo, ed. Giada, Palermo (1986).
- [4] F. M. Emanuele e Gaetani marchese di Villabianca, *I diari palermitani*, edizione critica a stampa del manoscritto, nella collana "Biblioteca storica e letteraria di Sicilia" a cura di G. Di Marzo, L. Pedone Lauriel, Palermo (1869-1886).
- [5] P. Lo Cascio, *Il Piano di S. Erasmo. Mille anni di Storia alla Marina di Palermo*, ed. del Mirto, Palermo (2008).
- [6] F. Negro e C. M. Ventimiglia, *Carta di Sicilia e pianta di Palermo*, Sicania, Messina (1992).

- [7] *Ordinazioni e regolamenti della Deputazione del Regno di Sicilia, raccolti e pubblicati per ordine della sacra e real Maestà di Ferdinando Re delle due Sicilie, Gerusalemme, etc.*, Reale Stamperia, Palermo 1782.
- [8] F. Lo Piccolo, *In rure sacra: le chiese rurali dell'agro palermitano dall'indagine di Antonino Mongitore ai giorni nostri*, Accademia nazionale di scienze, lettere e arti, Palermo (1995).
- [9] D. Scinà, *La topografia di Palermo e de' suoi contorni*, Reale Stamperia, Palermo (1818).
- [10] B. E. Mc Connell, *Agli albori del viaggio moderno in Sicilia: il grand tour di Thomas Cole e Samuel James Ainsley nel 1842*, Sanfilippo, Catania (2014).
- [11] S. Amoroso e M. Carcasio *Le stazioni ferroviarie di Palermo*, Regione siciliana, Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione, Palermo (2000).
- [12] S. Pedone, *Zibaldone palermitano, racconti, storie, spigolature*, Edizioni Arti Grafiche Siciliane, Palermo (2015).

APPENDICE

- [1] Da una relazione orale della sezione archeologica della Soprintendenza ai BB. CC. AA. di Palermo.
- [2] Si ha notizia che per lungo tempo vi sia stato un espresso divieto di cavatura di sabbia dalle spiagge e dal letto nei pressi della foce del fiume, con rare eccezioni espressamente concesse dal “marammiero” della città per gli edifici più importanti, con l’avvertenza che non venissero danneggiati i mulini e le altre strutture esistenti lungo le rive.
- [3] Archivio Storico Comune di Palermo (ASCP), fondo Lavori Pubblici.
- [4] ASCP, Atti del Senato.
- [5] ASCP, deliberazioni del Decurionato.
- [6] Ibidem.
- [7] La ricostruzione fortemente riassuntiva è tratta dalle numerose cronache sia di parte borbonica, che di parte garibaldina.
- [8] ASCP Fondo LL. PP.
- [9] ASCP Fondo Notai.
- [10] Immagine fotografica acquisita dall’archivio privato Dante e Giuseppe Cappellani.
- [11] Giornale di Sicilia, 4 marzo 1932.