

Frammenti di Storia e Architettura - D

14





*Antonella Armetta*

I PONTI IN SICILIA (XVIII - XIX SECOLO)  
FRA TRADIZIONE E INNOVAZIONE



Edizioni Caracol

*Frammenti di Storia e Architettura - D (Documenti)*  
Collana diretta da Marco Rosario Nobile

Comitato scientifico:  
Richard Bösel  
Erik H. Neil  
Luciano Patetta  
Arturo Zaragozá Catalán

Questo volume è stato sottoposto a peer review

Armetta, Antonella <1980->

I ponti in Sicilia (18.-19. secolo) fra tradizione e innovazione : le sperimentazioni sul Simeto al passo di Primosole / Antonella Armetta. - Palermo : Caracol, 2014.

(Frammenti di storia e architettura ;14)

ISBN 978-88-98546-09-1

1. Ponti - Sicilia - Sec. 18.-19.

338.1320945807 CCD-22

SBN Pa10266857

CIP - Biblioteca centrale della Regione siciliana "Alberto Bombace"



Questo volume è stato pubblicato con i contributi del fondo Progetto COSMED, Programma Ideas, Azioni Advanced Investigator Grant 2011, European Research Council (ERC).

© 2014 Caracol, Palermo.

Vietata la riproduzione o duplicazione con qualsiasi mezzo.

Edizioni Caracol s.n.c. - via Villareale, 35 - 90141 Palermo  
e-mail: [info@edizionicaracol.it](mailto:info@edizionicaracol.it)

---

ISBN: 978-88-98546-09-1

## INDICE

Presentazione	7
Premessa	9
La lunga tradizione dei ponti in pietra nella Sicilia di età moderna	11
La Soprintendenza delle Strade e dei Ponti	
L'istituzione con il Regio decreto del 10 agosto 1824	22
La formazione degli ingegneri presso la Scuola di Applicazione napoletana	25
Fra memoria e innovazione. I ponti nella prima metà del XIX secolo	
La tradizione reinterpretata	33
I tentativi di modernizzazione	43
Le sperimentazioni sul Simeto al passo di Primosole	
La viabilità nella piana di Catania tra XVIII e XIX secolo	51
Il progetto di Enrico Dombè per un ponte in legno secondo il sistema di Town	54
Il dibattito sul sistema da preferirsi: legno, ferro o pietra?	57
Le proposte di Giuseppe Mazzearella: un ponte di fabbrica e due alternative di ponti in ferro	59
Un nuovo vano progetto per un ponte in legno "all'americana" dell'ingegnere Ignazio Landolina	65
Verso un ponte a travate di ferro. Il problema delle fondazioni	68
L'epilogo della vicenda alla fine degli anni Ottanta dell'Ottocento	72
Appendice documentaria	81
Summary	95

*A Davide e Aida*



Abbreviazioni:

ASCI = Archivio di Stato di Caltanissetta

ASCt = Archivio di Stato di Catania

ASMo = Archivio di Stato di Modica

ASPa = Archivio di Stato di Palermo

ASRg = Archivio di Stato di Ragusa

ASSr = Archivio di Stato di Siracusa

GIRSPA = Galleria Interdisciplinare Regionale della Sicilia di Palazzo Abatellis

MRSS LR LLPP = fondo Ministero e Real Segreteria di Stato presso la Luogotenenza del Regno,  
Lavori Pubblici

## PRESENTAZIONE

*Nell'ultimo ventennio gli studi sull'architettura dell'Ottocento in Sicilia si sono intensificati in modo esponenziale, ma – con lodevoli eccezioni (penso, in primo luogo, all'efficace quadro di sintesi offerto da Maria Giuffrè) – continuano prevalentemente a posizionarsi su un numero limitato di caselle interpretative. Il rischio di ricalcare elaborazioni convenzionali non è certamente superiore a quello che interessa altri periodi storici, ma qui gli stereotipi abbondano. Che il lungo XIX secolo sia schiacciato tra due poli, il peso di un bagaglio sterminato di forme ricavate dalla storia e le tendenze a mettere in gioco i risultati della innovazione tecnologica, costituisce un dato assodato, ma altri aspetti, di natura più locale, sembrano in qualche modo condizionare le letture. Così, non sfugge (in molteplici casi, ma naturalmente non in tutti) l'orizzonte storiografico di uno strato sociale che ricerca, rielabora, scrive, ma in definitiva costruisce e continua ad alimentare i propri miti. In un forse troppo indulgente gioco allo specchio, si delineano genealogie non sempre condivisibili, quantunque apparentemente inattaccabili perché distanti solo qualche generazione dall'attualità, testimoniate da vincoli di "sangue" o da supini allunati (che non sono esattamente la stessa cosa di una condivisione di approcci culturali che caratterizza alcune scuole). Il resto è poi alla portata di un veloce quanto spesso semplicistico immaginario: quello dell'armadio dei bisnonni. Esiste un qualche fascino in tali letture, è innegabile; sembra (si ha l'impressione) che questi sguardi, lunghi al massimo un paio di secoli, siano – proprio per la loro prossimità – in grado di aiutarci a svelare il presente, l'ascesa della borghesia, il suo destino di crisi o di lento tramonto, permettendosi persino di alludere con qualche compiacimento all'indicibile (si pensi al sovrastimato peso occulto della massoneria e al relativo successo di massa che temi di questo tipo suscitano); ma non sempre la diretta contiguità temporale con il Novecento riflette nessi obiettivi; i pregiudizi sono talora più radicali e le analisi spietate, gli studi che rifuggono dalla nostalgia o dalle indirette autocelebrazioni si possono, allo stato attuale, ancora facilmente e velocemente elencare.*

*Il lavoro di ricerca che Antonella Armetta offre in questa occasione rientra in questa serie "utile" e i ponti dell'Ottocento costituiscono un campo di indagine ancora molto fertile. La professione di progettista viene chiamata a misurarsi in un campo dove la firmitas costituisce un ingrediente prevalente e questa condizione marginalizza "lo stile" e tutti gli aspetti più triti dell'avventura architettonica del XIX e primo XX secolo. Chi deve costruire un ponte non si pone la domanda risolutiva del tempo (quella che rimbomba in ogni manuale o libro di testo): in che stile? Mette semmai in primo piano il problema degli appoggi, delle luci, dei materiali, della loro efficienza e durabilità.*

*Lo slittamento di questioni obbliga lo storico a considerare in maniera diversa il rapporto con una tradizione secolare, a verificare i gradi di interferenza e sollecitazione che eventi contemporanei esercitano, ma anche a misurare, con strumenti più sofisticati, le retoriche che si scorgono*

*no in filigrana anche dietro le opere più squisitamente funzionaliste. La vicenda del ponte sul Simeto, con le sue premesse locali, le alternative possibili e il dibattito che si muove nell'isola (a fianco e intorno a esso), restituisce un ritratto più complesso e variegato della professione, probabilmente prevedibile, ma sinora in buona parte eluso, cosicché equilibra i dati a disposizione e determina altri contorni del quadro necessario per raccontare un secolo.*

Marco Rosario Nobile



## PREMESSA

Questo libro nasce dalle curiosità suscitate dalla consistente serie di grafici e di progetti (realizzati o meno) relativi ai ponti del XIX secolo, conservati negli archivi di Palermo. La serie sembrava offrire uno spaccato di professionalità e di potenziali avvincenti storie che solo in parte erano emerse negli studi sinora pubblicati. Il percorso successivo è stato in qualche modo indirizzato da quanto la ricerca ha lentamente svelato su un caso specifico. Il Simeto e le numerose proposte per il ponte che doveva attraversare il passo di Primosole sono quindi apparse come una chiave determinante per inquadrare una fase storica e il dibattito interno ai professionisti del tempo. Tuttavia questa singolare vicenda non poteva essere compresa pienamente se non si fossero chiarite le premesse generali e il contesto di riferimento.

La storia che si è ricostruita non ha contorni epici, non prefigura un salto diretto e immediato verso la modernità e non ha intenzione di presentare un ritratto falsato di quella frattura sfrangiata che disegna il limite della contemporaneità.

Il ponte, con le sue complessità tecniche e l'esigenza della durabilità, costituisce una buona chiave di lettura per comprendere le priorità, i meccanismi di selezione, i desideri di autorappresentazione simbolica di un determinato periodo.

Il ponte è però anche una vigorosa metafora. Le difficoltà dei collegamenti interni spiegano, e in parte giustificano, la percezione che abbiamo oggi della Sicilia come una realtà composta di comprensori urbani frammentati ed eterogenei. Gli ostacoli naturali e la geografia hanno disegnato una Sicilia plurale. Nell'Ottocento questa situazione costituiva un limite da infrangere; la borghesia imprenditoriale pretendeva maggiore integrazione, una piazza più ampia di mercato e l'esercizio di un dominio simbolico sullo spazio e sul tempo. I ponti, come i mezzi di locomozione, incarnano il mito del progresso e dell'efficienza, ma sono anche il luogo dove si frantumano e falliscono molte tra queste aspettative. Non è compito di uno storico dell'architettura produrre quadri complessivi, ma le vicende qui narrate segnano insieme tendenze e limiti di questo periodo. Le contingenze locali contano molto, ma sarà bene avvertire (anche per non generare l'impressione di un mondo periferico e arretrato) che non sono esclusive della realtà isolana e lo sfondo italiano ed europeo del tempo mostra esperienze di successo da emulare ma anche altrettante sconfitte.

Desidero ringraziare il personale degli Archivi di Stato Palermo, Caltanissetta e Siracusa. In particolar modo vorrei esprimere la mia gratitudine alla dottoressa Concetta Corridore, direttrice dell'Archivio di Stato di Siracusa, per avere facilitato le mie ricerche.

Per la consulenza nelle indagini sulle iconografie relative ai ponti custodite presso la Galleria Interdisciplinare Regionale della Sicilia di Palazzo Abatellis, un sentito ringra-

ziamento va alla dottoressa Antonella Francischiello. Sono grata, inoltre, alla dottoressa Sabina Montana per le utili segnalazioni archivistiche e alla professoressa Paola Barbera per i preziosi suggerimenti forniti. Devo, infine, al professore e amico Maurizio Vesco un sincero “grazie” per la sua paziente e attenta revisione del testo, per il suo fondamentale aiuto nella trascrizione dei documenti settecenteschi in appendice e per la generosità dei consigli.



## LA LUNGA TRADIZIONE DEI PONTI IN PIETRA NELLA SICILIA DI ETÀ MODERNA

Gli studi che, da ottiche diverse, si sono occupati dei ponti siciliani, hanno cercato per lo più di censire le strutture principali ancora esistenti<sup>1</sup> o che sono esistite e di cui si hanno testimonianze documentarie o frammenti ancora visibili.

Impossibile sarebbe infatti l'impresa che si prefiggesse la catalogazione di tutti i ponti dell'isola. Molti sono crollati e ne è rimasta qualche traccia ma molti altri, sebbene documentati, sono andati completamente perduti.

In qualche caso le ricerche archivistiche hanno portato alla luce storie nuove o arricchito quelle in parte già conosciute. Tutte ci confermano che, dalle epoche più remote fino all'inoltrato XIX secolo, il sistema costruttivo prevalente era quello delle arcate in pietra.

In una regione orograficamente e idrograficamente complessa, solcata da numerosi corsi d'acqua, dove alte catene montuose si alternano a colline e pianure, il problema di costruire percorsi celeri – e pertanto di realizzare ponti – è sempre stato attuale. Nei casi più semplici, laddove le sponde lo permettevano, si erano costruite strutture a una sola arcata, a sesto acuto o a tutto sesto (ma in gole molto profonde anche questa facile opzione comportava problemi supplementivi); laddove invece le sponde erano molto distanti fra loro si realizzarono – o si provarono a realizzare – ponti a più arcate con piloni infissi nell'alveo.

Nel costruire spesso insorgevano difficoltà tecniche, dovute alla natura dei terreni, e frequentemente i tumultuosi corsi d'acqua ostacolavano l'impianto delle fondazioni o erodevano le sponde di scarsa resistenza; molti erano comunque i problemi che le conoscenze tecnologiche del tempo non riuscivano a superare.

In alcuni casi si ricorse a esperti esterni, come per il famoso ponte di Capodarso sul fiume Salso, realizzato da maestri veneti<sup>2</sup> durante l'età di Carlo V e del viceré Juan de Vega e che, per la notevole altezza del suo unico arco a tutto sesto, venne subito considerato un'opera straordinaria<sup>3</sup>.

Tra la fine del Cinquecento e l'inizio del Seicento si registra in Sicilia un forte impulso dell'attività di edificazione di nuovi ponti<sup>4</sup>, affidata essenzialmente a ingegneri militari che possedevano competenze specialistiche non solo nel campo delle fortificazioni ma anche in quello delle infrastrutture viarie. Non era affatto inusuale affidarsi a professionisti di provata esperienza, spesso provenienti da luoghi distanti<sup>5</sup>.

Nonostante questa intensa attività costruttiva, ancora nel Settecento l'isola possedeva una viabilità interna molto deficitaria. Poche erano le strade rotabili, mentre le vie di collegamento principali erano le regie *trazzere*, percorribili solo a dorso di mulo o con carretti per il trasporto delle merci.

Quando sotto la violenza delle piene i fiumi straripavano, distruggendo i ponti che li