

Antonella ARMETTA

Università degli Studi di Palermo

Dipartimento di Architettura, Sezione SFeRa (Storia e Rappresentazione)

I ponti in Sicilia fra XVIII e XIX secolo attraverso la rappresentazione iconografica

LOS PUENTES EN SICILIA ENTRE LOS SIGLOS XVIII Y XIX A TRAVÉS DE LA REPRESENTACIÓN ICONOGRÁFICA

RESUMEN:

El artículo presenta los primeros resultados de una investigación realizada sobre los puentes de Sicilia, cuyo objetivo es el inventario de los materiales iconográficos relativos a las estructuras construidas o proyectadas y qué no fueron construidas en Sicilia entre los siglos XVIII y el XIX. Los dibujos arquitectónicos conservados en los archivos públicos sicilianos, consienten comprobar los conocimientos técnicos y las prerrogativas de los profesionales llamados a crear o reestructurar los puentes. A pesar de las diferencias, estas iconografías tienen en común la riqueza de información que aportan, mediante la cual no sólo tenía que dar una imagen final de la obra, y que garantizar los datos necesarios para su construcción, concentrándose en el mismo dibujo, la imagen final del puente y los detalles.

PALABRAS CLAVE:

Ríos; Ingeniería; Dibujo; Técnica; Construcción.

BRIDGES IN SICILY BETWEEN THE 18TH AND 19TH CENTURY THROUGH THEIR ICONOGRAPHIC REPRESENTATION

ABSTRACT:

The paper presents the first results of a wider research of bridges in Sicily, aimed at inventorying of iconographic material relating to structures built or planned and never built in Sicily between the eighteenth and nineteenth century. The architectural drawings preserved in the public archives of the Island, used to verify knowledge, techniques and prerogatives of professionals called upon to create or restructure the bridges. Even with the differences, these iconography are united by the wealth of information included, through which not only had to provide a final image of the work but also ensure the necessary constructive informations, concentrating in a single drawing the design of the bridge and the details.

KEY WORDS:

Rivers; Engineering; Drawing; Technique; Construction.

In Sicilia, per le caratteristiche idrografiche e orografiche dell'isola, il problema dei percorsi e dell'attraversamento di fiumi e torrenti, e quindi della costruzione di ponti, è sempre stato di vitale rilevanza. Questo contributo intende presentare i primi risultati di una più vasta indagine sui ponti siciliani, realizzati o semplicemente progettati, fra il XVIII e il XIX secolo. Gli studi che fino a oggi si sono occupati dei ponti in Sicilia hanno per lo più censito le opere esistenti e di cui restano tracce visibili, analizzandone gli aspetti tipologici (ponti ad una o più arcate, caratteri geometrici delle archeggiature, ecc...), trascurando sovente le problematiche connesse alle tecniche costruttive, ai materiali, ai modelli di riferimento, agli strumenti di rappresentazione che costituiscono invece dati fondamentali per comprendere le scelte adottate dai professionisti impegnati nella progettazione. Gli archivi storici isolani hanno offerto una significativa base di notizie, soprattutto in relazione alla lunga serie di manufatti distrutti dalle piene o mai realizzati. Allo stato attuale sono state effettuate indagini presso alcuni archivi pubblici, dove è stato rintracciato un cospicuo numero di disegni di architettura, attraverso i quali è possibile ricostruire conoscenze, tecniche, prerogative di architetti, ingegneri e capimastri chiamati a progettare ponti. Le ricerche si sono concentrate sull'Archivio di Stato di Palermo, le raccolte grafiche della Galleria regionale di palazzo Abatellis e, sul versante orientale, gli Archivi di Stato di Siracusa e Ragusa, ma ci si propone di indagare altri fondi della regione. L'iconografia recuperata, eterogenea per tecniche (acquerello, incisione, disegno ad inchiostro di china ecc.) e tipo di rappresentazione (schizzo, disegno di progetto, veduta ecc.), oltre che per informazioni contenute, consente di effettuare una serie di riflessioni. Un primo dato rilevante è che fino agli anni Trenta dell'Ottocento, sebbene lentamente e con difficoltà si fosse tentato di provare l'introduzione di nuove tipologie e di nuovi materiali, il sistema ad arcate in pietra continuò ad essere quello predominante. Tale tipo di struttura, di secolare e consolidata tradizione, era considerato il più efficace e solido, sebbene le cronache rilevano che i crolli di ponti in pietra fossero assai frequenti nell'Isola, richiedendo continue riparazioni, ricostruzioni parziali o totali. Un importante caso settecentesco, divenuto famoso per la *querelle* che ne derivò, e di cui esiste una rappresentazione grafica (una incisione di Baldassare Gabbuggiani del 1731)¹, è quello del ponte sul fiume Milicia costruito nel 1730, su progetto del celebre architetto Ferdinando Fuga.

Il ponte, a tre arcate con andamento ellittico, subisce un danno a un pilastro appena un mese dopo la sua ultimazione. I periti inviati dalla Deputazione a verificare le motivazioni della rottura – gli architetti Gaetano Lazzara e Giuseppe Mariani - giudicarono incongrua la scelta del sito, delle tre ampie arcate, considerate troppo dispendiose per le finanze della Deputazione, e persino l'uso del laterizio. Fuga difese il progetto, motivando la scelta delle tre arcate con i caratteri torrentizi dell'alveo che variava sovente la sua sezione, e con la necessità di estendere quanto più possibile il ponte sopra un letto flessibile, affinché non risultasse troppo corto e crollasse per assenza di resistenza degli appoggi estremi. Sulla scelta dei

¹ L'incisione è conservata presso la Galleria Interdisciplinare Regionale della Sicilia di Palazzo Abbatellis, Gabinetto di Disegni e Stampe (GIRSPA GDS), n. inv. 10562.



Figura 1. B. Gabbuggiani, ponte sul fiume Milicia, 1731, incisione (su concessione della GIRSPA GDS).

mattoni, utilizzati in alcune parti della struttura e ai quali i periti imputavano la precoce rottura del pilone, argomentava di aver dovuto sopperire alla scarsa resistenza a compressione della pietra locale, che si lesionava facilmente². Nell'incisione di Gabbuggiani sono riportate molteplici informazioni. L'autore denuncia subito che l'alzata e il prospetto del ponte «non si è fatto in prospettiva come richiederebbe la veduta del presente ma geometricamente per poterne vedere e misurare le proporzioni», non si tratta cioè di un disegno meramente illustrativo ma di un grafico istruttivo, che consentiva la misurazione e lo studio, rendendo intellegibili i caratteri geometrici, strutturali e formali, anche ai fini di eventuali riproduzioni. A questo scopo sono inseriti nella tavola anche un dettaglio tecnico per la costruzione della centina necessaria a realizzare gli archi e un macchinario per l'escavazione delle fondazioni che serviva a prelevare l'acqua dal letto del fiume. Dal punto di vista della conformazione e composizione del disegno, si può notare un tentativo di mediazione tra vedutismo e resa scientifica del progetto. Questo tipo di rappresentazione - pur lasciando il posto a grafici con una prevalente caratura tecnica nel corso del XIX secolo - non scomparirà del tutto.

Un forte impulso alla costruzione di nuovi ponti, mentre continuava l'opera di manutenzione degli esistenti, si ha a partire dal 1824, quando viene istituita nel Regno di Sicilia la Soprintendenza delle Strade e dei Ponti, per derivazione da quella napoletana, fondata nel 1808 sul modello del settecentesco *Corp des ponts et chaussées* francese. L'iconografia dei ponti progettati, in questa fase, che dura per circa un quarantennio, mostra come, pur

² La vicenda è stata ricostruita da GIORDANO, A., «La relazione e i rapporti sul ponte della Milicia: Fuga, Lazzara, Mariani, Blasco (1731-1732)», in GAMBARDELLA, A., *Ferdinando Fuga Roma, Napoli, Palermo*, atti del convegno (Napoli 25-26 ottobre 1999), Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2001, pp. 329-338.

perdurando la tecnica costruttiva in pietra, comincia a introdursi (anche come semplice dibattito teorico) la sperimentazione di tecnologie innovative, di importazione europea. Le tendenze antitetiche presenti testimoniano anche una sorta di travaglio interno al corpus professionale degli ingegneri di Ponti e Strade, che, attratti dalle nuove tipologie strutturali divulgate dai trattati o conosciute attraverso i viaggi³, ne sono però allo stesso tempo intimoriti, non avendone la necessaria padronanza, né la sicurezza di una accertata durata⁴. L'inesperienza dei progettisti sarà a volte motivo di fallimento. Si presentano in questa occasione quattro progetti databili tra gli anni Venti e i Cinquanta del XIX secolo, prodotti in seno alla Soprintendenza, con lo scopo di mostrare le conoscenze dei professionisti del tempo e i modelli di rappresentazione adottati. Il primo è il disegno per il ponte a due arcate sul torrente Morello, in provincia di Enna che, sebbene progettato un secolo dopo il ponte di Fuga, si pone in continuità con soluzioni già adottate. Il sistema utilizzato è a due arcate in pietra di ampiezza diversa, scelta probabilmente dovuta alla necessità di far poggiare il pilone intermedio in un punto in cui l'alveo del fiume era composto di uno strato roccioso più resistente. Si può intuire che tale scelta sia stata poi sfruttata anche con finalità estetica, poiché l'arcata maggiore incornicia, come in un quadro, il promontorio che vi è alle spalle.

Altro spunto di riflessione è offerto da un disegno acquerellato per il progetto del ponte sul fiume Freddo, nella via consolare da Palermo a Trapani, dove si evidenzia una caratteristica spesso ricorrente nella rappresentazione dei progetti di ponti⁵.

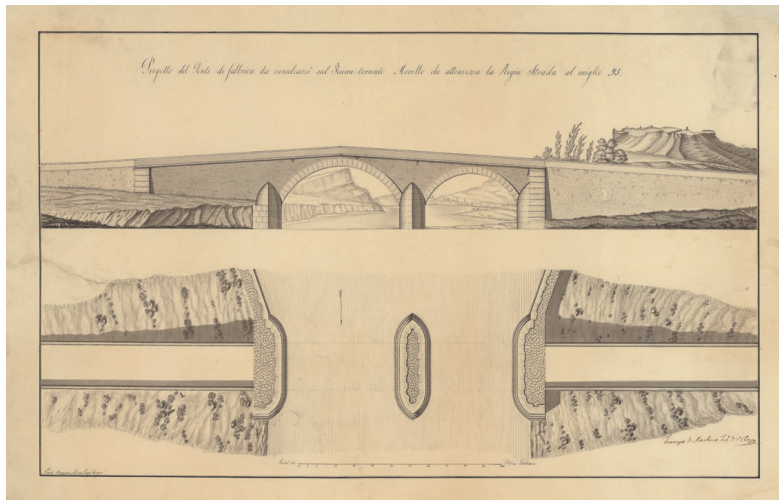


Figura 2. V. Di Martino, Progetto del ponte "di fabbrica" da costruirsi sul fiume Morello, s. d., inchiostro di china e matita (su concessione dell'ASPa, MRSS LR LL PP CC TT).

³ Si vedano BUCCARO, A., DE MATTIA, F. (a cura di), *Scienziati artisti, formazione e ruolo degli ingegneri nelle fonti dell'Archivio di Stato e della Facoltà di Ingegneria di Napoli*, Napoli, Electa Napoli, 2003.

⁴ Un'esemplificazione di questo duplice atteggiamento è descritta nel contributo di ARMETTA, A., *I ponti in Sicilia (XVIII-XIX secolo) fra tradizione e innovazione*, Palermo, Caracol, 2014.

⁵ I due disegni sono conservati presso l'Archivio di Stato di Palermo *Ministero e Real Segreteria di Stato presso la Luogotenenza del Regno, Lavori Pubblici, carte topografiche*, (ASPa, MRSS LR LL PP CC TT), n. 329 e n. 330.

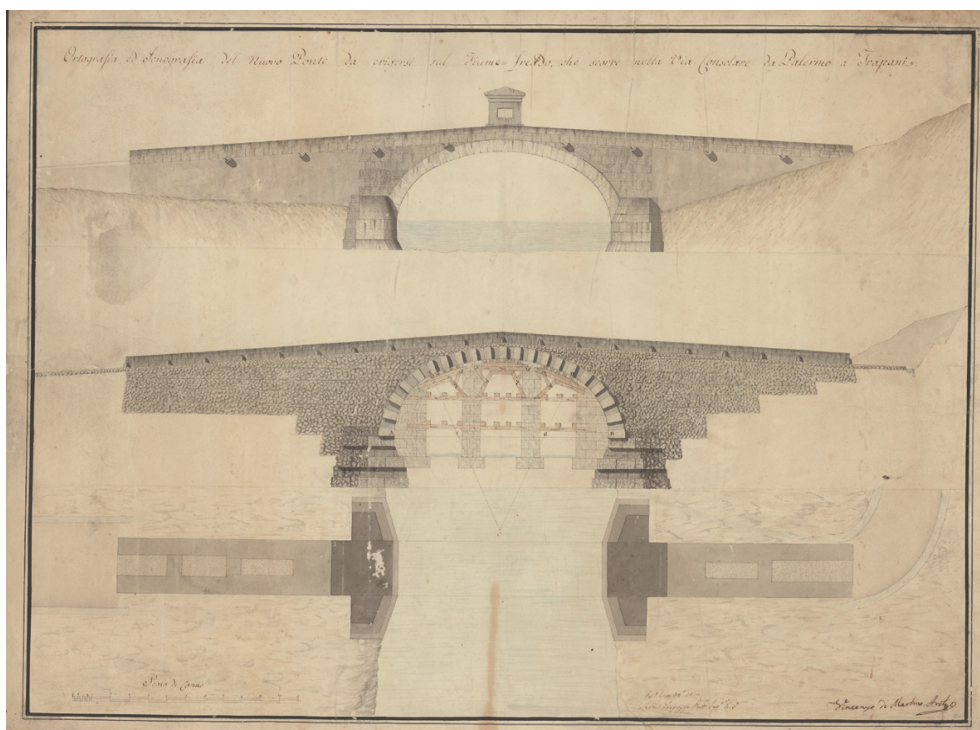


Figura 3. V. Di Martino, Ortografia ed icnografia del ponte da erigersi sul fiume Freddo, 1824, inchiostro di china e matita colorata (su concessione dell'ASPa, MRSS LR LL PP, CC TT).

Il grafico raffigura, nei due fronti diversi, la resa definitiva, completa di rivestimenti, da una parte, mentre l'altro prospetto è dedicato all'esplicazione degli aspetti tecnici, riservati agli esecutori (materiali da impiegare e modalità di posa in opera, centine per la costruzione degli archi ecc.). Se queste due prime rappresentazioni illustrano ancora strutture tradizionali, i disegni di due ipotesi progettuali per un ponte al Passo di Primosole sul Simeto (il maggiore corso d'acqua dell'Isola) mostrano come si cercassero, nei casi più complicati, soluzioni aggiornate in grado di risolvere problemi secolari. Sia nella proposta di un ponte sospeso a catene di ferro, presentata dall'ingegnere Giuseppe Mazzarella nel 1856 [Fig. 4], sia in quella per uno con una struttura di legno all'americana, dell'ingegnere Ignazio Landolina, del 1857 [Fig. 5], manca qualsiasi riferimento reale al luogo del progetto. I disegni⁶ ricalcano chiaramente quelli pubblicati nei principali trattati del tempo, ed in particolare, il ponte in ferro imita l'esempio del ponte «Real Ferdinando» sul fiume Garigliano, tra Napoli e Littoria, costruito venti anni prima dall'ingegnere Luigi Giura.

Il Passo di Primosole era difficile da attraversare per la notevole distanza fra le due sponde e l'insidiosità dell'alveo, composto di argilla e sabbia, e ancora a metà del XIX secolo si guadaava con rudimentali zattere di legno. Per questo, si ipotizzano soluzioni nuove:

⁶ Le due tavole, insieme ad altre proposte di ponti per il passo di Primosole, sono conservate presso l'ASPa, MRSS LR LL PP CC TT, nn. 333 e 336.

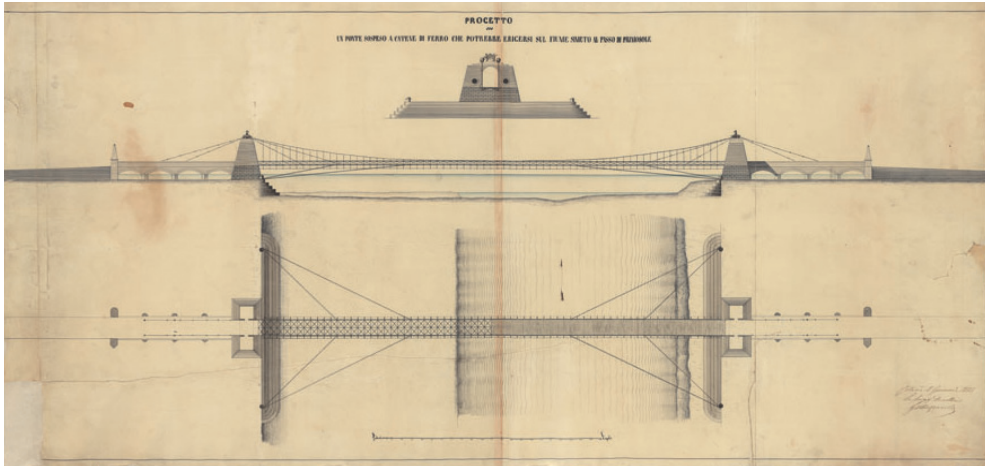


Figura 4. G. Mazzarella, Progetto di un ponte sospeso a catene di ferro da erigersi sul fiume Simeto al passo di Primosole, 1856, inchiostro di china e matita colorata (su concessione dell'ASP, MRSS LR LL PP CC TT).

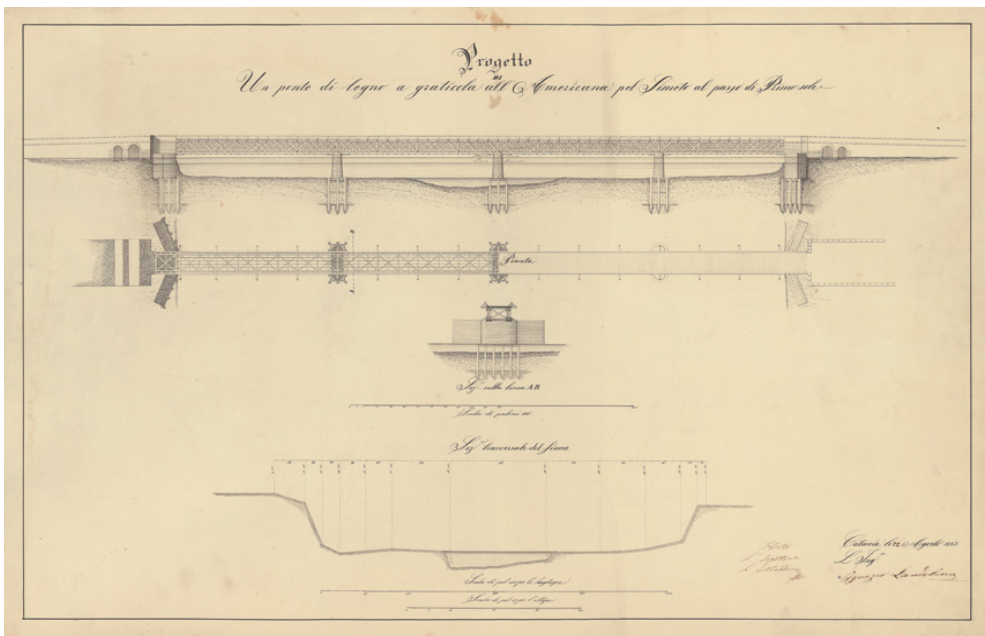


Figura 5. I. Landolina, Progetto di un ponte di legno "a graticola all'americana" per il Simeto, 1857, inchiostro di china (su concessione dell'ASP, MRSS LR LL PP CC TT).

una che evitasse di infiggere piloni nel letto del fiume, l'altra che utilizzasse un sistema di pali in legno e una travata continua a graticcio leggero. Entrambe le proposte saranno rigettate dalla Commissione per i Lavori Pubblici, poiché ritenute «sterili imitazioni»⁷ inadatte e

⁷ Estratto dalle deliberazioni della Commissione nella sua ordinaria tornata del 27 Maggio 1856: sopra un ufficio dell'Intendente di Catania sul sistema da preferire per la costruzione di un ponte sul Simeto a Primosole, ASP (MRSS LR LL PP CC TT), n. 1294.

non sufficientemente studiate e sperimentate per il caso specifico. Comune denominatore di queste iconografie è di essere rappresentazioni dense di contenuti, attraverso le quali non solo si doveva fornire una immagine finale dell'opera ma anche garantire le necessarie informazioni costruttive, concentrando in un'unica tavola il progetto generale e i dettagli. Non sfuggirà il sottinteso carattere retorico di grafici che intendono promuovere e garantire una padronanza su tecniche ancora non sperimentate nel territorio e talora, fatalmente, soggette a disastrosi fallimenti.

