



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 We have found new information and unpublished images, useful for interpreting the purely technical issues, along with those related to the viability and development of the city.*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, 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.

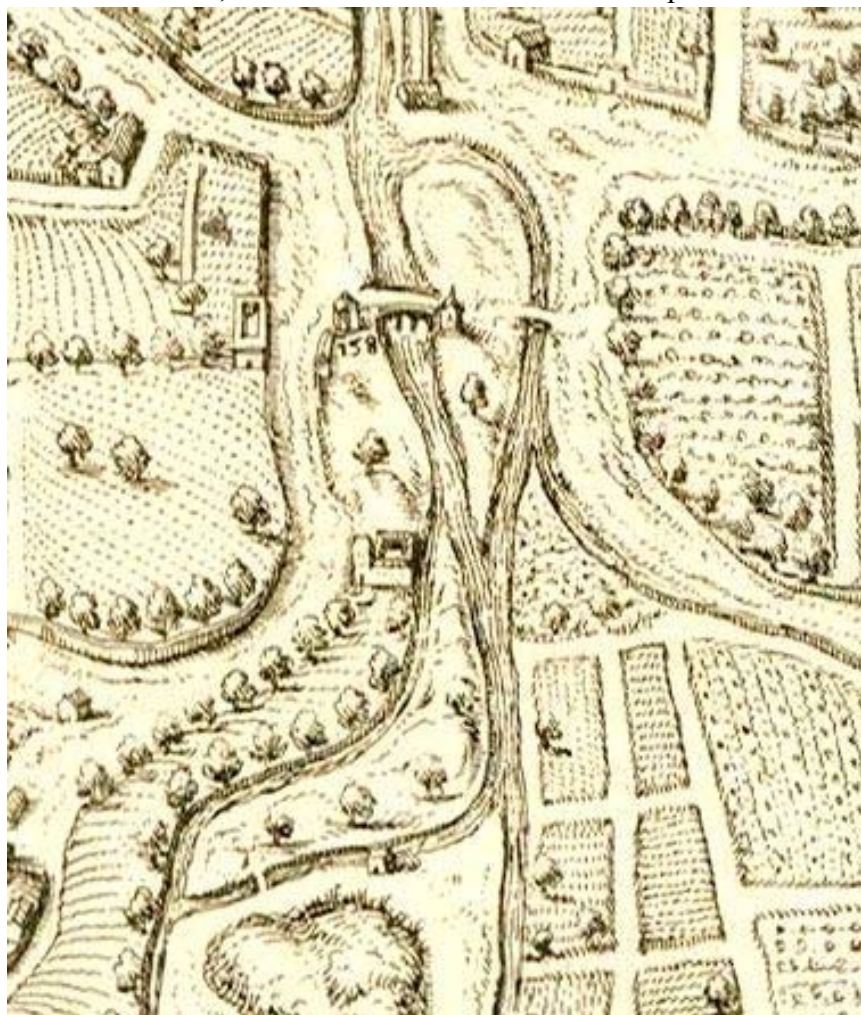


Figura 1: Stralcio dalla carta di Braun-Hogenberg (1581) in cui, in continuità con la strada che percorre il ponte dell'Ammiraglio, è chiaramente visibile un ponticello che sorpassa un ramo minore del fiume Oreto.

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



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 sborzata 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.

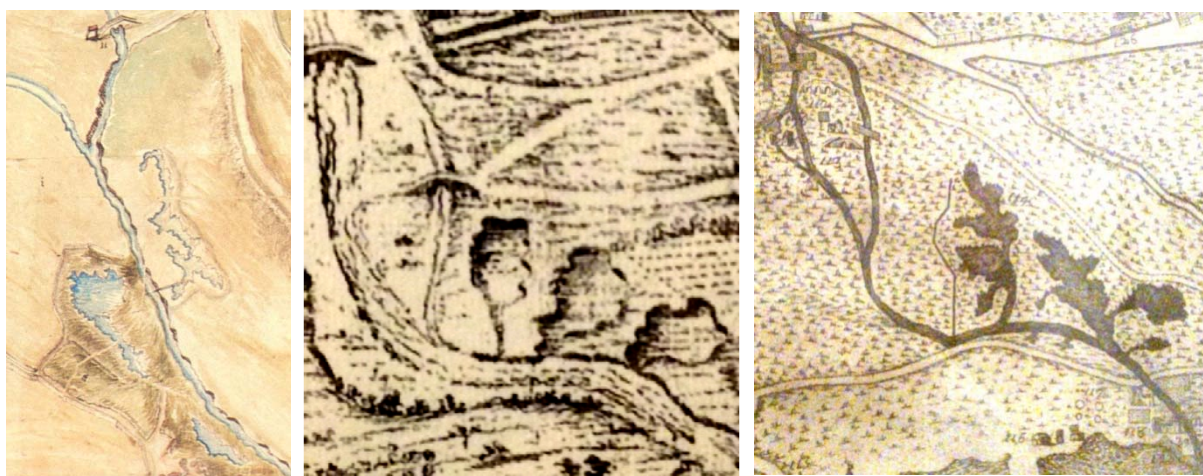


Figura 8: Stralci di cartografie che documentano la presenza di aree paludose lungo le sponde dell'Oreto fino agli ultimi decenni del Settecento: a) Negro e Ventimiglia 1633-1640; b) P. Corso 1722; c) G. Vasi 1754.

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.

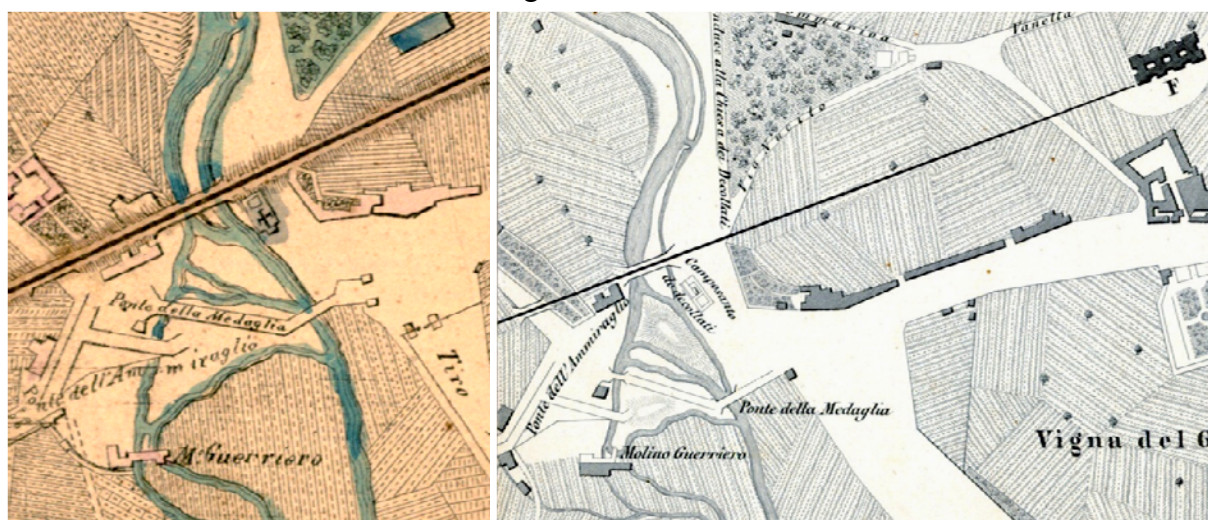


Figura 9: Stralci in cui il riferimento “all’Ammiraglio” si applicava soltanto al ponte normanno, mentre la denominazione ponte della Medaglia (o talvolta della Miraglia) veniva attribuita al sistema ponte delle Teste-ponticello del marchese Natale. a) 1860, b) 1862 con la rappresentazione della prima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

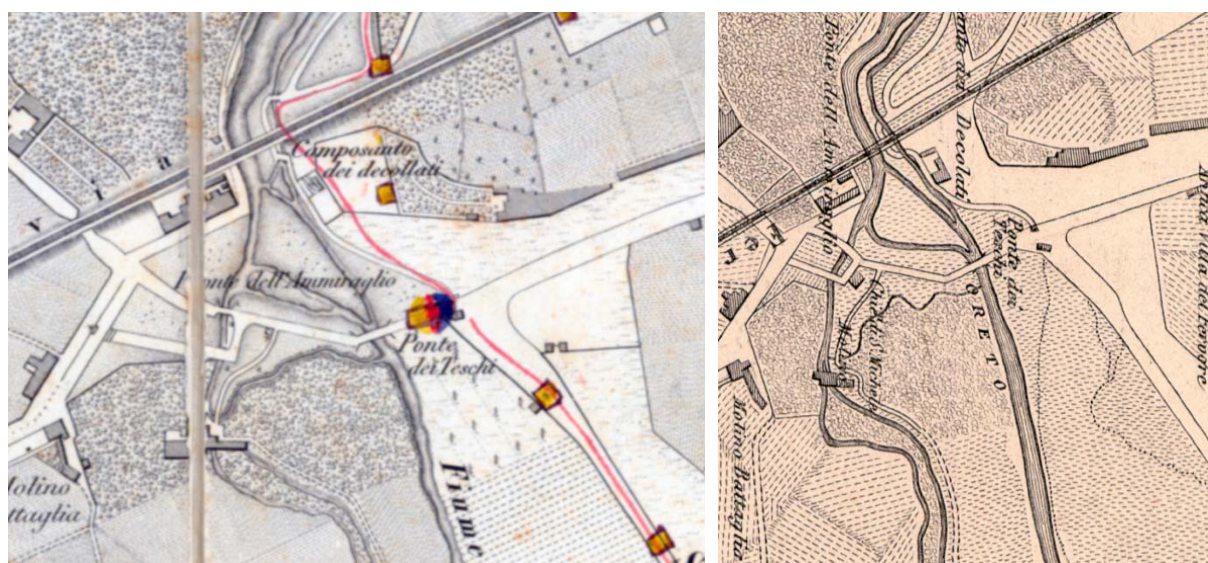


Figura 10: a) e b): In alcune carte si ritrova la denominazione “Ponte dei Teschi”.

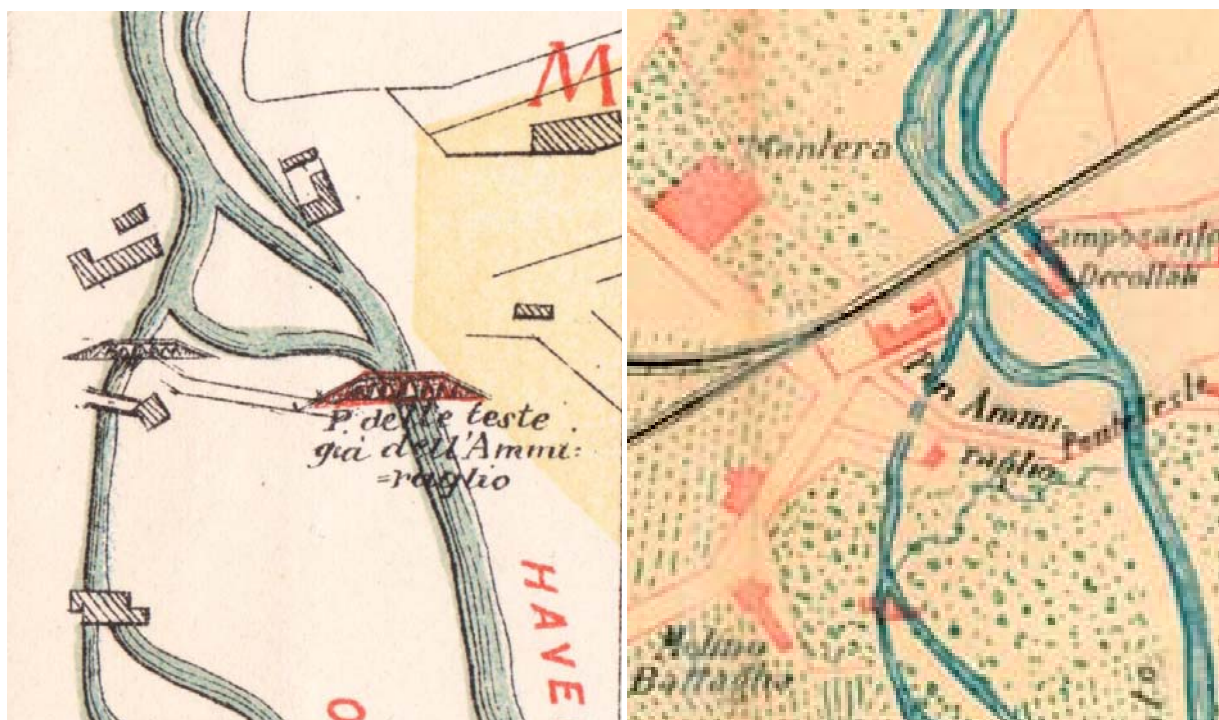


Figura 11: a) e b): soltanto negli ultimi decenni del secolo XIX la cartografia riporta correttamente l'appellativo "delle Teste", che i documenti ufficiali utilizzavano da quasi un secolo.

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.

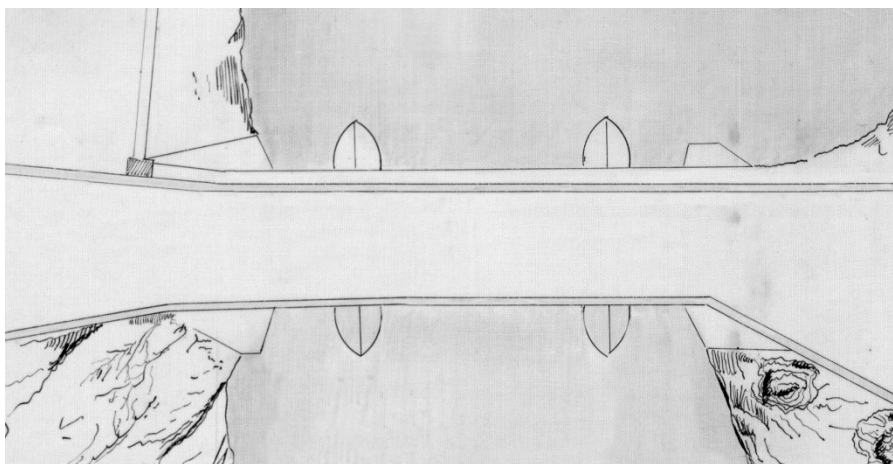


Figura 16: Pianta del secondo ponte delle Teste desunta da un progetto di epoca successiva.

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]

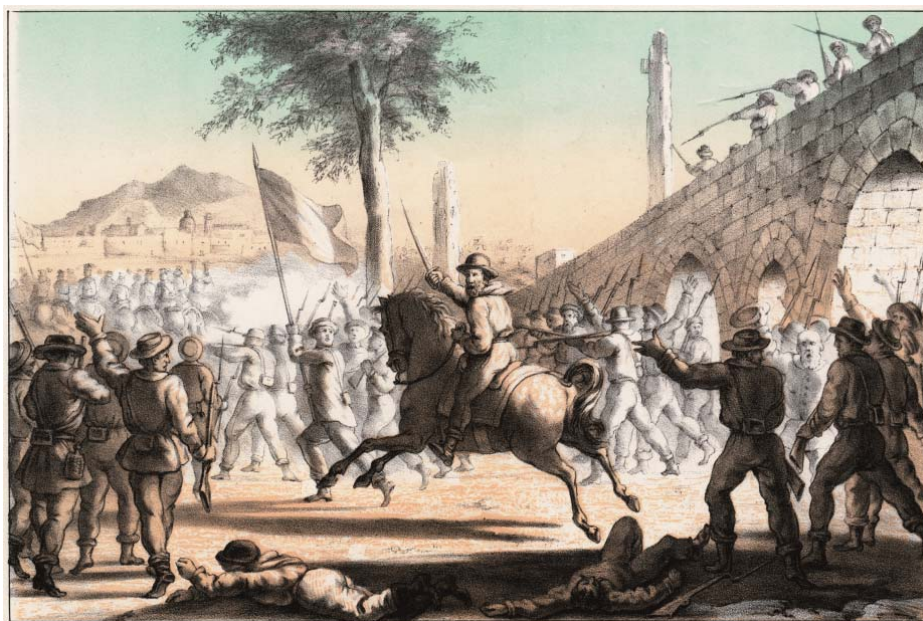


Figura 17: Vivace rappresentazione pittorica dell'epopea garibaldina ai piedi del ponte dell'Ammiraglio.

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.

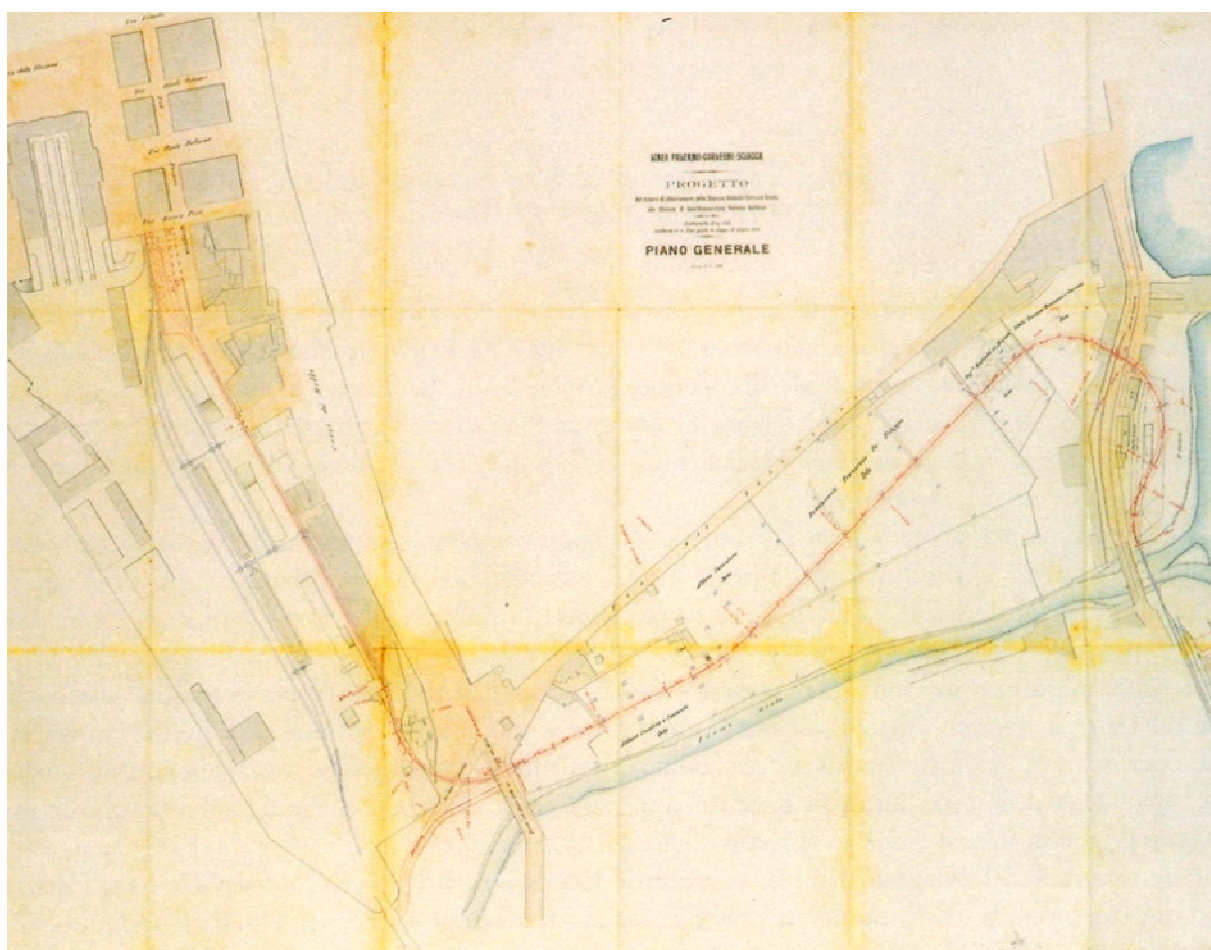


Figura 18 a): Tavola generale del progetto (non realizzato) per il tracciato ferroviario di collegamento tra la stazione di testa della ferrovia a scartamento ridotto Palermo-Corleone e la stazione Centrale.

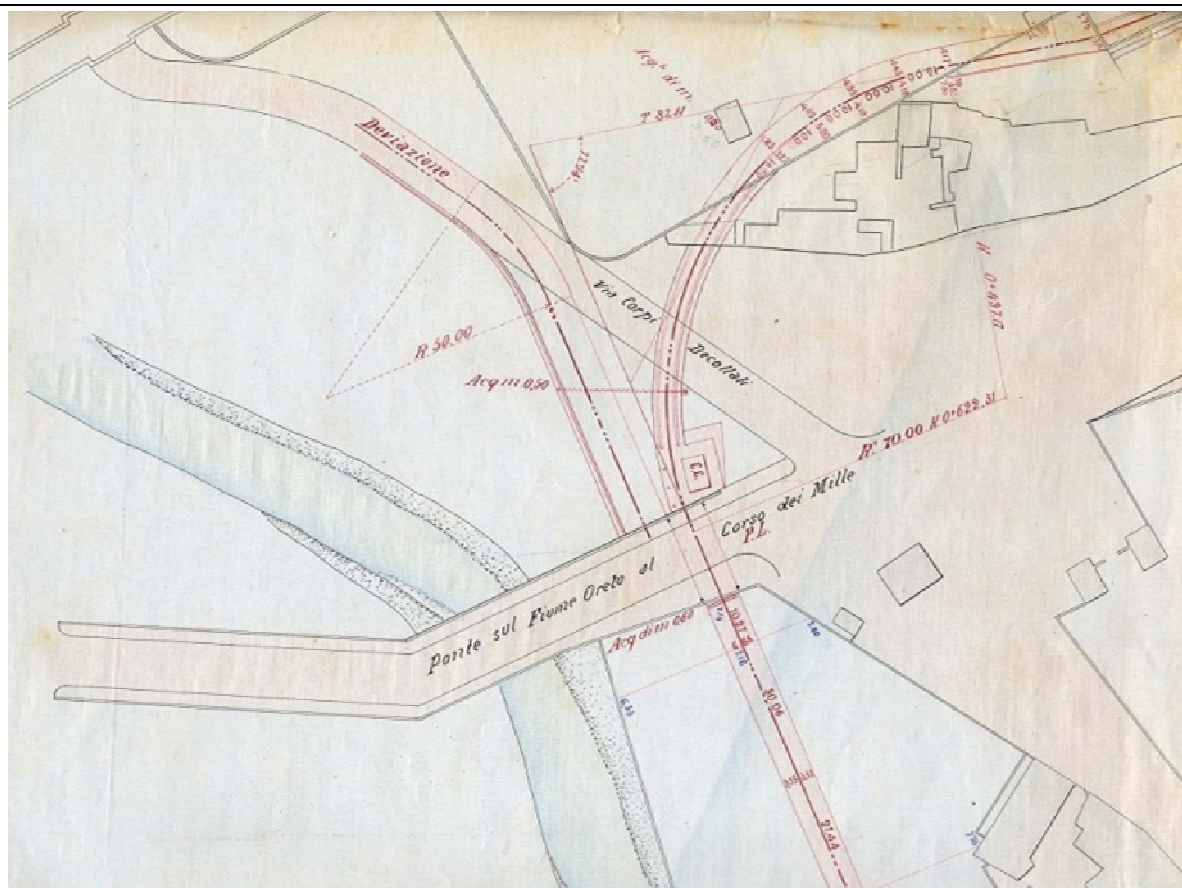


Figura 18 b) Stralcio del progetto precedente (ruotato) limitato all'area del ponte delle Teste col tracciato ferroviario previsto in progetto.

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