

6 QUADERNI DEL MEDITERRANEO

ACS STUDI E RICERCHE SUI BENI CULTURALI ITALIANI A CURA DI PAOLO GIAN SIRACUSA



CATTEDRALE DI SIRACUSA - TROINA - SALVATORE ZAGARELLA SCULTORE
PONTE DELLA DARSENA ARETUSEA - MONASTERO DI MONTEVERGINI A SORTINO

1

Il Ponte tra Ortigia e la terraferma

Alla fine del 1999 alcune segnalazioni di cittadini, di associazioni e di gruppi politici, hanno sollecitato l'Amministrazione Comunale di Siracusa a verificare le condizioni di stabilità del ponte umbertino.

L'allarme era giustificato dagli ingrottamenti e dalle lesioni che le arcate e i piloni del ponte presentavano in vari punti.

L'Amministrazione ha immediatamente provveduto a fare effettuare dei sopralluoghi tecnici finalizzati allo studio dei problemi statici della struttura.

Il tecnico incaricato per la progettazione della ristrutturazione, il Prof. Antonio Bevilacqua del Politecnico di Torino, allo scopo di comprendere le vicende storiche del ponte, ha chiesto allo scrivente una ricognizione di dati storici, iconografici e archivistici.

Il risultato di tale ricerca si è rivelato di grande utilità per i tecnici, ciò perché mette in luce documenti inediti (capitolati d'appalto, perizie, relazioni di restauro) dell'Archivio Storico Comunale e dell'Archivio di Stato di Siracusa, dai quali è possibile ricavare metodi costruttivi e scelte tecnologiche oggi non più in uso.

Collegamento tra Ortigia e la terraferma nell'età arcaica, nel periodo classico e nel Medioevo.

La lettura degli storici antichi e le recenti indagini archeologiche, tese a comprendere l'impianto urbanistico di Ortigia nell'età greca, lasciano ipotizzare l'esistenza di una grande arteria cittadina, una *via sacra* oggi ricalcata dall'asse Nord - Sud di via Roma - via Dione.

Il naturale sviluppo di tale asse sulla terraferma, anche in considerazione delle minime quote del fondo marino nel tratto del porto piccolo che va dal piazzale retrostante le Poste allo sbarcadere Santa Lucia, era quel *muro* ricordato da Tucidide.

Di tale collegamento stabile non si ha memoria nel Medioevo, infatti Idrisi (come altri cronisti arabi prima di lui) sostiene che la città *sorge sul mare, che la bagna da tutti i lati, ma è attraverso una porta ubicata a settentrione che si entra e si esce.*

La porta, ubicata in un punto imprecisato (a settentrione comunque) del Canale della Darsena, era congiunta alla terraferma per mezzo di un ponte, così come illustra l'arabo 'Al-Bakrî.

Trattandosi però di una *rinomata* fortezza è lecito ipotizzare che il

collegamento tra l'isola e la terraferma avvenisse con un ponte ligneo, in parte stabile e in parte a levatoio.

Sec. VIII a.C.

- Le ricerche archeologiche hanno costantemente confermato che per la maggior parte di Ortigia la strutturazione dell'edificato, segnatamente nel quartiere della Giudecca e nell'area a ovest di via Cavour, ha sostanzialmente mantenuto attraverso i secoli, in un eccezionale e straordinario palinsesto, le linee generali dello schema greco per strigas.

Questo tipo di impianto urbanistico di Ortigia ha come fondamentale punto di riferimento l'antico istmo che collegava Ortigia alla terraferma, e che è stato concretamente identificato: esso è allineato con l'orientamento delle strade in senso nord sud dell'impianto greco ed è stato supposto che una di esse lo superasse, agganciandosi al sistema viario antico della terraferma.

G. Voza, *La città antica e la città moderna*, in *Siracusa, identità e storia 1861 - 1915*, Palermo 1998, pag. 253.

- Primo insediamento greco ad impianto modulare sull'isola di Ortigia, caratterizzato da asse urbano primario nella direzione Nord - Sud; isolati uguali della stessa grandezza; strade di uguale larghezza; incroci viari ad angolo retto; tre poli principali collocati lungo l'asse primario: il polo portuale mercantile presso il collegamento con la terraferma, il centro religioso sulla sommità del crinale dell'isola, il polo attorno all'importantissima sorgente di acqua dolce a Sud dell'isola, la Fonte Aretusa.

Le abitazioni si dispongono prevalentemente nei suoli posti a quota più alta e con preferenza nel settore Ovest dell'isola, più protetto dai forti venti di Nord - Est e più facilmente difendibile essendo all'interno della grande insenatura del porto grande.

I numerosi pozzi di epoca arcaica situati nella terraferma di fronte all'isola permettono di ipotizzare un vasto insediamento e un necessario collegamento stabile con l'isola, già a partire da questa fase.

AA.VV., *Siracusa: genesi di una città*, Reggio Calabria 1999, Cap. III.

Sec. VI a.C.

- Dal poeta reggino Ibico, grazie ad un passo riportato da Strabone (l. 18,1), apprendiamo che un istmo, un argine di pietra, collegava Ortigia alla terraferma.

- Che un argine unisse Ortigia alla terraferma già nel VI sec. a.C. è noto da quando ebbero inizio le ricerche sullo sviluppo topografico dell'antica Siracusa; che poi la comunicazione menzionata da Ibico andasse cercata più ad E di quella odierna avevano fatto già presente, fondandosi su di un'acuta osservazione di F. S. Cavallari, altri studiosi, dal Pace (1931) al Kapitän (1968). Ma si può dire di più.

Il banchinamento dell'istmo rientra in quei lavori di sistemazione urbanistica di Ortigia che sono da porre, non senza fondamento, nei decenni prossimi al 550 a.C.: il palese rapporto che esiste tra la grande arteria N - S (via Dione - piazza Archimede, fronte E - via Roma - ex vicolo del Bellomo) ed i *temene* dell'Apollonion, dell'Artemision e (della prima metà del sec. successivo) dell'Athanaion non solo autorizza l'ipotesi ma testimonia, nel tempo medesimo, che la strada fu concepita quale *hierá hodos*, su cui impennare l'impianto urbanistico del quartiere. Infatti, delle due arterie E - O, la maggiore (via della Maestranza - piazza Archimede, fronte S - via Amalfitania) intersecò l'asse N - S e quadripartì la porzione più estesa (centro - settentrionale) dell'isola, con una soluzione analoga a quella realizzata per es. a Selinunte, nella collina dell'acropoli;

la minore (vie S. Privitera e G. M. Capodieci: *infra* O - E, per distinguerla dalla precedente) lo lambì, per assolvere la funzione di cerniera con la propaggine meridionale. Questa partizione territoriale è rimasta immutata sino ai nostri giorni, pur dopo gli interventi dei secc. XVI sgg.

In quanto all'arteria N - S (sovrapposta ad una sede stradale protoarcaica?), essa perdette, posteriormente al IV sec. d.C., il carattere di via sacra ma, pur dopo la contrazione dell'abitato, continuò a mantenere sino a tutto il sec. XVII, ed in parte oltre, la funzione di asse cittadino, destinato a collegare l'estremità settentrionale dell'isola con la cuspidale meridionale: in un'interessante e poco nota veduta prospettica del 1699/1700 è denominato infatti *strada principale* anche il percorso viario largo dei Bellomo - via S. Martino - via S. Teresa - via Salomone (che si svolge a S dell'arteria O - E), non allineato, ma collegato strutturalmente con il segmento maggiore.

Questo prolungamento è da riportare all'età normanna o si sovrappone in tutto od in parte, come sembrerebbe dedursi dal modulo di taluni isolati, ad un tracciato greco? Neppure in questo caso è possibile formulare più d'una cauta ipotesi, così com'è prematuro tentare una ricostruzione grafica, se non parziale, del tessuto urbanistico antico (non essendo ancora disponibili i dati emersi da esplorazioni recentissime, i quali integrano - ha preannunciato P. Pelagatti nel vol. *Archeologia nella Sicilia sud - orientale*, Napoli 1973, pp. 76-77 - quelli conosciuti), anche se appare evidente, nei settori N - O e S - E, che la disposizione degli isolati d'impianto medioevale altro non è se non un calco di quello greco definito *per strigas*, con il lato breve attestato sulle arterie longitudinali; il quale impianto non è più percettibile con chiarezza là dove si sono sviluppati i grandi complessi monastici dell'età della Controriforma, i ben noti provvedimenti aragonesi del sec. XV avendo inciso infatti in profondità più sull'edilizia che sull'urbanistica.

S. L. Agnello, recensione ad *Alcune note sull'antica sistemazione dei porti di Siracusa* di P. Gargallo di Castel Lentini (*Kokalos*, XVI, 1970) in *Archivio Storico Siracusano*, 1972 - 73, pag. 273.

I bacini dei due porti erano uniti in effetti dal canale denominato *il gran fosso capace di Galee* nell'incisione seicentesca surricordata e descritto dal Cavallari, il quale sollevò tuttavia dei dubbi sulla sua antichità. Oggi, in possesso d'una documentazione archeologica enormemente accresciuta, sappiamo che questi dubbi sono infondati: è oramai accertato, infatti, che, già in età pre- e protostorica, per le sistemazioni portuali si realizzarono opere non meno ardite. Nel caso particolare di Siracusa, poi, l'antichità del canale è attestata dall'andamento parallelo a quello della cinta fortificata tardoimperiale o bizantina, riconosciuta dal Cultrera (1951). Che questo canale, internandosi, immettesse in un *Kothon* circondato dagli edifici propri dei porti, è ipotesi che può essere sostenuta con il sussidio delle fonti, soprattutto classiche, anche se il profilo non può essere determinato con esattezza, in assenza di accurate indagini geognostiche.

S. L. Agnello, recensione ad *Alcune note sull'antica sistemazione dei porti di Siracusa* di P. Gargallo di Castel Lentini (*Kokalos*, XVI, 1970) in *Archivio Storico Siracusano*, 1972 - 73, pp. 271 - 272.

Sec. V a.C.

Archia, discendente dagli Eraclidi, tenuto da Corinto, fondò Siracusa, dopo avere però prima scacciati i siculi dall'isola che ora, non più circondata dalle acque, costituisce la parte interna della città: col passare del tempo, poi, anche la città esterna, collegata all'altra per mezzo di un muro, diventò molto popolosa¹.

1 - Tucide, *La guerra del Peloponneso* (Storie, libro VI, 3,2. Anni 415-414 a.C.), traduzione di L. Annibaletto, pp. 78-79, Milano 1976.

In una traduzione più recente, dello stesso passo di Tucidide, si legge che *l'isola non è più del tutto staccata dal continente; ma col passare del tempo anche la città esterna fu compresa nella cinta delle mura e divenne popolosa*².

Ortigia ... era per un picciol ponte congiunta la terraferma; ora, ai lati dell'istmo che erano le costiere del porto grande e del porto piccolo, eranvi due arsenali antichi, che Dionigi rifabbricò, ingrandì, e fece di nuovi.

S. Privitera, *Storia di Siracusa antica e moderna*, Napoli 1878, Libro I, Capitolo VIII, nota 1, pag. 24.

988

L'arabo Al-Muqaddasi elenca Siracusa fra le città fortificate della Sicilia e così la descrive:

Siracusa è (composta di) due città congiunte l'una all'altra; ha un porto meraviglioso; la cinge un fosso pien d'acqua marina.

M. Amari, *Biblioteca Arabo Sicula*, tomo II, Torino - Roma 1881, pag. 672.

1067 circa

L'arabo 'Ibn Sabbât riprendendo una descrizione di 'Al-Bakrî così illustra la città: *Dice 'Al-Bakrî, che Dio l'abbia nella sua misericordia, dopo avere descritta la (pen) isola di Siracusa, tra la quale e l'isola di Sicilia corre un piccolo stretto: Siracusa è gran città, cinta da tre (ordini di) mura, ed ha un porto, chiamato il porto piccolo; tra il quale e il porto grande è (condotto) un fosso, e su questo (costruito) un ponte che mena alla città. Il porto grande è porto da interno per le navi. Finisce la descrizione. Lode a Dio.*

M. Amari, *Biblioteca Arabo Sicula*, tomo I, Torino - Roma 1881, pp. 349 - 350.

1154 circa

Siracusa, che è fra le principali e le più rinomate città della Sicilia e meta di cittadini e di foresi, a cui convergono da ogni più remota contrada viaggiatori e mercanti.

Essa sorge sul mare, che la bagna da tutti i lati, ma è attraverso una porta ubicata a settentrione che si entra e si esce. Di Siracusa, celebre metropoli e rinomata fortezza, la fama è tale che ci dispensa da ogni ulteriore dettaglio descrittivo.

Dei suoi due porti, senza pari in tutto il mondo, l'uno, sistemato a sud, è più ampio dell'altro che si trova a nord, ma che è più noto.

Idrisi, *Il libro di Ruggero*, Palermo 1994, pp.38 - 39, traduzione di Umberto Rizzitano.

2 - Tucidide, *La guerra del Peloponneso* (Storie, libro VI, 3,2), traduzione di P. Sgroj, Roma 1997.

2

Il Ponte della Darsena nell'età spagnola

Il canale ed il ponte di cui abbiamo memoria grazie alle testimonianze dei cronisti arabi e normanni vengono successivamente interrati.

Tutti i rilievi dell'età rinascimentale mostrano infatti l'area antistante la fortezza di Siracusa con un fossato in secca.

L'idea di rimettere in collegamento le acque del porto grande con quelle del porto piccolo incomincia a farsi strada dopo il terremoto del 1542.

Per l'attuazione del canale si dovranno comunque attendere i lavori promossi dal Vicerè di Ligne. E', infatti, a partire dal 1675, che davanti ai baluardi di S. Filippo e di S. Lucia si realizzano il Canale della Darsena e quello del Rivellino, l'isolotto del Rivellino e due ponti a struttura mista con alzatoio finale.

Tale situazione resterà immutata fino all'Unità d'Italia.

In breve sintesi, le date più significative dal sec. XVI al sec. XIX sono le seguenti:

- 1542 - 1552 L'Imperatore Carlo V fa costruire i due baluardi di S. Filippo e di S. Lucia.
- 1640 Davanti ai baluardi c'è un fossato in secca.
- 1671 L'Ingegnere militare Carlos de Grunenbergh progetta la realizzazione del canale artificiale della Darsena.
- 1675 Con le disposizioni del Vicerè di Ligne si procede alla realizzazione: della Porta omonima, dei canali della Darsena, dell'isolotto del Rivellino, dei due ponti a struttura mista con levatoi terminali della Darsena e del Rivellino.
- 1704 In una planimetria della Biblioteca Nazionale di Parigi è possibile vedere completati i lavori iniziati dal Vicerè di Ligne.
- 1784 In due disegni, una planimetria e una sezione, conservati all'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio di Roma, è possibile rilevare il ponte del

Canale della Darsena e il ponte del Canale del Rivellino con i loro piloni di pietra, le passerelle lignee e gli alzatoi terminali.

- 1842 Una planimetria dell'Istituto Geografico Militare di Firenze dà la possibilità di vedere in un'ultima immagine l'impianto dei ponti spagnoli della Darsena e del Rivellino.

Cronologia dei fatti

1552

In seguito al terremoto del 1542 Carlo V fa intraprendere una serie di lavori di ingegneria militare a protezione della città.

Mentre si compiva il tentativo di rompere l'istmo che legava Ortigia alla terraferma, i lavori furono interrotti da un imprevisto: dal suolo sgorgava un fiume d'acqua dolce probabilmente proveniente da una conduttura idrica di epoca romana destinata a dotare l'isola di acqua potabile¹⁹.

I lavori proseguirono con la realizzazione dei baluardi; l'opera di creazione del canale non ebbe seguito.

1576

L'Ingegnere Juan Antonio Salamone il 26 marzo 1576 scrive al Duca di Terranova sulle fortificazioni di Siracusa (documento conservato all'Archivio Generale di Simancas):

... E' nel mezzo larga, et nelli estremi verso ostro a mare, et verso ponente a terra, se restringe in angusto, si che sporgendosi da terra, come un lingua di secco nel mare, attacca la larghezza della città alla campagna; stendesi detta lingua di terra per lungo dalla campagna alla città, canne cento settanta, è nella sua radice larga canne cento diece et dove si unisce alla città ducento trenta.

Da tale descrizione si evince che tra la città e la campagna, nel piano Montedoro non c'era alcun canale d'acqua.

L. Dufour, *Siracusa città e fortificazioni*, Palermo 1987, pag. 149.

1635 - 1640

Una relazione anonima, attribuibile a Carlo Ventimiglia, databile tra il 1635 e il 1640 (Biblioteca Nazionale di Madrid), offre questa descrizione dell'area dei fortificati:

... Perciò che lasciate le mura antiche per allora come erano per servir di fronte sopra la stessa secca dove erano fondate senza far rinova spesa, si ritirarono dentro la città con un nuovo muro

1 - T. Fazello, *Della Storia di Sicilia*, Traduzione dal latino di P.M. Remigio, edita a Palermo nel 1628.

per sostentar il terrapieno e formar la piazza, lasciando così l'inimico lontano e fortificando il luogo che se uscivano fuori a fabricar in barba alla secca, rendevano il baluardo esposto alli tradimenti, ad esserci tragittata gente di notte per la comodità del fosso grande nel quale pende la secca.

Dalla relazione emerge che di fronte ai baluardi della città non c'è ancora un canale navigabile, ma un fosso in secca.

L. Dufour, *Siracusa città e fortificazioni*, Palermo 1987, pag. 168.

1640

Un disegno di F. Negro del 1640 (cm 70 x 50), archiviato presso la Biblioteca Nazionale di Madrid, riproduce la planimetria della città in quegli anni in cui venivano attuati i grandi lavori di fortificazione nell'area della Piazza d'Armi.

Il disegno dà la possibilità di vedere che sotto i baluardi di S. Filippo e S. Lucia non esiste ancora il Canale della Darsena; pertanto si può entrare in città attraverso l'istmo di Montedoro percorrendo antichi camminamenti.

La planimetria suddetta è stata pubblicata alla pag. 319 da L. Dufour: *Atlante storico della Sicilia, le città costiere nella cartografia manoscritta 1500 - 1823*, Palermo 1992.

1671

Nel 1671 Carlos de Grunenbergh, tecnico militare al servizio del governo spagnolo, fu incaricato di fare una ricognizione delle piazzaforti siciliane e di raccoglierne i rilevamenti²⁰.

Dai suoi rilievi, tra l'altro, scaturì un progetto di sistemazione delle fortificazioni siracusane nel quale, per l'area sottostante le fortificazioni nord di Ortigia, erano previsti i seguenti lavori:

1. La protezione dei baluardi di S. Filippo e di S. Lucia con una falsabraga in cui doveva aprirsi una nuova Porta (quella denominata di Ligne).
2. Lo scavo di un fossato e la creazione di un Rivellino in mezzo.

Grunenbergh, in tal modo, aveva messo in comunicazione i due porti, costituendo una larga Darsena artificiale dove le navi del Re avrebbero potuto manovrare comodamente in caso di assedio²¹.

1672

A. Jouvin de Rochefort, viaggiatore e osservatore acuto del sec. XVII, offre questa descrizione della città in cui è possibile rilevare con puntualità la situazione del fossato, antistante i baluardi, poco prima della creazione dei canali.

Siracusa è situata su una penisola rocciosa, non molto elevata sul mare soprattutto dal lato della terraferma, dove si stende un pantano scavato a forma di canale per servire da fossato e nel quale si potrebbe al bisogno far passare l'acqua del mare da un punto all'altro, il che conferisce alla città quell'assetto assai forte reso possibile sia dalla capacità inventiva che dall'abilità tecnica.

A. Jouvin, *Voyage d'Italie et de Malte*, Parigi 1672, traduzione a cura di L. Dufour, Catania 1995.

2 - L. Dufour, *Siracusa città e fortificazioni*, Palermo 1987, pag. 50.

3 - *Ibid.* pag. 51.

1675

Così furono cavati i fossi che comunicavano con le acque dell'uno e dell'altro porto, a spese dell'Università, per cui si erogarono ottomila scudi. Con pubblico contratto del Vicerè Ligni, stipulato presso l'Ufficio del Protonotaro del Regno, furono regolati i diritti di pescagione nei fossi.

G. Capodieci, *Antichi monumenti*, II, Siracusa 1813, pag. 304.

Il Vicerè Conte di Ligni, il quale l'anno seguente 1675 vi venne con la sua famiglia e vi dimorò un pezzo ... Sotto lui furon ripresi con più calore le fabbriche delle fortezze. Compita la muraglia della marina che guarda occidente, vi fece apporre il grande scudo di marmo con le armi del suo casato, ed un altro sulla porta del primo ponte, che fu detta di Ligni, all'uscita di terra della città, di fianco allo scudo reale di Casa Spagna; e similmente altri tre nel rivellino e nelle opere esteriori del porto piccolo che prospettano il settentrione: quali scudi si vedono tuttavia. E in quest'anno stesso, essendo già costruiti i ponti di legno sui fossi coi rispettivi levatoi alle porte, fu ordinato dal Vicerè di tagliarsi lo stretto terreno che congiungeva ancora la città alla terra ferma, e d'allora i Siracusani incominciarono ad entrare ed uscire per le nuove porte e pei quattro ponti, i quali alzandosi rendevano Siracusa un perfetta isola, e dalla parte di terra inaccessibile.

S. Privitera, *Storia di Siracusa antica e moderna*, Napoli 1878, pp. 207-208.

1677

Un disegno di G. Merelli del 1677 (cm 20 x 14), archiviato presso la Biblioteca Reale di Torino, riproduce una planivolumetria della città con il Canale della Darsena.

La planivolumetria è stata pubblicata alla pag. 324 da L. Dufour: *Atlante storico della Sicilia, le città costiere nella cartografia manoscritta 1500 - 1823*, Palermo 1992.

1683

Secondo Vito Amico fino al 1683 un istmo di terra univa Ortigia alla terraferma. In quell'anno però, per disposizione del Vicerè, Principe di Ligne, furono scavate due fosse e, introdotta da ogni parte l'acqua, Ortigia divenne novellamente isola fornita tuttavia di due ponti.

V. Amico, *Lexicon Topographicum Siculum*, Palermo 1757.

1704

Un disegno planimetrico della città e del porto del 1704, archiviato presso la Biblioteca Nazionale di Parigi, dà la possibilità di vedere, quale novità urbanistica e militare, l'isoletta artificiale del Rivellino con i due ponti del Canale della Darsena e del Canale del Rivellino⁴.

La forma del Rivellino e la posizione dei ponti resteranno immutati fino alla fine

4 - La planimetria suddetta è stata pubblicata alla pag. 326 da L. Dufour: *Atlante storico della Sicilia, le città costiere nella cartografia manoscritta 1500-1823*, Palermo 1992.

dell'Ottocento.

Tutte le planimetrie e i plastici della piazzaforte dei secc. XVIII e XIX danno un'immagine immutata del Canale della Darsena e delle opere in esso esistenti.

Tra gli ultimi documenti grafici (in ordine cronologico) riproducenti i ponti della Darsena e del Rivellino con la passerella lignea e l'ultimo tratto a levatoio, vale la pena citare una dettagliata planimetria assegnata al 1842 (Istituto Geografico Militare di Firenze).

Da essa possono essere rilevate, senza errori di approssimazioni, tutte le misure più significative del Canale della Darsena, dell'isolotto del Rivellino e dei due ponti a struttura mista esistenti.

1712

Una relazione sulle fortificazioni della città del 1712 (conservata all'Archivio di Stato di Torino) ci dà la possibilità di apprendere che l'isola è staccata dalla terraferma grazie a dei canali d'acqua:

... Sua figura (quella dell'isola Ortigia) s'assimiglia a una galera con la prora dentro il mare per lo spazio di miglia e mezza e da esso viene bagnata per tre parti e sola la quarta che pare essere la poppa è attigua al continente; il fronte è solo d'un quarto di miglia di larghezza essendo esso tagliato da tre fossi con acqua, rendono questi la città isolata e le sue fortificazioni, rispetto d'essere l'unica parte attaccabile.

L. Dufour, *Siracusa città e fortificazioni*, Palermo 1987, pag. 180.

1731

Da una relazione sulle fortificazioni siciliane stilata dall'ingegnere Monti nel 1731 (conservata all'Archivio di Stato di Vienna) si evince la seguente descrizione delle fortificazioni siracusane:

La città di Siracusa è situata nella costa orientale del Regno, sopra d'un semplice capo di figura bislunga che si avvanza nel mare, avendo il suo istmo, per cui si congiunge al continente della Sicilia, tutto fortificato di più lavori, uno davanti l'altro per diretta linea, posti con li suoi fossi pieni d'acqua che lo tagliano d'un mare all'altro, resta la città presentemente un'isola.

Copre il fronte di questa piazza per la parte di terra un'altra cortina di buonissima fabbrica dove nel mezzo è la Porta principale unica entrata e sortita della città, fiancheggiata da' due gran bastioni di San Filippo e Santa Lucia con una falsabraga davanti fatto d'un bonissimo muro ed un gran fosso profondo pieno d'acqua del mare, largo venti canne con il suo rivellino davanti per coprire la Porta ed un camino coperto con il suo spalto o glacis fatto sopra una lingua di terra che forma l'istmo, di cento e due canne di lunghezza, fermata d'ogni lato d'un bonissimo muro che serve d'ali o fianchi d'un lavoro a corno per coprir la testa all'istmo, composto di una cortina fiancheggiata dalla parte del Porto grande del mezzo bastion San Michele, e dall'altra parte orientale o Porto piccolo del bastion di settepunti, con il suo fosso davanti pieno d'acqua, coperto d'un opera a corona che tiene parimente il suo fosso tagliato in un sasso vivo, e per questo poco profondo e di pochissima acqua, con un camino coperto davanti con le sue piazze d'armi, secondo l'opera gira e la pianta dimostra.

... E non essendovi da quella parte nell'estate che pochissima acqua, senza alcun fango, ma parte pietra, potrebbe al favor d'un foco continuo sopra le difese montare all'assalto, lasciandosi per di dietro tutto il camino coperto e l'opera coronata con il lavoro a corno e sua piazza d'armi, con il suo rivellino e lavori della porta principale, et inoltrarsi per là nella città, senza che il rivellino con la batteria contigua chiamato di Ricupero e l'altro piccolo lavoro di Piemontesi fatto sotto il nome di Casanova, potessero la minima cosa impedirlo, ...

L. Dufour, *Siracusa città e fortificazioni*, Palermo 1987, pp. 182 - 183.

1784

In un disegno dell'Ing. Camillo Perez de Vera, datato 31 luglio 1784 (conservato all'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio, Roma)⁵, viene rappresentato il *Piano del fosso lungo la faccia del bastione di S. Lucia, in cui vengono dimostrati per quadri di canna superficiale regolati da scala di canna siciliana lineare su di mezz'oncia di palmo napolitano tanto li diversi attuali suoi fondi da superficie d'acqua al fango quanto quei dalla stessa superficie al sodo impenetrato da asta di ferro colla quale si sono eseguiti gli enunciati più accurati, ed esatti scandagli e misuri.*

Nella legenda alla lettera F sono segnati la *Porta di Malimposte e il suo ponte levatore*; alla lettera H sono segnati il *Portico detto di Rivellino e suoi ponti.*

Il ponte del Canale della Darsena, realizzato a struttura mista (muratura e legno), dalla planimetria risulta essere costruito su otto piloni in muratura. L'ultima campata del ponte, quella davanti alla Porta di Ligne, è superata dal levatoio ligneo.

Il ponte del Rivellino ha un levatoio ligneo davanti alla Porta; il resto della struttura, disegnato solo in parte, ha la passerella interamente realizzata in legno.

In due sezioni grafiche, riferite al Canale del Rivellino e al Canale della Darsena, dello stesso periodo (conservate all'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio, Roma)⁶ è possibile notare:

1. Il profilo delle Porte di Ortigia con il Canale della Darsena e il ponte a otto piloni in muratura con la passerella lignea e il levatoio finale.
2. Il profilo della Porta del Rivellino con il ponte a struttura mista (piloni in muratura e passerella lignea) e il relativo levatoio.

1826

Un disegno di Nicola del Giudice del 1826 (cm 197 x 11), archiviato all'Istituto Geografico Militare di Firenze, riproduce il *Profilo che taglia per lungo, tutto il fronte di terra della Real Piazza di Siracusa, e dimostra in elevazione tutte le parti delle sue fortificazioni che vedonsi per tutto il lungo di detto taglio.*

Nella parte marginale destra del disegno si notano:

1. *Porta di terra.*
2. *Porta di Malinposti.*
3. *Bastione di S. Filippo.*
4. *Magazzino da polvere.*
5. *Falsabraga di S. Filippo.*
6. *Rivellino di Malinposti.*
7. *Porta interiore di detto Rivellino.*
8. *Cammino coperto dello stesso.*

Negli altri due settori del disegno, in quello centrale e in quello marginale sinistro si notano:

9. *Rivestimento dell'ala detta dell'Oinabecco.*

5 - Il disegno è stato pubblicato da L. Trigilia, *Siracusa, distruzioni e trasformazioni urbane dal 1693 al 1942*, Roma 1985, fig. 17 e da L. Dufour, *Siracusa città e fortificazioni*, Palermo 1987, fig. 46.

6 - Le due sezioni grafiche sono state pubblicate da L. Dufour, *Siracusa città e fortificazioni*, Palermo 1987, figg. 16-17.

10. Parapetto del rivestimento interiore dell'ampia cortina di Monte d'oro.
11. Comunicazione della Piazza d'Armi al Rivellino di Monte d'oro.
12. Riserva di polvere.
13. Porta del magazzino di polvere di Villafranca.
14. Bastione di Sette Punte.
15. Rampa per cui si sale al detto bastione.
16. Parte interiore dell'opra a corona.
17. Cammino coperto e spalto.

Il disegno, nella parte marginale destra, offre una sezione di straordinaria chiarezza del Canale della Darsena in cui compare il ponte di collegamento tra il Rivellino e la Porta di Ligne.

Il ponte è costruito su otto piloni in muratura; una passerella lignea munita di recinzione (anch'essa lignea) copre il ponte dalla banchina del Rivellino fino all'ottavo pilone. Un vuoto appare tra l'ultimo pilone e la Porta di Ligne; qui il collegamento con l'isola avveniva attraverso un ponte ligneo a levatoio.

La planimetria di accompagnamento alla sezione suddetta, realizzata dallo stesso Nicola del Giudice nel 1826, dà la possibilità di vedere il ponticello di collegamento tra la Piazza d'Armi e il Rivellino.

Tali ponti rimasero in uso fino all'Unità d'Italia. Poi furono demoliti e ricostruiti con strutture ad arco, lasciando pur sempre nella parte terminale un tratto da superare con il levatoio.

La sezione e la planimetria suddette sono state pubblicate alle pp. 334 e 335 da L. Dufour: *Atlante storico della Sicilia, le città costiere nella cartografia manoscritta 1500 - 1823*, Palermo 1992.

1838

In una memoria del 31 ottobre 1838 (conservata all'Archivio di Stato di Napoli) relativa alle fortificazioni siracusane si legge:

... Il lato corrispondente al porto che guarda ponente in linee rette spezzate con interruzione di due torrioni circolare e quindi chiude lo spazio della parte che guarda la città con linee rotte, che tra loro si uniscono, formando un rientrante verso levante. Avanti a questa ultima parte della cinta evvi un largo fosso con sua controsaripa e si comunica perciò dal fronte con la città per via di un ponte stabile ed altro alzatoio.

Da tale memoria si evince che il ponte seicentesco su piloni in muratura, passerella lignea e struttura a levatoio finale, è in perfetto uso.

L. Dufour, *Siracusa città e fortificazioni*, Palermo 1987, pag. 185.

1842

Planimetria dell'Istituto Geografico Militare di Firenze raffigurante la *Pianta della Real Piazza di Siracusa* (cm 90 x 61).

Il disegno offre la possibilità di vedere, in un'ultima immagine, la situazione dei ponti a struttura mista (muratura e legno) del Canale della Darsena e del Canale del Rivellino prima dei rifacimenti in muratura, conseguenti all'Unità d'Italia.

L. Dufour: *Atlante storico della Sicilia, le città costiere nella cartografia manoscritta 1500 - 1823*, Palermo 1992, pag. 351.

1865

Eliseo Reclus nella sua relazione di viaggio del 1865 così descrive l'area dei fortificati di Siracusa: *l'isola che contiene tutto ciò che resta della città di Siracusa non è separata dalla Sicilia che da un fosso in parte artificiale, dove vengono a ricoverarsi le barche dei pescatori, e da una serie di ponti levatoi e di fortificazioni a zig zag.*

F. Bourquelot - E. Reclus, *La Sicilia, due viaggi*, Milano 1873, pag. 191.

3

Ponte in muratura del 1867 - 68

Subito dopo l'Unità d'Italia, il primo atto di presenza del governo nazionale a Siracusa si basò sulla eliminazione delle otto pile in muratura, risalenti al periodo della dominazione spagnola, che sorreggevano le strutture lignee del Ponte stabile della Darsena e conducevano sul piccolo ponte a levatoio che dava accesso alla città fortificata.

Il ponte in muratura di nuova costruzione ebbe come modello tipologico di riferimento quello già esistente, costruito poco tempo prima con due arcate ribassate, sul Canale del Rivellino.

La sua struttura, oggi interclusa tra le due ali di fine Ottocento del ponte umbertino, consiste in cinque arcate che, partendo dall'isoletta del Rivellino, poggiandosi su cinque piloni, sorreggono il primo tratto del Rettifilo.

Tale tratto, come previsto dal progetto, non raggiunse la Porta di Ligne poiché da essa lo separava un piccolo canale, per superare il quale era in programma il rifacimento del ponticello spagnolo a levatoio. Che il tratto, nel piano dei lavori del 1867-68, non toccasse la porta è dimostrato ancora oggi dalla maggiore robustezza dell'ultimo pilone delle cinque arcate originarie; su di esso infatti si poggiava la spalla terminale del ponte in muratura.

Una soluzione analoga era prevista per il ponte del Canale del Rivellino, anch'esso interrotto da un breve specchio d'acqua da superare con un altro ponte a levatoio. Tale separazione non è più visibile perché l'area in cui insisteva il ponte a levatoio del Rivellino fu in parte occupata dalla realizzazione dell'ala est del ponte umbertino (ampliamenti laterali di fine Ottocento) e per il resto dalle nuove opere di banchinamento dell'isolotto.

I due ponti a levatoio, messi in funzione nel 1869, consentirono la viabilità ai carri e diedero dunque il carattere di strada nazionale alla prima importante arteria esterna di Ortigia.

Ben presto però, intorno al 1870, nella stessa stagione in cui si accentuò il dibattito relativo alla demolizione dei fortificati, il breve tratto del Ponte a levatoio della Darsena fu sostituito con un prolungamento in muratura.

Si completò così la configurazione formale e strutturale dell'importante collegamento tra Ortigia e la terraferma.

Il completamento in muratura del Ponte della Darsena è documentato da tutte le foto che, dagli anni settanta dell'Ottocento fino all'abbattimento della Porta di Ligne, rilevano l'entrata di Ortigia.

Il rilievo topografico della nuova sistemazione dei ponti, senza i levatoi, è contenuto nella planimetria generale (scala 1:1000) del *Progetto di Ampliamento nella area dei fortificati e Piano Regolatore della Città di Siracusa*, approvato dal Consiglio Comunale il 4 dicembre 1885. L'importante planimetria è esposta nella sala di lettura dell'Archivio di Stato di Siracusa.

1867	Il 1° ottobre hanno inizio i lavori
1868	Il 31 maggio vengono completati i lavori
1868	Del 15 luglio è la richiesta del collaudo dell'impresario Sig. Gaetano Ruiz.
1868	Del 4 settembre è il collaudo dei lavori effettuato dall'Ing. Manzella di Napoli.
1869	Il 3 febbraio sono già stati realizzati i ponti levatoi lignei sulla Darsena e sul Canale del Rivellino.
1870	Eliminazione dei levatoi e realizzazione dei completamenti in muratura.

La sorveglianza della costruzione del Ponte fu curata dall'Ing. Mazzarella, Ingegnere Capo Reggente dell'Ufficio del Genio Civile di Siracusa, e dell'assistente Ing. Marco Antonio Di Chiara.

Cronologia dei fatti

1868

Si trascrive una lettera del 23 aprile 1868 inviata dall'Ing. Mazzarella, Ingegnere Capo del Regio Corpo del Genio Civile della Provincia di Siracusa, al Prefetto.

Prot. 5069 del 23.4.1868

Oggetto: Ponte sul Canale della Darsena di Siracusa.

Il ponte sul Canale della Darsena fuori le mura della città di Siracusa, quanto prima resterà completamente costruito per tutto ciò che fu affidato all'impresario Sig. Ruiz Gaetano per come lo Ill.mo Sig. Prefetto facilmente potrebbe scorgere con sua visita locale.

E' dolente però come questo importante edificio resterà inoperoso al pubblico carreggio fino a quando non sarà costruito dal Genio Militare il ponte di legname a levatoio sotto Porta Farina (trattasi della meglio nota Porta di Ligne) che deve poggiare sopra la prima spalla di esso, nonché l'altro simile ponte della successiva Porta Rivellino, poggiante sul ponte già costruito in muratura sul secondo fosso bagnato delle fortificazioni, nonché le ringhiere di parapetto in ferro sostenute da pilastrini di pietra in questo ponte.

Intanto il sottoscritto con foglio in data 13 novembre 1867, n. 1388, non omise di interessare al riguardo la direzione del Genio Militare di Messina la quale con lettera del 15 stesso mese, n.2483, significò di essere state impartite all'Ufficio staccato di Siracusa le opportune disposizioni.

E con altro in data 21 marzo 1868 n. 1404 / 367, dirigendosi alla predetta direzione fece conoscere la circostanza di essere quanto prima il ponte allestito, e mancante però delle opere di sopra spiegate ed in risposta si ebbe osservato che il progetto relativo stava in corso di compilazione. Premesse tutte le circostanze come sopra, chi scrive crede opportuno renderle a conoscenza del Ministero dei LL.PP. perché potessero da questo spingersi verso quello della Guerra i provvedimenti del caso; e perciò prega lo Ill.mo Sig. Prefetto acciò, qualora diversamente non opina, provocare dalla Superiorità le necessarie determinazioni.

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n.340.

1868

Si trascrive una lettera del 22 giugno 1868 inviata dall'Ing. Mazzarella, Ingegnere Capo del Regio Corpo del Genio Civile della Provincia di Siracusa, al Prefetto.

Prot. 7808 del 25.6.1868

Oggetto: Certificato di ultimazione del Ponte sul Canale della Darsena.

Il sottoscritto si onora rendere noto all'Ill.mo Signor Prefetto qualmente il ponte in muratura sul Canale della Darsena fuori le mura della città di Siracusa appaltato per la costruzione al Sig. Ruiz Gaetano fu completato col cadere del 31 maggio ultimo, come rilevasi dal certificato relativo di ultimazione qui allegato in doppio originale in conformità all'art. 11 del capitolato d'oneri annesso al contratto d'appalto; e quindi il periodo di mesi quattro, stabilito su questo articolo per indi pagarsi al finale collaudo, farebbe tempo

dalla data del certificato predetto.

Non trova superfluo intanto far considerare all'Ill.mo Sig. Prefetto i vantaggi ottenuti nella costruzione di questo edificio, cioè: il breve tempo effettivo impiegato in mesi otto circa invece di diciotto stabilito in Contratto, senza alcun pregiudizio della solidità e convenienza delle opere; e la economia di spesa di oltre mille lire su quella dalla Superiorità autorizzata, come si farà rilevare dal conto finale in corso di compilazione.

E poiché questi due vantaggi essenziali sono lo effetto della esatta ed industriosa direzione apprestata dall'Ufficio Tecnico che contemporaneamente seppe superare gli ostacoli e le difficoltà incontrate nelle vicende sanitarie dell'anno 1867, il sottoscritto prega la S.V. Ill.ma perché fosse compiacente ragguagliarne il superiore Ministero dei LL.PP. con quelle belle parole che nella sua equità stimerà appoggiare in favore dell'Ufficio predetto.

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n. 340.

1868

Si analizza una lettera del 6 luglio 1868 inviata dal Ministro dei Lavori Pubblici al Prefetto di Siracusa.

Prot. 6929 del 6.7.1868

Dalla lettera si apprende che:

1. La costruzione del ponte sul Canale della Darsena è stata ultimata assai prima del termine fissato dal contratto.
2. La sorveglianza del cantiere e l'assistenza ai lavori è stata eseguita dall'Ingegnere Capo Reggente del Genio Civile di Siracusa e dall'assistente Ingegnere Marco Antonio Di Chiara⁽¹⁾.

1 - L'Ing. Marco Antonio Di Chiara il 15 giugno 1867 aveva presentato all'Ufficio del Genio Civile un suo progetto per il ponte in muratura da costruire alla foce del fiume Cassibile, lungo la strada che da Siracusa porta a Noto.

Alla sua proposta progettuale fu preferita quella dell'Ing. Giuseppe Rosano presentata l'8 febbraio 1868.

Della relazione di accompagnamento al progetto dell'Ing. Rosano ritengo sia utile analizzare il testo seguente. Ciò perché, trattandosi di un'opera contemporanea al Ponte della Darsena, può essere illuminante comprendere la tecnica di preparazione delle fondamenta dei piloni.

Calcolare e prescrivere che, per le fondamenta del ponte, gli scavi siano eseguiti nell'acqua, e che pure nell'acqua sia eseguito il versamento del calcestruzzo, e ponendo mente a che prescrizione siffatta, includa la formazione delle paratie senza le quali mal potrebbe effettuarsi l'ammassamento del bitume versato nel liquido fluente ...

Dietro opportuni studi e riflessioni maggiormente ponderate proporre le fondazioni isolate delle spalle e pile con versamento di calcestruzzo in apposite casse, per l'altezza di m. 3,15, cioè dal piano di impianto di già stabilito sino al livello ordinario delle acque: sulle predette basi, sia lasciato in giro una risega di m. 0,30, saranno piantato i piedritti del ponte con le dimensioni della superiorità prescritta.

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n.340, Relazione del Progetto di un ponte in muratura sul torrente Cassibile nella strada nazionale da Siracusa a Noto, redatto dall'Ing. Giuseppe Rosano.

3. Il collaudo viene affidato all'Ing. Capo Cav. Manzella residente in Napoli il quale dovrà recarsi in codesta Provincia a compiere la ispezione delle opere provinciali.

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n. 340.

1868

Si trascrive una lettera del 22 dicembre 1868 inviata dall'Ing. Mazzarella, Ingegnere Capo del Regio Corpo del Genio Civile della Provincia di Siracusa, al Prefetto.

Prot. 15545 del 22.12.1868

Oggetto: *Ponti levatoi sui fossi di fortificazione della piazza di Siracusa.*

Per notizie avute dall'Ufficio del Genio Militare di Siracusa il sottoscritto trovasi in grado manifestare allo Ill.mo Sig. Prefetto qualmente i ponti levatoi sui fossi delle fortificazioni militari della piazza di Siracusa, che fanno parte della Strada Nazionale da questa Città a Noto, saranno completi e pronti allo esercizio nel giorno 3 febbraio 1869 in virtù di contratto di appalto stabilito con l'Amministrazione Centrale di Guerra.

Queste notizie furono rassegnate direttamente da chi scrive al R. Ministero dei Lavori Pubblici in data 21 corrente, in occasione di rispondere a schiarimenti chiesti sulla stessa pratica che avrebbe relazione col sito in disamina per lo stabilimento di un bacino di raddobbo.

Sicchè non sarebbe il caso d'insistere più oltre verso il prelodato Dicastero della Guerra per i ponti levatoi predetti.

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta 340.

4

Ponte Umbertino e Rettifilo

In breve sintesi le vicende storiche relative alla previsione, alla progettazione, alla realizzazione e ai restauri del Ponte del Canale della Darsena e del Ponte ad arcata unica del Canale del Rivellino sono le seguenti:

1885 Il Piano Regolatore della città prevede l'allargamento

delle due ali del ponte in muratura del 1867-68, la creazione di un ponte in asse col primo sul Canale del Rivellino, il tracciamento del Rettifilo sul Piano Montedoro.

- 1888 Il Piano Regolatore, dopo le opportune variazioni di carattere urbanistico, ripropone l'allargamento e il prolungamento del ponte di Porta Farina lungo il nuovo asse determinato dal Rettifilo.
- 1889 Viene approvato il PRG con la previsione dell'ampliamento e del prolungamento del Ponte della Darsena.
- 1893 Viene appaltata la demolizione della Porta di Ligne.
- 1895 Viene richiesta la concessione di aree demaniali lungo il Canale della Darsena, ciò al fine di consentire l'ampliamento ed il prolungamento del ponte.
Viene approvato il progetto per la costruzione del tratto della nuova via che a norma del PRG dovrà attraversare il Canale della Darsena e il Canale del Rivellino.
- 1898 E' già conclusa la demolizione della Porta di Ligne.
- 1899 Il Comune chiede all'Amministrazione Provinciale di finanziare a proprie spese l'ampliamento e il prolungamento del ponte del Canale della Darsena e del ponte del Canale del Rivellino, nonché la costruzione del Rettifilo.
- 1899 Vengono colmati i fossi bagnati.
Il Municipio fa istanza alla Provincia per l'ampliamento dei ponti Darsena e Rivellino e per la costruzione del Rettifilo.
- 1900 Il 24 aprile il Consiglio Provinciale discute sull'appalto dei lavori di ampliamento del ponte del Canale della Darsena, del ponte del Canale del Rivellino, nonché quelli relativi alla costruzione del Rettifilo.
- 1900 Il giorno 24 del mese di ottobre viene pagata la seconda rata dei lavori del ponte.

- 1901 Entro l'anno, come riporta la data incisa nei conci di chiave dell'arcata del ponte nuovo del Canale del Rivellino, il ponte è stato ampliato e prolungato. L'ampliamento della struttura del Canale della Darsena è stato attuato inglobando, fra le due nuove ali, il ponte in muratura del 1867-68. Il prolungamento nel Canale del Rivellino è avvenuto con un ponte ad arcata unica. Esso non ha compromesso in alcun modo il ponticello a due arcate della Mezzaluna.
- 1904 Il 9 settembre vengono appaltati i lavori per la realizzazione dei parapetti, delle zanelle e delle banchine del ponte.
- 1910 Vengono effettuati lavori di consolidamento alle pile delle fondazioni del ponte.
- 1945 Ripristino delle balaustre danneggiate dagli eventi bellici.
- 1981 Ripristino della balaustra.
- 1987 Gara d'appalto per la pavimentazione con basole laviche.
- 1989 Verifica di stabilità.

Cronologia dei fatti

1885

Il 4 dicembre del 1885 il *Piano Regolatore per l'ampliamento di Siracusa nella zona dei fortificati*, elaborato dall'Ing. Gioacchino Majelli, dall'Ing. Luigi Scrofani, dall'Ing. Gaetano Cristina e dall'Ing. Luciano Storaci, viene approvato dal Consiglio Comunale.

Il 2 gennaio 1886 il Prefetto di Siracusa approva e vista gli elaborati grafici.

Il Piano prevede la creazione del Rettifilo, l'eliminazione dei fossati, la nascita di un impianto urbanistico a scacchiera sul perimetro dell'antica Piazza d'Armi.

E' di grande interesse storico la previsione dell'allargamento del ponte in muratura del Canale della Darsena e la creazione della sua naturale continuazione nel Canale del Rivellino.

Paolo Giansiracusa, in *Quaderni del Mediterraneo n.5*, Siracusa 1998, pag. 47.

1888

Il Consiglio Comunale di Siracusa, nella seduta ordinaria del 22 maggio 1888, discute sul *Piano Regolatore della Città*.

Dal verbale della seduta vengono stralciate alcune parti significative:

Visto il parere della Direzione del Genio Militare di Messina, 19 marzo 1888, con il quale si propone, lo spostamento della strada principale in rettilineo tracciata in prolungamento del ponte di Porta Farina fino all'innesto con la provinciale per Catania, presso il quadrivio del Pozzo Ingegnere (attuale Piazzale Marconi) ...

Considerato, per la proposta al n.1, che spostando la strada su ripetuta fino a portare l'asse della medesima sul centro del quadrivio del Pozzo Ingegnere, il Municipio dovrebbe spendere almeno centomila lire per la costruzione di un nuovo ponte nel primo braccio della Darsena, dacchè il ponte esistente dopo la Porta Farina è punto obbligato per lo sviluppo in Rettifilo della nuova strada ...

Il consigliere Avv. Formosa interviene nel dibattito e suggerisce di ... fare alcune operazioni al piano già votato, perché possa, nel caso vengano adottate, modificarsi prima che sia munito della superiore approvazione. In primo luogo osserva che secondo l'attuale Piano Regolatore, la strada principale di accesso alla città è segnata per una larghezza di m.14; questa larghezza come è da comprendersi, verrà ridotta di m.6, bisognevoli per i marciapiedi laterali, sicchè, la larghezza del capo strada rimane di m.8.

E' mai possibile che una strada dell'importanza uguale a quella in disamina possa essere sufficiente ai bisogni del traffico e dei passanti con una larghezza limitata a soli m.9?

Fa osservare al Consiglio che l'attuale strada che attraversa Montedoro è di m.27 comprese le banchine ed i viali alberati, ed esprime la ferma convinzione che l'ampiezza assegnata della strada di cui si parte è assolutamente insufficiente. Questa mia convinzione, dice, non può essere che

divisa da tutti, perché ognuno di noi conosce il movimento che esiste in quella località, specialmente nei giorni che precedono le feste ...

Archivio di Stato di Siracusa, *Carteggio del Piano Regolatore Generale di Siracusa, fondo Prefettura, busta 2484.*

1888

Il Consiglio Comunale di Siracusa, nella seduta straordinaria del 3 luglio 1888, discute sul *Piano Regolatore della Città*.

Dal verbale della seduta vengono stralciate alcune parti significative:

La nuova strada di accesso distinta nella pianta con le lettere A B C D (la pianta a cui si riferisce il segretario del Consiglio è quella del 1885 oggi esposta nella sala di lettura dell'Archivio di Stato di Siracusa) sarà limitata alla larghezza di m.20 compresi i marciapiedi, e giusto come è determinata dalla linee bleu senza spostare l'asse precedentemente segnato (trattasi dell'attuale Corso Umberto I).

Nel corso della seduta si analizza ancora una volta il parere della *Direzione del Genio Militare di Messina*, datato 19 marzo 1888. Da tale parere si evince che la Direzione propone:

- 1. lo spostamento della strada principale in Rettifilo, tracciata in prolungamento del ponte di Porta Farina fino all'innesto con la provinciale per Catania, presso il quadrivio di Pozzo Ingegnere;*
- 2. che il Municipio si assoggetti alla spesa per la costruzione di un nuovo quartiere (Caserma) restando a cura dell'Amministrazione Militare la compilazione del progetto, e ciò perché la suddetta strada sviluppandosi allo interno, taglia in due parti il quartier Vecchio (la Caserma Militare ubicata sui ruderi del Tempio di Apollo).*

Considerato, per la proposta N. 1

che spostando la strada su ripetuta fino a portare l'asse della medesima sul centro del quadrivio di Pozzo Ingegnere, il Municipio dovrebbe spendere almeno centomila lire per costruzione di un nuovo ponte sul primo braccio della Darsena, dacché il ponte esistente dopo la Porta Farina è punto obbligato per lo sviluppo in Rettifilo della nuova strada;

che l'Amministrazione Militare con lo spostamento che propone verrebbe soltanto a guadagnare una maggiore superficie dalla parte Nord della Piazza d'Armi di mq. 5500 circa;

che indipendentemente allo spostamento su riferito la Piazza d'Armi, con

lo spianamento, dello spalto fatto per cura del Comune, e con l'aggiunta della zona della strada coperta (il percorso in galleria tra la Porta di Ligne e la Porta Postica) che limita con l'ultimo fossato è stata accresciuta di mq. 16.000 circa e quindi l'Amministrazione Militare nessun vantaggio positivo potrebbe averne dallo spostamento della strada, essendo oramai la piazza suddetta ridotta un piano con una considerevole superficie aggiunta.

Ritenuto per la seconda questione, che può senza pregiudizio della parte edilizia della Città lasciarsi integro il Quartier Vecchio e continuare la nuova strada dopo lo stesso fino all'incontro della via Gelone (l'attuale via Vittorio Veneto), senza che il Municipio assumesse la spesa non indifferente per la costruzione di un nuovo quartiere (cioè di una Caserma).

Per le espresse ragioni l'Ufficio è di parere che il Consiglio faccia voto al Governo perché consenta per la sua parte, a che non sia spostato l'andamento della strada su ripetuta e per la seconda, che il Municipio rinunzi interamente allo attraversamento del Quartier Vecchio.

In conseguenza il Consiglio revoca il precedente deliberato del 4 dicembre 1885 nella parte che riguarda soltanto le larghezze della via principale d'accesso segnata in pianta con le lettere A B C D e della via Savoia, restando tali larghezze definite secondo il parere dell'Ufficio dei Lavori Pubblici e della Commissione delle Opere Pubbliche, approvato come si è detto di sopra.

Archivio di Stato di Siracusa, Carteggio del Piano Regolatore Generale di Siracusa, fondo Prefettura, busta 2484.

1889

Con Regio Decreto del 9 agosto 1889 viene approvato il Piano Regolatore e di Ampliamento della Città di Siracusa.

1891

Il Consiglio Comunale di Siracusa, nella seduta straordinaria del 23 marzo 1891, fissa le Condizioni e le Tariffe dei prezzi in base alle quali il Municipio cede le aree fabbricabili nel Piano Regolatore di questa Città.

Archivio di Stato di Siracusa, Carteggio del Piano Regolatore Generale di Siracusa, fondo Prefettura, busta 2484.

1891

D'altra parte io penso che sarebbe conveniente che la strada d'ingresso alla

città fosse prolungata nel nuovo quartiere che dovrà sorgere a Montedoro; e perciò credo che l'allineamento di essa dovrebbe essere fatto in guisa da comprendervi i due ponti del secondo e terzo fossato (opera Corno e Darsena), ottenendo così una bella strada rettilinea lunga quasi un chilometro. Egli è vero che con questo progetto occorrerebbe un nuovo ponte nell'isolotto della Darsena; ma questa opera non sarebbe molto costosa e riuscirebbe assai utile, per evitare i serpeggiamenti della attuale strada.

Altra opera assai giovevole, ma non certo indispensabile, sarebbe quella di legare la piazza del Popolo colla borgata Santa Lucia a mezzo di un viadotto a tre travate metalliche, ed è perciò che ho indicato nella pianta la giacitura di questo lavoro, dovendosi nel relativo piano regolatore pensare alla eventualità di dare alla città nuova un altro sbocco verso Nord, in quella plaga ridente che il sentimento religioso e i ricordi della passata grandezza rendono venerata ai siracusani.

Molto avrei da dire per sostenere la opportunità di dare la preferenza a queste due strade che servirebbero a nobilitare e risanare la parte settentrionale della città, la quale essendo legata con la terraferma, per necessità di cose, dovrà risentire le trasformazioni conseguenti all'ulteriore espansione della città; ma mi astengo dal fornire ulteriori particolari pel timore di oltrepassare i limiti che mi sono imposto nel presente lavoro.

Luigi Mauceri, *Sul risanamento della Città di Siracusa*, Note di Luigi Mauceri, Torino 1891, pp. 17-18.

1893

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni della Giunta Municipale, Vol. 13
N.59 del 6 febbraio 1893

Demolizione della Porta di Terra detta di Carlo V, o Porta di Ligne.

Ad unanimità di voti delibera che lo appalto relativo alla demolizione della Porta detta di Carlo V segua a licitazione privata, mediante il premio non minore di £. 217,52 che l'appaltatore dovrà corrispondere al Municipio, e sotto l'osservanza delle condizioni seguenti che approva in tutte le sue parti:

Art.1. L'appalto ha per oggetto la demolizione della Porta ... detta di Carlo V che si eleva sul primo braccio della Darsena, e ciò mediante il compenso a base d'asta da corrispondere al Municipio nella somma non minore di £. 217,52.

Si omettono gli articoli dal 2 al 6.

Art.7. L'appaltatore è tenuto di eseguire le demolizioni ed i trasporti a norma delle istruzioni orali e scritte che riceverà dall'Ufficio Tecnico del Comune per fermarle ove il detto ufficio indicherà. Egli

è altresì obbligato di costruire solidi ponti di servizio per far modo che si possano eseguire le demolizioni anzidette senza intercettare minimamente il transito per l'androne della porta e senza che succedano sinistri di sorta ...

Si omette l'articolo 8.

Art.9. Tutti i materiali utili provenienti dalle demolizioni della porta predetta, ad eccezione degli stemmi di marmo, che dovranno essere trasportati a spese dell'assuntore nel Museo Nazionale, resteranno di proprietà dell'assuntore, e ciò mediante il compenso di cui all'art.1.

Art.10. Il pietrame e la pietra da taglio che si ricaverà dalle demolizioni su riferite, potrà essere depositato precariamente a spese dell'assuntore nelle Isole 20, 21, 25, 26 del Piano Regolatore, con l'obbligo di rimuoverlo allorquando il Municipio ne riconoscerà la necessità. I materiali di rifiuto invece dovranno essere trasportati fuori dall'abitato in quei punti che saranno designati dall'Amministrazione, e ciò senza diritto a compensi ed indennizzi di sorta.

Si omette l'articolo 11.

Diverse polemiche accompagnarono l'opera di demolizione e infatti la distruzione dell'ultimo segno della città fortificata, dell'ultima barriera tra Ortigia e la terraferma, subirà qualche ritardo.

Giornali, riviste e libri del tempo si divideranno in due partiti: quello degli oppositori e quello degli accaniti sostenitori della cancellazione di ogni segno che potesse ricordare il passato. Tra ritardi e rinvii i lavori durarono diverso tempo.

Paolo Giansiracusa, in *Quaderni del Mediterraneo n.5*, Siracusa 1998, pag. 49.

1894

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni del Consiglio Comunale, Vol. 13
29 maggio 1894

Si da comunicazione di una lettera del Prefetto riguardante il concorso del Comune nella spesa di demolizione dei fortificati.

1894

Il Consiglio Comunale di Siracusa, nella seduta straordinaria del 21 dicembre 1894, discute sul *Tracciamento delle aree fabbricabili nel piazzale Montedoro*.

Al punto 4 delle proposte si legge:

Che il tratto della strada provinciale compreso tra il ponte del primo braccio della Darsena e il Pozzo Ingegnere sia spostato conducendo l'andamento planimetrico a norma del Piano Regolatore.

Archivio di Stato di Siracusa, *Carteggio del Piano Regolatore Generale di Siracusa, fondo Prefettura, busta 2484.*

Archivio Storico Comunale, *Deliberazioni del Consiglio Comunale del 21 dicembre 1894, Vol. 13.*

1895

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni della Giunta Municipale, Vol. 14
N. 145 del 9 aprile 1895

Si fa domanda al Ministero della Marina per la concessione di aree demaniali lungo il Canale della Darsena, Riva Garibaldi e Piazza Mazzini.

1895

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni della Giunta Municipale, Vol. 14
N. 181 del 22 aprile 1895

Approvazione del progetto per la costruzione del tratto della nuova via che a norma del Piano Regolatore è compresa fra il Canale della Darsena ed il primo fossato.

In terzo luogo.

Veduto il Decreto 9 agosto 1889 con il quale venne approvato il Piano Regolatore e di Ampliamento di questa città, in cui è compreso lo spostamento della strada che attraversa il piano Montedoro dal Canale della Darsena al primo fossato.

Visto il progetto di tale opera redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale.

Visto che l'ammontare dei lavori previsti è di £. 7.000.

Ritenuto che l'esecuzione di tale opera deve essere fatta a cura e spese di questa Amministrazione Comunale per l'attuazione del Piano Regolatore.

Ritenuto che al pagamento delle spese previste si può provvedere per £. 3.700 dai fondi ancora disponibili sui residui passivi del bilancio 1883.

Che per la rimanente somma di £. 3.300 occorre fare apposito stanziamento nel bilancio di quest'anno, ma ciò non arrecherà alcun onere al bilancio stesso, perché in corrispondenza di tale stanziamento si potrà ascrivere in attivo il ricavato della vendita delle aree ricadenti lungo la nuova strada, per la quale vendita si prevede una somma anche maggiore.

Ritenuta l'urgenza di eseguire i lavori progettati per soddisfare le giuste

richieste degli acquirenti delle aree già concesse ad asta pubblica e ricadenti nell'attuale tratto di strada i quali domandano di potere costruire.

Ritenuto che un ulteriore indugio nella consegna delle aree arreca danno alla finanza comunale perché non si possono rescindere i canoni delle concessioni già fatte.

Visto l'art. 118 della Legge Comunale e Provinciale

Delibera di approvare i progetti dell'Ufficio Tecnico Comunale per la costruzione del tratto della nuova via che a norma del Piano Regolatore è compresa tra il Canale della Darsena e il primo fossato; e dispone che l'appalto dei lavori segua ad asta pubblica a termine abbreviato col metodo della estinzione della candela vergine e sotto l'osservanza del seguente capitolato d'onori.

Si omettono gli articoli dall' 1 al 9.

Art. 10. Tutti i materiali indistintamente pria di essere impiegati nelle nuove costruzioni dovranno essere a priori accettati dalla Direzione e quelli che saranno rifiutati dalla stessa dovranno essere allontanati dal sito dei lavori a semplice ingiunzione orale del personale del Municipio il quale non sarà mai responsabile degli atti di malafede che potrebbe commettere l'impresario nell'impiego dei cattivi materiali e della costruzione delle opere.

La Direzione ha perciò il diritto di ordinare allo appaltatore la demolizione di tutte le opere mal fatte ed eseguite con materiali rifiutabili ed egli è tenuto di sottostare ed eseguire tutti gli ordini che riceverà dall'Ufficio dirigente sotto pena di una multa di £. 50 oltre alle spese necessarie per l'esecuzione dei lavori d'ufficio. I lavori poi dovranno essere tutti eseguiti a norma del progetto e degli ordini ed istruzioni orali o scritte che darà la direzione in corso d'opera.

I volumi di sterro che dovranno eseguirsi lungo il tratto della nuova via e nella Piazza Montedoro non saranno computati a favore dell'appaltatore perché nel prezzo del materiale occorrente per la formazione dei rialzi è compreso il prezzo dello scavo, quello per il trasporto ed il compenso per la pigiatura delle terre. I rilevati saranno formati dando alle terre la scarpa naturale e per strati dell'altezza non maggiore di centimetri venticinque, i quali dovranno essere volta per volta pigiati.

Il pietrame e la pietra da taglio che l'appaltatore ricaverà dai tagli rimarranno al beneficio del medesimo, a condizione però che egli sgombri subito il piano delle nuove strade dal detto materiale, per depositarlo temporaneamente in quel punto destinato dall'Ufficio, che ha diritto di assegnare un termine, scorso il quale infruttuosamente, i materiali surriferiti rimarranno di esclusiva proprietà del Municipio.

Si omettono gli articoli dall'11 al 15. Si riporta invece, per l'interesse che riveste, l'elenco dei prezzi che regolano l'appalto.

1. Rialzi di terra per la formazione del corpo stradale da eseguirsi in parte col materiale da ricavarsi in Piazza Montedoro e in parte col materiale proveniente dai tagli della stessa strada, compreso il prezzo dei tagli di terra o delle vecchie murature che per caso potranno incontrarsi fra i volumi da sterrare per ricavarne il volume necessario, il trasporto fino a sito d'impiego e la pigiatura, a mc. £. 0,65.
2. Muratura di pietrame e malta ordinaria per massicciata stradale, per fondazione delle banchine, compreso lo scavo di terra per l'incasso della muratura stessa, a mc. £. 5,00.
3. Pietra da taglio vulcanica del luogo da rilavorarsi mediante la martellina a dente fino, collo spigolo esterno arrotondato a perfetto squadro ed a paramento piano o curvo, data in opera a malta idraulica, compresa la rimozione dal sito in cui attualmente trovasi ed il trasporto fino a piè d'opera per il ciglio dei marciapiedi, a mc. £. 15,00.
4. Idem (pietra vulcanica nuova) da lavorarsi e da mettere in opera come sopra, a mc. £. 100,00.
5. Breccie calcaree compatte da ricavarsi da pietra durissima della Contrada Saia Rotta (attuale Villaggio Epipoli) o Pizzuta, esclusa quella proveniente dalla demolizione dei fortificati o quella che potrà incontrarsi fra i volumi da sterrare, dato in opera disteso e configurato avente le dimensioni tali da passare per un anello del diametro di mm 1,5 a mc. £. 2,50.
6. Breccie da ricavarsi dalla carreggiata della strada, che attualmente attraversa la Piazza Montedoro compreso lo scavo necessario, la vagliatura, il trasporto fino a piè d'opera, nonché la spargitura e la configurazione, a mc. £. 0,80.
7. Cappa di detriti calcarei o di materiale sabbioso della rada dei Cappuccini, distesa e configurata sulla massicciata stradale e su quella dei marciapiedi, a mc. £. 2,10.
8. Idem proveniente dalla vagliatura del pietrisco da ricavarsi dal capostrada della via che attraversa la Piazza Montedoro, compreso il trasporto fino a piè d'opera, la spargitura e la configurazione a mc. £. 0,40.

1897

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni del Consiglio Comunale, Vol. 15
23 settembre 1897

L'Assessore Ing. Storaci riferisce al Consiglio in merito agli ultimi

canali che mettono in comunicazione il Porto Grande col Piccolo, sono ridotti in tali condizioni, per ingombri continui e per mancato espurgo, da rappresentare veri focolai di malaria.

Al fine di dare una valenza tecnica e scientifica al dibattito si riporta una relazione espressamente richiesta all'Ingegnere Capo del Genio Civile:

I due canali cui si accenna nella nota di V.S. Ill.ma in data 3 agosto 1897 N. 10124, non sono che fossi bagnati artificiali delle antiche fortificazioni di Siracusa.

Essi non hanno alcuna influenza sul regime del Porto e sono quindi affatto inutili nell'interesse della navigazione e del commercio e potrebbero essere soppressi senza inconveniente alcuno, anzi con grande vantaggio dell'igiene pubblica e della edilizia di questa città, che avrebbe così campo di sviluppare le nuove costruzioni, sopra un'area più grande e più regolare, risparmiando la grande spesa necessaria alla costruzione ...

Allorchè fra il 1886 e il 1890 si procedeva alla demolizione degli aboliti fortificati di Siracusa sorse infatti in alcuni l'idea di colmare detti fossi con i materiali risultanti dalle murature demolite. Ma la proposta incontrò serie opposizioni, specialmente da parte della Rappresentanza Comunale, per vari motivi (non escluse le lotte dei partiti). Non si fecero quindi le pratiche necessarie per ottenere la concessione dell'area dei fossi e delle banchine laterali dal Ministero della Marina, cui erano riservati nel contratto di cessione dei forti al Comune di Siracusa.

Il pietrame risultante dalle demolizioni ebbe altra destinazione, essendo stato venduto a vari costruttori.

Ed è quindi divenuto più difficile di trovare, senza una più rilevante spesa, il materiale necessario al colmamento di quei fossi, di cui è stata riconosciuta la convenienza. Pure il detto materiale potrebbe ricavarsi, almeno in parte dalla demolizione del forte Taleo che il Comune ha obbligo di eseguire.

Gli inconvenienti igienici lamentati nel reclamo che forma oggetto della nota su indicata sono prodotti dai limitatissimi fondali esistenti nei detti fossi, e che vanno sempre più riducendosi per naturali colmate e per le materie che vi cadono, e che vi si vengono dalle sponde; onde il miasma prodotto nella stagione estiva dalla decomposizione di molte e varie materie organiche, che nei fossi si trovano.

Ad eliminare tali inconvenienti, oltre al rimedio radicale del colmamento di quei fossi, che non è attuabile in breve tempo, e richiede una spesa di qualche importanza a carico del Comune di Siracusa, non vi sarebbe che quella di nettarli, espurgarli ed escavarli, in modo di aumentare i fondali fino al limite necessario ad impedire la putrefazione delle materie organiche.

Sebbene, come innanzi è detto, quei fossi non influiranno sul regime del porto e non interessino la navigazione ed il commercio, pure, in considerazione delle necessità igieniche e del fatto che essi sono rimasti di ragione

demaniale, potrebbe lo Stato sostenere in tutto o in parte la spesi di tali espurghi, che ascenderebbe approssimativamente a £. 20 mila.

Non debbo però tacere che tali espurghi, se eseguiti nella presente stagione, potrebbero riuscire forse igienicamente dannosi più dello stato attuale, per lo indispensabile movimento del fango costituito dalle decomposizioni di tante materie organiche.

Prego pertanto la S.V. di volere sottoporre la questione a codesto Onorevole Consiglio Comunale, il quale potrà emettere suo voto perché il superiore Ministero della Marina, provveda nel modo più conveniente, dopo di che io chiederò il parere di questo Consiglio Sanitario Provinciale.

Il Consiglio Comunale sentita la relazione dell'Assessore Ing. Storaci, comprendente la perizia tecnica dell'Ing. Capo del Genio Civile, fa voti al Governo del Re perché ai fini della igiene pubblica, sia colmato l'ultimo fossato che limita con la Piazza d'Armi, che si ritiene nocivo alla salute pubblica.

1898

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni del Consiglio Comunale, Vol. 15
4 luglio 1898

Al punto 5 si discute di una lettera, inviata dal Prefetto il 26 marzo 1898, relativa ai canali di comunicazione tra il Porto Grande e il Porto Marmoreo.

Si propone di colmare il fossato limitrofo a Piazza d'Armi conservando l'altro contiguo all'opera a corno, per ricovero delle numerose barche.

Dalla discussione emerge che il Consiglio Sanitario Provinciale ha espresso parere favorevole, ritenendo opportuno, per ragioni di igiene, il colmamento dell'ultimo fosso bagnato.

1898

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni del Consiglio Comunale, Vol. 16
30 settembre 1898

Al punto 12 si discute sul progetto e sulle condizioni per la costruzione del nuovo fabbricato dell'Ufficio daziario.

Da tale notizia si evince che la Porta di Ligne a questa data è stata

demolita; ciò perché la vecchia Casa del Dazio sorgeva proprio a ridosso della Porta.

Una foto dell'epoca fa rilevare l'area dell'antica Porta già sgombera da tutte le macerie e il ponte in muratura del 1867-68 ancora non interessato ai lavori di ampliamento.

1899

Dalla seduta ordinaria del Consiglio Provinciale di Siracusa, avuta luogo il 4 ottobre 1899, si apprende al punto 7 che è stata presentata *domanda del Municipio di Siracusa, perché a spese della Provincia, siano eseguiti, l'ampliamento dei ponti Darsena e Rivellino e la costruzione del Rettifilo compresi nell'abitato di Siracusa.*

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n.1433.

1899

Dalla seduta ordinaria del Consiglio Provinciale di Siracusa, avuta luogo il 31 ottobre 1899, si apprende al punto 14 che è stata presentata *domanda del Municipio di Siracusa, perché a spese della Provincia, siano eseguiti, l'ampliamento dei ponti Darsena e Rivellino e la costruzione del Rettifilo compresi nell'abitato di Siracusa.*

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n.1433.

1899

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni del Consiglio Comunale, Vol. 16
1 novembre 1899

Sul colmamento dei fossi bagnati della Città di Siracusa.

Il Consigliere Comunale Ing. Storaci riferisce al Consiglio Comunale quanto segue:

Pochi anni addietro, una istanza popolare, corredata da disegno, chiese al local Governo la costruzione di un viadotto, tra l'antico Forte Gallo superiore e lo sbarcadero Santa Lucia, al doppio fine di ovviare l'agitazione cui va soggetto il Canale della Darsena durante i forti marosi, e di congiungere direttamente Siracusa alla grossa Borgata di Santa Lucia. La Camera di Commercio appoggiò tale domanda, a condizione non venisse impedita nel secondo braccio della Darsena. Un'altra domanda del ceto marinaro implorava il ripristino dell'antica saracinesca, per assicurare una calma permanente alle

acque della Darsena, le quali, quando spirano i venti del primo e secondo quadrante, vanno attualmente soggette a forte agitazione, che compromette la sicurezza dei legni ivi ormeggiati.

Una deliberazione del 23 settembre 1897 di questo Consiglio Comunale, ponendo in rilievo il poco fondo ed il completo abbandono dei due fossi bagnati, compresi tra l'antica opera a corona e piazza d'armi, la malsania da essi prodotta, la nessuna utilità al commercio ed al regime del porto, proponeva al Governo il colmamento di quello estremo, l'escavazione e il regolare mantenimento dell'altro.

Sua eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici rimise le istanze predette al locale ufficio del Genio Civile, il quale compilò un progetto in data 19 settembre 1898, accompagnato da esauriente rapporto, conchiudendo che la migliore soluzione sarebbe questa:

di colmare i due fossi bagnati e la parte ovest del porto piccolo, siccome nocivi alla pubblica salute; costruire un nuovo muro continuo tra il Gallo inferiore e l'opposta riva; impiantare un pennello intestato al Gallo superiore, per eliminare l'entrata dei marosi e delle alghe nel Canale della Darsena.

Le proposte del Genio Civile avendo riportato il parere favorevole del Direttore dell'Ufficio idrografico, e della Commissione locale dei Porti e Fari, vennero dal governo trasmesse all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il quale a 29 maggio 1899 emise il seguente avviso:

Che possa ammettersi la variante proposta dall'Ufficio del Genio Civile di Siracusa alla domanda di costruire un ponte viadotto fra il bastione Gallo Superiore e la Borgata Santa Lucia costruendo un muro di sponda tra il Gallo Inferiore e l'opposta riva presso detta Borgata, nella direzione indicata nel piano 19 settembre 1898, col conseguente colmamento del retrostante bassofondo del porto piccolo e dei due fossati delle abolite fortificazioni.

Che il colmamento dei due fossati e di parte del porto piccolo ed il relativo muro di sostegno verso levante, non avendo alcuna relazione col regime idraulico del porto, la relativa spesa debba incombere al Comune ed agli altri Enti interessati alla comunicazione diretta fra la città e la Borgata di Santa Lucia, ed alla espansione edilizia sui quali che coi detti colmamenti verranno a ricavarci.

1900

Il Consiglio Provinciale di Siracusa, nella seduta straordinaria del 24 aprile 1900, discute al punto 5 del provvedimento per lo appalto dei lavori di ampliamento dei ponti Darsena - Rivellino e costruzione di Rettifilo compresi nell'abitato di Siracusa, e offerta fatta dall'appaltatore Montalto Vincenzo. Dai documenti finora reperiti non si evince se l'appalto fu aggiudicato alla ditta Montalto. Testimonianze, abbastanza fondate,

fanno emergere invece il nome dell'impresa dell'Ing. Ghilardi⁽¹⁾.

Archivio di Stato di Siracusa, *fondo Prefettura*, busta n.1433.

1900

Il Consiglio Provinciale di Siracusa, nella seduta ordinaria del 26 agosto 1900, discute al punto 5, comma *i* dell'ampliamento del Ponte Darsena e costruzione del Ponte Rivellino e del Rettifilo all'uscita di Siracusa - *Diserzione d'asta e variazioni ai prezzi di alcuni articoli dei lavori.*

Lo stesso Consiglio discute al punto 30 del provvedimento in ordine all'appalto dei lavori di ampliamento del Ponte Darsena e di costruzione del Ponte Rivellino e della strada in Rettifilo all'uscita di Siracusa.

Archivio di Stato di Siracusa, *fondo Prefettura*, busta n.1433.

1900

Il Consiglio Provinciale di Siracusa, nella seduta ordinaria del 16 ottobre 1900, al punto 3, comma *i*, prende atto dell'argomento all'o.d.g. del 21 giugno 1900: *ampliamento del ponte Darsena e costruzione del ponte Rivellino e del Rettifilo all'uscita di Siracusa. Diserzione d'asta e variazioni ai prezzi di alcuni articoli dei lavori.*

Archivio di Stato di Siracusa, *fondo Prefettura*, busta n.1433.

1900

Nella sessione ordinaria del Consiglio Provinciale di Siracusa, che ebbe luogo il 24 ottobre 1900, si discute il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1901.

L'art. 53 del bilancio recita:

Seconda rata per lavori di costruzione del Rettifilo e del ponte Rivellino e di ampliamento dell'altro ponte Darsena in Siracusa. Giusta il precedente deliberato del Consiglio la quota che nel 1900 era stata stanziata per £. 7.000 fu elevata a £. 10.000. Perciò per 1901 in stanziò una maggiore somma di £. 3.000.

Archivio di Stato di Siracusa, *fondo Prefettura*, busta n.1437.

1 - Testimonianza orale dell'Ing. Angelo Tamburini di Siracusa.

Dal Bilancio di Previsione per l'esercizio finanziario 1901, alla categoria 5, *Spese per Opere Pubbliche*, estrapoliamo quanto segue:

In merito alla seconda rata per i lavori di costruzione del Rettifilo e del ponte Rivellino e di ampliamento dell'altro ponte Darsena, in Siracusa, vengono stanziati £ 10.000.

Archivio di Stato, fondo Prefettura, busta n.1437: *Bilancio di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1901*, Tipografia La Provincia, Siracusa 1900.

1900

Il Consiglio Provinciale di Siracusa, nella seduta ordinaria del 3 novembre 1900, al punto 2, comma a, prende atto dell'argomento all'o.d.g. del 21 giugno 1900: *ampliamento del ponte Darsena e costruzione del ponte Rivellino e del Rettifilo all'uscita di Siracusa. Diserzione d'asta e variazioni ai prezzi di alcuni articoli dei lavori.*

Lo stesso Consiglio al punto 119 discute sulla *costruzione dei ponti Darsena e Rivellino - Autorizzazione al Presidente della Deputazione per domandare al Ministero della Marina la concessione delle zone di mare su cui devono sorgere le opere.*

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n.1433.

1901

Il Tamburo
Anno XXII - N.1
13 gennaio 1901

Si evince che è già stato appaltato il rettifilo.

Questa sommariamente è la rassegna dell'opera del nostro deputato (On. Francica Nava) presso il potere centrale e deve egualmente alla sua benefica influenza presso la rappresentanza provinciale se si è già appaltato la via rettifilo coi due ponti Darsena e Rivellino e si è pure appaltata la grandiosa scala per gli uffici della Prefettura.

1901

Il Consiglio Provinciale di Siracusa, nella seduta ordinaria del 16 febbraio 1901, discute sulla *costruzione dei ponti Darsena e Rivellino - Autorizzazione al Presidente della Deputazione per domandare al Ministero della Marina la concessione delle zone di mare su cui devono sorgere le opere.*

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n.1743.

1901

Il Tamburo
Anno XXII - N.9
10 marzo 1901

Lamentele sull'inizio dei lavori per il rettifilo

L'ufficio Provinciale, in tempo debito, a mezzo del locale Comandante di Porto, chiese al governo la concessione di quel tratto di mare occorrente allo allargamento dei ponti Darsena e Rivellino e la relativa autorizzazione non può tardar molto ad essere concessa⁽²⁾. Ma questa autorizzazione non basta, è necessario che l'Ufficio Tecnico Municipale dia la linea di costruzione e questa non può essere assegnata se prima il governo non abbia ceduto quella parte della piazza d'armi che deve essere occupata dalla nuova strada.

Parecchi ci chiedono insistentemente perché non si da inizio ai lavori del rettifilo ora che la stagione è propizia. Il bisogno di lavoro è immenso per le classi lavoratrici.

1901

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni della Giunta Municipale, Vol. 17
N. 3022 del 30 marzo 1901

Appalto relativo alla costruzione del nuovo casotto daziario

Ottenuta la necessità di procedere alla pronta demolizione dell'attuale casotto daziario essendo di grande ostacolo alla esecuzione dei lavori relativi alla sistemazione della Piazza Pancali e al rettifilo Montedoro.

1901

Il Tamburo
Anno XXII - N.12
31 marzo 1901

Rettifilo.

Al coro di approvazioni e di lodi che suscitò la deliberazione del Consiglio Provinciale, che ordinava la costruzione del rettifilo a totali spese della Provincia, è seguito ora un altro coro più intenso di maggiori lodi ed approvazione per l'inizio dei lavori della nuova opera.

2 - La concessione d'uso dell'area avvenne dopo che ormai erano state costruite le due ali di ampliamento del ponte del Canale della Darsena e dopo la realizzazione del ponte grande ad arcata unica del Canale del Rivellino.

1901

Il Tamburo
Anno XXII - N.13
14 aprile 1901

Sistemazione di Piazza Pancali.

Così la costruzione dei quattro marciapiedi, con i quali si determineranno due strade laterali davanti alle banchine che fronteggiano le case, verrà fatta a completa spesa della Provincia salvo il Municipio di fornire gratuitamente le lastre vulcaniche bisognevoli per le zanelle in giro ai quattro lati dei marciapiedi.

1901

Il Tamburo
Anno XXII - N.14
12 maggio 1901

Interramento dei fossati.

Ieri la concessione del mutuo per l'acqua, oggi l'autorizzazione del colmamento dei fossati.

Con questo telegramma l'On. Nava comunicava la notizia al nostro egregio Sindaco: Lieto parteciparle Ministero Marina consentì esecuzione lavori colmamento entrambi fossati estremi. Francica - Nava.

1901

Il Consiglio Provinciale di Siracusa, nella seduta ordinaria del 5 agosto 1901, al punto 6, comma a e b discute: *Ratifica, a senso dell'art. 226 della vigente legge comunale e provinciale dei deliberati d'urgenza seguenti:*

- a) *Seduta del 10 aprile 1901 - Domanda di concessione di terreno ed area acqua per lo ampliamento del Ponte Darsena e per la costruzione del Ponte Rivellino e del Rettifilo, in Siracusa.*
- b) *Seduta dell'11 aprile 1901 - Lavori di sistemazione della Piazza Pancali in Siracusa.*

Lo stesso Consiglio, al punto 81, discute sul concorso di L. 1500 nella spesa occorrente per la costruzione di uno scalo nello interno della Darsena del porto di Siracusa.

1901

Il 10 settembre del 1901 viene stipulato il contratto tra l'Amministrazione Provinciale e l'Amministrazione Marittima riguardante la concessione di mq. 2791,80 di *specchio acqueo demaniale lungo la strada* (allora strada provinciale) *allo scopo di costruirvi il ponte Umberto I.*

1901

Nonostante le puntigliose indagini, condotte all'Archivio Storico Comunale, all'Archivio di Stato e all'Archivio dell'Ufficio Tecnico del Genio Civile nel mese di marzo 2000, non è ancora emerso il progetto di ampliamento del ponte del Canale della Darsena e il progetto di realizzazione del ponte ad arcata unica del Canale del Rivellino.

Anche in merito all'impresa appaltatrice dei lavori, dagli archivi, se si esclude l'offerta fatta all'Amministrazione Provinciale dalla ditta di Vincenzo Montalto, non è emerso nulla di consistente. Solo una cauta ipotesi, suffragata da affidabili testimonianze locali, fa pensare alla ditta dell'Ing. S. Ghilardi & C. di Palermo. E' pertanto, con i dubbi del caso, che assegniamo i lavori di ampliamento del ponte del Canale della Darsena e la realizzazione del grande ponte ad arcata unica del Canale del Rivellino (quest'ultimo, affiancato al ponticello più antico con due arcate) alla ditta dell'Ing. S. Ghilardi³.

Il completamento dei lavori viene datato incidendo l'anno 1901 nei

3 - La ditta Ghilardi sorse nel 1864 a Bergamo. Successivamente, nel 1876, fu ampliata e orientata verso la conquista dei mercati italiani.

Ben presto conobbe la nascita di una propria sede a Palermo e di uno stabilimento a Napoli, impegnandosi nella produzione di pavimenti, di tavelloni in mosaico, di pietrini, di lastre per marciapiedi, di masselli, di sideroliti e di decorazioni architettoniche, con l'uso prevalente del cemento.

Fin dal 1898 la ditta si distinse a livello nazionale per la realizzazione di costruzioni in cemento, cemento armato e ferro. Notevoli furono i lavori eseguiti per gli acquedotti, per gli edifici idraulici, per serbatoi e vasche in genere. Tra le opere più importanti eseguite dalla ditta Ghilardi in Sicilia si ricordano alcuni solai in c.a. realizzati nella Scuola Comunale *F. Crispi* di Palermo, nel Museo Archeologico Nazionale di Siracusa, nelle Carceri Giudiziarie e nel Convitto Nazionale *V. Emanuele* di Palermo.

Il Direttore dei Lavori del cantiere del Ponte Umberto della Darsena e del Rivellino fu probabilmente il palermitano Innocenzo Tamburini, incaricato dalla ditta Ghilardi.

Innocenzo Tamburini portò con sé a Siracusa il fratello Giuseppe, il quale a differenza del primo, che viaggiava da Palermo, si trasferì a Siracusa avendo incontrato la giovane Concettina Millo (appartenente ad una famiglia di antichi tappezzieri) che sposò. Grazie alla presenza di Giuseppe Tamburini a Siracusa, la ditta dell'Ing. Ghilardi nel 1904 era già titolare di una succursale aretusea, in via Ruggero Settimo n.40.

Nel 1908 la succursale di Siracusa della ditta Ghilardi risulta trasferita in Corso Umberto I n.30.

conci di chiave dell'arcata unica del Canale del Rivellino.

L'ampliamento del ponte della Darsena consistette nell'affiancamento di due ali (costituite da sei arcate e da cinque piloni in muratura) al ponte del 1867-68 realizzato dalla ditta Ruiz.

Il progetto fu con ogni probabilità eseguito dall'Ufficio Tecnico Provinciale d'intesa con le autorità marittime e comunali.

Ing. S. Ghilardi, *Lavori in cemento, tariffa generale dei prezzi*, Milano 1914.
Ing. S. Ghilardi, *Album dei pavimenti*, Milano 1908.

1902

Il Corriere
Anno VIII - N.1
6 gennaio 1902

Al Rettifilo.

Ci viene assicurato, ma noi non vogliamo assolutamente prestarvi fede, che quali ripari sul ponte del Rettifilo saranno ai due lati della strada costruiti due solidi muraglioni alti due metri circa.

1902

L'Eco
Anno II - N.1
27 marzo 1902

I lavori del Rettifilo procedono lentamente.

Non si comprende perché i lavori del Rettifilo procedono lentamente. Sono due o tre operai che abitualmente vi lavorano e andando di questo passo chissà quando il ponte si compirà.

1902

Il Giornale Nuovo
Anno I - N.9
27 luglio 1902

Dalla seduta straordinaria del Consiglio Comunale del 21 luglio 1902.

Si deliberano i lavori di ristauo alla muraglia di levante, facendo voti al governo perché provveda sollecitamente ai danni avvenuti dall'Aretusa al

Castello Maniaci.

1903

Il Consiglio Provinciale di Siracusa, nella seduta ordinaria del 6 ottobre 1903, discute sulla al punto 25 sui lavori nel Rettifilo di Siracusa, variazioni del progetto di opere complementari, e relativi provvedimenti.

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n.1743.

1904

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni del Consiglio Comunale, Vol. 17
18 maggio 1904

Costruzione di parapetti, zanelle e banchine sui ponti lungo il Rettifilo.

L'Amministrazione Provinciale dava in appalto nel 1901 la costruzione della nuova strada Umberto I° (Rettifilo) e si obbligava di pagare l'importo dei lavori a rate annue di £. 10.000. sulla detta strada ricadono due ponti che sono stati già costruiti, ed a completarli occorrono soltanto i parapetti, i marciapiedi e le zanelle.

Il Consiglio della Provincia, sulla considerazione che la strada in parola puossi ritenere come via interna, per non arrecare offesa al pubblico ornato, nella seduta del dì 8 ottobre 1903 deliberava di corrispondere al Municipio di Siracusa il fondo di £. 18.000 che sopravanzano, giusto gli scandagli sinora fatti dall'Ufficio Tecnico Provinciale nelle somme preventivate nel progetto principale, pagabile con le ultime rate delle £. 10.000 stabilite dal contratto d'appalto, con obbligo al Comune di eseguire le predette opere relative ai parapetti, zanelle e marciapiedi in quella maniera che crederà conveniente, d'accordo con l'Ufficio Tecnico Provinciale ...

Ricadono sul Rettifilo due ponti, l'uno sulla Darsena, e l'altro sul Rivellino, che sono stati già costruiti e a completarli non occorrono che i parapetti, i marciapiedi e le zanelle.

I parapetti erano proposti come pei ponti di campagna, ma fu osservato che oggi, per le nuove costruzioni eseguite lateralmente alla strada, questa è diventata quasi una strada interna, perlochè sarebbe stata un'offesa alle esigenze del pubblico ornato la costruzione dei parapetti progettati. Lo stesso pei marciapiedi ...

Il Consiglio approva i progetti redatti dall'Ufficio Tecnico Comunale per la

costruzione dei parapetti, delle zanelle e delle banchine sui ponti lungo il Rettifilo ...

1904

Il Tamburo
Anno XXIII - N.2
26 giugno 1904

La Commissione Portuale a Siracusa.

La commissione per il Piano Regolatore del Regno, giunta a Siracusa per invito del Prefetto, tra le varie proposte formula le seguenti:

Il fondo della imboccatura della Darsena sarà portato alla quota di m.7,50 in maniera che presti facile approdo ai vapori di medio pescaggio.

La bocca della Darsena dal lato del porto marmoreo sarà ristretta a m.10 con chiusura all'occorrenza per mezzo di barcaporta, salvo, qualora se ne sperimenti la necessità per gli allagamenti, a provvedere con diga di sfioramento o con sifone.

1904

Il Tamburo
Anno XXIII - N.3
3 luglio 1904

Si fa riferimento alle penose condizioni in cui versavano la Piazza Pancali ed il Rettifilo.

La Piazza Pancali e il sorprendente rettifilo, che d'inverno erano intragittabili per la melma che vi stagnava, e che di està turbinavano di polvere, non sono anch'essi stati rimessi e sistemati dall'Amministrazione al potere? (si trattava dell'Amministrazione del Sindaco Vinci).

1904

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni della Giunta Municipale, Vol. 19
N.2848 del 9 settembre 1904

Condizioni per la costruzione dei parapetti, delle zanelle e delle banchine sui ponti lungo il Rettifilo.

All'art.12 del Capitolato d'Appalto si legge:

I lavori, di cui è oggetto il presente appalto consistono:

a) nella costruzione della balaustrata e delle relative testate pei parapetti

del ponte sui canali della Darsena da eseguirsi in cemento ad imitazione granito, porfido, gneis ed altra pietra dura a scelta della Direzione dei Lavori. La detta balaustrata, per ogni lato del ponte, sarà divisa in due parti della lunghezza ciascuna di m.62,50 misurata ai massimi aggetti: essa distinta così in quattro tratte, avrà la lunghezza complessiva di m.l. 250 e l'altezza di m.1,20 fra le testate, comprendendo nell'assieme e nella lunghezza su indicata i seguenti capi delineati e dimensionati sui disegni annessi al contratto.

N.4 pilastri e sopra pilastri alle testate esterne a base quadrata del lato di m.1,80.

N.4 pilastri binati a base rettangolare alle testate interne.

N.24 pilastri binati intermedi a base rettangolare.

N.644 balaustri a base ottagonale.

N.120 mezzi balaustri.

I suddetti pilastri e balaustri saranno collegati per mezzo della rispettiva base e della rispettiva cimasa, che ricorrerà per tutta la lunghezza di ogni tratto.

b) nella pavimentazione dei marciapiedi della strada corrente sul detto ponte da eseguirsi con cemento a getto per una superficie di mq.930.

c) nella costruzione delle zanelle a piè del ciglio dei marciapiedi suddetti da eseguirsi con lastre vulcaniche per una superficie complessiva di mq.114,80.

d) nella costruzione di mc.28,70 di muratura a malta semi idraulica per la posa delle lastre su indicate.

All'art.14 del Capitolato d'Appalto si legge:

Nell'esecuzione dei singoli lavori l'appaltatore è tenuto di attenersi alle seguenti prescrizioni:

a) la pietra artificiale di cemento che sarà scelta per la costruzione dei parapetti su indicati, dovrà essere scalpellata minuziosamente nella controbase e nei quadrifondi dei pilastri delle testate ed in quelli dei balaustri; essa sarà invece levigata e lucidata a piombo nelle faccie viste, di tutti gli altri corpi costituenti l'intera balaustrata.

Durante l'esecuzione dei lavori saranno meglio indicate dal Direttore le parti che verranno lucidate martellinate e scalpellate. In ogni caso e per qualunque variazione che potrebbe essere introdotta rispetto al modo di lavorazione avanti cennato l'appaltatore vi si dovrà assoggettare, e non avrà perciò diritto a pretendere indennizzi o compensi di sorta, oltre il prezzo unitario stabilito in tariffa.

b) tanto i pilastri che i balaustri dovranno essere armati con ferri del diametro di 20 mm. Essi dovranno essere sporgenti dalle testate circa 5 cm allo scopo di venire infissi nella base e nella cimasa. E' necessario inoltre provvedere alle chiavarde di ferro occorrenti per la posa della base e della cimasa.

E' obbligo altresì di lasciare fra il nucleo di ogni pilastro binato e fra quello

d'ogni testata esterna ed interna un tubo di ferro del diametro di cm 10 per potersi incastrare aste di bandiere, candelabri, condutture ed altro ...

Le balaustre sopra descritte furono eseguite con ogni probabilità dalla ditta dell'Ing. S. Ghilardi & C. già presente a Siracusa per altri lavori relativi al ponte.

La ditta Ghilardi era specializzata per la realizzazione di balaustre in cemento colorato e per altri manufatti in conglomerato cementizio richiesti dall'edilizia del tempo.

La balaustra in graniglia di cemento, pigmentata con toni grigi, sostituì la precedente recinzione costituita da pilastri in pietra da taglio collegati con aste di ferro.

Tale recinzione, di carattere provvisorio, è visibile in rarissime immagini fotografiche degli inizi del Novecento.

La ditta Ghilardi, come si evince dai giornali del tempo e dalle deliberazioni municipali, agli inizi del Novecento, ottenne in appalto a Siracusa, anche la realizzazione di diverse condutture eseguite con tubi in cemento.

1906

Il 1° febbraio del 1906 nel corso di una seduta straordinaria del Consiglio Comunale si fa riferimento ad una lettera inviata dal Prof. Giulio Moschetti, scultore della Fontana di Diana, nella Piazza Archimede di Siracusa, nella quale si accenna a quattro gruppi scultorei da collocarsi sui grandi pilastri dei parapetti del ponte.

La notizia è di grande interesse perché fa comprendere che i lavori del ponte e della relativa balaustrata sono conclusi.

Le opere scultoree dell'artista piceno non furono mai eseguite perché l'offerta economica, per difficoltà finanziarie, non fu accolta dal Consiglio Comunale.

Paolo Giansiracusa, in *Quaderni del Mediterraneo n. 2*, Siracusa 1994, pp. 46-47.

1906

L'Eco della Provincia
Anno I n.12 - 1ª ed.
Sabato 19 maggio 1906

Per i lavori del Porto.

Al fine di mettere in comunicazione la stazione marittima con il molo Zanagora da più parti viene proposta la realizzazione di un ponte girevole nel Canale della Darsena. La proposta viene criticata negativamente dai redattori del *L'Eco della Provincia*:

Il ponte girante attraverso la Darsena incepperebbe il libero transito dei numerosi velieri che stazionano colà; cagionerebbe la perdita dei posti di attraccaggio per due piroscafi, ai due lati dell'imboccatura del canale; apporterebbe una spesa continuata per il personale di bassa forza portuaria, indispensabile (come a Taranto), per aprire e chiudere, di giorno e di notte quella porta di ferro.

1906

L'Eco della Provincia

Anno I - n.13

Domenica 27 maggio 1906

Il giornale propone di:

Raccordare le quattro rampe di accesso al ponte del Rettifilo e sistemare la strada di comunicazione colla stazione - porto, arteria importante di collegamento, fra il mare e l'abitato.

1906

L'Eco della Provincia

Anno I - n.31

Domenica 30 settembre 1906

Prolungamento Corso Umberto I.

Questo Comune acquistava dall'avv. Monteforte Augeri circa m.q. 700 di terreno pagando circa L. 7000, al fine di prolungare il corso verso la stazione centrale. La sistemazione di quel nuovo tratto di via costerebbe lire 1100.

Essendo il corso Umberto I, strada provinciale, alla Provincia s'è rivolto con ragione il Comune per detta sistemazione.

1907

Il Consiglio Provinciale di Siracusa, nella seduta ordinaria del 21 dicembre 1907, al punto 59 discute la domanda del Comune di Siracusa per il basolamento del corso Umberto I.

Archivio di Stato di Siracusa, fondo Prefettura, busta n.1743.

1909

Aretusa
Anno I
18 luglio 1909

Le rampe di accesso al ponte della Darsena meritano tutta l'attenzione dell'Amministrazione Comunale, specialmente quella di destra di chi imbocca dalla città verso Piazza dei Mille (attuale via Dei Mille). E' necessario che almeno per questa rampa si attenui lo sconscendimento.

Dalla cronaca del tempo si rilevano altresì lamentele per i sobbalzi che i turisti in carrozza erano costretti a sopportare percorrendo il Ponte della Darsena.

1909

Aretusa
Anno I - N.8
Domenica 26 settembre 1909

Ubicazione dei ponti nel centro della Darsena.

Occorre provvedere subito con larghezza di vedute, in maniera da tener presenti tutte le esigenze della città nuova, in ispecie quelle commerciali, alle quali è legato l'avvenire economico di Siracusa. Purtroppo errori gravissimi si sono commessi nel passato, e tra essi notevoli, perché di danno al commercio marittimo, l'ubicazione dei ponti del Rettifilo nel centro della Darsena e la concessione di aree per case private sul suolo prospiciente alle banchine di Piazza Mazzini, dove il traffico commerciale della città avrebbe dovuto trovare spazi ed accessori atti al suo migliore sviluppo!

1909

Aretusa
Anno I - N.10
Domenica 24 ottobre 1909

Sui sedili a Piazza Pancali.

Vediamo finalmente, e con un senso di viva soddisfazione, iniziare i lavori per il lastricamento dei marciapiedi nei nuovi quartieri. Nel mentre si provvede a quelli di Piazza Pancali, crediamo interpretare un desiderio della cittadinanza pregando l'Amministrazione Comunale di fare a meno dei sedili, i quali vi furono collocati senza por mente che sarebbero stati il natural ricetto

di dormienti durante le sere d'estate, e di gruppi di monelli scaldantisi al sole durante l'inverno.

1910

Il Tamburo
Anno XXIX - N.14
16 ottobre 1910

Sui lavori di consolidamento del ponte.

Se colpe ci sono state nei lavori di consolidamento delle fondazioni del ponte nella Darsena da parte dell'ufficio tecnico provinciale bisognava denunciarle apertamente al Consiglio ...

1910

Aretusa
N.14 -1910

Abbiamo rilevato che si sono iniziati i lavori per il consolidamento delle pile del ponte sulla Darsena, ed è stata nostra cura assumere informazioni circa il sistema prescelto. Non senza meraviglia, però abbiamo appreso che i restauri consisteranno nella formazione di anelli di calcestruzzo, dello spessore di m.0,80, intorno ad ogni pila, in maniera che la luce di ogni arcata verrà ad essere ristretta di m.1,60.

Ora siccome è a temere che ciò sia di grave ostacolo al libero transito delle barche sotto il ponte, e dall'altro canto che la riduzione delle luci renda più impetuosa la corrente quando spirano i venti del primo quadrante, ci si consenta richiamare in proposito l'attenzione della locale Camera di Commercio e della Capitaneria di Porto, affinché, occorrendo, intervengano in tempo a fare evitare un errore del quale si potrebbero in avvenire deplorare le conseguenze.

A noi pare che tanto nei riguardi idraulici, come in quelli commerciali, si debba aver cura da un canto di assicurare la tranquillità delle acque della Darsena, e dall'altro di non stabilire delle barriere insormontabili tra il braccio che guarda verso il gran porto e quello che si congiunge al porto piccolo, dove esistono delle condizioni assai favorevoli che presto a tardi potranno ridare utilissimi servizi alla navigazione ed al commercio dei piccoli velieri.

E nel n.16, un'altra punta è così concepita:

Abbiamo rilevato con rincrescimento che nella insenatura Nord - Ovest del porto piccolo si è cominciato a versare del materiale di colmamento senza regola alcuna e senza aver fatto precedere tale colmata dalla costruzione di un muretto di sponda. E' a prevedersi, infatti, che il materiale versato, esposto direttamente alle agitazioni marine quando infuriano i venti di levante, sarà attirato dalla risacca e contribuirà ad interrere ancora maggiormente il porto

piccolo, già colmato da secolari depositi.

Sarà ciò un bene? No certamente, perché noi siamo convinti che questo specchio d'acqua nel quale si accentrava la vita marinara della Siracusa antica, potrà tornare, convenientemente escavato, a rendere utilissimi servizi alla navigazione ed al Commercio. E quindi rivolgiamo viva preghiera al signor Comandante di Porto di voler su di esso rivolgere l'occhio vigile per impedire qualsiasi opera che tenda a compromettere la sorte avvenire.

1911

Non ci indugiamo a parlare sul sistema adottato per consolidare le pile del ponte sulla Darsena mediante ringrossi di calcestruzzo, né sul risultato finale di essi, perché doveri di ufficio ci impongono il maggiore riserbo possibile (Gaetano Avolio era Aiutante Ingegnere dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Siracusa). Ma non possiamo fare a meno di notare che il restringimento di m.6, per le sei arcate del ponte, consentito dal Genio Civile contribuirà a rendere meno calme le acque nel braccio a sud del canale, aumentando la velocità della corrente, specialmente quando infurieranno i venti del secondo quadrante, aggravando l'inconveniente tante volte constatato e lamentato, di veder ballare sulle onde le navi, danneggiandosi a vicenda, dopo aver strappato gli ormeggi.

Il canale in parola, dopo la chiusura degli altri canali sussidiari, impropriamente chiamati fossi bagnati da chi aveva soltanto l'interesse di sminuirne l'utilità, ha assunto un'importanza capitale, perché da esso soltanto si ha oggi l'opera benefica di quella corrente che, per quanto in certi casi dannosa, per mancanza di manufatti adeguati, impedisce il ristagno dell'acqua nel Porto Grande, il quale, per la sua configurazione, per la ristrettezza della sua bocca, per le sabbie che provengono dalla corrosione della costa Maddalena, e dal fiume Anapo, si interrerebbe ben presto, costituendo così una minaccia per la salute pubblica, un ostacolo pel commercio, un onere pel governo.

Per queste precipue ragioni è indispensabile che il Canale Darsena funzioni con la maggiore altezza d'acqua possibile.

Gaetano Avolio, *L'interramento del Porto piccolo di Siracusa*, Napoli 1911, pp. 5 - 6.

1911

Il Tamburo
Anno XXX - N.8
6 maggio 1911

Il giornale accoglie un acceso di dibattito sul prolungamento del

rettifilo, sul basolamento del Corso Umberto I e sulla demolizione del Quartiere Vecchio (la Caserma militare ubicata sui ruderi del Tempio di Apollo)

1911

Il Tamburo
Anno XXX - N.10
17 maggio 1911

Ed, appunto per tanta preparazione, ha potuto il Consiglio risolvere i maggiori e più gravi interessi del paese, la permuta di piazza d'armi, il compromesso colla ditta Ferrobeton per la costruzione del pontile a cemento armato al fine di soprapporvi la tubolatura in ghisa costituente lo emissario della fognatura cittadina - il mutuo delle L. 300,000 per la ultimazione di tutte le opere di condotta dell'acqua e della fognatura - l'approvazione del progetto d'arte per la sistemazione di via Minerva e ricostruzione del palazzo ex seminario dei chierici - la ricostruzione della tettoia del teatro comunale - la istituzione di una sezione tecnica straordinaria, per lo studio del progetto di sventramento in armonia al prolungamento del corso Umberto I e per aprire una nuova e larga via al fine di congiungere la vecchia alla nuova Siracusa - l'acquisto degli arenili, dei fossi bagnati medio ed esterno e relativi specchi d'acqua - l'acquisto dell'ex darsena, bacino omonimo e specchio d'acqua - il concorso nella spesa per la istituzione del servizio automobilistico Siracusa - Palazzolo e viceversa.

Seduta del 6 maggio 1911. Dalla relazione dell'Assessore M.se Comm. Specchi:

Sono stati infatti portate al vostro esame - fra i maggiori affari - il compromesso per la cessione al comune della piazza d'armi - quello per la costruzione del pontile a cemento armato sul Talete a compimento delle opere di fognatura - il progetto d'arte e il relativo capitolato di oneri per la sistemazione di Piazza Minerva e del palazzo dell'ex seminario dei chierici - la proposta per lo acquisto degli arenili e delle aree della Darsena, nonché la proposta per la istituzione del servizio automobilistico Siracusa - Palazzolo e viceversa.

Ed altri provvedimenti verranno sottoposti al vostro esame come il compromesso per il servizio pubblico e privato della illuminazione elettrica - il progetto d'arte e relativo capitolato per l'appalto dei lavori di costruzione del palazzo postelegrafico - nonché il progetto per il prolungamento del corso Umberto I colle dipendenti opere di sventramento e coll'apertura di larga e nuova via per congiungere la vecchia alla nuova Siracusa - la proposta per la costruzione di apposito padiglione come stazione d'isolamento - quello per l'ampliamento dell'attuale cimitero e per la costruzione di un pubblico e

moderno lavatoio.

1914

Aretusa
Anno VI - N.9
Giovedì 4 giugno 1914

Per il rettifilo.

Le condizioni del rettifilo, dopo una breve straordinaria manutenzione dovuta agli spettacoli classici, sono tornate quelle di una volta: cioè orrende.

... Qual è dunque il rimedio? Attuare con la maggiore urgenza la progettata e tante volte promessa pavimentazione con basole di lava.

1931

Archivio Storico Comunale
Deliberazioni del Podestà, foglio sciolto
4 settembre 1931

Il giorno 4 settembre 1931 il Podestà delibera di autorizzare il Comune a stipulare il contratto con l'Amministrazione Marittima per la occupazione di mq. 2791.80 su cui sorge il ponte Umberto I (*specchio acqueo ed area demaniale*).

1945

Deliberazione della Giunta Municipale n.389 del 17 novembre 1945

Viene stanziata la somma di £. 200.000 per le riparazioni straordinarie (l'urgenza dei lavori è causata dalle incursioni belliche) alla balaustrata del ponte del Corso Umberto I.

I lavori si sono resi necessari a causa delle azioni belliche in occasione delle quali la balaustrata del ponte del Corso Umberto I° di questa città, rimase alquanto danneggiata e molti elementi portanti di tale opera mancano oppure sono fuori piombo e fuori squadra al punto di compromettere la stabilità di alcuni tratti di essa.

1956

La Domenica
16 dicembre 1956

Il PRG presentato dai tecnici Cabianca, Lacava e Roscioli prevede

un nuovo ponte di collegamento tra Ortigia e la terraferma, passante dietro il Palazzo delle Poste.

L'articolo riguarda il ponte costruito dieci anni dopo, dal 1965 al 1970, tra il Gallo superiore e il Gallo inferiore.

L'ultimo tratto di questa (la circonvallazione dell'isola Ortigia) verrà poi collegato alla terraferma con un ponte seguito da un altro lungomare costeggiante il Porto Marmoreo, in modo da avere un allacciamento tutto tangente alla città fino a raggiungere il sottopassaggio di viale Cadorna.

Vincenzo Cabianca, Alberto Lacava, Spartaco Vincenzo Roscioli: *Siracusa in Urbanistica* n. 20, Torino settembre 1956, Anno XXVI, pag.96 - 115.

1963 - 1968

Archivio Storico Comunale
Carteggio relativo al 2° ponte sul Canale della Darsena
1963 - 1968

Il 22 gennaio 1963 la società Ferrobeton di Catania esegue il rapporto geotecnico per le fondazioni del ponte della nuova strada di circonvallazione a mare (Canale della Darsena).

Con una perizia del 25 marzo 1964 redatta dall'Ufficio Tecnico Comunale di Siracusa vengono stabilite le premesse per la realizzazione di un ponte in cemento armato sul Canale della Darsena, nel tratto compreso tra il Palazzo delle Poste e il piccolo arsenale dei Calafatari (Riva del Forte Gallo).

Il 25 marzo 1964 viene compilato il capitolato speciale d'appalto per la costruzione di un ponte sul Canale della Darsena, tra la Riva della Posta e la Riva del Forte Gallo.

Con D.A. n.1953 dell'11 giugno 1965, l'Assessorato Regionale ai LL.PP. approva la perizia relativa alla costruzione di un ponte sul Canale della Darsena.

Il progetto è eseguito dall'Ufficio Tecnico Comunale.

Il 24 maggio 1966 il Sindaco di Siracusa Prof. Vincenzino Tedeschi e l'Ing. Matteo Santagati (titolare della omonima impresa di costruzioni con sede a Catania) siglano il contratto di appalto per i lavori di costruzione di un ponte sul Canale della Darsena.

Il 9 gennaio 1968, dopo una breve interruzione dei lavori

determinata da un'antica scogliera che dal lato della Darsena impediva l'infissione delle palancole previste in progetto, l'Ing. Matteo Santagati propone una variante tecnica per riprendere l'attività del cantiere.

1981 - 1990

Deliberazione della Giunta Municipale n.1328 del 19 maggio 1981

La ditta Corrado Battaglia, su progetto dell'Ufficio Tecnico Comunale, revisiona e restaura la balaustra del ponte di Corso Umberto I.

Deliberazione della Giunta Municipale n.3345 del 19 dicembre 1985

Si approva il progetto relativo ai lavori di pavimentazione stradale con basole, compresi i marciapiedi e la sistemazione dei servizi sottostradali.

Deliberazione della Consiglio Comunale n. 369 del 28 luglio 1986

Si approva il capitolato speciale d'appalto e il progetto relativo ai lavori di pavimentazione stradale del ponte Umberto I, compresi i marciapiedi e la sistemazione dei servizi sottostradali.

Deliberazione della Giunta Municipale n.130 del 29 gennaio 1987

Viene formato l'elenco delle ditte da invitare alla gara per i lavori di pavimentazione stradale con basole sul ponte Umberto I e sistemazione dei marciapiedi.

Deliberazione della Giunta Municipale n. 490 del 4 aprile 1989

Si approva una perizia di variante e suppletiva per i lavori di pavimentazione con basole del ponte Umberto I°. Si rileva un maggiore importo finanziario rispetto al progetto originario i cui lavori sono stati appaltati dalla ditta Crescenzo Fasolino (contratto di appalto n.2851 del 7 agosto 1987).

Deliberazione della Giunta Municipale n.960 del 13 giugno 1989

La Prefettura di Siracusa con nota del 13 giugno 1989 n.1846 ha trasmesso la relazione di intervento redatta dall'Ing. Giorgio Chimenti, tecnico del Ministero dell'Interno, Ispettorato Emergenza, relativo alla verifica di stabilità del ponte in muratura di Corso Umberto I°.

L'esame delle strutture emerse non ha evidenziato dissesti statici di particolare rilievo, tranne alcune evidenti lesioni nella fiancata della quinta

arcata a partire dalla terraferma.

Le strutture sommerse della parte più antica del ponte, soprattutto in corrispondenza delle arcate centrali, risultano interessate da vistosi fenomeni di erosione marina, tanto da rendere del tutto nulla la loro azione di collegamento statico e di difesa dall'azione delle acque.

La relazione suggerisce di limitare a scopo cautelativo il traffico veicolare dei mezzi pesanti nella situazione statica in atto, e di effettuare accurate e completa verifica di stabilità delle strutture portanti del ponte, comprese quelle immerse, nonché un accurato studio geologico dei fondali.

Suggerisce infine di far precedere questi studi da una accurata indagine storica relativamente ai vari interventi tecnici di costruzione ed eventuali opere di consolidamento delle strutture effettuate nel tempo.

Deliberazione della Giunta Municipale n. 961 del 13 giugno 1989

Si dispone di effettuare un'indagine storica del ponte umbertino al fine di determinare i vari interventi tecnici eseguiti nel tempo sulle strutture emerse e sommerse.

Si da mandato all'Ing. Capo di individuare una ditta specializzata per eseguire i rilievi e le indagini che il caso richiede.

Si dispone di limitare il transito dei mezzi pesanti sul ponte.

Deliberazione della Giunta Municipale n.962 del 13 giugno 1989

Si dispone di completare lo studio della struttura del ponte umbertino con l'indagine di natura geologica del sottosuolo ove risultano fondati i piloni portanti del ponte.

Si dispone di individuare una ditta specializzata per l'esecuzione delle indagini di che trattasi tendente a stabilire i margini di sicurezza delle fondazioni del ponte.

Deliberazione della Giunta Municipale n.963 del 13 giugno 1989

Si da mandato all'Assessore alla Viabilità di predisporre un avviso per il reperimento di imbarcazioni per l'attuazione di un servizio di collegamento tra Ortigia e la terraferma, nonché per la predisposizione delle necessarie opere di adattamento degli imbarcaderi di Piazzale delle Poste e Santa Lucia alla Borgata.

Deliberazione della Giunta Municipale n.964 del 13 giugno 1989

Si dispone di limitare a titolo cautelativo il traffico veicolare dei mezzi

pesanti sul ponte in muratura di Corso Umberto I.

Deliberazione della Giunta Municipale n.362 del 19 febbraio 1990

Viene conferito alla ditta S.G.Q. di Milano l'incarico di effettuare indagini tecniche sulle strutture del ponte umbertino, nonché sull'area di impianto dello stesso.

Deliberazione della Giunta Municipale n.1789 del 6 giugno 1990

Viene stabilito un compenso per lavoro straordinario festivo alla ditta Crescenzo Fasolino appaltatrice della pavimentazione con basole del ponte umbertino.

Deliberazione della Giunta Municipale n.1790 del 6 giugno 1990

Liquidazione di somme alla impresa Fasolino per la pavimentazione con basole del ponte umbertino e per la sistemazione della viabilità di accesso al ponte su Piazza Pancali, Corso Umberto I°, via Cassia.

Deliberazione della Giunta Municipale n.1791 del 6 giugno 1990

Liquidazione di somme alla impresa Fasolino per i lavori di completamento della pavimentazione del tratto sulla riva della Darsena adiacente alla Banca del Sud (area a nord - ovest del ponte).

Deliberazione della Giunta Municipale n.1792 del 6 giugno 1990

Liquidazione di somme alla impresa Fasolino per avere provveduto ai lavori di ripristino della transennatura del ponte umbertino a seguito dei danni di forza maggiore (bufera di vento della notte dell'8 dicembre 1988) alla recinzione in lastre di onduline.

Deliberazione della Giunta Municipale n.2982 del 20 settembre 1990

Perizia di variante e suppletiva per la viabilità e la pavimentazione con basole del ponte umbertino.

Deliberazione della Giunta Municipale n.3939 del 19 dicembre 1990

Si prende atto che l'intervento di riparazione della rete idrica sul ponte umbertino è stato eseguito dall'Ing. Capo tramite la ditta Accardi S.r.l.