

Ponte Capodarso



fig. 1. Il disegno ad acquaforte di Jean Houel. Si notino le persone che camminano sulla sponda.

Il manufatto è posto al confine tra i territori di Caltanissetta ed Enna (già Castrogiovanni), e prende nome dal monte omonimo che lo sovrasta in territorio di Enna. Fu forse progettato da Nicola Facenti e terminato nel 1553 da maestranze veneziane, come l'iscrizione ancora leggibile dedicata all'imperatore Carlo V d'Asburgo testimonia, in quanto non esisteva in quel tempo in Sicilia la manodopera in grado di costruire ponti.

L'opera originale era composta da un unico arco a tutto sesto di 93 palmi di luce (m 23,97) per un'altezza, sul pelo dell'acqua, di 80 palmi (m 20,62) ed una lunghezza di 113 palmi (m 29,12) come riporta l'iscrizione dedicatoria, costituito da grossi conci in pietra calcarea cosiddetta di Sabucina così come i muri laterali, pietra che è l'unica costituente dei due monti che sormontano il fiume in quel tratto. L'arcata è delimitata da due contrafforti che portano superiormente una cornice in pietra, oggi modificata. Il ponte è collocato sul fiume Salso od Imera Meridionalis, al confine dei territori di Caltanissetta e Castrogiovanni oggi Enna. Sulla sponda nissena un piccolo arco a tutto sesto fungeva probabilmente da scarico di troppo pieno in caso di piena del fiume. Intorno al 1778 il pittore francese Jean Houel lo riprodusse in un suo disegno in bianco e nero (fig. 1).

Dopo l'unità d'Italia subì una pesante ristrutturazione per adeguarlo al passaggio della strada carrabile Caltanissetta-Pietrapaperzia-Barrafranca-Piazza Armerina che ne cambiò totalmente l'aspetto (fig. 2). Furono aggiunte due arcate a tutto sesto laterali e fu portato in piano

dopo averne aumentato anche la larghezza. Il 17 marzo 1866 venne aperto al traffico totalmente cambiato rispetto all'originale (fig. 3).

Abbattuto dai tedeschi in ritirata probabilmente il 17 luglio 1943, l'opera fu ricostruita l'anno successivo per crollare nuovamente il 10 aprile 1961 a seguito di una piena eccezionale ed essere riaperto al traffico il 27 gennaio 1962. Attualmente è utilizzato dalla Strada Statale n. 117 bis *Centrale sicula*.

Costruito sotto la signoria dei Moncada, quando vicerè di Sicilia dal 1547 al 15575 era Juan de Vega y Enríquez de Acuña, forse per collegare Caltanissetta con Castrogiovanni (oggi Enna) e poi Catania fu, oggi come allora, una classica cattedrale nel deserto. Fu infatti sempre scarsamente utilizzato probabilmente per le difficoltà legate alla strada per arrivarvi e poi da lì spingersi ad Enna ma soprattutto a Calascibetta, allora capo della comarca (circoscrizione amministrativa dell'epoca) perchè città demaniale, con Caltanissetta dipendente amministrativamente da essa.

La strada, tortuosa assai, partiva sino ai primi del XIX secolo dal piano dell'Abbadia per salire subito lungo l'attuale via Montebello sino alla vasca dell'acqua, scendere per breve tratto via Redentore e salire a sinistra per via Sant'Anna salendo sino al piano (in fondo a via Colonello Eber) dove si trovano i resti della chiesa di Sant'Anna. Da lì la strada scendeva sino all'Abbadia di Santo Spirito per poi portarsi, rasentando il Museo archeologico, in via Xiboli di fronte al Mulino e, girando seccamente a sinistra, puntava sull'Averna. Passava accanto all'antico convento dei Cappuccini costruito ad arco secondo l'andamento della strada d'allora, saliva e scendeva da via Archimede e, lasciando lontana a sinistra l'attuale frazione di Santa Barbara, percorreva via Angelo Custode sin quasi al fiume Salso che costeggiava a 3-400 m di distanza per circa due km. Poco a valle dell'azienda dell'Istituto Agrario ai Lannari, risaliva lungo il canalone dove oggi si trova l'abbeveratura incontrando l'attuale SS 117 bis in corrispondenza della casa cantoniera. Da là puntava verso il piano e, tagliando diagonalmente il fianco del monte alla sinistra della Strada nazionale, scendeva sino al ponte. Superatolo, puntava verso sinistra percorrendo la vallata del Salso per circa m 500 in direzione di Enna. Poi piegava ancora a sinistra e si inerpicava lungo i fianchi del monte Capodarso superando la masseria Pantusa e la



fig. 2. In scuro la sagoma del ponte antico ed in rossiccio le nuove aggiunte (1864).

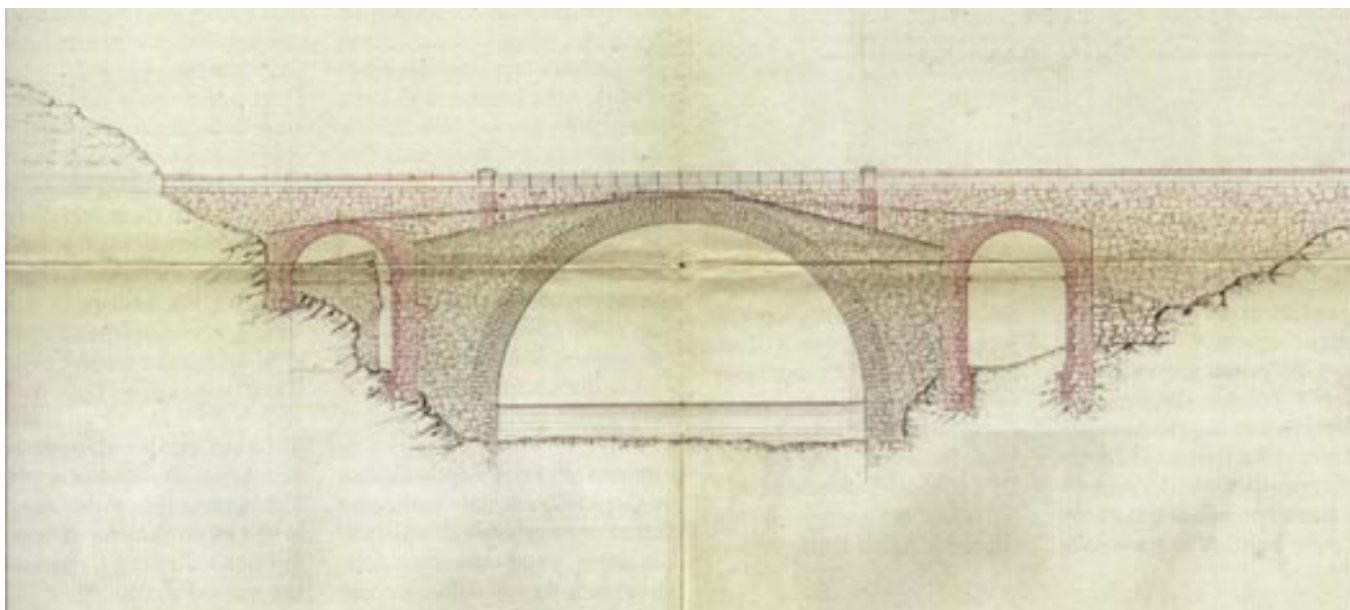


fig. 3. Il progetto del ponte (1864) poi realizzato nel 1866.

masseria Capodarso per poi, dopo aver passato la Portella Capodarso, ricongiungersi in contrada Fortolesi con l'antica strada di transumanza detta *Via delle vacche*, che viene dal guado del fiume Salso ad Imera, dove oggi si trova lo svincolo dell'A19.

Come si vede una strada lunga e tortuosa affrontata con difficoltà ed utile solo quando il fiume Salso era troppo gonfio ed era impossibile guararlo ad Imera. Tanto che Johann Goethe, quando lasciò Caltanissetta per andare ad Enna la domenica 29 aprile 1787, preferì attraversare il fiume al guado d'Imera piuttosto che affrontare la lunga strada di Capodarso. Scese anch'egli da Santo Spirito ma, prima del convento dei Cappuccini, tirò dritto superando Portella di San Michele (dietro l'attuale concessionaria FIAT Pugliese) e puntò su contrada Stretto e la vallata del Salso per poi, superato il fiume e presa la *Via delle vacche*, fare il percorso verso Enna seguito oggi dalla ferrovia ed incontrando in contrada Fortolesi la strada che proviene da Capodarso.

In realtà c'era ancora un'altra via che conduceva al ponte, quella che, utilizzando la Regia trazzera dei mulini di Piazza, scendeva alla sinistra dell'attuale Cimitero di Caltanissetta seguendo il corso del torrente della Difesa e, arrivato alle *Puntare* di Gulfi, incontrava la via che da Santo Spirito portava al Ponte.

Che il ponte fosse indiscutibilmente nisseno, lo attesta un documento del 21 luglio 1620 in cui il costo della riparazione della pavimentazione del manufatto resta totalmente a carico della municipalità nissena pur se si tratta della rampa di accesso lato Castrogiovanni.

Oggi il bel ponte un tempo ricordato in tutta la Sicilia come una delle tre meraviglie dell'Isola: "*Un monte (Etna), un ponte (Capodarso) e un fonte (Aretusa)*" è rimasto schiacciato dal viadotto dello strada a scorrimento veloce Caltanissetta-Gela, tipico ed ennesimo esempio di mancato rispetto da parte delle autorità preposte nei confronti di un'opera antica.

Luigi Santagati