

Il Real Ponte Ferdinando sul Fiume Garigliano

di Alessandro Romano

Quando nel febbraio del 1828 Francesco I di Borbone incarica Luigi Giura di provvedere alla costruzione di un ponte sospeso in ferro sul fiume Garigliano, già esistono esemplari del genere in Inghilterra, Francia ed Austria.



Francesco I



Ing. Luigi Giura

Tuttavia qualche tempo prima della commissione al giovane ingegnere lucano, il Direttore Nazionale del Regio Corpo delle strade e dei ponti, Carlo Afan De Rivera, informato ufficialmente dell'intenzione del Governo di affidare al suo Servizio la realizzazione di un'opera viaria sospesa di avanzata ingegneria sul fiume Garigliano, si riservò di accettare ed inviò prontamente uno dei suoi migliori ingegneri, appunto il Giura, in un viaggio di studio per osservare, studiare, disegnare (non esisteva la fotografia) e, possibilmente, acquisire i progetti dei ponti in ferro già esistenti nel mondo.

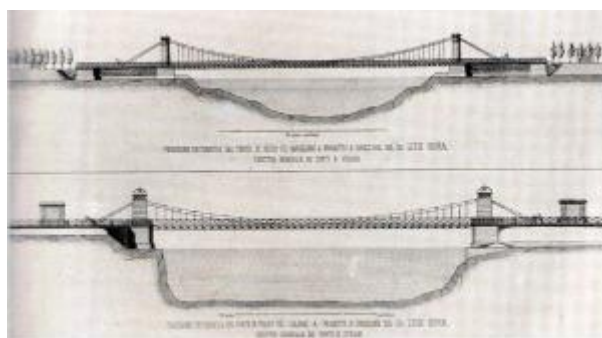
Afan De Rivera, da buon “manager” di impresa d'altri tempi, resosi conto dell'incredibile importanza economica, politica e sociale dell'ardita opera, voleva essere più che sicuro del buon esito di quella sfida alle potenze industriali del tempo.

Francesco I, il 13 febbraio del 1828, su richiesta del Direttore Afan De Rivera, incaricò personalmente Luigi Giura, ingegnere di Stato, di procedere alla fase di rilevazione e progetto.

Il 14 aprile del 1828, con ben due mesi di anticipo sui tempi previsti, l'ingegnere presentò il suo elaborato completo e dettagliato in tutte le sue parti compresi i rilievi, i sondaggi del terreno ed il costo totale (chiavi in mano).

Approvato dalla Direzione Nazionale delle strade e dei ponti, il carteggio tecnico e descrittivo venne illustrato al Re che comandò l'avvio immediato delle gare di appalto che dovevano essere rigorosamente limitate a ditte e materiali del Regno delle Due Sicilie. Il 20 maggio dello stesso anno le ditte fornitrici ed appaltatrici iniziarono i lavori (è interessante confrontare i tempi di esecuzione degli atti tecnici ed amministrativi di allora con quelli attuali).

Un giornale Inglese, *The Illustrated London News*, espresse “*perplexità sulle capacità progettuali e costruttive dei napoletani*” e manifestò le “*sue vive preoccupazioni*” sulla sorte dei poveri sudditi regnicoli (abitanti delle Due Sicilie) “*sicure vittime di quel vano esperimento di sprovveduti dettato dalla sola voglia di primeggiare*”.



Disegni prospettici di Luigi Giura

In effetti, fino a quella data, i ponti sospesi in ferro avevano tutti un grosso problema dovuto all'eccessiva flessibilità della lega metallica utilizzata allora che li rendeva oscillanti ai grossi pesi ed al forte vento. Ma il Giura sapeva il fatto suo e, sicuramente, ne avrebbe dato prova.

Erano appena iniziati i lavori di sbancamento presso il fiume Garigliano per realizzare le fondamenta delle quattro torri portanti, quando a Parigi, a causa del forte vento, crollò il ponte sospeso in ferro progettato e realizzato dal “grande accademico” Claude Louis Navier.



Claude Louis Navier

Immediatamente in Inghilterra venne chiuso al transito il ponte in ferro Driburgh sul Tweed in attesa di essere rinforzato e tirantato. La stessa cosa accadde in Austria. In pochi giorni in tutta Europa si alzò un vespaio di critiche contro questo nuovo tipo di costruzione fin dai primi esperimenti considerata precaria ed insicura. Naturalmente lo stesso brusio si ebbe nel Regno delle Due Sicilie dove il Presidente del Consiglio dei Ministri, Carlo Avarna, il Capo della Consulta, Giuseppe Ceva Grimaldi, il Procuratore Generale della Gran Corte dei Conti, Giustino Fortunato ed il ministro dell'Interno, Nicola Santangelo si precipitarono dal Re per convincerlo a revocare l'incarico al Giura, al fine di *“evitare una perdita economica ed una brutta figura annunciata”*.

Ma il Re Ferdinando II (appena succeduto a Francesco I) non si scompose e, dopo essersi consultato con Luigi Giura, congedò l'autorevole quartetto con una delle sue tipiche risposte: *“Lassate fa ò guagliòne”*. E o' guagliòne fece...



Ferdinando II

Quel ponte, ultimato, era più bello di come appariva nei progetti: slanciato, leggero, resistente, stabile, sicuro e, soprattutto, utilissimo.

Il 4 maggio del 1832 il solito giornale inglese, volutamente male informato e colmo di livore verso i napoletani, sentenza che il ponte sul Garigliano è pronto da tempo, ma che il Corpo delle Strade e dei Ponti non ha il coraggio di collaudarlo “*per timore del suo sicuro crollo*”. Menzogne, le solite. Infatti il 10 dello stesso mese e dello stesso anno Ferdinando II, Re per grazia di Dio e volontà della Nazione, erede legittimo di Francesco I che ne aveva commissionata la costruzione, si presenta davanti alle torri del ponte, armato con due squadroni di lancieri a cavallo e 16 carri pesanti di artiglieria colmi all’inverosimile di materiali e munizioni, per inaugurare e collaudare la struttura. Dalle due rive del fiume Garigliano gli fanno ala ambasciatori, militari, decurioni, ministri, delegati, sacerdoti e popolo, tanto popolo, una folla trabocchevole proveniente da Gaeta, Mola e Castellone, Itri, Castelforte, Minturno, Sessa, Capua e Napoli.



*Il ponte sul Garigliano di Luigi Giura
in un dipinto ad olio di Anselmo (Napoli, Museo Filangieri)*

Quando il sovrano si piazzò al centro del ponte a cavallo del suo destriero con la sciabola alzata si fece un gran silenzio. Con voce sicura e imponente comandò agli uomini di passare il ponte più volte in ambo le direzioni, prima al trotto e poi al galoppo. Infine, alla carica. Sempre dalla sua posizione ordinò il passaggio dei carri e, una volta transitati questi, il passaggio a piedi delle truppe. Transitati i militari, il vescovo di Gaeta si affiancò al Re per la benedizione del ponte, seguito a breve distanza dal popolo come in una processione. Appena dopo, la festa fu grande: danze, canti, grida, gioia, colori, fuochi d’artificio. In mezzo a quel trambusto inverosimile la struttura non si mosse di un solo millimetro e Re Ferdinando, confermando la sua repulsione per

gli inglesi considerati formidabili iettatori, “*rivolgendosi verso di loro si toccò vigorosamente*”.

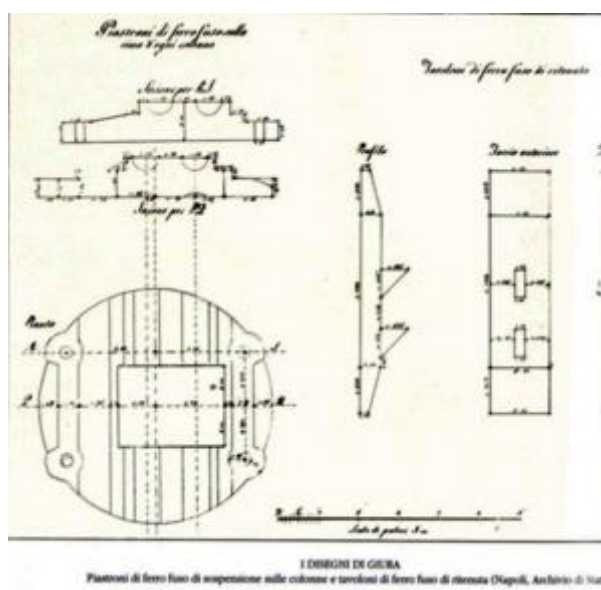
Il Regno delle Due Sicilie con questa realizzazione, rigorosamente fatta in casa, aveva dato l’ennesima sonora lezione ai grandi del tempo.

Ma quale fu il segreto del Giura? Come aveva fatto ad essere così sicuro del suo progetto, conciliando perfettamente snellezza e robustezza?

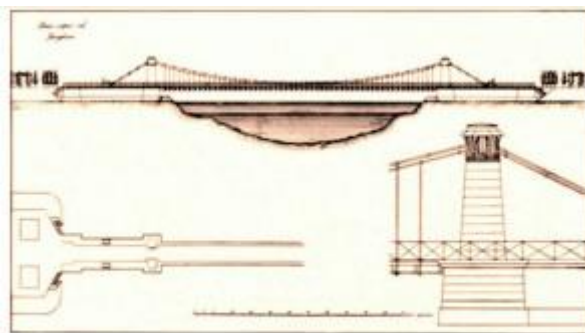
Le sue argute osservazioni durante le visite nelle varie città europee, lo portarono a considerare e studiare soprattutto il materiale metallico da utilizzare, più che la forma della struttura che era e restava solo il frutto di una lunga serie di equazioni matematiche.

La singolare soluzione per limitare l’eccessiva elasticità del ferro la trovò a Napoli, nello stabilimento militare situato presso il ponte della Maddalena, insieme ad un nugolo di ufficiali del Genio Naval-meccanico. Ordinando alle fonderie di Mongiana delle maglie metalliche altamente nichelate, le sottopose a stiramento mediante un’apposita macchina ad “astatesa” progettata da lui stesso. Ogni maglia ed ogni barra di ferro con questo trattamento cedeva l’80% della sua elasticità, acquisendo una “rigidità forzata”, cioè una conformazione molecolare soggetta più a frattura che a flessione, assicurando all’intera struttura una rigidità fino al quel tempo impensabile.

E’ con questa originale invenzione, svelata solo dopo l’unificazione, che Luigi Giura realizza il suo capolavoro annoverandolo tra i primati napoletani.



Comitato Luigi Giura



L. GIURA
Prospetto e pianta del ponte sul Garigliano (A. N. A. S. di Roma - D. S. C. di Roma - D. S. C. di Roma)

Disegni di Luigi Giura

Il ponte, ben progettato e perfettamente costruito, continuò fiero a svolgere il suo servizio fino al 1943 quando, appena dopo che i tedeschi avevano fatto transitare il 60% della propria armata in ritirata (compresi carri e *panzer*), gli inglesi lo distrussero con i siluri.



Il ponte distrutto

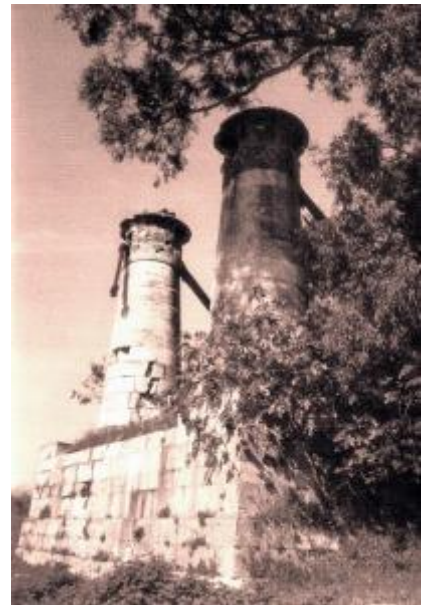
Nel dopoguerra si preferì realizzarne uno nuovo lato monte ed il glorioso, antico ponte restò cosa morta. Ma l'amore per la storia ha la testa dura ed un incontro fortuito di "uomini illuminati" fece fiorire il desiderio di ricostruire quel ponte, quale simbolo concreto di un progresso tecnologico e sociale soffocato nel più duro colonialismo militare.

Grazie al loro interessamento, arrivò il benessere europeo per il recupero e la ricostruzione dell'opera. Ma il problema maggiore non fu l'ottenimento dei fondi e la ricostruzione in se stessa, quanto mettere d'accordo Regione Lazio, Regione Campania, Comune di Minturno, Comune di Sessa Aurunca, A.N.A.S., Soprintendenza ai Monumenti, Autorità di Bacino Garigliano, Amm.ne Provinciale di Latina, Amm.ne Provinciale di Caserta, Ente per il Turismo, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Parlamento Europeo. Fu un vero miracolo che ebbe come suo principale autore il nostro indimenticabile prete borbonico Don Paolo Capobianco, validamente supportato dall' Avv. Cosimo Pontecorvo, battagliero cultore della verità storica, che capeggiò un autorevole "*Comitato per la ricostruzione del Ponte Borbonico sul Garigliano*".

Comitato Luigi Giura

COMITATO PER LA RIDUZIONE DEL PONTE BOBONICO SUL GARIGLIANO

Luigi Piccoli, Pretore di Minturno	Giulio De Santis
Giuseppe Spagnolo, Sindaco di Minturno	Giulio Abate
Claudio Roccaffi	Raffaello Diava
Olivio Di Tanno	Antonio Spagnolo
Luigi Romano, Sindaco di CastelBoreo	Mario Ricci
Costantino Pizzoccolo	Alessandro Pietrangeli
Mario Lepore	Luigi Caporaso
Alfonso Di Mambro	Renato Filippelli
Raffaello Tanciarone	Luigi Rizzo
Francesco Zaccarolo	Maria Teresa Di Turo
Indro Monteleone	Giuseppe Accorobbi, Sindaco di St. Cosma e Damiano
Enrico Malinconci	Anita Clara Jona
Antonio Alonzi	Michela Spagnolo
Alfonso Pignatelli	Andrea Salvatore Greco
Eugenio Russo	On. Roberto Spagnolo
Stefano Miodini	On. Pasquale Corallo
Marcello Rosario Calomaro	Pasquale Venerelli
Carlo Antonio Coda	Francesco Bonifazi
Mario Tassinari	Michela Graziano
On. Rodolfo Carilli	Antonio Spagnolo
Paolo Licciardi, Presidente Azienda Turistica	Sr. Maria Costa
Mario Ruffo	Quintino Leccese, Sindaco di Garin
Attilio Greco	Giulio Colotta, Sindaco di Formello
Salvatore Spagnolo	Luca Pennacchi
Luigi Carli	Severino Del Rallo



Comitato Luigi Giura



Si ringrazia Alessandro Romano per la gentile concessione relativa alla pubblicazione integrale del suo articolo sul sito web del Comitato Luigi Giura