

Pontifex

L'etimologia di Pontifex, come quella di molte antiche parole chiave della nostra civiltà, a prima vista sembra semplicissima – parola latina composta da Pons, pontis (sostantivo maschile della terza declinazione) e Facere (Facio, facis, feci, factum, facere – vi risparmio e mi risparmio gli accenti; verbo transitivo della terza coniugazione). Dunque: *colui che fa (costruisce) il ponte* – ovvero *i ponti*, visto che la prima parte della parola 'ponti-fex' può stare tanto per *pont-em* – accusativo singolare - che per *pont-es* – accusativo plurale. Ma in qualsiasi trattatello etimologico o in più ponderosi studi sulla religione romana arcaica, subito dopo la spiegazione del primo etimo - anche a noi perfettamente comprensibile - trovi sempre il ben più intrigante rinvio all'etrusco **pons** da cui deriverebbe il *pons* loro (dei romani intendo) e il nostro *ponte*. Un **pons**, quello etrusco, che dilata lo stretto significato che noi diamo al ponte - *specialissima e difficile struttura* per superare un fiume o un arduo fossato – al significato più lato e, secondo me, più interessante, di *strada*. Perché appunto *strada*, per gli etruschi, maestri dei romani, significava quella parola rotonda – **pons** - sonante come un solenne colpo dato a una pesante campana votiva; e noi possiamo finalmente far scendere il *pontifex* dalla sua misterica funzione di ingegnere-stregone che, al momento di varare le travi di legno sulle palafitte di un qualsiasi ponte sublicio (ché proprio *ponte su palizzate* significa il nome di quel famoso primo ponte di Roma, a sentire Livio), levava le braccia al cielo e al fiume un po' per placare la sua ansia di aver sbagliato i segreti calcoli, un po' per poter dare la colpa di un fragoroso fallimento alla malevolenza degli dei e un po' – forse più di un po' – per affermare il proprio potere sulla società tutta, raccolta in ammirazione attorno a lui. Contemporaneamente, possiamo restituire alla grande intelligenza antica l'idea che la *strada* è - quella sì - l'infrastruttura complessa e decisiva per la costruzione della civiltà e della città, l'infrastruttura per la quale vale la pena elevare simbolicamente il progettista al rango assoluto di *colui che apre la via* verso la città eterna, il *pontifex maximus*, appunto.

La strada, dunque, era già a quei tempi il più complesso artefatto umano, da trattare con il massimo della perizia, della scienza, e dell'impegno architettonico facendo ricorso alla migliore strategia progettuale e a tutta la tecnologia disponibile, non soltanto perché essa includeva le *tagliate* in roccia e le sostruzioni in pietra, le gallerie in montagna e i terrapieni nelle paludi, la più durevole stratificazione dei materiali e, appunto, anche i ponti; ma anche perché la *strada* si allargava nei Fori, attirava le abitazioni e i mercati, permetteva di raggiungere i luoghi di culto, si muniva di luoghi di difesa, di porte di città; all'interno delle quali altre strade si moltiplicavano a impiantare tessuti urbani a formare le piazze civili e religiose, i luoghi della vita. Forse per questo nell'immaginazione collettiva e nella mia, i più memorabili ponti sono appunto quelli che della strada mantengono intatta la complessità urbana senza sacrificare nulla all'aggiuntivo sforzo di costruire le strutture necessarie per superare il fiume, il canale o il vuoto sottostante: esiste forse un moderno intellettuale cosmopolita o un ignaro turista che non ami o non rammenti o non sogni di visitare il ponte Vecchio di Firenze o il Ponte di Rialto più di quanto ami, rammenti e sogni di visitare qualsiasi altra, più ardita, più grande e più strabiliante – dal punto di vista dell'ingegneria - struttura a ponte? E per restare a Venezia il fascino del minuscolo Ponte dei Sospiri non sta forse nel fatto di protendere lassù, tra i palazzi più famosi e antichi, un frammento di città costruita con tutto il suo valore architettonico e simbolico e non soltanto una breve passerella tra un famoso tribunale e un carcere?

E il vecchio ponte di Londra, l'ancora amato Old London Bridge, ancorché demolito nel 1838, non incanta ancora tutti gli studiosi delle metropoli europee per il fatto di essere stato concepito come "città sopra il fiume", duecento negozi allineati sui due lati, edifici di sette piani in quattro grandi blocchi sulla serie delle basse e potenti arcate gotiche, accessibilità dal piano della città e da quello del fiume? E poi mulini e porticcioli per i pescatori, una grande cappella, passaggi levatoi per le navi e, dalle finestre affacciate sulla strada interna e verso il fiume, pinnacoli imbandierati, insegne colorate e drappi mossi da opposti venti al mattino e alla sera, a significare le diverse attività commerciali per attrarre visitatori e clienti. Quante volte io stesso mi sono chinato sulla bellissima incisione di Claes Van Visscher, del 1661, ad esplorare i dettagli della vita urbana, i volumi della poderosa città gotica racchiusa nelle grandi masse edilizie di quello che fu considerato, durante i seicento anni della sua vita, il più bel ponte d'Europa, cioè del mondo? Oggi, dunque, quando ormai non c'è proprio nessun affanno a lanciare una struttura a ponte sopra un fiume, quale impedimento ci vieta di considerare un ponte su un fiume urbano, un luogo urbano esso stesso, uno straordinario spazio conquistato alla città proprio nel suo cuore più antico o, comunque, più costruito?

Occasioni perdute se ne contano quante se ne vuole. Roma, per esempio; il ponte della metropolitana tra il quartiere Flaminio e Prati, costruito in anni recenti, ponte multiplo in sé stesso (strada carrabile e ferrovia metropolitana); perché Moretti, architetto, e Zorzi, ingegnere, ambedue grandi progettisti non ne hanno fatto l'occasione per una proposta innovativa e antica al tempo stesso? E quel ponte pedonale e – adesso – anche tranviario di prossima realizzazione tra Piazza Gentile da Fabriano e Piazza Maresciallo Giardino, che unirà cioè il quartiere dell'Auditorium e del Museo del XXI secolo con la riva delle attrezzature olimpiche, perché non è stato mai – o ancora - pensato come uno nuovo spazio per la città, una vera piazza sospesa sul fiume, luoghi per la cultura dei giovani, per il commercio e per trascorre le serate romane, d'estate, nella frescura che noi romani ben sappiamo cercare, proprio in quella parte di Roma, lungo il fiume, negli arruffati giardini dei circoli popolari e nelle costose terrazze di quelli dove la sera si gioca a carte pesantemente e di giorno a tennis, con leggerezza?

Io sono uno degli ammiratori dell'opera di Calatrava a Venezia, il cosiddetto ponte della Costituzione. Lo difendo per la bellezza della forma e l'aria zoomorfa della sua struttura. Eppure, perché – mi chiedo - nessuno a Venezia ha suggerito a Calatrava che il vero, l'unico ponte veneziano sul Canal Grande è quello di Rialto, tutto botteghe e portici, estroflessione del gran mercato di Rialto, sua propria addizione funzionale e architettonica, pensato come "città sull'acqua" anch'esso? E che i ponti dell'Accademia e degli Scalzi, con la loro irrilevante campata unica, altro non sono che modestissimi ripieghi di un'epoca in cui la città si pensava potesse diventare moderna soltanto in virtù dell'immissione degli "impianti tecnici" nel cui catalogo scivolarono, sorprendentemente, anche i ponti? C'è forse da meravigliarsi che, dunque, cent'anni dopo il ponte degli Scalzi, Calatrava abbia immesso nel suo progetto il gusto e l'arte del più raffinato Industrial Design a grande scala come l'unica forma di riscatto estetico di un importante "impianto tecnico"? Ma il disarticolato e vivissimo paesaggio urbano di piazzale Roma e il fianco degli impianti ferroviari di Santa Lucia, non meritavano forse il loro Ponte di Rialto? Non meritavano, dunque, un progetto che permettesse l'estroflessione sul Canal Grande delle funzioni presenti e variamente disorganizzate in quella vivissima frangia urbana che ci accoglie tutti come vera porta della

Serenissima? Con nostalgia e affetto la memoria mi corre ad uno degli anni sessanta quando Franco Purini, allora brillante studente, presentò a Ludovico Quaroni, nell'atrio di Valle Giulia, il suo progetto di un ponte sul Tevere, una nuova, grande piazza inclinata, bordata di luoghi da destinare ai romani e a tutti. Quaroni gli rispose: "ecco un tema, una ricerca forte attorno alla quale chiamare un intero Corso di Composizione". Pochissimi anni prima Quaroni stesso aveva progettato un ponte a due piani a Ivrea, un piano alla quota della città un altro a quota dell'acqua; una piazza coperta come una grande sala pubblica aperta sulla Dora, come il ponte a due piani di Isfahan - un piano alla quota della città un altro a quota dell'acqua - dove nelle caldissime estati dell'altopiano iranico la città intera si raccoglie come in un grande palazzo, le volte stuccate di bianco, e anche tu puoi liberamente sedere sui gradini accanto all'acqua che scorre e suona e cede il suo prezioso pulviscolo al tuo respiro.

È ancora soltanto un problema di ingegneria e di forma dell'ingegneria il progetto di un ponte urbano? Lo è mai veramente stato? Non lo so. Certo, quasi ad irridermi, alla voce Pontifex in Internet salta fuori per prima questa risposta: *In **Pontifex** you design and test bridges. Pontifex uses a complex physics engine which allows the construction of many different types of bridges. Once your design is completed, you can test the strength of your bridge by sending a train across it. Depending on the quality of the bridge's design, the train will either pass over safely or plummet into the river below. The 3D engine lets you view your bridge from any angle, including a first-person "strapped to the front of the train" view. Many different levels are included, from simple to complex, and a level editor allows you to make your own levels to trade with others.*

Sembra quasi un gioco, neanche tanto di buon gusto. E mi convince che per progettare ponti oggi occorre pensare ad altro che soltanto alla struttura; finalmente e di nuovo alla città.

Lucio Valerio Barbera
lucio.barbera@uniroma1.it

pubblicato su Galileo Magazine - rivista dell'Ordine degli Ingegneri di Padova,
a cura di Enzo Siviero, autunno 2009