

Il Ponte della Cappella di Lucerna, il più antico ponte coperto di tutta Europa, dopo l'incendio

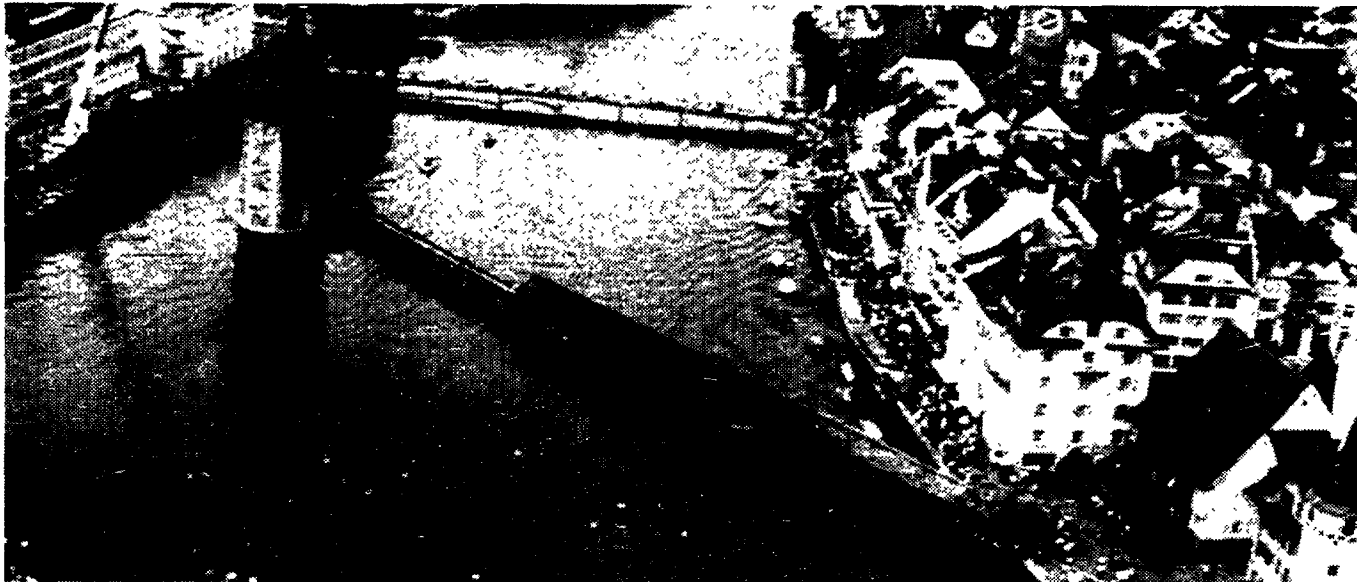
Le fiamme hanno distrutto la struttura lignea coperta più antica del continente. Incalcolabile danno artistico.

La violenza dell'incendio ha fatto avanzare l'ipotesi di un'origine dolosa. Sarà ricostruito nel '94.

# In cenere il ponte medievale di Lucerna

Fiamme altissime hanno divorato nella notte il «Kapellbrücke», simbolo delle città elvetiche di Lucerna, il più antico ponte coperto di tutta Europa. La violenza dell'incendio ha fatto pensare ad un'origine dolosa. Secondo una ricostruzione successiva sembra però che il fuoco sia divampato in una barca ormeggiata e abbia successivamente attaccato la struttura lignea. Il ponte sarà ricostruito.

L'incendio è scoppiato repentinamente alla mezzanotte. Sul luogo del disastro sono arrivati a tempo di record cento cinquant'anni di pompieri armati di idranti di terra e di acqua. Ma il fumo era già talmente denso che ha rischiato l'utilizzo di maschere antigas, rallentando così l'opera dei vigili del fuoco. La motobarca antincendio più attrezzata, a sua volta, non ha potuto raggiungere il «Kapellbrücke» per il livello delle acque del fiume



Reuss, in prossimità della sua confluenza nel Lago dei Quattro cantoni. Durante l'opera dei soccorritori, il sovrintendente alle opere pubbliche Werner Schnieper, che osservava sconsolato le fiamme nella loro opera distruttrice, ha commentato che si trattava di una scena «da spezzare il cuore» e Ruth Dreifuss, uno dei sette componenti del governo elvetico ha stigmatizzato il nefasto evento come «una colossale perdita per tutta la Svizzera».

Ma Lucerna non resterà a lungo orfana del proprio ponte. Il consiglio comunale della città, che si era riunito d'urgenza ieri mattina, ha deciso di finanziare la ricostruzione dell'antica struttura, che dovrebbe essere pronta già nella primavera del 1994. Ma certo il Ponte della Cappella non sarà più lo stesso, una delle grandi testimonianze risalenti al Medio Evo.

Il ponte era stato restaurato a più riprese. Due anni fa, durante alcuni lavori, fu fatto un inventario fotografico dettagliato della struttura medievale e delle opere d'arte che la decoravano, fra cui 111 pitture su legno, risalenti al Seicento, che illustravano il martirio dei due santi patroni della città e le gesta dei primi confederati (di queste i pompieri sono riusciti a metterne in salvo una trentina). Lucerna ospita un secondo ponte in legno, il Ponte di Mulini, anch'esso sul fiume

Reuss. Dopo l'incendio di martedì notte le autorità municipali hanno deciso di rafforzare le misure di sicurezza intorno al secondo ponte e di sostituire con copie i dipinti che lo adornano, in particolare gli affreschi di Kaspar Meglinger, pittore di una danza macabra di valore incalcolabile.

Il fuoco è uno dei più inesorabili nemici delle opere d'arte, dei monumenti, del cuore antico delle città storiche. Nell'autunno scorso è toccato a un'altra del castello di Windsor. Le fiamme hanno divorato intere sale della residenza reale britannica e numerosi dipinti. Proprio mentre l'Inghilterra celebrava le conclusioni del restauro dei danni provocati dall'incendio che era scoppiato ad Hampton Court. Ma il fuoco ha fatto danni incalcolabili anche all'immagine stessa di alcune capitali europee, nell'agosto dell'88 fiamme alte trenta metri divorarono «El Charro», il quartiere storico di Lisbona, sorte analoga è toccata ad alcuni edifici antichi del cuore di Copenhagen.



Le fiamme altissime divorano il ligneo «Kapellbrücke», si è salvata solo la torre dell'acqua perché costruita in pietra

**LA STORIA**  
Su quelle travi per secoli incontro all'Europa

Ci sono luoghi che l'eccellente fama non è riuscita ad uccidere. Il ponte di Lucerna è (era) uno di questi. Per noi italiani, poi, quel ponte, al di là della valle del Ticino, di una Svizzera domestica, periferia della Padania, e al di là delle nevi dell'amatissimo Gottardo, ha rappresentato per secoli il primo, vero approdo nel «diverso», l'incontro con quell'Europa non mediterranea e non familiare, verso cui amicizia e diffidenza sono sempre andate di pari passo. Su quei duecento metri di antiche travi sono

passate nel dopoguerra intere legioni di italiche famiglie al primo giorno della loro prima trasferta all'estero. Sapevano bene (o forse no: sapevano affatto, ma era lo stesso) di ripercorrere le orme degli avi, commercianti, studiosi, avventurieri che, durante tutto il Medio Evo, per fare la spola tra il polo luminoso del Continente, l'Italia e le Fiandre, avevano una sola via d'elezione: il Ticino, il Gottardo e, appunto, il ponte di Lucerna.

Certo il «Kapellbrücke» vanta primati da monumento di eccezione. Costruito nel 1333 (era) il più antico ponte coperto in legno d'Europa. Le 111 tavole del XVII secolo, che ne adornavano l'interno da una sponda all'altra della Reuss, erano, in una terra avanza di grandi espressioni pittoriche, un piccolo capolavoro. Eppure i titoli artistici, non certo da poco, non hanno mai reso giustizia all'incredibile fascino di quei legni, distesi con un dolce, ma deciso movimento ondulatorio sulle acque di un lago, che è ancora lago ed è già fiume.

Il fascino del «Kapellbrücke», per chi ogni giorno, più volte al giorno, era abituato a percorrerlo e ad amarlo, e per il turista, perfino per il più annoiato e frettoloso, era la sua irresistibile capacità di attrarre lo sguardo, di stabilire un contatto, di comunicare un senso profondo e civile della storia, un'emozione di solidità e di sereno distacco. Che sia finito su migliaia di cartoline, di dipinti, di poster (mi è capitato di vederne uno in una modesta casa di una capitale centro-americana) non meraviglia affatto. Con le fontane di Berna, il ghiacciaio della Jungfrau e l'Onu di Ginevra è, per il vicino paese, un best-seller di carta lucida.

# lettere

**La burocrazia e lo scandalo dei salvagente che affondano**

Cara Unità, aprì il giornale e trovi la «maledizione» quotidiana, il solito frutto velenoso di un'epoca di governanti incapaci e corrotti, che hanno generato una burocrazia peggiore di loro. La vergognosa storia dei salvagente che affondano ne è l'ennesima prova. Per chi non lo sapeva sui natanti o imbarcazioni è obbligatorio avere giubbotti salvagente omologati Rina. Se non c'è il faticoso timbro, anche se di qualità superiore, non contano, e sono verbali e multe salate. Quindi, i primi responsabili di questa vergognosa faccenda sono gli «omologatori», invece sono nella commissione di verifica. E non se ne vengono fuori con il discorso del prototipo... Un organismo serio non dovrebbe fare anche verifiche a campione come ha fatto Nautica? Su questo ufficio, in pochina ne senti molte di storie strane, di agenzie che rendono facili le verifiche tecniche di questo organismo. Oppure ti domandi come possano navigare e trasportare centinaia di passeggeri vecchie carrette del mare. Ma visto che l'ennesima frittata è fatta, che almeno non siano ancora le vittime a pagare: i diportisti, i pescatori. Propongo che i salvagente (o meglio gli affondagente) debbano essere sostituiti gratuitamente da chi li ha prodotti. Che per ora ci si limiti ad avvisare della pericolosità e non a fare verbali e multe. Che associazioni e circoli della nautica, facciano sentire chiara e forte la protesta della gente del mare. Meno balzelli e più serietà e consapevolezza.

ascoltato le storie di donne giovani e meno giovani che raccontavano delle violenze subite fin dall'infanzia e del loro tentativo disperato di reagire al dolore compiendo a loro volta atti di violenza. È stato un peccato non valorizzare questo documento che tra le altre cose rivelava una realtà che in Italia è tabù: le violenze sessuali sui bambini ed i ragazzi. Quei padri intervistati erano stati a loro volta vittime di violenza. Il messaggio era chiaro: invitava gli uomini ad assumersi la responsabilità di se stessi e ad organizzarsi in gruppi di aiuto e di autocoscienza, proprio come le donne hanno fatto in passato.

Donata Bianchi  
Annalisa Tonarelli  
Mariachiara Dalmizi  
Firenze

**Il compito dell'Onu in un governo mondiale**

Un fatto recente è rimasto molto vivo nel mio ricordo: l'eccidio compiuto a Rio De Janeiro di quei bambini di strada. Questo fa molto riflettere su che cosa dovrebbe fare un governo mondiale. Molto inquietante è poi quello che succede in Somalia dove una missione di pace e solidarietà si è trasformata in una missione di guerra. Ciò non fa presagire niente di buono per questi «dannati» del pianeta che sono afflitti dalla miseria e dalla fame. Che si stia aprendo un'epoca di neocolonialismo o di scontro con il mondo in via di sviluppo (pensiamo all'integralismo islamico ed al suo messaggio anti-occidentale)? Se mai usciremo da questo disordine mondiale seguito alla guerra fredda, che ingrasci solo i mercanti di morte; se mai riusciremo a costruire un governo mondiale che abbia al centro una Onu, con una politica basata sulla solidarietà fra tutti i popoli, che miri allo sviluppo dei vari popoli, salvaguardandone usi e costumi, mai diventeremo un mondo civile.

Paolo Villa  
Salò (Brescia)

**A proposito di un cartellone pubblicitario a Salò**

Se non ho preso un abbaglio, mercoledì pomeriggio, 4 agosto, e qualche sera prima, seguendo un incontro di pugilato in televisione (prima Rai2 poi Rai5), ho letto sullo sfondo un grande cartellone con questa scritta: «Lago di Garda, Salò, capitale della magnifica patria». La mia limitata cultura mi ha subito raggelato riportando il mio pensiero alla ben triste Repubblica di Salò. Spero di avere male interpretato il significato della pubblicità. Nell'attesa di una risposta chiarificatrice da parte della Rai, aggiungo che tutto il comprensorio del Garda è bellezza paesaggistica.

Roberto Pelatti  
Santa Margherita Ligure  
(Genova)

**Precisazione**

La lettera apparsa ieri (18 agosto) «Le 85.000 lire per il medico sono frutto di «confusione mentale», era a firma di Giorgio Bignami (Roma) ed Ernesto Veronesi (Vignola).

Il quartiere finanziario della capitale inglese è stato trasformato in una fortezza per scongiurare gli attacchi dell'Ira. I posti di blocco ad ogni angolo hanno fatto sparire la tipica atmosfera di frenetica ressa.

# Londra, nel deserto della City blindata

La City di Londra è diventata una fortezza. Si entra solo attraverso posti di blocco con poliziotti armati. Centinaia di barriere hanno creato un «cordone d'acciaio». Grappoli di telecamere riprendono ogni individuo ed ogni auto che passa. È un modo di rassicurare il mondo finanziario che l'Ira non riuscirà più a colpire. La tensione resta alta. Ma col traffico fortemente ridotto almeno l'aria è più respirabile.

Il via vai da tralicci di metallo costruiti sopra tetti e terrazzi ed altre telecamere sono dirette sui passanti agli angoli delle strade. La polizia ha reso noto che la sorveglianza permette a tutti i veicoli di essere ripresi o fotografati e lo stesso vale per tutte le persone. La City di Londra è diventata l'unico quartiere in Europa dove non esiste più alcun senso del privato. Le telecamere riprendono l'arrivo di ogni passeggero in auto o in metropolitana, il percorso lungo la strada, l'entrata e l'uscita da ogni porta, l'acquisto di un sandwich o di un giornale, la telefonata fatta da una cabina, l'appuntamento, magari anche un bacio, tutto. L'enorme cartellone pubblicitario che in fondo a Bishopsgate recita «Get a lease of life» (prenditi una polizza d'assicurazione sulla vita) suona cinico ed ironico allo stesso tempo. L'atmosfera di ressa frenetica, ma anche amichevole che una volta regnava nel quartiere è com-

pletamente cambiata. Le strade erano affollatissime ad ogni momento della giornata al punto che ci si veniva trasportati dalla corrente del pigiapigia. L'intensità del traffico a causa dei molti taxi e delle limousine dei banchieri era leggendaria. Ora ci sono centinaia di sbarramenti costruiti con strutture di plastica di colore rosso o bianco che assomigliano a dei giganteschi termosifoni. Gli sbarramenti servono a deviare il traffico verso le entrate obbligatorie o a tagliare le strade nel senso del percorso come per impedire ai veicoli di sorpassarsi. Anche a mezzogiorno le strade appaiono semivuote, segno che molti impiegati preferiscono mangiare nei loro uffici. È chiaro che chiunque non ha motivi di lavoro non visita la zona. I negozi che rimangono aperti sono quasi vuoti. Intorno a Bishopsgate decine di edifici, incluso il grattacielo del Baltic Exchange che fu severamente

danneggiato da entrambe le bombe, sono ancora coperti di tralicci per le riparazioni. Migliaia di vetrine e di finestre sono protette da tavole di legno. Si cammina per interi tratti sotto coperture di plastica. Il traffico, pur così ridotto, è lentissimo. Si fa molto prima a camminare a piedi. Dove prima c'erano le fermate d'autobus ci sono cartelli con la scritta «bus stop temporarily out of use» (sosta temporaneamente sospesa). Ci sono individui, uomini e donne, addossati ai muri o seduti sui gradini con dei giornali in mano che non sembrano in attesa di nessuno ed è evidente che si tratta di poliziotti in borghese. Non solo si ha l'impressione di essere guardati, ma ben presto ci si trova a pensare che la migliore cosa da fare è di dirigersi verso un punto preciso, evitando di soffermarsi. Sembra anche più prudente non passare davanti allo stesso posto più di una volta. Le auto della polizia che sfrecciano intorno sono sicu-

ramente collegate ai centri di ricezione delle immagini nascoste da qualche parte. Il «cordone d'acciaio» rimarrà attivo per almeno sei mesi. Ci sono state solo alcune dimostrazioni di protesta da parte di un gruppo chiamato Campaign Against Militarism (campagna contro il militarismo). Il parlamentare laburista Tony Banks ha detto: «Ciò che abbiamo fatto è di trasformare il quartiere in un luogo in stato d'assedio. Quando cominceremo a porre limiti alle nostre libertà di movimento, quando una zona come questa diventa una specie di campo militare, allora onestamente sarebbe ora di riconoscerne che i terroristi stanno vincendo». L'Ira ha emesso un comunicato nel quale ha reso noto di aver scritto ad una cinquantina di banche straniere per avvertirle che la campagna contro la City continuerà. «Le misure prese sono futili. Nell'attuale contesto della realtà politica, nuovi attacchi saranno inevitabili. Ci sentiamo obbligati a scrivervi direttamente per mettervi in grado di prendere decisioni informate». Da parte sua la polizia della City ha detto che le nuove misure hanno già provato la loro efficacia. Un commissario ha dichiarato: «Abbiamo informazioni certe che ci permettono di dire che sono stati evitati potenziali attacchi terroristici». Fra gli aspetti positivi del «cordone d'acciaio» il commissario ha citato la forte riduzione nei furti e meno incidenti stradali. Ha aggiunto che alcune migliaia di automobili in meno hanno anche ottenuto un importante risvolto ecologico: «L'inquinamento è fortemente diminuito e l'aria è più sana». Ulteriori misure di sicurezza per una spesa di 5 milioni di sterline sono allo studio fra cui più frequenti raccolte di immondizia e la distribuzione di telefonini ai businessmen ed ai residenti onde poter inviare segnali d'allarme in caso di pericolo.