

# 100 anni, e sentirli tutti

di ALESSANDRO G. BAGINI

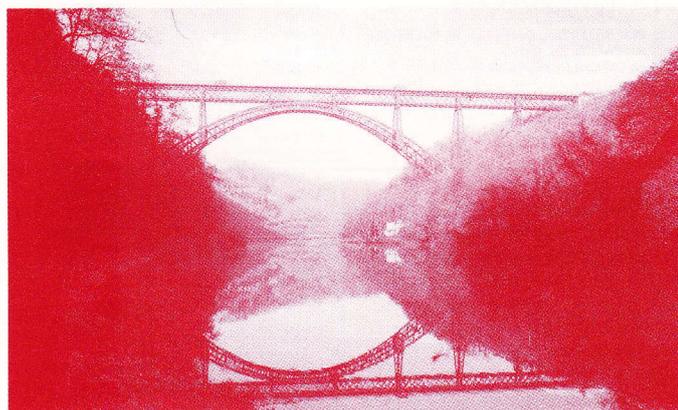
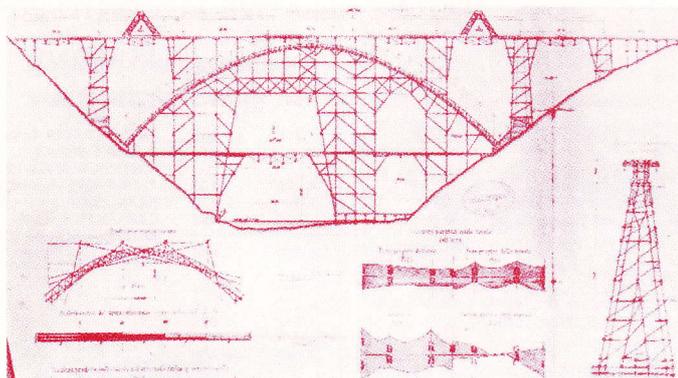
CULTURA

**GIUSTO** quest'anno (1989) ha compiuto 100 anni il ponte ferroviario e stradale in ferro di Paderno d'Adda: costruito per superare la profonda gola dell'Adda in prossimità dell'abitato di Paderno, sulla linea che da Bergamo va a Milano via Carnate-USmate (ben conosciuto come Cassandra Crossing dai pendolari che quotidianamente sopportano la lenta traversata sul ponte, causa la conclamata vetustà dell'impianto strutturale) è una delle maggiori realizzazioni di questo tipo esistenti al mondo e senz'altro la più spettacolare, per genere, ambito e complessità che si possa trovare in Italia.

L'opera si compone di un gigantesco arco in travatura reticolare (contrastato alle estremità dalle ripide pareti della gola naturale) sul quale si impostano le sei pile portanti la travatura rettilinea ad impalcati sovrapposti per consentire il passaggio ferroviario (sotto) e stradale (sopra).

Prodotto dalle Officine di Savigliano su progetto dell'allora direttore tecnico ing. Rothlisberger e assemblato in loco sotto la direzione lavori degli ingg. Moreno e Gunser, il ponte è interamente costituito da elementi in acciaio fuso, giuntati con bulloni e chiodi ribattuti, essendo all'epoca ancora di là da venire la saldatura.

La peculiarità dell'opera e lo stato dell'arte dell'ingegneria sul tema ponti e grandi strutture sul finire del secolo scorso, sono stati il tema di un'ottima mostra celebrativa del secolo d'attività del grande manufatto, tenutasi al Palazzo della Triennale, intitolata «1889 - 1989 Centenario del Viadotto sull'Adda».



Sopra: Sezione trasversale e dettagli tecnici del ponte di ferro di Paderno (Giulio Rothlisberger, 1889). Sotto: Veduta del ponte oggi (da «La Lombardia moderna», ed. Electa per il Credito Commerciale)

Benchè a prima vista potesse apparire una rassegna dal carattere un po' settoriale se non proprio specialistico, la mostra si è configurata tuttavia come un piacevolissimo salto nel cuore dell'archeologia industriale vista in una delle sue esercitazioni

più tipiche ovvero la costruzione delle grandi infrastrutture viabilistiche al servizio della, allora, prorompente rivoluzione industriale: un suggestivo excursus iconografico comparativo ha presentato l'evoluzione del ponte ottocentesco dagli incerti esordi in struttura lignea per passare poi alla ghisa e quindi all'acciaio quale elemento privilegiato.

Tra i vari esempi presentati, il raffronto più immediato è stato quello con le contemporanee

La mostra allestita alla Triennale per celebrare il secolo di attività del ponte di Paderno, è stata l'occasione per un piacevolissimo salto nel cuore dell'archeologia industriale vista in una delle sue esercitazioni più tipiche: la costruzione di grandi manufatti al servizio del prorompente sviluppo economico. Il clima positivistico del primato dell'artificio sulla natura.

realizzazioni del grande Gustave Eiffel, del quale, tra gli altri, è stato citato il viadotto di Garabit (in collaborazione con Bauby e Boyer) 1879-1884, considerato a tutt'oggi il «non plus ultra» per questo tipo di strutture (mt. 447 contro i 266 di Pader-  
no).

Con sequenza simpaticamente didascalica (anche grazie a dei modellini illustrativi in lamierino, approntati sul finire del secolo come supporto didattico ad uso degli studenti della facoltà di ingegneria di Padova), il percorso espositivo si è snodato attraverso le problematiche derivanti dalle sollecitazioni e dal loro assolvimento in termini statici, per arrivare quindi alla illustrazione più propriamente progettuale del ponte di Paderno d'Adda con esposizione di tavole e lucidi originali, connotati fra l'altro da una bellezza del segno grafico ormai desueta.

Anche il visitatore più agnostico verso i temi del costruire ha tuttavia potuto cogliere l'intuizione strutturale attraverso la successione degli elaborati nonché la complessità dell'organizzazione del cantiere affrontati all'epoca con quel positivismo tipico del primato dell'artificio sulla natura.

Infine per i cultori del romanticismo tragico una secca smentita: voci incontrollate parlavano di un improvviso raptus suicida del progettista, all'atto del collaudo, con volo a capofitto nell'Adda; nulla di più falso. Dalle didascalie apprendiamo invece che il Rothlisberger concluse serenamente la sua onorata carriera di strutturista nella natia Neuchâtel.

## AVVISO AGLI ABBONATI

Questo è l'ultimo numero che viene inviato agli abbonati il cui abbonamento scadeva entro il 31.12.1989 ed ai quali abbiamo inviato nelle scorse settimane il relativo avviso di scadenza.

Preghiamo chi avesse rinnovato l'abbonamento tramite posta dopo il 20 dicembre o lo facesse in questi giorni di comunicarcelo gentilmente per telefono (035/23.21.15 - 22.33.80): le ricevute del versamento ci pervengono infatti dopo due settimane e vorremmo perciò evitare spiacevoli interruzioni nell'invio del giornale.

## POSTE/Il muletto meccanico e gli asini... umani

**NELL'APRILE** scorso su queste pagine raccontavamo le avventure di «Famiglia Cristiana» nei meandri delle Poste cittadine. Scrivevamo tra l'altro: «Poichè le Poste di Bergamo non dispongono di un carrello elevatore... i bancali di riviste vengono letteralmente rovesciati dal camion a terra». A novembre finalmente un carrello elevatore (più comunemente detto «muletto») è arrivato anche a Bergamo. Solo che anziché portarlo dove avvengono le operazioni di carico e scarico, cioè dove servirebbe, è stato depositato nel nuovo capannone di Gorle attualmente utilizzato come garage dei furgoni postali, e

là giace. Motivo: non si sa chi debba guidarlo e dove vada custodito. Inoltre, prima o poi (è da due anni che si rinvia), lo smistamento verrà trasferito proprio a Gorle e allora il «muletto» servirà lì dov'è adesso. Perché portarlo avanti e indietro? Meglio attendere. Intanto ci sono i «muli» umani, cioè gli addetti al carico e scarico degli effetti postali, che provvedono: è anni che fanno tutto a forza di braccia... E pensare che l'Amministrazione Provinciale delle P.T. paga oltre 20 milioni al mese per l'affitto del capannone di Gorle occupandone solo un'ala come deposito automezzi!

Arturo Rocchetti