

## Di nuovo visibili i resti del Ponte di San Rocco a Tivoli

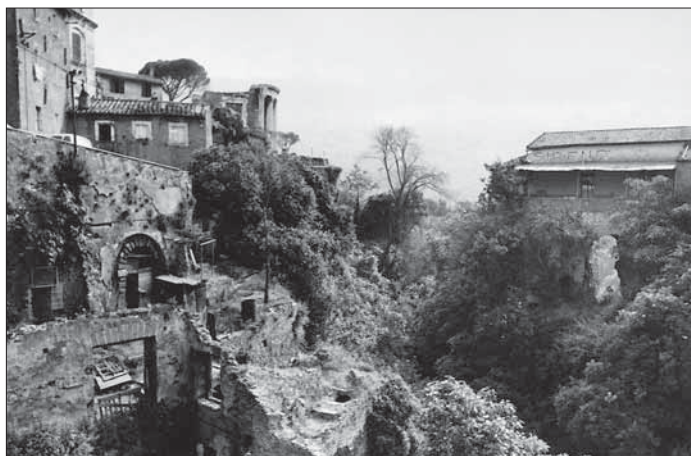


Van Wittel - Veduta di Tivoli, particolare

Il recente lavoro di ripulitura della vegetazione nella zona di Ponte Gregoriano (marzo 2016) permette di ammirare di nuovo i resti del Ponte di S. Rocco, che univa il borgo Cornuta all'acropoli di Tivoli e rappresentava il passaggio obbligato per entrare a Tivoli dall'Abruzzo. Per illustrare la situazione della zona, certamente la più affascinante e spettacolare di Tivoli, ci aiutiamo innanzitutto con il particolare dell'olio su tela "View of Tivoli", di Gaspar van Wittel (1652/1653-1736), databile intorno al 1700, conservato nel Walters Art Museum, di Baltimora, USA. Sulla sinistra si vede la Chiesa di S. Rocco o di S. Maria del Ponte, appartenente al Borgo Cornuta. Il borgo occupava all'incirca tutta l'area oggi compresa fra il fiume, l'antico canale detto "Stipa" e gli attuali ex Hotel Sirene (la Chiesa era proprio in questo luogo), Ponte Gregoriano e Largo San-

t'Angelo. Davanti alla chiesa si apriva il ponte di San Rocco, più volte caduto e più volte ricostruito, che permetteva di attraversare l'Aniene a valle della cascata vecchia, spettacolo sempre impressionante per tutti i viaggiatori. Ci s'inerpicava poi per la salita di Via delle Mole, così chiamata per la presenza di mulini che sfruttando l'acqua del fiume lavoravano il grano o le olive (qualche mola è ancora visibile sotto questa via). E insistiamo proprio sul tono bozzettistico e documentario della tela con le figurine da presepe che attraversano il ponte o risalgono per via delle Mole o sono in bilico sul tempio rotondo. Il Ponte di san Rocco era perciò situato proprio sull'abisso della grotta di Nettuno, chiamata anche la "bocca dell'Inferno", a un'altezza di oltre cinquanta metri. Il ponte era difeso da entrambe le sponde da torri. Ma non era finita qui; ar-

rivati, diciamo così, nella città di Tivoli vera e propria, cioè a Via delle Mole, l'antica via dei Mulini, e dopo essersi inerpicati, si trovava un altro ponte, questo ligneo, che attraversava il canale Casacotta-Spada. Si trattava del ponte di S. Maria, che correva parallelo a quello più recente di S. Martino, quest'ultimo costruito nel 1637 e difeso da una torre ancora intatta. La strada sboccava in via della Sibilla, stretta e fortificata, sulla destra una vera fortezza, il rione Castrovetero, chiuso da una solida porta. Tralasciando i periodi più antichi, ricordiamo che nel 1527 il ponte era levatoio e difeso da un cancello. Nel 1557 era in muratura, ma privo di parapetti, e nelle lotte tra milizie francesi e spagnole, caddero nel baratro parecchi cavalieri e fanti. Crollò nel 1597, ma fu presto rifatto, perché nel 1660 era di nuovo in muratura, nel 1665 crollato di



Acropoli con Ponte di San Rocco, 1982



Acropoli con Ponte di San Rocco, 2005



Ponte in legno incisione di Luigi Rossini 1824



La zona del Ponte di San Rocco dopo la ripulitura



Intuibile la larghezza del Ponte San Rocco dopo la ripulitura

nuovo fu ricostruito in legno. Intorno al 1665 fu riedificato in pietra e nel secolo successivo fu chiuso finalmente da un doppio alto parapetto, con ferrate ansate, documentato in disegni, olii su tela e incisioni, come si vede, ad esempio, nella sanguigna del 1760 di Jean-Honoré Fragonard (1732-1806). Infine l'8 novembre 1808 questo bel ponte in muratura crollò definitivamente insieme con alcuni fabbricati della sponda sinistra dell'Aniene. Mons. Giovanni Francesco Falzacappa (1767-1840), che poi sarebbe stato eletto cardinale nel 1823, allora Segretario

della Congregazione del Buon governo, venne a Tivoli e ordinò, di concerto con la civica amministrazione, la costruzione di un ponte provvisorio in legno eseguito, sotto la direzione dell'architetto Francesco Camporesi (1747-1831), dall'architetto Francesco Paccagnini (1780-1832) che lo garantì per cinque anni. *“Costruire con la maggior sollecitudine un provvisorio ponte di legname; poggiandolo sulle rovine del caduto; ma che fosse transitabile da carri, e vetture; acciò che non restasse interrotta la comunicazione di quella strada, che conduce a sinistra a tutti i contorni delle cascatelle; alla destra a Subiaco, e al Regno di Napoli: qual lavoro fu ultimato nel decorso di un mese; avendo dichiarato il detto architetto, che un tal ponte, attesa la qualità dei legnami impiegativi poteva durare intorno a cinque anni”* (da *Considerazioni storiche, fisiche, ...* di CARLO FEA, 1827, pag. 37).

E così fu costruito in bilico sopra la Grotta di Nettuno un ponte provvisorio in legno, che appare nella bella incisione del 1824 di Luigi Rossini (1790-1857), dove è ben visibile la spalla destra del ponte, proprio come appare adesso, dopo il lavoro di ripulitura e che rimase in essere fino al 5 aprile 1829. Lo stesso Paccagnini fu incaricato di presentare progetti per un ponte definitivo: ne presentò tre approvati dagli architetti Camporesi e Bracci e sottoposti alla scelta del pontefice Pio VII. Questi preferì il progetto di un gran ponte da erigersi dove è ora quello gregoriano, poco dietro il ciglio della cascata vecchia, sempre in legno. Fu acquistato il materiale e scelti gli impresari, ma soprattutto l'occupazione napoleonica di Roma. Anche il governo del Bonaparte fece eseguire nuovi progetti: costruirlo sul luogo dell'antico, ma con maggiore ampiezza; un ponte con più archi da Porta Sant'Angelo alla Piazzetta di S. Lucia (che era nell'odierna Piazza Rivarola); oppure di un solo arco da erigersi sul ciglio della cateratta. Intanto il 23 gennaio 1829 quattro metri di scogli e breccia si distaccavano sotto il ponte e sul far dell'alba del 5 aprile 1829 la spalla sinistra del ponte provvisorio cedeva e il ponte precipitò, ormai ridotto in pezzi; i legni e i ferri furono ingoiati dalla Grotta di Nettuno. Non rimase che una passerella o "pedagna" costruita provvisoriamente sul ciglio del nuovo argine, solo per permettere il passaggio degli operai durante i lavori ordinati da Leone XII, a mantenere il transito tra la via Tiburtina e la via Valeria. Si propose anche la costruzione di un ponte in legno o muratura nella zona di porta S. Giovanni. Clemente Folchi, che direbbe i lavori dei cunicoli gregoriani, progettò anche lui un ponte di legno, dal momento che il pontefice aveva escluso un ponte in muratura per l'ingente costo. Perciò l'Amministrazione tiburtina cominciò ad acquistare le varie case, che, sulla direttrice della strada, davano ingombro, appaltandone poi la demolizione. L'innalzamento dei piloni andava avanti rapida-

mente e non minore energia si spiegava per l'impalcatura del ponte di legno. Si fecero pure ricerche di legnami all'estero, lunghi e spessi abbastanza per l'estensione del ponte progettato con novanta palmi di luce e che avrebbe previsto, tra l'altro, ben 100 scudi annui di manutenzione. I tiburtini però, non contenti del progettato ponte in legno, fecero nuove istanze al Santo Padre per un ponte in muratura, degno della città e dell'importanza del traffico che vi si svolgeva tra gli Abruzzi e Roma (*“non vorrà permettere, che sotto il Vostro Pontificato, e in una città come Tivoli, nella quale si sta facendo un'opera senza esempio per la grandezza, utilità, e bellezza, come è quella della diversione dell'Aniene per le viscere del monte Catillo, e presso una Roma madre delle belle arti, si vegga costruire un ponte di legno, che servir debba indispensabilmente di passaggio a una via Valeria frequentatissima e di carri, o di carriaggi, per essere questa la sola strada Provinciale, per cui deve transitare tutto il commercio tra Roma e gli Abruzzi”*). I Tiburtini fecero presente anche che se pure il ponte in muratura fosse costato anche il doppio, sarebbe stato franco da spese future (*“senza poi contare la spesa continua che esigerà per il mantenimento di un ponte sempre pericoloso, quale sarebbe se fosse di legno”*) e l'opera sarebbe stata eterna (*“ma si avrebbe altresì un'opera immortale e degna del Vostro Pontificato”*). Il pontefice fece un'attenta riflessione riguardo alla richiesta, considerando in particolare la fragilità di un ponte di legno in una zona caratterizzata da rive dell'Aniene estremamente fragili e dal fatto che tale ponte avrebbe avuto bisogno di una manutenzione continua, gravando sulla comunità e dalla necessità di assicurare un comodo passaggio per le merci da e verso gli Abruzzi e Roma. Inoltre il suolo tiburtino era ricco di travertini, pietre, calce e pozzolana, tutti necessari alla costruzione di un ponte in muratura, senza essere costretti a cercare in altri stati dei costosi legnami necessari per l'impalcatura. Così nell'udienza del 25 agosto 1834 il Pontefice ordinò la costruzione di un nuovo *“ponte in materiale sopra l'attuale chiesa dell'Aniene in Tivoli”*. Ecco allora un ponte in muratura, quale esso appare ora, pur se ricostruito dopo la seconda guerra mondiale, dopo che fu minato e fatto saltare dai tedeschi in ritirata il 30 maggio 1944. Il ponte era stato inaugurato il 24 maggio 1835, facendo transitare sopra di esso l'icona della Madonna di Quintiliolo, che proprio nel mese di maggio viene trasportata dalla chiesetta fuori Tivoli alla cattedrale di S. Lorenzo per essere esposta alla devozione dei fedeli. Una pia tradizione rimasta intatta nei secoli e che rappresenta la manifestazione religiosa più sentita nella città, insieme alla solenne Inchinata che si svolge nel mese di Agosto. Il nuovo ponte è stato ricostruito nel 1946, nella stessa maniera di quello distrutto.

Roberto Borgia