

# I ponti di Budapest

**Dai ponti di legno dei romani agli odierni ponti sospesi - Esiste un "Signor Ponte,, e ne esiste uno popolare - Buda, più i ponti, più Pest, uguale a Budapest**

BUDAPEST, giugno

L'elegante cameriere del Dunapalota, rispettando l'ordine da me ricevuto allorché sono rientrato in albergo quasi all'alba dopo una notte di vagabondaggio per le eternamente animate vie di Budapest, alle nove precise mi viene a svegliare. Ma il mio sonno profondo sa resistere a lungo alle insidie di quel brav'uomo: «Signor giornalista, alzatevi, alzatevi, me l'avete detto voi... alzatevi... alzatevi...» — tanto che questi, ad un tratto, crede meglio di spalancare vetri e persiane sempre ripetendo il monotono invito. Finché io brontolando contro questo rompitor di sogni beati e di timpani robusti, salto giù dal letto e, andato al balcone per respirare l'aria pura di un fresco mattino di sole, ammiro ancora una volta il maestoso Danubio, e all'altra riva, Buda verde e tranquilla.

Subito dopo la realtà del lavoro mi scuote e mi fa pensare con imbarazzo ai miei doveri verso il giornale. Scrivere un articolo... si fa presto a dire! In questa Budapest, veramente «dolce terra che si afferra con le mille seduzioni» gli argomenti certo non mancano, ma c'è sempre la difficoltà della scelta. E intanto il Direttore aspetta... Potrei scrivere delle colline di Buda, o dell'Isola Margherita, o delle canzoni ungheresi...; no, oggi non sono in vena poetica... E mentre penso, vedo passare a destra dell'albergo sul vicino ponte Elisabetta, un autofunebre. State tranquilli e lasciate in pace gli amuleti: non parlerò del funerale che vedo sul ponte... Ecco, «il ponte» un articolo sui ponti di Budapest, che hanno anch'essi un'anima. L'articolo mi sembra nuovo, utile, interessante.

Buda e Pest sono collegate da diversi ponti, tanto necessari che già ne esistevano fin dal tempo dei Romani. Budapest, naturalmente, allora non esisteva, ma capoluogo della Provincia Pannonia Inferiore era Aquincum che, posta sulla riva destra del fiume, doveva esser difesa da una cintura di fortificazioni situate sulla riva sinistra. L'attraversare il Danubio in barca non era certo sempre comodo, e ben raramente il fiume si ghiacciava, sì da consentire il passaggio di carri e di truppe. Era quindi necessario almeno un ponte che permettesse un rapido collegamento fra l'una e l'altra riva: ponti di legno, instabili e leggeri, che il tempo distruttore non ci ha naturalmente conservato.

Fu nel secolo scorso che i magiari cominciarono a pensare a un mezzo d'unione più stabile. E fu il Conte Stefano Széchenyi colui che, comprendendo quanto l'unificazione delle due città avrebbe giovato alla vita economica non solo di Buda e Pest, ma di tutto il Paese, propugnò la necessità di un ponte in pietra, al posto di quello di barche che non consentivano una comunicazione regolare.

Alla fine il sogno di Széchenyi fu realizzato, e il ponte delle Catene (Láncz-híd), opera dell'inglese Adam Clark, fu costruito. Ponte architettonicamente il più elegante fra tutti quelli di Budapest, ha uno slancio di linee che dà un senso di bellezza, di calma e di magnificenza. Ponte sospeso, quasi unico nel suo genere data la grandezza delle sue

dimensioni, ha dei colossali piloni ai capi, ove troneggiano leoni di pietra che accentuano l'imponenza della costruzione. Il Ponte delle Catene collega il cuore di Buda con il quartiere più nobile di Pest. Da una parte, la Fortezza di Buda, dove oltre alla residenza del Reggente e ai Ministeri, vi sono le case delle grandi famiglie tradizionali, formanti il quartiere Cristina, vera patria della borghesia di Buda. Dall'altra parte l'inizio del Corso sul Lungo Danubio con i suoi lussuosi alberghi, l'elegante via Stefano Tisza, che conduce alla via Andrassy, strada delle strade di Pest.

Il ponte delle Catene unisce quindi due signorili quartieri, e ciò si può anche notare sul ponte stesso che non è attraversato né da tram, né da autocarri, furgoni, o altro. Solo automobili, e, come mezzo pubblico, l'autobus. Quindi, anche se oggi non si paga più la tassa di pedaggio come ai tempi di Széchenyi, pure una prima cernita del pubblico si ha già, per il fatto che vi passa l'autobus, il cui biglietto costa un po' più di quello del tram. E' insomma il «Signor Ponte», nobile e imponente che sa incutere al suo pubblico un muto imperituro rispetto.

Un'altra sentita necessità fu quella di allacciare alla vita cittadina l'Isola Margherita, la quale, e per la bellezza naturale della sua posizione, e per la vicinanza con i centri abitati, non poteva essere trascurata. Il nuovo ponte perciò fu costruito, e con una forma del tutto singolare, cioè a tre capi, quasi come una ipsilon *maiuscola*: un capo a Buda, uno a Pest, il terzo all'Isola.

Sul Margit-hid, o meglio sui due bracci da cui poi parte quello per l'isola, il traffico è intensissimo: posto fra due körüt — si chiamano così le grandi strade di circoscrizione — oltre alla vita data da questi *boulevards* il ponte ha un'intensità di movimento causata dal fatto che la città si sviluppa proprio da quelle parti. E' la vecchia Buda che sembra voglia imitare Pest con le sue case moderne, con le sue pubblicità luminose, con i suoi negozi in stile novecento sul Margit-hörüt. Vicino vi sono anche alberghi e bagni termali, e il capolinea dei trenini che vanno ai resti romani di Aquincum, a Csillaghegy, a Szentendre, ecc. Nello stesso tempo, anche a Pest sorge il vicino un nuovo rione, nato da quel quartiere Leopoldo, ed ha tanti palazzi modernissimi, con quelle mura sottili di cemento armato e quelle camere piccole e basse, così caratteristiche nell'edilizia moderna. Il Nuovo Leopoldo è considerato il quartiere più elegante di Budapest, forse perché tutto ciò che è moderno sembra più bello e distinto, ed è in continuo incredibile sviluppo. Ad ogni mio viaggio in questa incantevole capitale, io non manco mai di venire a constatare l'andamento delle costruzioni del Nuovo Leopoldo e debbo riconoscere che ogni volta scopro nuovi palazzi e nuove ampie strade, sempre più percorse da molte lussuose automobili, guidate dalle belle e sempre giovani signore ungheresi.

Da tutto ciò però ne consegue che il traffico sul Ponte Margherita è intensissimo, sia per i carri e i camion carichi di materiali da costruzione, sia per i tram

che veloci passano dall'una all'altra città, sia per le auto private: la conclusione è che tutti fanno un chiasso del diavolo, e i poveri pedoni restano assordati dall'urlo dei carrettieri che aizzano i cavalli, dallo strombettare degli autotreni che vogliono passare e non sentono ragioni, dal campanello dei tram costretti dagli orari tiranni a non aver eccessiva lentezza, dai clacson delle automobili che hanno sempre fretta. D'estate soprattutto, allorché le piscine dell'Isola Margherita attirano la società elegante di Budapest, e i teatri all'aperto e i locali notturni richiamano gran folla su questa incantevole isola danubiana, il traffico aumenta ancor più e rende ognora più difficili le rapide e tranquille comunicazioni.

La calma invece è assai più grande al Ponte Elisabetta, anche se pure qui sia permesso il passaggio dei tram e degli autocarri. Questo ponte collega la zona del Monte San Gherardo e dell'ormai scomparso quartiere di Tabán di Buda, con il centro di Pest, da cui parte una strada che porta direttamente alla stazione dell'Est, e cioè un po' fuori del centro, attraversando i due körüt e prendendo il nome, nel tratto che va dal piccolo körüt alla Stazione dell'Est di via Rákóczi. Quale straniero, a Budapest, non conosce la Rákóczi-utca? Qui c'è tutto: è una delle arterie vitali, e vi si trovano negozi colossali e altri modestissimi, anche alberghi, caffè, ristoranti, ospedali, tutto. E il Ponte Elisabetta acquista una particolare importanza proprio perché conduce alla via Rákóczi, e perché, svoltando quasi subito a sinistra si raggiungono le strade più eleganti anzi lussuose del centro, fra cui primissima la mondiale Váci-utca.

E' dunque il Ponte Elisabetta quello che meglio fa notare la differenza tra Buda e Pest. Mentre il Ponte delle Catene collega con la vecchia Fortezza e con il vecchio quartiere Cristina quella zona di Pest che è anch'essa la più tradizionale fra tutte; mentre il Ponte Margherita, viceversa, unisce a Pest quel solo quartiere di Buda che può competere in modernità e carattere di metropoli con la città della riva sinistra, il Ponte Elisabetta segna un abisso fra due mondi ugualmente belli: di fronte al centro di Pest s'innalza la collina romantica di S. Gherardo, ai cui piedi s'estendeva fino a poco fa il vecchio Tabán, quartiere romantico per eccellenza e quintessenza di tutto ciò che è Buda; collina di S. Gherardo che con la sua cittadella illuminata e simile a un castello di cristallo, con il suo profumo di lilla, rappresenta sempre un elemento di bellezza e anche di contrasto con le vie affollate, con la vita febbrile, con il Corso abbagliante di Pest.

Un po' più verso sud del Ponte Elisabetta, è il Ponte Francesco Giuseppe. Severo, rigido, triste, tutto di ferro nero, ha qualcosa di cupo, di deprimente. Decisamente non piace a nessuno, poiché solo quegli uccellacci, i «turul», situati sulla sommità dei piloni, sanno attirare i dementi e gli aspiranti al suicidio. Posto fra due punti poco centrali, il suo traffico è riservato quasi esclusivamente ai lavoratori, e soltanto la domenica vi transitano tutti coloro che vogliono andare più rapidamente sulle pure e fresche colline di Buda. Tolta questa parentesi festiva, però, è un fatto positivo che il pubblico di questo ponte è in maggioranza serio, stanco, triste, sempre attanagliato dai pensieri della vita quotidiana.

Un ultimo ponte, senza contare quello della ferrovia, unisce ancora le due città; si tratta di un ponte che potrei chiamare neonato, e di cui, quindi, sarebbe intempestivo parlare di carattere o di individualità. E' il ponte Nicola Horthy, elegante, moderno, finito appena da poco. Ma poiché il carattere, per tutti, uomini e cose, si forma attraverso la vita, la storia, il ponte Horthy

uate danc  
ni signore  
e consegue  
te Marghe-  
per i car-  
li materiali  
er i tram

---

i « turul », situati sulla sommità dei piloni, sanno attirare i dementi e gli aspiranti al suicidio. Posto fra due punti poco centrali, il suo traffico è riservato quasi esclusivamente ai lavoratori, e soltanto la domenica vi transitano tutti coloro che vogliono andare più rapidamente sulle pure e fresche colline di Buda. Tolta questa parentesi festiva, però, è un fatto positivo che il pubblico di questo ponte è in maggioranza serio, stanco, triste, sempre attanagliato dai pensieri della vita quotidiana.

Un ultimo ponte, senza contare quello della ferrovia, unisce ancora le due città; si tratta di un ponte che potrei chiamare neonato, e di cui, quindi, sarebbe intempestivo parlare di carattere o di individualità. E' il ponte Nicola Horthy, elegante, moderno, finito appena da poco. Ma poichè il carattere, per tutti, uomini e cose, si forma attraverso la vita, la storia, il ponte Horthy non ha ancora storia.

**GIOVANNI TERRANOVA**