



LANKENAUTA

LETTERATURA & ALTRI MONDI

HOME LETTERATURA ALTRI MONDI NEWS

OTTOBRE 13, ANNO 2019



CERCA NEL SITO

NEWS



**Nobel per la Letteratura
2018 e 2019**



**Firenze Rivista - V
edizione -20/22 settembre
2019**



**Mantova -
Festaletteratura 4-8
settembre 2019**



Mario Martinelli



Toni Morrison

LOG IN

Accesso Utente

ACCEDI

Ricordami

AIRALDI GABRIELLA

IL PONTE DI ISTANBUL

luca menichetti

Publicato il: 12 Ottobre 2019



“Degli emisferi che sono infiniti e da infinite linee son divisi in modo che sempre ciascuno omo n’ha una d’esse linee l’un piede e l’altro. Parleransi e toccheransi e abbracceransi li omini, tanti dall’uno all’altro emisferio e ’ntenderansi i loro linguaggi” (pp.86): questa la citazione di Leonardo da Vinci che conclude il breve libro di Gabriella Airdi. E come spesso accade è proprio alla fine, al momento di tirare le somme, che meglio si coglie il significato, o almeno uno dei significati principali che caratterizzano lo spirito dell’opera. “Il ponte di Istanbul” è indubbiamente una ricerca storica puntuale, nonostante si parli di non più di novanta pagine, e che letta proprio in questi anni in cui la contrapposizione tra oriente e occidente viene riscoperta con un chiaro spirito di crociata, potrà forse ridimensionare qualche luogo comune. Un ponte, quello raccontato nel libro, che non esiste, o almeno che non esiste ancora, ma che era tutto nella testa – e negli scritti – di Leonardo da Vinci: l’analisi di Gabriella Airdi prende le mosse infatti da una lettera, datata 1502, dello scienziato ed artista italiano partita da Genova (e recuperata nell’autunno del 1951 dallo storico tedesco Franz Babinger), che probabilmente rappresenta la risposta ad una richiesta di progettare un ponte per il sultano Bayezid II e il centro di Galata (ovvero il nucleo storico di Beyoğlu, distretto di Istanbul, prima genovese e poi turco). Il disegno leonardesco raffigura appunto un “ponte da Pera a Gostantinpoli, largo 40 braccia, alto dall’acqua braccia 70, lungo braccia 600, cioè 400 sopra del mare e 200 posa in terra, facendo di sé spalle a sé medesimo” (pp.81). Gli aspetti progettuali prospettati da Leonardo, al tempo avveniristici, potranno ancora interessare i nostri ingegneri e architetti (“opera una scelta progettuale in antitesi con la tradizione dei costruttori del duomo di Milano”, pp.84), ma, se vogliamo guardare a certi rapporti professionali e mercantili con l’occhio dello storico e dello scienziato sociale, non c’è dubbio che questo nostro genio “freelance”, nato a Vinci ma a tutti gli effetti uomo pervaso da spirito cosmopolita, appare integrato in un mondo in cui i confini, tanto più quelli tra oriente e occidente, non erano fatti solo di muri, ed anzi in molte circostanze non esistevano proprio. Così il Mediterraneo: “la sua curiosità [n.d.r. di Leonardo] non è diversa da quella di Ulisse. Anche per lui il Mediterraneo è una via di conoscenza di sé e del mondo” (pp.71).

Da questo punto di vista, nell’economia del libro, malgrado di primo acchito possa sembrare lontano l’argomento “ponte”, risulta del tutto coerente il grande spazio riservato alla città di Genova e alla sua cultura mercantile. Ecco uno dei passaggi fondamentali: “Il successo del modello genovese si fonda su tre elementi: il ruolo dominante svolto dai grandi clan familiari, e cioè la prevalenza dell’interesse privato su quello pubblico; la costante difesa di una libertà intesa come cardine di un’azione internazionale senza confini; l’altrettanto costante fedeltà a un principio di neutralità