

Il progetto invisibile: la trasformazione del Tevere a Roma tra spazio costruito e spazio immaginato

Elisa Avellini

Sapienza Università di Roma
DICEA – Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale
Email: elisa.avellini@uniroma1.it

Abstract

Partendo da un rinnovato interesse per la trasformazione del fiume Tevere a Roma che cerca oggi di creare una ritrovata connessione tra il fiume e il centro città, questo intervento approfondisce le proposte progettuali e le aspirazioni al cambiamento che sono state rivolte al fiume e rimaste su carta. In particolare, l'intervento si concentrerà sulle esperienze progettuali che negli ultimi venti anni hanno cercato di formalizzare delle modifiche nel paesaggio urbano fluviale della città di Roma. Ciò verrà discusso insieme alle vicende che hanno preceduto e seguito la decisione di realizzare, nella seconda metà del XIX secolo, i cosiddetti muraglioni, argini artificiali che hanno regolarizzato il corso del fiume nel centro città e che hanno determinato, almeno da un punto di vista fisico/materiale, una divisione tra la città e il suo fiume. L'intervento si propone di aprire un dibattito su come le memorie del futuro del luogo, in questo caso il fiume, possano influire su una proposta progettuale attraverso aspirazioni, significati simbolici e immaginari. L'attenzione verrà poi posta sul comprendere quali siano le idee di città che hanno consolidato una determinata idea di cambiamento per il lungofiume nel passato recente degli ultimi vent'anni e quello più lontano della fine dell'Ottocento. Questo al fine di comprendere come tali aspirazioni si siano evolute nel tempo e in che modo si possa ripensare oggi un progetto per il fiume, partendo dalla convinzione che un luogo sia prima di tutto costruito attraverso le sue rappresentazioni, come memorie e immaginari.

Parole chiave: scenarios, urban projects, waterfronts and harbors.

1 | Il futuro della trasformazione del fiume tra passato e presente

Sul fiume Tevere e il suo tratto attraversato dalla città di Roma è già stato detto molto, in particolare in termini di proposte progettuali architettoniche e urbanistiche. La costruzione dei cosiddetti muraglioni, partita alla fine del XIX secolo, non ha interrotto l'elaborazione di proposte per la trasformazione del fiume e delle sue banchine. Quella relazione tra città e fiume che verrà dichiarata perduta a causa degli alti argini atti a proteggere la città dalle piene del fiume (i muraglioni, appunto) continua a essere affrontata da architetti e urbanisti. Come vedremo, non sarà necessario aspettare il completamento dei muraglioni (che saranno terminati solo nel 1926) per avere le prime proposte progettuali volte a ristabilire il dialogo tra fiume e città. Futuri immaginati per il fiume, ormai passati e disattesi, continuano a interagire con i futuri che vengono immaginati oggi; ed è con questa sovrapposizione di futuri, (im)possibili e mai realizzati che oggi ci si confronta, in cerca di uno scenario di trasformazione.

Data la grande quantità di materiale presente sull'argomento, questo intervento si limiterà a discutere parte di quanto, a partire dal nuovo millennio, sia stato prodotto e discusso in merito al fiume e alla sua relazione con la città in ambito architettonico e urbanistico. A questo verrà affiancato una prima riflessione su quei futuri che sono stati pensati per il fiume dal 1870 (anno che vede l'inizio del processo decisionale che porterà alla costruzione dei muraglioni) fino all'alba del secolo successivo. Questo con la consapevolezza della parzialità di tale lavoro, che è solo una piccola parte di una ricerca di dottorato ancora in corso.

Perché dunque continuare a occuparsi delle progettualità che hanno discusso del fiume negli ultimi 150 anni? Innanzitutto, se per quanto riguarda la storia del fiume e di Roma preunitaria ci sia già stata una sistematizzazione in campo architettonico-urbanistico (Segarra Lagunes 2004), risulta ancora difficile ricostruire le vicende progettuali del Tevere a partire dall'ingresso di Vittorio Emanuele II a Roma. Obiettivo di questo lavoro è quindi analizzare come sia stato affrontato il progetto per il fiume in questi momenti della storia della città, o meglio quali futuri il progetto per il fiume abbia perseguito e stia ancora oggi perseguendo, cercando di capirne gli effetti sul modo di produrre degli scenari futuri per il fiume oggi. Si discuterà di "progetti invisibili", ovvero di progetti in molti casi mai portati avanti, o in altri casi realizzati in maniera

parziale, che hanno mirato a dei futuri anch'essi mai compiuti ma che hanno giocato e continuano a giocare un ruolo nel modo in cui si continua a immaginare una trasformazione per il fiume.

2 | Progetti per il futuro, tra passato e presente

Progettare implica immaginare uno scenario futuro per noi stessi o, in questo caso per un luogo. Tale azione è però necessariamente legata non solo al presente ma anche al passato di quel luogo. Le aspettative verso il futuro insieme al presente che viviamo contribuiscono a ricostruire il passato, in un processo continuo (Halbwachs 1980). Ed è proprio nello spazio che è possibile ritrovare il passato nel presente, permettendoci di ricordare: il ricordo filtra la nostra visione del passato, influenzando su come viviamo il presente, ma anche su come immaginiamo il futuro (ibid.). Le aspettative verso il futuro (anche il futuro di un luogo) possono quindi essere legate alla nostra percezione del presente e del passato. In altre parole, la nostra percezione del passato del fiume e dei progetti che sono già stati elaborati ha un effetto sul modo in cui percepiamo il presente del fiume, ma anche nel modo in cui ne possiamo immaginare un futuro.

Ci si vuole dunque concentrare sulle idee progettuali che hanno portato all'elaborazione di "possibili" futuri del fiume in città. Tali progetti sono, come detto in precedenza, "invisibili": sono rimasti sulla carta, li possiamo "vedere" attraverso la nostra immaginazione, ma rappresentano futuri che non sono stati attuati. A questo punto è necessario chiarire cosa si intende per futuro. Paolo Jedlowsky (2017), nel cercare di arrivare a una definizione di futuro, ne parla come di un *orizzonte delle attese*. Tale definizione aiuta anche a chiarire la sua caratteristica principale: "materialmente l'orizzonte è qualcosa che non possiamo mai toccare, si sposta mano a mano che ci spostiamo anche noi; tuttavia contribuisce a definire il punto in cui siamo. [...] è una rappresentazione necessariamente sfuggente, riferita a qualcosa che non è ancora, ma mentre lo percepiamo è una parte dell'ora, e di fatto ci orienta." (Jedlowsky 2017: 17). L'orizzonte delle attese ha quindi per il sociologo un "carattere performativo" (ibid.: 18) poiché partecipiamo attivamente alla sua produzione: "ciò che compiamo dipende sempre, almeno in qualche misura, da ciò che ci attendiamo" (ibid.). Viene evidenziata qui una doppia relazione tra ciò che oggi produciamo in termini di futuro e gli effetti che tale produzione ha nel presente.

Vengono a questo punto individuati tre elementi che secondo Jedlowsky animano l'orizzonte delle attese, a prescindere da un'intenzione progettuale di tipo urbanistico o architettonico: i progetti, definiti come "immagini di corsi d'azione finalizzati al raggiungimento di certi obiettivi" (ibid.: 21); le aspirazioni, quello che desideriamo che accada e che a modo nostro produciamo in relazione alla realtà che viviamo, "futuri preferibili" (ibid.); le previsioni, ciò che in base alla realtà che oggi viviamo pensiamo accadrà in maniera più razionale, "futuri probabili" (ibid.). In questo quadro aspirazioni e previsioni sono parti indissolubili dei progetti che produciamo.

Ma gli orizzonti delle attese hanno un impatto anche su come ci relazioniamo al passato, e agli orizzonti che prima di noi sono stati prodotti e che determinano una nostra selezione sulle memorie di quel passato. "Ricordare o meno una certa attesa, considerarla rilevante, valutare la plausibilità che aveva ed eventualmente anche gli effetti che l'attesa stessa ha prodotto sono cose che facciamo o meno a seconda delle preoccupazioni o degli interessi che ci animano, ma a loro volta possono avere effetti importanti sulle attese che adesso formuliamo" (ibid.: 33). Il sociologo parla quindi di "memorie del futuro come ricordi degli orizzonti di attesa del passato" (ibid.).

Attraverso queste chiavi di lettura si intende continuare questo articolo, analizzando progetti per il fiume appartenenti a un passato più lontano, la fine del XIX secolo, e uno più vicino, quasi "presente", i primi anni Duemila, dove emergono alcuni degli orizzonti di attesa del passato. Si discuterà in particolare di due orizzonti di trasformazione per il fiume che sono stati elaborati in modi diversi e attraverso cui si è cercato di "risolvere" la relazione tra fiume e città: un primo orizzonte legato alla possibilità di sviluppo del fiume in relazione al trasporto, un secondo orizzonte legato al rapporto tra fiume e sviluppo industriale. Si analizzerà quindi da una parte come il rapporto con l'industria e la possibilità del trasporto fluviale sia stato affrontato nella progettazione di relazioni tra città e fiume; dall'altra come siano cambiati gli obiettivi che hanno guidato la progettazione di tale relazione. Nel contesto di questo intervento ci si soffermerà in particolare sullo sviluppo di futuri legati al trasporto e solo in maniera ridotta a futuri legati all'industria.

3 | Il futuro del fiume come infrastruttura per il trasporto

Nei primi anni Duemila, l'interesse nel rinnovare la relazione tra città e fiume si sviluppa di pari passo con il Nuovo Piano Regolatore di Roma (NPRG), che sarebbe stato adottato dal Comune nel 2003. Proprio un anno prima, nel 2002, la Facoltà di Architettura dell'Università Sapienza di Roma in accordo con l'Associazione Costruttori Edili Romani inaugura un'iniziativa, Forum Tevere, che cerca di sviluppare idee

concrete e attuabili per il fiume in città, facendo diretto riferimento al NPRG. Quest'ultimo infatti propone per il fiume un Ambito di Programmazione Strategica volto a rafforzare non solo le sponde del fiume come sistema lineare che attraversa la città, ma anche un sistema trasversale, che rafforzi la connessione tra aree della città "separate" dal fiume (AA.VV., 2002). Ci si propone di definire nuove relazioni urbane, non solo attraverso connessioni prettamente spaziali (nuovi assi urbani, ripensamento di vuoti urbani legati al fiume), ma anche, tra l'altro, in chiave infrastrutturale legata alla circolazione sul lungotevere e alla navigabilità del fiume (Forum Tevere, 2002). Forum Tevere propone delle direttive attraverso cui sviluppare progetti architettonici che cercano di legarsi al NPRG, in un'ottica di fattibilità e rispetto delle nuove regole urbanistiche che avrebbe dovuto facilitare il passaggio alla loro realizzazione. In questo caso, si interpreta la riqualificazione del fiume da una parte vedendo il fiume come "polarità urbana", dall'altra come "polarità naturale", sottolineando la possibilità del fiume di essere navigato (ibid.). L'esperienza di Forum Tevere non vedrà una fase attuativa dei progetti elaborati: le numerose proposte affronteranno ognuna in maniera puntuale una delle relazioni urbane che il NPRG suggeriva per il fiume. Tra queste rimane forte, oltre all'utilizzo dello spazio dei muraglioni, sia a livello del fiume che al livello del lungotevere¹, anche l'idea di riproporre il fiume come via di comunicazione. Tra le proposte si apre infatti anche la possibilità di sfruttare il fiume come via per il trasporto interno della città, sia via acqua che attraverso nuove infrastrutture poste lungo il corso del fiume.

Il trasporto, uno degli usi che storicamente si lega ai fiumi, viene nel caso del Tevere interrotto con la realizzazione del progetto dei muraglioni (Pareto 1987, Ravaglioli 1982): la realizzazione di rapide nella parte Nord della città (nei pressi di Ponte Milvio) e in un tratto che attraversa il centro storico della città (nei pressi dell'Isola Tiberina) viene infatti perseguito per facilitare il defluire delle acque verso la foce del fiume. La possibilità di navigare il fiume fino alla sua foce viene quindi interrotta bruscamente, insieme con la demolizione dei due porti fluviali presenti nella città, il porto di Ripetta e il porto di Ripa Grande, sempre in seguito alla costruzione degli argini. Il futuro del fiume come via di comunicazione sembra dunque interrotto definitivamente, negando la possibilità di previsioni o aspirazioni al riguardo. Le previsioni legate al trasporto sull'acqua si spostano velocemente verso il trasporto su gomma, attraverso la costruzione dei due viali del lungotevere. Questi ultimi delimitano l'intervento dei muraglioni stessi e stabiliscono una nuova quota urbana, dieci metri superiore alla quota del fiume, delimitata dai muraglioni appunto (ibid.).

Già dagli anni Ottanta del XIX secolo si cominciano a realizzare nuovi ponti sul fiume, previsti già dal piano regolatore del 1883: entro la fine del secolo se ne costruiscono già quattro (ponte Margherita, ponte Palatino, ponte Garibaldi, ponte Umberto I) (Segarra Lagunes 2004). Questi ultimi sono previsti tutti "nei punti nevralgici di collegamento tra le sponde per rispondere alle esigenze viarie poste dai coevi quartieri abitativi e terziari: Prati, Flaminio, Testaccio" (ibid.: 364). Ma l'aspirazione verso lo sviluppo di un trasporto fluviale non abbandonerà la produzione progettuale sul fiume, tanto da ritrovarne traccia nell'iniziativa di Forum Tevere seppure in maniera ridimensionata, con la proposta di una navigazione nel tratto che attraversa il centro città e che è delimitato dalle rapide ormai realizzate.

4 | Memorie del futuro del fiume

Nella sezione precedente si è discusso delle memorie del futuro del fiume, più o meno recenti, legate allo sviluppo del fiume come infrastruttura per il trasporto. Ma non è certo l'unica che può essere messa in evidenza. Lo sviluppo di un futuro industriale per il fiume in relazione alla città di Roma è sicuramente un altro dei principali orizzonti attraverso cui si è discussa la trasformazione del fiume. L'immaginare un progetto per il fiume oggi si deve sicuramente confrontare con i tentativi che nel corso dell'Ottocento hanno cercato di "deviare" il futuro del fiume, e della città, verso un suo maggiore sviluppo industriale. Questo può essere ritrovato nelle proposte postunitarie che si contrapponevano al progetto dei muraglioni promosso dall'ingegnere Canevari e che prevedevano la deviazione del fiume al di fuori della città allora esistente. Tali proposte, di cui una in particolare promossa da Garibaldi in persona, prevedevano in alcuni casi un parallelo sviluppo industriale nella parte Sud della città (Pasquali, Rossi 1987), dove poi effettivamente verranno realizzati parte dei pochi interventi industriali della città.

La costruzione dei muraglioni è stata preferita in quell'occasione allo sviluppo di un futuro industriale, prediligendo quindi un futuro che fosse proiettato in maniera preferenziale sulla sola protezione della città dalle piene del fiume. Nonostante questo, a neanche venti anni di distanza da questa decisione, vengono

¹ Tra gli anni Sessante e Ottanta del Novecento si assiste a un rinnovato interesse per la trasformazione del fiume a cui si interessano alcuni architetti romani e che si rivolge in particolare all'uso sia del livello del fiume che quello del lungotevere. Si rimanda ai seguenti testi: Muratore, G. (1983), *La Nave di Pietra*, Electa, Milano; Purini, F., *Thermes*, L., Einaudi, R. (1987), *A trip along the Tiber = Un viaggio lungo il Tevere*, Cornell University Center at Palazzo Massimo alle Colonne, Roma.

riaperti scenari proprio per un possibile sviluppo industriale. A meno di un chilometro a Nord della posizione dell'ormai distrutto porto fluviale di Ripetta, viene previsto un nuovo porto fluviale, già presente nella Pianta di Roma del 1891 dell'Istituto Geografico Italiano (Segarra Lagunes 2004). Questo porto, effettivamente realizzato in quegli anni, oltre che a riprendere da un punto di vista formale il vecchio porto di Ripetta, doveva essere anche l'inizio per lo sviluppo di una nuova area industriale. Lo sviluppo industriale del fiume rimane solo per poco una reale previsione nei progetti della città. Qualche anno dopo infatti, il nuovo piano regolatore (1909) determinerà il futuro residenziale e non più industriale/artigianale che era stato previsto fino a quel momento, dando l'inizio al quartiere Flaminio. Il porto ormai completato perderà però la valenza per cui era stato inizialmente costruito, rendendone difficile un utilizzo almeno nella sua funzione primaria di porto, mai effettivamente realizzatasi. In questo caso non è il progetto di realizzazione del porto ad essere invisibile, vista la sua costruzione², quanto il progetto legato alla funzione prevista e alle aspirazioni verso uno sviluppo produttivo di quest'area della città. Le memorie di questi futuri riemergono però attraverso il porto realizzato.

Quelli proposti in queste pagine sono solo degli esempi utili a mettere alla prova gli strumenti di analisi che sono stati evidenziati in questo intervento. Si è voluto infatti mettere in luce una linea di ricerca attraverso cui poter leggere le vicende progettuali riguardanti il fiume Tevere a Roma, e come tali progetti abbiano interpretato la relazione tra città e fiume. Vista la natura in via di sviluppo di questo lavoro non è ancora possibile trarre delle conclusioni efficaci rispetto alle progettualità analizzate. Si è invece usato questo spazio per introdurre dei possibili strumenti per poter indagare la condizione progettuale del fiume nel presente in relazione al suo passato. Il progetto indagato in questo caso è stato per lo più "invisibile": si è infatti cercato di trovare una chiave di lettura per la produzione architettonica e urbanistica che ha interpretato in epoche diverse il rapporto tra città e fiume, in particolare in relazione alla presenza (quella sì visibile) dei muraglioni nel centro città. Gli orizzonti delle attese per il fiume prodotti nel passato sono stati interpretati come aventi un effetto nel modo in cui si è continuato in tempi più recenti a immaginare il futuro del fiume.

Bibliografia:

- AA. VV. (2002), *Interventi da attuare nell'ambito strategico del Tevere*, a cura del Comune di Roma, Dipartimento VI, Politiche della Programmazione del Territorio, Roma.
- AA.VV. (2002), "Il Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce", in *Tevere* n. 21/2002, Gangemi, Roma.
- Apollonj Ghetti, F.M. (1980), *TuttoTevere*, Arti Grafiche Pedanesi, Roma.
- Autorità di bacino del fiume Tevere, Citerà (2006), *Il Tevere e Roma. Portolano*, Edizioni Ambiente, Milano.
- Brizzi, B. (1989), *Il Tevere. Un secolo di immagini*, Editore Colombo, Roma.
- Canevari, R. (1875), *Studi per la sistemazione del Tevere nel tronco entro Roma*, Rel. Comm. R. Decr. 1/1/1871, Roma.
- Comune di Roma, Assessorato alla cultura (1991). *La capitale a Roma. Città e arredo urbano 1870-1945*, catalogo della mostra (Roma, Palazzo delle Esposizioni, ottobre-novembre 1991), Roma, Edizioni Carte Segrete.
- Delogu, F., Tavani, C., Bellezza, M. (2003), *Forum Tevere. Consulto internazionale di idee per il Tevere*, Prospettive, Roma.
- D'onofrio, C., (1970), *Il Tevere e Roma*, Ugo Bozzi Editore, Roma.
- Forum Tevere. (2002), Palombi, Roma.
- Halbwachs, M. (1980), *The Collective Memory*, Harper Colophon, New York.
- Jedlowsky, P. (2017), *Memorie del futuro. Un percorso tra sociologia e studi culturali*, Carrocci, Roma.
- Muratore, G. (1983), *La Nave di Pietra*, Electa, Milano.
- Pareto, R. (1876), *Sui lavori da farsi sul Tevere per impedire le inondazioni della Città di Roma*, Tip. del Giornale del Genio Civile, Roma.
- Purini, F., Thermes, L., Einaudi, R. (1987), *A trip along the Tiber = Un viaggio lungo il Tevere*, Cornell University Center at Palazzo Massimo alle Colonne, Roma.
- Ravaglioli, A. (1982), *Le rive del Tevere. Come erano e come sono*, Edizioni di Roma Centro Storico, Roma.
- Rossi, P. O., Pasquali, S. (1984), *La sistemazione del Tevere e lo sviluppo di Roma verso il mare*, Rapporto provvisorio ricerca MPI, Ottobre 1984, Roma.
- Segarra Lagunes, M. M., (2004), *Il Tevere e Roma. Storia di una simbiosi*, Gangemi, Roma.

² Il porto fluviale verrà ribattezzato qualche anno dopo Scale de Pinedo (Segarra Lagunes, 2004)