

9 - Il Tevere a Roma in età moderna.
Istituzioni, formazioni socio-spaziali ed agency del fiume

ANNA LAURA PALAZZO
UNIVERSITÀ ROMA TRE

Introduzione

Questo contributo sviluppa una riflessione sulla centralità del Tevere nel suo tratto urbano, sullo sfondo delle vicende che lo vedono impiegato come via di trasporto e comunicazione essenziale per l'economia della Capitale dello Stato Pontificio anche in funzione del suo quotidiano approvvigionamento. La periodizzazione prescelta – dal 1545 al 1870 – consente di mettere a fuoco il ruolo di una istituzione della *Roma papalis*, la *Presidenza delle Ripe*, con ampie attribuzioni amministrative e giudiziarie sulla navigabilità e i commerci.

Il Tevere, *navigato e navigabile* in epoca romana dal terminale di Scoppieto (Civitella del Lago) sino alla foce, conosce un inarrestabile declino in età moderna: nell'Ottocento la via d'acqua è percorribile a monte di Roma soltanto dalla intersezione con la consolare Flaminia, in territorio di Orte, sino allo scalo di Ripetta presso Porta del Popolo, e dal terminale di Ripa Grande, presso Porta Portese, al porto canale di Fiumicino, con una soluzione di continuità nel tratto urbano. Mentre in territorio extra-urbano i ricorrenti disservizi sono imputati all'irregolarità di portate, ai bassi fondali e alle ripe franose, in ambito cittadino le rappresentanze dei molteplici 'mestieri del fiume' si oppongono alla navigabilità, incompatibile con la captazione idrica per usi proto-industriali e l'appropriazione delle rive per altre utilità. In età post-unitaria, la costruzione di alti muraglioni a difesa delle alluvioni ha comportato con la cesura materiale e percettiva tra città e fiume il traumatico epilogo di consuetudini, economie ed ecologie di lungo periodo, cui è subentrata una generale indifferenza al destino del Tevere da parte delle istituzioni e della società civile.

Da qualche anno a questa parte, anche per l'incalzare di nuovi traguardi ambientali sta prendendo consistenza la prospettiva di un Tevere nuovamente navigabile in forme leggere e sostenibili in consonanza con la riattivazione delle sponde per una fruizione culturale e ricreativa.

Uno sguardo d'insieme

Sin dalla prima antichità le vie d'acqua, come fattori di localizzazione insediativa e formidabili vettori di scambio e civilizzazione, hanno intessuto variabili relazioni con i territori attraversati. La città di Roma, a breve distanza dalla foce del Tevere, rappresenta un caso di particolare interesse in virtù delle fiorenti relazioni di

scambio intessute con i territori affacciati sul bacino mediterraneo: di fatto, nonostante i bassi fondali e una irregolarità di portata senza confronto con i principali fiumi europei, le tecniche di *alleggio* consentivano di effettuare manovre di scarico delle merci dai grandi navigli ancorati al largo della foce e di carico su leggeri 'navicelli di fiume' a fondo piatto in risalita sino al terminale urbano di Ripa Grande (Pascoli, 1740).

Se l'approvvigionamento cittadino sarebbe largamente dipeso sino a Ottocento inoltrato da questo ciclo delle merci le cui ultime miglia erano affidate a un viaggio di due intere giornate ricorrendo al traino umano o animale – il *tiro contracqua* attribuito ad appaltatori con contratti di servizio – le utilità del Tevere intramurario, non navigabile, erano condensate nel rapporto simbiotico, ma distratto e spesso 'irriflesso' che con esso intrattenevano le attività quotidiane: pesca e balneazione, approvvigionamento per funzioni domestiche, captazione per impieghi proto-industriali (d'Errico, Palazzo, 2008). Del resto, salvo che per i residenti e le corporazioni legate ai mestieri del fiume, esso si lasciava scorgere occasionalmente in corrispondenza di brevi discontinuità dei fronti edificati, dai ponti che connettevano il denso abitato della riva sinistra con i quartieri in riva destra, e dagli approdi.

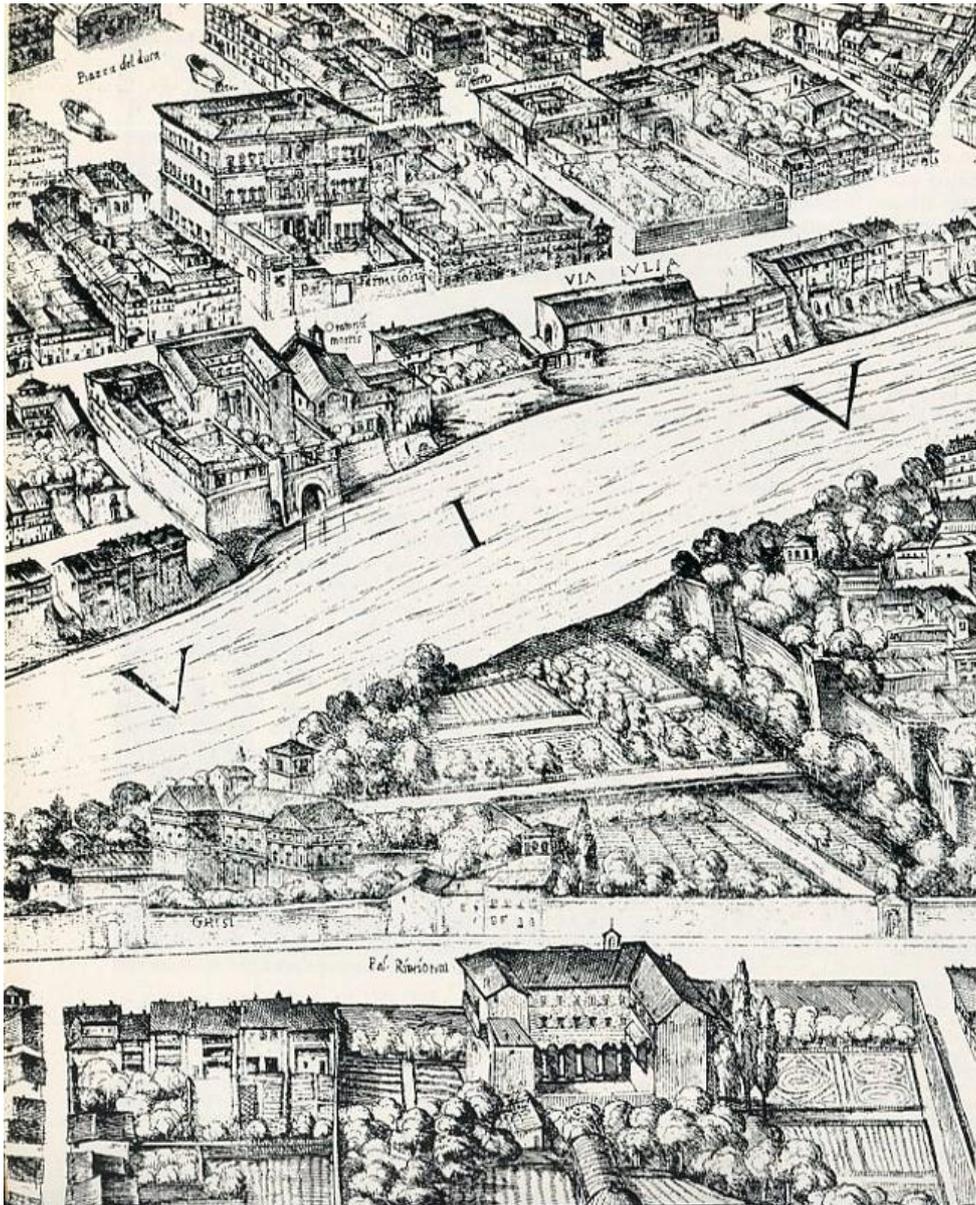
A metà Quattrocento, grazie ai capitali del ceto mercantile, la Città eterna ospita una popolazione composita, formata largamente di immigrati di varie nazionalità, alla cui entità contribuisce l'entourage dei singoli pontefici e delle loro famiglie: al seguito dei Borgia si calcola che vi fossero 10.000 catalani, e almeno altrettanti toscani al seguito dei Medici tra curiali, aspiranti alle cariche amministrative, letterati, artisti e maestranze artigiane (Palermo, 1998)¹. Concentrazioni di stranieri (*nationes*), documentate in specifiche aree urbane sin dalla tarda antichità, pur mantenendo salde relazioni con le comunità di origine, tendono a forme di assimilazione in tempi che si calcolano in appena una generazione, anche attraverso legami stabili con residenti di più antica data (Ait, 2017). Per tradizione, intorno al porto di Ripa sono insediati i genovesi con il loro ospedale, mentre i marchigiani abitano nel rione Ponte presso la chiesa di S. Salvatore in Lauro. Il porto di Ripetta, terminale delle merci provenienti dall'Umbria e alto Lazio, richiama artigiani e lavoratori lombardi e slavi, determinando un nuovo insediamento nei pressi del Mausoleo di Augusto che sarà occasione per il riassetto urbanistico con il tracciamento della strada di Ripetta e la costruzione degli ospedali confraternali di S. Rocco e S. Girolamo.

La realtà romana cinquecentesca non fa eccezione al nuovo clima instaurato dal Rinascimento, dominato da società urbane in condizioni di relativo equilibrio, propense a forme di specializzazione produttiva e differenziazione tra mestieri e ruoli sociali, che nell'incardinare arti maggiori e arti minori sotto la regia delle corporazioni, disegnano variabili rapporti di dominanza e meccanismi di mobilità

¹ Durante la parentesi avignonese (1305-1394), a dispetto della grande peste del 1348, la città aveva conosciuto uno sviluppo non clamoroso ma costante con l'affermazione delle grandi famiglie nobiliari e il recupero della navigazione fluviale con una robusta proiezione verso il Mediterraneo tale da meritare il titolo di 'repubblica marinara'.

sociale (Insolera, 1980; Berengo, 1999). Alla vigilia del Sacco di Roma (1527), la popolazione censita dal Catasto Clementino ha una consistenza di 55.024 anime distribuite in 9.235 case di cui circa la metà a ridosso del Tevere in riva sinistra e un quinto in riva destra.

Fig. 1. Tessuti densi e rarefatti a ridosso del Tevere. Da Antonio Tempesta, *Recens prout hodie iacet almae urbis Romae cum omnibus viis aedificiisque prospectus acuratissime delineatus*, 1593.



Fonte: <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/381436>

L'intenso sviluppo urbano in età rinascimentale e barocca, periodo in cui Roma tocca i 110.000 abitanti, si attenua tuttavia progressivamente: nel Sei e Settecento lo Stato Pontificio si trova ad affrontare un declino generalizzato, legato a un'economia prevalentemente agricola incapace di accumulazione di capitali e di investimenti produttivi, in cui le attività manifatturiere si mantengono su una dimensione artigianale. Barriere doganali e divisioni politiche tra i numerosi Stati della penisola minano lo sviluppo della Capitale della Cristianità (Gross, 1990). Dai 156.000 abitanti censiti nel 1750, la popolazione tocca un minimo nel 1813 (118.000), per poi raggiungere la soglia dei 170.000 alla vigilia della presa di Roma. Napoli alla stessa data ne conta 490.000.

In questo arco temporale, la *Presidenza delle Ripe*, magistratura introdotta da Paolo III nel 1545 in sostituzione del remoto istituto dei *Comites Riparum*, fornisce la cornice istituzionale entro cui si determinano rapporti di forze e negoziati tra amministrazione pontificia, portatori di interessi specifici come gli appaltatori dei servizi o le corporazioni di mestieri del fiume, e la popolazione residente. Alla Presidenza, emanazione della Reverenda Camera Apostolica, spettano le disposizioni relative al traffico fluviale ed altre attribuzioni di primaria importanza, tra cui estese prerogative in campo civile e penale come *le cause derivanti annesse connesse e dipendenti dalla mercatura che si esercitava pel Tevere*. Il centralismo burocratico del pontefice si richiama intenzionalmente all'operato [...] *degli stessi Imperatori, che ne' vari tempi deputarono commissari a' quali affidarono la cura delle riparazioni e de' lavori occorrenti al fiume, ed inoltre profittando dell'esperienza de' secoli perfezionò i metodi precedentemente in uso, e determinò quanto si apparteneva alla nuova magistratura, adattando i mezzi alle cose, e dichiarando un prelato per presidente [...]*. Queste disposizioni diedero a tale azienda una maggiore regolarità nell'economico e nel giudiziario (Moroni, 1861, pp. 136-137).

Con riferimento alla triangolazione tra *formazioni socio-spaziali, giochi ricreativi e di potere, piani e progetti sul fiume*, la documentazione disponibile presso l'Archivio di Stato di Roma (ASR) e un'ampia produzione saggistica restituiscono la fragilità oggettiva del sistema di trasporto per via d'acqua. Le questioni della *navigazione* del Tevere, inquadrabili attraverso le *disposizioni acconce all'esercizio del personale e del materiale inserviente al commercio per via del fiume*, si intrecciano con quelle della *navigabilità*, che ha propriamente a vedere con le provvidenze di manutenzione delle ripe, della strada del tiro, dei ponti sui fossi, e dello spurgo dell'alveo, concesse in appalto. Tra queste attività, spiccano le frequenti riparazioni vigilate dagli architetti camerale, alle prese con *divagazioni e dilatazioni* del fiume che provocano gravi disagi alla navigazione per gli improvvisi restringimenti dovuti a depositi sabbiosi o a cadute di massi.

Per ciò che riguarda la specializzazione funzionale dei due scali urbani, Ripa Grande, in connessione con la foce, riceve derrate alimentari, materie prime, materiali da costruzione e generi di lusso d'oltremare soggetti a pesanti dazi di importazione, mentre Ripetta è terminale di un accidentato percorso con tratti in forte pendenza per generi di prima necessità e di largo consumo, come legna da

ardere, grano, vino e olio². Le banchine dei porti sono stabilmente presidiate da ministri della dogana, appaltatori del tiro, navicellari, mercanti ripali, operatori portuali, facchini e carrettieri in perenne conflitto con l'istituzione per i disservizi provocati da una navigabilità intermittente ma invariabilmente invocata come alibi. Nella sua lunga attività, la Presidenza delle Ripe tenta di irrobustire le proprie attribuzioni modificando l'organizzazione interna e sanzionando i comportamenti abusivi e fraudolenti, come le ricorrenti forme di contrabbando praticate in base a complicità pervasive durante la risalita *contracqua*.

L'interferenza tra sistemazioni idrauliche e assetti urbanistici *intra muros* costituisce uno specifico capitolo della regimazione fluviale: e la ricorrenza di disastrose alluvioni indica nel Tevere urbano un indomito convitato di pietra³.

Agli albori: la agency del Tevere tra Mito e Storia

Nella Roma arcaica, le forme di controllo sociale si esplicavano attraverso regole e convenzioni (*mores*), la cui memoria era affidata, ancor prima della *interpretatio*, ai pontefici: tuttavia, "i *mores* non rivelavano la volontà di divinità antropomorfe – alla personalizzazione delle potenze divine l'esperienza religiosa romana sarebbe pervenuta con una certa lentezza in base anche ad influenze esterne –, bensì un ordinamento insito nella struttura dei rapporti umani, ma anche divini, nella *natura delle cose*. Questo ordinamento vincolava, insieme, gli uomini e gli dei, come si appalesa dalla rilevanza, nell'ambito dello *jus sacrum*, del rito esattamente compiuto dagli uomini che vincola l'agire anche degli dei" (Talamanca 1989).

Con l'approdo nella media repubblica alle fonti scritte del diritto, la progressiva laicizzazione del sapere giuridico comporta la separazione tra *jus humanum* e *jus sacrum*. Viene sancita la non interferenza delle due sfere, pur mantenendo alla seconda una notevole influenza sulla vita pubblica: e tuttavia tale processo non sembra intaccare una rappresentazione olistica del mondo i cui echi sono ancora presenti nel I secolo avanti Cristo, quando Augusto richiama in vita nella propria *auctoritas* un arcaico concetto giuridico e sacrale: la religione, quella degli dei e degli antenati, introduce il Mito tra i fattori di legittimazione del principato, nella fase di lenta transizione dalla repubblica all'impero (Aa.Vv., 1981). Tale culto promosso dalla ragion di stato coesiste con l'animismo e un senso del divino in relazione agli elementi e alle manifestazioni della natura, che presso la classe colta conosce una declinazione di carattere immanentista, mentre residua come vera e

² La massima estensione del Tevere navigabile mai raggiunta in età moderna toccò a monte di Roma il porto della legna dei Padri di San Francesco, scalo di Orte.

³ "La storia degli interscambi tra il Tevere e i Romani è una storia dei benefici e dei danni (ma di gran lunga questi, piuttosto che quelli) arrecatisi vicendevolmente e con alterni insuccessi nell'ampio arco di circa 27 secoli, che vanno dalla prima leggendaria inondazione all'ultima, caduta nei giorni di Natale del 1870, in seguito alla quale venne finalmente deciso di porre un definitivo rimedio al millenario flagello" (D'Onofrio, 1982, pp. 5-6).

propria *credenza* presso alcune popolazioni assoggettate ai Romani di cui si sottolineano le condizioni di subalternità culturale: gli *alleati*, fedeli a culti arcaici, si astengono da ogni forma di intervento in nome dell'integrità del paesaggio naturale. Ne riferisce Tacito negli Annali (I, 79), a proposito di una discussione in Senato, sotto il principato di Tiberio, circa l'opportunità di regimare le acque del Tevere in Sabina contro il parere degli abitanti: "La natura aveva provveduto nel migliore dei modi alle necessità degli uomini, dando ai fiumi un loro proprio aspetto, un loro corso e, come le sorgenti, così le loro foci; bisognava tenere conto del sentimento religioso degli alleati, i quali avevano consacrato ai patrii fiumi riti sacri e boschi e are; anzi, il Tevere stesso non avrebbe accettato di essere privato degli affluenti e di scorrere per questo con diminuita maestà. Le preghiere delle colonie, la difficoltà dei lavori e lo scrupolo religioso tanto fecero, che tutti si accostarono al parere di Pisone, il quale aveva proposto di lasciare la cosa come stava". Sono significativamente gli stessi anni in cui prendono forma in una cornice di razionalità tecnica i primi organici provvedimenti di sistemazione del Tevere intramurario per facilitare il deflusso delle acque, consistenti in una delimitazione dell'alveo mediante cippi di travertino ove era vietato costruire, piantare alberi, gettare immondizie (Ventriglia, 1971).

In definitiva, il mondo antico appare in grado di interpretare la *agency* del Tevere sia nel dominio delle credenze che in quello delle tecniche, individuando i possibili registri di convivenza con le attività umane. Ed è in virtù della tecnica e di una efficiente organizzazione logistica che, stando alle fonti, la Roma imperiale arrivò a contare circa un milione di abitanti: poté usufruire di una elevata dotazione pro-capite di acqua corrente, grazie a un esteso sistema di acquedotti, tangibile manifestazione della perfetta sintonia tra poteri e saperi e fonte di decoro e orgoglio per la ricchezza di fontane pubbliche, piscine e impianti termali.

Nell'alto Medioevo l'abbandono degli acquedotti per insormontabili questioni di manutenzione determinò lo spostamento della popolazione residua nelle aree di pianura, in particolare nell'ampia ansa del Tevere a Campo Marzio, ove era assicurato il quotidiano approvvigionamento idrico (Buonora, Vaquero Pineiro, 2008)⁴.

Il Tevere intra Muros. Conflitti di uso e negoziazioni

In età moderna, nel tratto urbano del Tevere, la navigazione risulta stabilmente preclusa alle barche adibite al trasporto delle merci, per lo scarso pescaggio e la presenza di banchi di arena, scarichi di macerie e rottami, ma anche di molini e ordigni da pesca – le caratteristiche *bilance*, collocate in prossimità delle pile dei ponti – che sbarrano il passo anche alle imbarcazioni di piccolo cabotaggio. Le

⁴ Nei secoli tra Tarda Antichità e Medioevo Roma sarebbe stata approvvigionata solo in parte dal suo fiume principale: un diffuso sistema di sorgenti e pozzi, posta l'abbondanza di acque sotterranee, avrebbe garantito la vita urbana, principalmente sul settore vaticano, ma anche in quello della riva sinistra prospiciente l'Isola Tiberina.

attività molitorie, di pesca e le cosiddette *barche traiettizie* sono soggette a *privative*, diritti che si trasmettono di generazione in generazione in cambio di un canone annuo versato alla dogana di Finanza. In aggiunta ai ponti Sant'Angelo, Sisto, Fabricio e Cestio, i traghetti agganciati a un cavo teso agevolano la comunicazione tra le sponde presso il Porto di Ripetta, e più a valle, tra via Giulia e via della Lungara, all'altezza di San Giovanni dei Fiorentini, San Biagio della Pagnotta (il *Passo della Barchetta ai Bresciani*) e Sant'Eligio degli Orefici, di fronte alla Farnesina. Infine, a Ripa Grande è segnalata una ulteriore barca al posto detto "al canale" (ASR, Camerale II. Tevere, busta 6).

Se a metà Settecento si contano ancora una ventina di mulini natanti, all'inizio del secolo successivo la Reverenda Camera Apostolica predispone nuovi impianti tecnologicamente avanzati tra Borgo e Trastevere che usufruiscono di una consistente caduta di acqua. Facendo seguito alle proposte del commissario Carlo Fea di *sbarazzare il Tevere dai molini* (1805), sopravvivranno soltanto la Mola dell'isola di S. Bartolomeo, detta dell'Annunziata, e quella presso S. Giovanni dei Fiorentini (ASR, Camerale II. Tevere, busta 12, fasc. 115).

Gli usi lungo le sponde sono per il resto regolati dal buon senso: i tintori sono soliti disporre i tessuti ad asciugare sui tratti ancora liberi delle rive presso Santa Lucia della Tinta su via Monte Brianzo, importante arteria che innerva il cuore della città. Tra Sette e Ottocento, la navigazione a monte di Roma subisce significativi peggioramenti nonostante gli imponenti lavori di regimazione, in particolare ai piani di Magliano e Gallese dove l'infelice morfologia e la scadente qualità dei suoli determinano dilatazioni e impaludamenti all'intersezione con la via Flaminia a Ponte Felice (Aristone, Palazzo, 2012). Ne sono testimonianza le significative differenze tra la *Pianta del corso del Tevere dalla confluenza del fiume Nera alla foce* di Andrea Chiesa (1744) e il rilievo del *Corso del fiume Tevere con ventiquattro riparazioni fatte in diversi siti nell'alveo del medesimo incominciate nell'anno 1758 e proseguite fino al presente 1772* di Giuseppe Panini conservati presso l'Archivio di Stato (ASR, Collezione Disegni e Mappe).

La contrazione dei flussi di merci in arrivo via fiume concorre al brusco innalzamento (due volte e mezzo) del prezzo all'ingrosso del grano imposto dalla Reverenda Camera Apostolica tramite l'amministrazione annonaria alla congregazione dei fornai⁵. Il forte disavanzo della bilancia pubblica unitamente al malcontento generalizzato è tale da suggerire, nel nuovo secolo, l'abbandono delle tradizionali misure protezionistiche in favore del libero mercato: con Motuproprio del 3 dicembre 1800 Pio VII enuncia le ragioni del nuovo *sistema di commercio in materia de' grani*, abolendo l'istituto dell'Annona e le conseguenti restrizioni per gli agricoltori e accordando libertà di scambio entro i confini dello

⁵ Circa l'incremento incontrollato del prezzo del grano: "Sono accadute in quest'ultimo tempo più stagioni penuriose e si è anche aggiunto lo sconcerto del sistema monetario ed altre contrarie circostanze, ma la causa principale permanente è stato l'incarimento del grano che dal 1763 cominciò ad alzarsi e, quantunque talvolta ribassato finalmente dall'epoca del 1782 sino al 1797, è stato sempre molto maggiore dell'antico costo" (Nicolai 1803, Parte III, p. 153).

Stato: si specifica che “tutti li grani, come altresì granturchi, e farine, che verranno in Roma dovranno trasportarsi nei due pubblici Mercati di Campo di Fiore, e di Ripa Grande, con obbligo a’ venditori di esibire esatta assegni dei contratti effettuati” (Nicolai 1803, Parte II, p. 90)⁶.

Fig. 2. La città e il fiume. Affresco in via Ripetta raffigurante il Porto con San Girolamo dei Croati sullo sfondo



Fonte: foto dell'autrice

⁶ L'istituto dell'Annona consisteva in un insieme di provvidenze destinate all'approvvigionamento coattivo presso i produttori (accaparramento) di generi di prima necessità – il grano e la grascia, ossia il grasso – ai fini di assicurarne la distribuzione all'intera popolazione cittadina, soprattutto in caso di guerre, carestie, epidemie e altri eventi eccezionali. A fine Settecento, l'abate Ferdinando Galiani nei suoi *Dialogues sur le commerce des bleds*, annotava la presenza di [...] vasti e immensi magazzini destinati al grano, e regolamenti ancora più vasti e più immensi dei granai... e tutto ciò si chiama l'Annona. [...] I granai e i regolamenti sono press'a poco gli stessi che si fecero ai tempi di Cesare, d'Augusto e di Tito.

Oltre i terminali di Ripa e Ripetta sono attivi gli scali destinati allo scarico della legna, a monte di Piazza del Popolo e a Santa Lucia della Tinta, ed uno per l'attracco delle fascine, a Borgo. Tra gli anni venti e trenta dell'Ottocento sono tre i grossisti – Pietro Angelini, Giovanni Rotti e Antonio Mazzoleni – a contendersi la lucrosa attività di vendita, disponendo di propri stalli, detti *legnare*, per l'accatastamento (ASR, Camerale II. Tevere, b. 6). Lo smistamento dei viveri sulle principali piazze della città avviene ove possibile mediante carretti trainati da cavalli: i luoghi sono in genere prossimi al fiume, ricadenti nei rioni Campo Marzio, Ponte, Regola, Ripa, Campitelli, Borgo e Trastevere⁷.

Rispetto agli usi ludici e ricreativi, la pratica dei *bagni* nel Tevere che si diffonde nell'Ottocento merita una speciale notazione: Francesco Costa ottiene di poter collocare nella imminente stagione estiva *la solita spianata nella Ripa sinistra del Tevere aderente alla via Giulia, e poco superiormente alla barca passaporto denominata il Cefalo, per ivi collocare le capanne necessarie alla formazione dei bagni nell'acque di quel Fiume, quante volte il Postulante sia munito degli altri relativi permessi e purché non faccia cadere nel Tevere terra, ed altri oggetti non galleggianti, e sia al finire della Stagione suddetto obbligato di rimettere la sponda nel suo primiero stato, e chiudere le buche fattevi, e spurgare per bene l'alveo da qualunque imbarazzo potesse essersi formato*. Più a monte, nella vigna di proprietà dei fratelli Giuseppe e Pietro Paolo Gasparini *dirimpetto al porto di Ripetta* si rinnova annualmente la consuetudine di erigere capanne in virtù di una privativa concessa in cambio di un canone annuo *di due libbre di cera da pagarsi alla camera dei Tribunali nella vigilia di SS. Pietro e Paolo*: consuetudine avversata dal rettore del Collegio Clementino sulla opposta riva poiché ritenuta *assolutamente immonda per la buona educazione e tranquillità dei giovani religiosi e dei nobili e civili convittori* (ASR, Camerale II. Tevere, b. 12).

Modernità e anacronismi. Programmi progetti interventi

A metà Ottocento, il capitolo della navigazione fluviale conosce un fattore di accelerazione: l'introduzione del piroscampo a vapore tra Roma e il mare (1842) suscita nei dirigenti della Marina Pontificia, tra cui il colonnello Alessandro Cialdi, nuove aspettative nei riguardi di un possibile adeguamento del tratto urbano del Tevere per "permettere alle barche, o provengano dal tronco superiore o dal tronco inferiore del fiume, di depositare in terra il loro carico in quel punto della città, in cui più fosse utile al negoziante che lo riceve. Questo comodo sarebbe

⁷ Le aree indicate nel gennaio 1844 sono le seguenti: S.M. Maggiore; Termini verso i Fienili; Piazza Bocca Verità; Piazza Consolazione; Largo sulla via de' Cerchi; Campo Vaccino; Piazza Montedoro; Vicolo dei Fienili o sia strada detta dell'Inferno verso il Tevere; Piazza Sforza Cesarini; Piazza Lancellotti detta dei Matriciani; Largo dei Bastioni o sia di Porta Castello; Piazzale contiguo al muro di recinto dei Padri Penitenzieri a Santo Spirito; Prato di San Cosimato a Santa Maria in Trastevere.

ancora di grande utile per la conservazione delle strade e ponti della città, che oggi si trovano spesso sovraccaricati dai carri che trasportano nei diversi magazzini le merci ed i marmi che giungono al porto di Ripa Grande e Ripetta. Aggiungo che allora potremmo profittare del porto Leonino (edificato nel 1823), il quale attualmente è inutile, ma che pure per la vicinanza del Borgo e del Vaticano potrebbe non esserlo; e credo di dover far riflettere infine, che col rendere quel tratto navigabile si raggiungerebbe l'altro pregevolissimo vantaggio da me accennato nel principio di questo capitolo, vuol dir quello di diminuir gli straripamenti del Tevere nella città" (Cialdi, 1845, p. 177).

Nell'economia di questo contributo, la questione del rischio idraulico può essere appena accennata. A metà Settecento, gli ingegneri Andrea Chiesa e Bernardo Gambarini risultano impegnati nella prima livellazione scientifica delle altezze di piena. I bassi fondali e il regime torrentizio avrebbero richiesto provvidenze di manutenzione continua del letto e delle sponde. Di fatto, "i lavori più significativi intrapresi dallo Stato Pontificio furono quelli di ristrutturazione dei porti di Ripa Grande e Ripetta e l'allargamento dei fossati di Castel S. Angelo; inoltre, vennero attuate opere di sistemazione delle rive e dei ponti, interventi talvolta significativi dal punto di vista urbanistico e architettonico, ma irrilevanti da quello idraulico" (Enzi, 2016).

Rispetto alle frequenti inondazioni dell'abitato *per effusione dal sottosuolo* in relazione alla presenza di falde superficiali, rare e ben più rovinose alluvioni per straripamenti dall'alveo si manifestavano con esondazioni in corrispondenza di ostruzioni stabili o accidentali: a Ponte Milvio, la corrente imboccava la via Flaminia fino a Porta del Popolo proseguendo lungo via del Babuino, via del Corso, via di Ripetta. La seconda *rotta* avveniva all'altezza di Ponte Sant'Angelo, mentre all'isola Tiberina, il Ponte Quattro Capi e diversi mulini galleggianti ne deviavano le acque a Trastevere, in riva destra, e a Marmorata e Testaccio, in riva sinistra, con risalite verso la Bocca della Verità e il Ghetto.

Nel dibattito ottocentesco sulle prospettive aperte dalla modernità, sembra di poter affermare che il programma di un generalizzato rilancio della navigabilità del Tevere caldeggiato da Cialdi abbia una forte connotazione regressiva: siamo alla vigilia dell'apertura della ferrovia Roma-Civitavecchia (1859), che si rivelerà una valida alternativa al rimorchio a vapore in servizio lungo l'asta terminale del Tevere.

Se la Roma Pontificia appare estranea al dibattito suscitato dagli avanzamenti del sapere tecnico sulla necessità di imbrigliare i fiumi in ambito urbano, l'agenda post-unitaria sollecitata dalla drammatica alluvione del dicembre 1870 registrerà radicali proposte di intervento sul corso del Tevere, tra cui una drastica deviazione fuori dall'abitato caldeggiata da Garibaldi. L'emergenza e urgenza di risolvere un problema di salute, igiene e sicurezza indurranno Alessandro Viviani, estensore del Piano regolatore del 1873, ad affermare nella relazione le ragioni di un suo contenimento entro alti argini: "L'allargamento in sommità della sezione dell'alveo importerà necessariamente delle espropriazioni e farà scomparire quella sequela di risalti, sproni, di indecorose e luride fronti di caseggiato che, interrotte a quando a quando da melmose Ripe, rendono tristissimo l'aspetto

delle sponde del Tevere. Sistemato l'alveo e i muri di sponda, secondo i migliori dettami della scienza idraulica e dell'arte per raggiungere il supremo scopo di abbassare l'ordinata delle massime piene ed impedire le inondazioni della Città, due larghi stradoni correranno lungo esso fiume alla sommità delle due nuove sponde, e i lati esterni di quelli saranno abbelliti da fabbriche del tutto nuove e di aspetto regolare". Soluzione, questa, che porterà a recidere ogni rapporto con il fiume convogliando altrove i valori di decoro e rappresentanza della Capitale.

Considerazioni conclusive

In anni recenti, le agende delle città europee hanno accolto programmi di rigenerazione degli ambiti fluviali a partire da estese operazioni di bonifica ambientale, con progetti urbani e di paesaggio. Nelle sperimentazioni più convincenti, le tematiche emergenti dell'adattamento climatico e della resilienza sono state filtrate attraverso approcci interdisciplinari in grado di armonizzare la tradizione figurativa dell'*urban design* con i principi dell'ecologia vegetale. Le aste fluviali sono ad oggi un essenziale banco di prova per la realizzazione di *Infrastrutture verdi e blu* in grado di ripristinare la continuità ecologica garantendo al contempo una fruizione sostenibile degli spazi ripariali (European Commission, 2013).

Nel caso di Roma Capitale, la riattivazione del Tevere nel suo tratto urbano, pur affidata a programmi impegnativi di matrice pubblica, come ad esempio il *Piano di Gestione UNESCO* stilato dalla Sovrintendenza Capitolina di Roma Capitale che ha ripreso gli indirizzi espressi per l'ambito di programmazione strategica *Tevere* del nuovo PRG (2008), stenta ad assumere il carattere di una priorità condivisa tra le numerose istituzioni competenti. Forme di cittadinanza attiva hanno iniziato a mobilitarsi nella riappropriazione delle sponde, richiamandosi ad esigenze di percezione, accessibilità e fruizione del Tevere mediante eventi culturali, manifestazioni sportive ed escursionistiche anche *extra-muros*, tra Castel Giubileo e la foce, catalizzando idee, memorie, narrazioni su un patrimonio materiale e immateriale che nel giro di qualche generazione potrebbe svanire. Un'agenda programmatica che collochi Roma all'altezza di queste sfide e della sua storia millenaria richiede alla cittadinanza capacità di visione e alla macchina politico-amministrativa una coerente *road-map*.

Riferimenti bibliografici

Aa.Vv. 1981. *Enea nel Lazio. Archeologia e Mito*, Roma, Fratelli Palombi Editori.
Ait, I. 2017. *Mercanti toscani e lombardi a Roma. Testimonianze dalle fonti del XV e XVI secolo*, in Cabibbo S., Serra A. (a cura), *Venire a Roma, restare a Roma. Forestieri e stranieri fra quattro e settecento*, Roma, RomaTre Press, pp. 119-136.
Aristone, O., A.L. Palazzo. 2012. *Roma e il suo contado lineare. L'approvvigionamento urbano attraverso il Tevere nel primo trentennio dell'Ottocento*, in G. Alfani, M. Di Tullio, L. Mocarrelli (a cura di), *Storia economia e*

- ambiente italiano (ca. 1400-1850)*, Milano, FrancoAngeli, pp. 346-362.
- Berengo, M. 1999. *L' Europa delle città. Il volto della società urbana europea tra Medioevo ed età moderna*, Milano, Einaudi.
- Buonora, P., M. Vaquero Pineiro 2008. *Il sistema idraulico di Roma in età moderna. Aspetti di potere e dinamiche produttive*, in C. Travaglini (a cura di), *La città e il fiume. Secc. XIII-XIX*, Collection de l'École française de Rome, n. 394, Atti del Convegno internazionale, Roma, Roma, Ecole Française de Rome 2008,, pp. 147-168.
- Cialdi, A. 1845. *Delle barche a vapore, della navigazione del Tevere e della foce di Fiumicino*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, p. 177.
- d'Errico, R., A.L. Palazzo 2008. *Il Tevere navigato e navigabile. Note sul trasporto fluviale tra Restaurazione e Unità d'Italia*, in C. Travaglini (a cura di), *La città e il fiume. Secc. XIII-XIX*, Collection de l'École française de Rome, n. 394, Atti del Convegno internazionale, Roma, pp. 265-282.
- D'Onofrio, C. 1982. *Il Tevere*, Romana Società editrice, Roma.
- Enzi, S. 2016. *Le inondazioni del Tevere a Roma tra il XVI e XVIII secolo nelle fonti bibliotecarie del tempo*, in Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée, tome 118, n. 1, pp. 13-20.
- European Commission. 2013. *Green Infrastructure (GI) — Enhancing Europe's Natural Capital*. Communication to the Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions (COM/2013/0249).
- Gross, H. 1990. *Roma nel Settecento*, Roma, Laterza.
- Insolera, I. 1980. *Le città nella storia d'Italia*. Roma, Roma, Laterza.
- Moroni, G. 1861. *Voce Tevere*. *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica da San Pietro sino ai nostri giorni*, vol. LXXV, Venezia, Tipografia Emiliana.
- Nicolai, N. M. 1803. *Memorie, leggi e osservazioni sulla Campagna e sull'Annona di Roma*, Roma, Stamperia Pagliarini.
- Palermo, L. 1998. *Fattori della produzione e sviluppo economico a Roma nel Rinascimento*, in P. Delogu (a cura di), *Roma medievale. Aggiornamenti*, Firenze, All'Insegna del Giglio, pp. 249-265.
- Pascoli, L. 1740. *Il Tevere navigato, e navigabile in cui si prova con autorità evidenti, e non sospette che ne' tempi passati sin dalla sua scaturigine si navigava, ... con tre discorsi due delle cause delle di lui inondazioni, e dei rimedj loro e l'altro de' rimedj dell'inondazioni della Chiana ... dedicato alla Santità di Nostro Signore Papa Benedetto XIV, da Lione Pascoli*, Roma, Antonio Angelo de' Rossi.
- Sovrintendenza Capitolina di Roma Capitale. 2015. *Piano di Gestione del Centro Storico di Roma, le proprietà extraterritoriali della Santa Sede nella Città e San Paolo fuori le Mura*, Roma.
- Tacito, P.C. 1960. *Annali*, Torino, Utet.
- Talamanca, M. 1989. *Lineamenti di storia del diritto romano*, Milano, Giuffrè.
- Ventriglia, U. 1971. *La geologia della città di Roma*, Roma, Eredi G. Bardi.
- Viviani, A. 1873. *Piano regolatore della Città di Roma*, Roma, Tipografia Bencini.

Archivio di Stato di Roma (ASR)

Cameralc II. Tevere.
Collezione Disegni e Mappe.