DOPPIOZERO

Roma fu marinara

Marzia Coronati

24 Agosto 2018

L’affossamento della vocazione marinara di Roma, dalle invasioni barbariche a uno zoo safari, passando per l’isola Tiberina.

Ogni mattina pedalo per ventidue chilometri lungo il corso del Tevere. Undici ad andare, undici a tornare. Taglio il centro città da Porta Portese al Foro Italico, alla stessa ora, attraversando lo stesso percorso e incrociando gli stessi sguardi. Il vecchio hippie con i lunghi rasta e il cane bastardo a salutare il sole, arrampicati entrambi su un tronco, l’assonnato liceale biondo in bicicletta che sgranocchia una mela, il ragazzo avvolto nel sacco a pelo sotto il ponte che precede Castel Sant’Angelo, il pensionato in tutina e cardiofrequenzimetro completamente sudato anche in pieno inverno. E poi loro due: una coppia di quarantenni con un cane sulla loro chiatta attraccata sul fiume, lui sistema la moka sul fornello e ancora in pigiama sbircia fuori dall’oblò, lei a pochi metri passeggia lungo la ciclabile con il cane a guinzaglio. Ogni mattina li saluto con un cenno del capo e inghiotto una pallina di invidia. Come è possibile che vivano lì? Come hanno fatto? Eppure sarebbe così semplice, così naturale ed armonico usufruire delle opportunità che il fiume offre alla città.

Roma non si affaccia sul Tevere. E il Tevere non guarda Roma. Aldilà dei pochi fortunati come me, che possono percorrere la pista ciclabile per gli spostamenti casa-lavoro, non si può dire che la capitale abbia una relazione quotidiana con le sue acque. Eppure basta fare un salto indietro per accorgersi che Roma è stata una città marinara sino a non molto tempo fa. Recentemente, sfogliando un libro di Paolo Portoghesi, sono incappata in una fotografia d’epoca della sponda del Tevere sul versante di via Giulia. I palazzi affacciano direttamente sul fiume, tra gli edifici sono visibili attracchi, piccole discese, scalini che giungono sino all’acqua. Sullo sfondo appare il Porto di Ripetta, con gradoni circolari che

scendono dolcemente sino a una lingua di spiaggia e un terrazzino panoramico che mi ha fatto pensare all’isola di Ponza.



La foto risale agli ultimi anni del 1800, poco prima della costruzione degli alti muraglioni che oggi accompagnano tutto il percorso urbano del fiume, l’attuale Lungotevere, un’opera pubblica tra le più costose realizzate in Italia definita da molti architetti come un immane scempio urbanistico. I periodici straripamenti del fiume necessitavano di una soluzione, ma se non avesse prevalso il progetto dei muraglioni e si fosse seguita l’alternativa offerta dall’ingegner Alfredo Beccarini, che prevedeva la creazione di un percorso per le acque in piena con uno scaricatore a nord dell’Acqua Acetosa pronto a ricevere il sovrappiù delle onde, oggi potremmo sorseggiare uno spritz al porto di Ripetta affacciati su un romantico merletto di margine urbano a lambire le due sponde. E forse i romani potrebbero sentirsi più comodi nel loro vestito tradizionale marinaro.

Oggi, costeggiando i muraglioni in bicicletta, mi sono fermata all’altezza dell’isola Tiberina. Ho chiuso gli occhi e ripercorso circa 2000 anni di storia. In quelle acque, poco più a sud, nel Foro Boario, navi trainate o a remi arrivavano da Ostia, per scaricare le merci in un Emporium, colorato e rumoroso approdo urbano, crocevia

di scambi, arrivi e partenze, nucleo di traffici culturali e commerciali. Fu l'imperatore Claudio, nel 41 d.C., a mettere a punto un sofisticato impianto portuale che aveva sede a Portus, un territorio collocabile attualmente alle spalle dell'aeroporto e del centro commerciale Leonardo da Vinci, con l'intento di collegare il mare al centro di Roma grazie a punti di risalita dai canali e poi dal Tevere. Portus fu il primo porto di Roma in età imperiale, fulcro del commercio e della fortuna dell'Impero. Se a quel tempo ci fossimo trovati su una grande nave ad attraccare sulla costa di Roma, un enorme faro ci avrebbe indirizzato verso un bacino, dove avremmo atteso il nostro turno per entrare. Avremmo poi attraversato dei canali, fino a raggiungere il porto definito di Traiano (anche se alcuni studiosi attribuiscono anche questa costruzione a Claudio), un bacino esagonale profondo 5 metri e ampio 33 ettari, interamente scavato nella terraferma, un porto più sicuro e più adatto alle operazioni di attracco, carico e scarico delle merci e dove potevano ancorare fino a duecento navi.

Attualmente circa il 99% del complesso urbanistico del Porto di Roma voluto da Claudio risulta completamente sepolto, eppure archeologi e ricercatori non hanno esitato a dimostrare che l'intero impianto costituisce la principale area archeologica della storia della capitale. L'uccisione di Claudio da parte di Nerone poco prima della conclusione dell'opera, le invasioni barbariche, le inondazioni, l'impaludamento, l'abbandono e per finire la cessione della proprietà di gran parte del Porto di Roma al principe Alessandro Torlonia hanno contribuito alla distruzione e scomparsa di un tesoro, ma ancora di più alla cancellazione dello spirito e tradizione marinari dei cittadini romani.

Nel 1867 l'archeologo Rodolfo Lanciani, l'unico esperto a cui fu consentito di assistere agli scavi che i Torlonia condussero per cinque anni consecutivi, scrisse: "in questo poco tempo i Torlonia hanno arrecato più danni al posto di quanto avessero fatto quindici secoli di abbandono e desolazione" e desolato descrisse, come piccolo esempio dello scempio, come la famiglia fece fondere, per ricavarne il metallo, le centinaia di tubazioni in piombo recanti i sigilli imperiali.

Alla famiglia Torlonia nel Dopoguerra è succeduta la famiglia Sforza Cesarini, attuale proprietaria di una consistente fetta di area archeologica di Portus. Una gestione, quella degli Sforza, degna del copione di un film di Matteo Garrone. Nei primi anni '80 realizzano nell'area uno zoo safari, compianto dalla generazione

nata negli anni ’70 nella capitale: uno spettacolo con scimmie, tigri e giraffe da fotografare comodamente chiusi nell’abitacolo della propria macchina. Negli anni ’90 la famiglia decide di buttarsi nel business green, trasformando con un colpo di bacchetta il circo in un’oasi. Oggi “l’oasi di Porto” è visitabile pagando un biglietto di 12 euro. Una volta varcato il baracchino si è inglobati in un percorso obbligato, consistente in una passeggiata a piedi di quattro minuti sino al calesse trainato da due stanchi cavalli inzuppati di sudore. Sul carro, a gruppi di venti, si costeggia il lago esagonale disegnato da Claudio, ormai fetido, popolato da pesci morti e tartarughe storpie. Giunti a destinazione, dopo una corsa di sei minuti, si scende per raggiungere la casetta del birdwatching, una claustrofobica costruzione in legno posizionata a sette passi dal capolinea del calesse. Una volta osservati dalle fessure nelle assi i gabbiani di Fiumicino che si azzardano a sorvolare il paludoso bacino, ci si prepara al rientro: stessi cavalli, stesso calesse, stesso percorso. Un tuffo nella storia di 40 minuti, da coronare con una bevanda calda, gentilmente offerta dalla casa.

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO

