

estratto da

IL COLOSSO DI FERRO

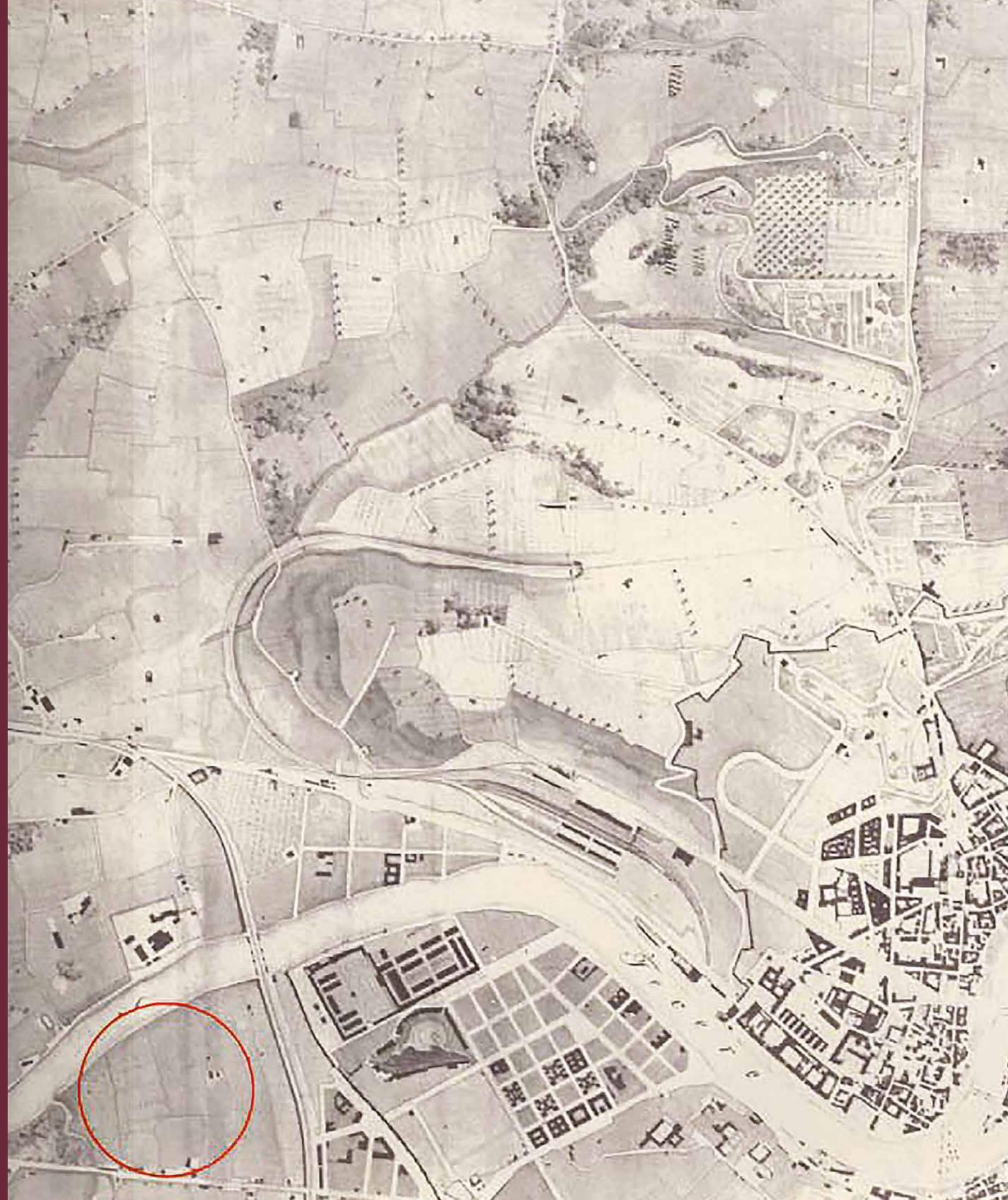
ROMA INDUSTRIALE.
LA PARABOLA
DELL'AREA OSTIENSE.
MARISTELLA CASCIATO



ROMA INDUSTRIALE. LA PARABOLA DELL'AREA OSTIENSE.

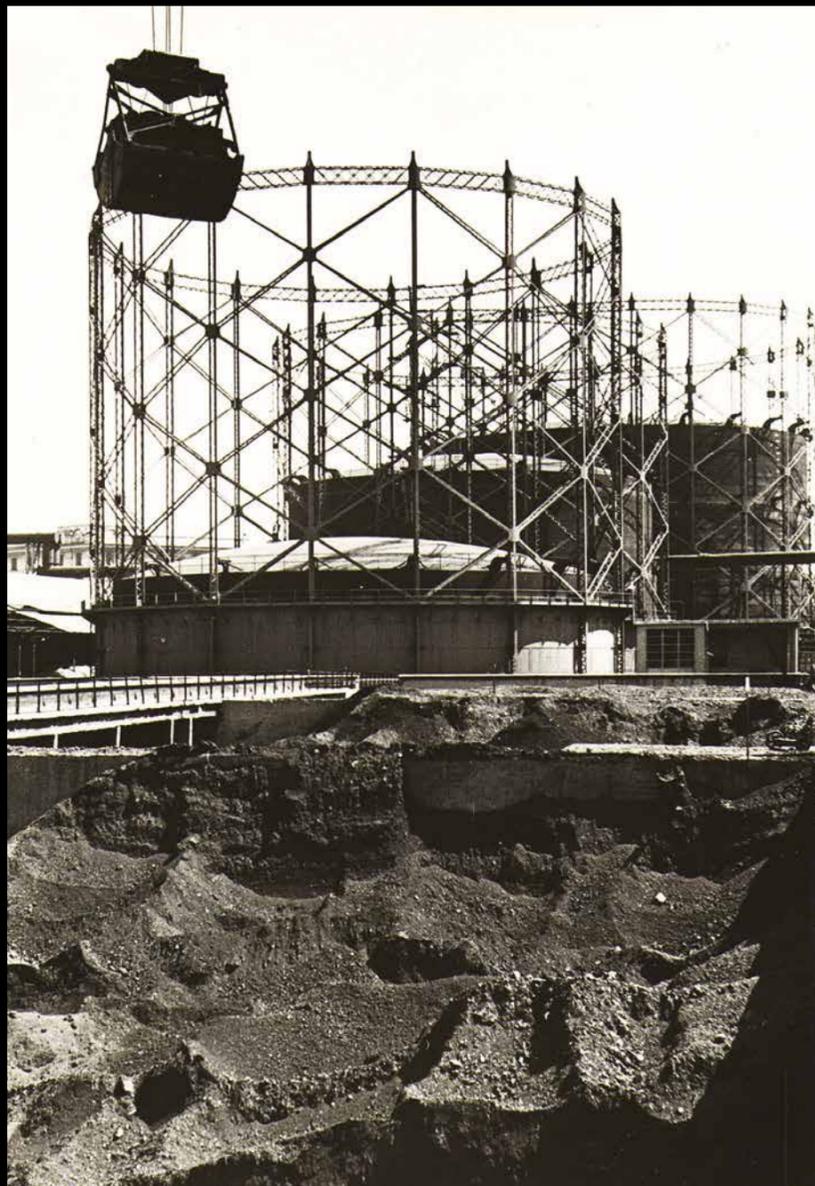
MARISTELLA CASCIATO

Storica dell'architettura e architetta.
Ha collaborato con il Museo MAXXI fin dalla
sua apertura. Attualmente è Senior Curator,
Head of Architecture Collections presso il
Getty Research Institute.
Vive a lavora fra Los Angeles e Roma.



Nella pagina precedente:
Pianta di Roma del Genio Militare, 1900. Dettaglio.
Nella mappa si vedono: la Stazione di Trastevere nella prima collocazione a ridosso delle mura urbane, il Ponte di Ferro, inaugurato nel 1863, il quartiere di Testaccio con il Mattatoio già operativo e i primi lotti edificati di edilizia popolare e, segnalata con un cerchio rosso, l'area dove sorgerà il Gasometro, all'epoca ancora coperta da orti e coltivi.

4



La zona di stoccaggio del carbon fossile e i tre Gasometri minori dell'Officina San Paolo, inizio anni Trenta.

«La pioggia s'infittiva velando la luce lunare oltre lo scheletro del grande Gazometro. Bagnati dal chiarore d'argento, i perni, le corone mobili, le travi anulari e le membrane pneumatiche trasformavano l'elevata struttura metallica in un mostro per metà edificio e per metà macchina, vestito di un'algida trama d'acciaio. [...] Protetto da tre piccoli gazometri gemelli e da una miriade di fabbricati di cemento in rovina, il colosso ferreo vigilava sull'ansa del Tevere che ottant'anni prima aveva ospitato il polo industriale più grande e operoso della città. Le officine del gas, la centrale termoelettrica e l'antica dogana trovavano il proprio contrappunto sull'altra riva del fiume nelle armature scarnificate e nella ciminiera in mattoni del saponificio, nel deposito del grano del consorzio agrario e nei Mulini Biondi ormai in disuso».

Questa l'apertura di *È così che si uccide*, il romanzo *noir* di grande successo con cui ha esordito nel 2016 lo scrittore Mirko Zilahy; una scena di rovine romane, ma non quelle dei monumenti antichi che fecero grande la città, bensì quelle della sua storia moderna, di quando si provò a dotarla di un primo comparto industriale nell'area Ostiense. Un'archeologia alternativa, metafora di un possibile destino industriale, guardato però con sospetto sin dall'emergere dell'idea, all'alba della designazione della città a capitale d'Italia. Negli ultimi anni del regno pontificio, Roma era una città immobile; in un'Europa in cui le città si trasformavano in metropoli e i governi si sfidavano organizzando grandi esposizioni universali, Roma riposava. Il poeta statunitense Henry Wadsworth Longfellow, fine conoscitore della sua storia urbana, incontrò, appena pochi mesi prima della breccia di Porta Pia, uno dei più influenti membri della curia romana, il cardinale Giacomo

Antonelli; gli fece rilevare come la città gli sembrasse immutata da quando l'aveva per la prima volta vista, quaranta anni prima. E il cardinale lo assecondò compiacendosene: "Sì, grazie a Dio". Se in quel 1870 Londra si era dilatata sino alla dimensione di circa 3.500.000 di abitanti e Parigi ne contava la metà, la popolazione romana superava di poco i 240.000 residenti; la rivoluzione industriale, responsabile della tumultuosa crescita di altre città europee, aveva suscitato a Roma solo il compatimento verso quei paesi che erano caduti "vittime" del progresso.

L'abitato mancava totalmente di quella densità e continuità edilizia che caratterizzava le nuove metropoli e si dilatava fra i colli e le piane, intervallato da una campagna punteggiata di eccezionali presenze monumentali, che davano alla città quell'originalissimo carattere rurale tanto apprezzato dai viaggiatori stranieri.

Fra le vie extraurbane più antiche che attraversavano quella campagna eroicizzata dalle memorie dei martiri e percorse dai pellegrini, vi era la via Ostiense lungo la quale sorgeva la basilica eretta sul sito della sepoltura di San Paolo. Una strada che aveva unito da millenni la città con le saline della costa e il suo porto naturale alla foce del Tevere, affiancandosi al tracciato fluviale lungo la sua riva sinistra.

Il fiume non aveva mai perso, nemmeno nei secoli di maggior declino, la funzione essenziale di via di trasporto; il traffico mercantile lungo il suo corso, dalla bocca fluviale al porto urbano di Ripa Grande, veniva disimpegnato da tempo immemore attraverso tiri di bufali che percorrevano le rive del fiume trainando le barche maggiori, che non avrebbero potuto vincere la corrente con le sole vele. Fu nel 1826 che si permise

5

l'introduzione di barche a vapore, ma ci vollero vent'anni perché quel servizio di rimorchio meccanizzato venisse adottato in forma definitiva.

Il sopraggiungere degli sbuffi del vapore, che lungo il corso d'acqua si erano sostituiti alle grida dei bufalari, era il segnale dell'avvio di una trasformazione per l'area sin lì coperta di orti, vigneti e canneti, situata al di fuori delle mura, fra la via Ostiense e il fiume. Aveva contribuito ad un nuovo destino l'inaugurazione nel 1863 di un ponte, situato in corrispondenza dell'ansa fluviale della Magliana, su cui correva la linea ferroviaria per Civitavecchia. Ultimata qualche anno prima, quella collegava inizialmente il principale porto laziale con una stazione situata in prossimità della Porta Portese.

Ma nell'ultimo suo periodo di governo, il papa Pio IX aveva avviato una serie di interventi per mitigare la distanza che separava Roma dalle città europee contemporanee, fra cui l'incremento delle strade ferrate e la messa in cantiere di reti tecnologiche. La linea per Civitavecchia, che terminava a Trastevere, venne prolungata e fu fatta attraversare il Tevere, così da connettersi alle altre vie ferrate e alla stazione centrale. Per permetterlo, fu commissionato a una ditta inglese un nuovo ponte a tre campate, la centrale delle quali era mobile, per consentire il passaggio di piroscafi e bastimenti. Ebbe l'iniziale denominazione di Ponte San Paolo, mutato poi in Ponte dell'Industria; ma i romani, quasi a segnare l'inizio di una nuova era, lo chiamarono da subito il "Ponte di ferro".

La presenza congiunta del fiume collegato con il mare aperto e della ferrovia designarono il settore Ostiense come area privilegiata per il futuro sviluppo industriale della nuova capitale; una vocazione confermata già dai piani regolatori della

città degli anni 1873 e 1883. Ma i primi decenni di Roma capitale passarono nell'incertezza intorno all'opportunità di avviare la città ad un destino industriale, con il conseguente paventato apparire di una classe operaia urbana; quella decisione fu procrastinata e l'unico intervento di modernizzazione realizzato nel settore, seppure dentro le mura, fu la costruzione del nuovo razionale mattatoio, eretto tra il 1888 e il 1890, su progetto dell'architetto Gioacchino Ersoch.

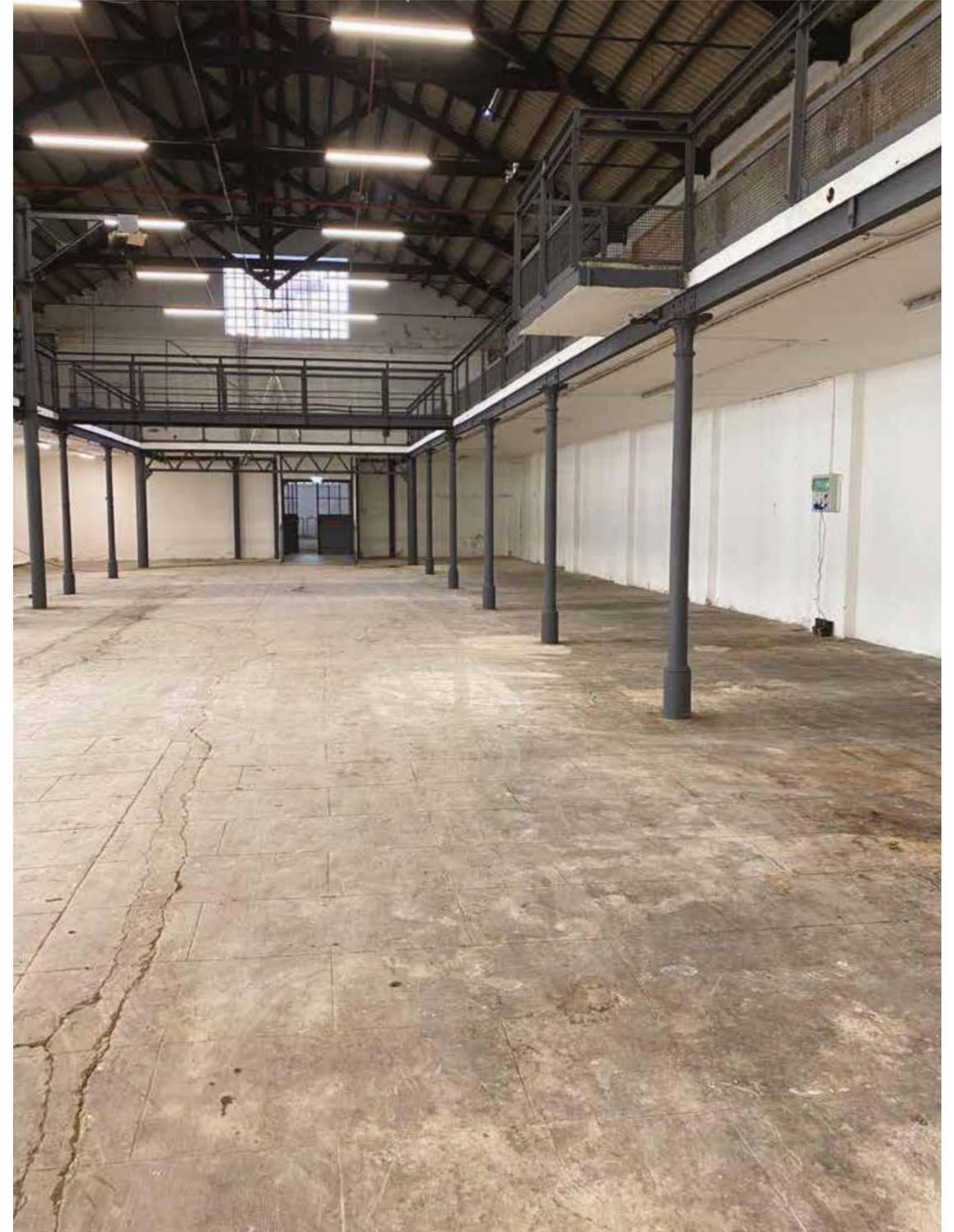
Nei primi anni del nuovo secolo, qualcosa sembrò mutare, con il lancio nel 1904 di un Comitato nazionale pro Roma marittima, un'ambiziosa ma assai poco coesa iniziativa promossa e guidata da Paolo Orlando, ingegnere e politico proveniente da una famiglia di industriali, che provò a raccogliere le grandi società romane intorno ad un progetto lungimirante: la costruzione di un nuovo porto alla foce del Tevere, di un canale navigabile di collegamento con la capitale, di un nuovo porto fluviale con magazzini nell'area Ostiense. Condurrà a risultati pratici modesti, ma contribuirà a indirizzare verso quella zona, le nuove attività produttive che si andavano comunque configurando. Concorse a questo anche la decisione governativa del 1904 di finanziare una nuova stazione ferroviaria a Trastevere, in sostituzione di quella già esistente più interna alla città, dalla quale un sistema complementare di binari avrebbe assicurato il trasporto di merci fino alle rive del fiume. Fu inaugurata nel 1911, insieme ad un nuovo ponte, in muratura e affiancato all'originario "Ponte di ferro", così da ampliare il fascio dei binari esistenti e permettere insieme il traffico veicolare e pedonale. Nel 1906 il Ministero dei Lavori pubblici incaricò il Genio civile di studiare un progetto di miglioramento della navigabilità

Veduta dal Gasometro maggiore della centrale elettrica dell'Officina San Paolo, 1958.

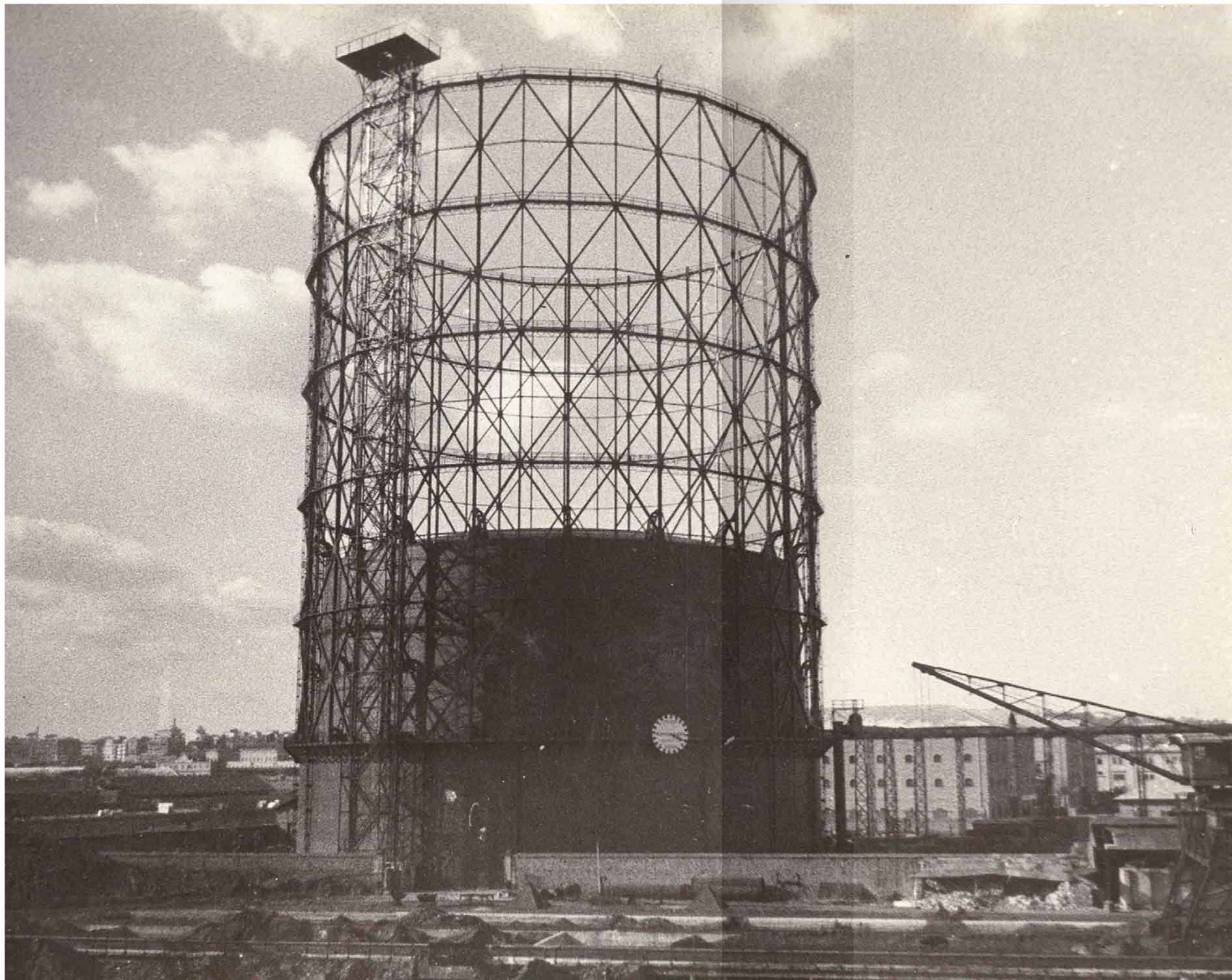




Particolari di ambienti di servizio dell'Officina San Paolo: officina meccanica, sala misuratori, edificio generatori impianto gas acqua.



Il Gasometro maggiore,
da 200.000 metri cubi,
realizzato negli anni 1936-
37 e, sulla destra, scorcio
dei Magazzini generali.



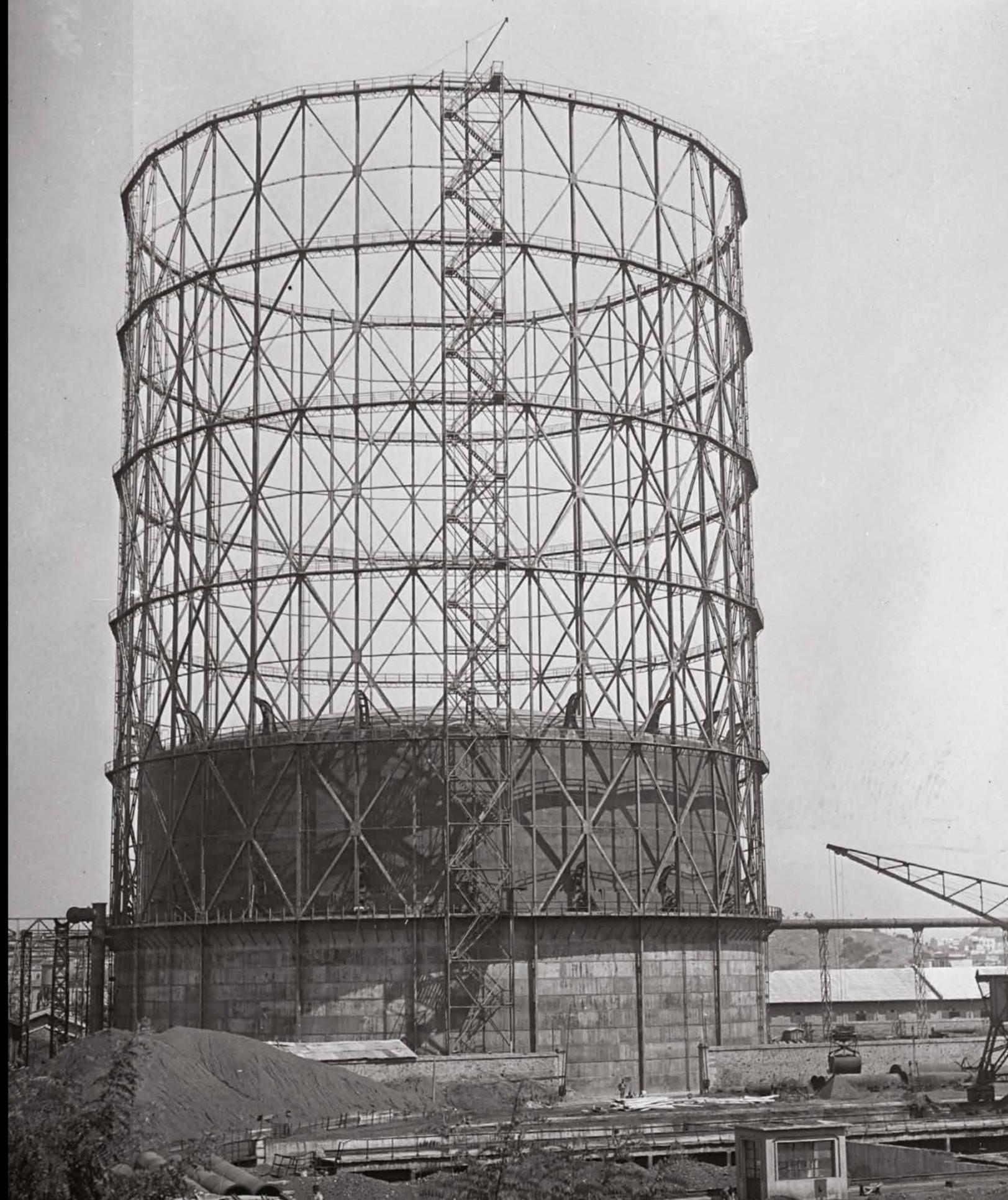
fluviale e di un nuovo porto, in sostituzione di quello storico di Ripa Grande, sempre meno funzionale, anche a causa dell'avanzare della costruzione dei muraglioni di protezione dalle inondazioni del tratto urbano del fiume.

Le conseguenze di quelle scelte vennero amplificate dall'elezione in Campidoglio di una giunta democratico-radicalista guidata dal sindaco Ernesto Nathan, nato a Londra, sensibile alle esperienze del riformismo europeo e alla cultura urbanistica internazionale, in carica fra il 1907 e il 1913. Quegli anni che precedettero la Prima guerra mondiale, resi frenetici dalla preparazione delle celebrazioni del cinquantenario dell'unità d'Italia da svolgersi nel 1911, furono decisivi per lo sviluppo dell'area Ostiense, la cui destinazione industriale era stata ribadita dal Piano regolatore elaborato nel 1909 dall'architetto Sanjust di Teulada. Due leggi speciali per Roma, nel 1907 e 1908, avevano anche autorizzato l'esproprio delle aree limitrofe alla via Ostiense, da destinare ad attività produttive, così da calmarne il prezzo, e un finanziamento straordinario per la costruzione del nuovo porto fluviale a valle dei nuovi ponti.

Il 1911, insieme al raddoppio del ponte e alla nuova stazione di Trastevere, vide l'inaugurazione di un viale ampio e interamente rinnovato fra la Porta e la Basilica di San Paolo; nel frattempo i primi insediamenti produttivi erano stati avviati. Nel 1907, la Società Anglo Romana offrì di ampliare il suo servizio al Comune di Roma dal gas alla produzione di energia elettrica. Nell'area compresa tra il Tevere e la via Ostiense, furono costruite una nuova officina per la produzione del gas e un'adiacente centrale termoelettrica progettata dall'ingegnere Ulderico Bencivegna. Apparvero i primi gazometri cilindrici a struttura telescopica,

Foto aerea dell'area della via Ostiense, fine anni Venti. Sulla sinistra l'Officina San Paolo con i primi tre gasometri e sul fronte opposto della strada i Mercati generali.

Il Gasometro maggiore fotografato poco dopo la sua costruzione, fine anni Trenta.

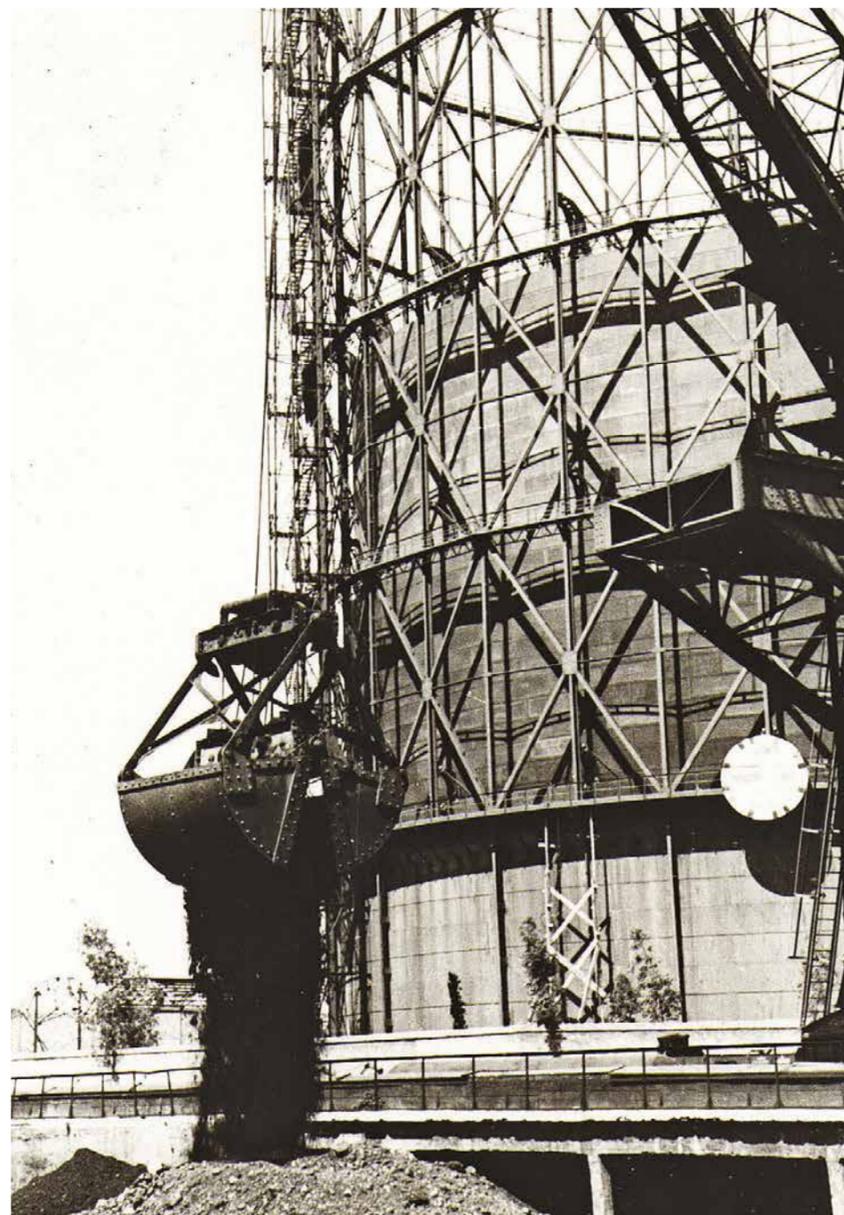


dove il contenitore del gas, scorrendo su guide laterali, si innalzava all'interno di una grande gabbia di telai metallici, indicando la capacità del gas contenuto.

Il nuovo stabilimento, denominato Officina San Paolo, entrò in attività nel 1910, sostituendo l'officina storica di Via dei Cerchi, sul sito del Circo Massimo e una seconda installazione collocata fuori Porta del Popolo, che furono chiuse. Il luogo prescelto, come atteso, si dimostrò strategico per l'approvvigionamento della materia prima che alimentava entrambi le centrali: il carbon fossile, che giungeva dall'Inghilterra attraverso il porto di Civitavecchia, da dove proseguiva poi verso Roma via fiume o ferrovia.

Per contrastare il monopolio della produzione di energia elettrica della Società Anglo Romana, poco lontano dal nuovo gasometro, lungo la via Ostiense, l'amministrazione Nathan avviò nel 1911 l'edificazione di una centrale municipale termoelettrica, su progetto dell'ingegnere Corrado Puccioni e collaboratori. Obiettivo era dotarsi di una propria sorgente per provvedere all'illuminazione pubblica dell'intera città, al funzionamento della rete tramviaria, e vendere energia per l'illuminazione domestica, per i laboratori artigianali e le piccole industrie a un prezzo più basso. La centrale verrà dedicata a Giovanni Montemartini, assessore comunale e sostenitore delle aziende di servizi di interesse pubblico che si era strenuamente battuto per la sua realizzazione.

Sempre nel 1909, sulla sponda sinistra del Tevere nei pressi del Porto Fluviale in costruzione, si avviò la realizzazione dei Magazzini generali, costruiti su progetto dell'ingegnere Tullio Passarelli. Il complesso, caratterizzato da un'estrema essenzialità si compone di quattro grandi edifici di



Particolari del
Gasometro maggiore
e dei carriponte, fine
anni Trenta.



cinque piani, destinati al deposito delle merci. Per il loro immagazzinamento veniva usato un complesso insieme di montacarichi, collegati a grandi pontili in ferro costruiti sulla banchina del fiume, che trasportavano i prodotti dalle imbarcazioni o dai binari ferroviari direttamente all'interno degli stabilimenti. Ai Magazzini furono affiancati l'Ufficio di porto e la Reale Dogana.

Dopo la Prima guerra mondiale, sorse la sede del Consorzio Agrario Cooperativo di Roma, su progetto Tullio Passarelli, a cui si aggiunse nel 1921 anche un edificio con silos per il grano. Sul lato sinistro della via Ostiense, di fronte al gasometro, nel 1922 vengono inaugurati i Mercati generali i cui lavori erano iniziati nel 1913 su progetto dell'ingegnere Emilio Saffi. Prevedeva due distinte aree: una per gli erbaggi e la frutta e un'altra per le carni, le uova e il pesce.

Attorno agli interventi maggiori, proliferò un lungo elenco di stabilimenti piccoli e medi, afferenti a distinti settori merceologici, che componevano un nucleo produttivo estremamente variegato, che comprendeva la Molini e pastifici Pantanella, la Tramways Omnibus, la Ditta armatrice Centurini, la Società ferramenta Cantini, i Magazzini generali specchi cristalli e vetri, la ditta di candele e saponi Mira Lanza, caseifici, distillerie, fabbriche di ceramiche.

Interventi di rinnovo e ampliamento dei vari complessi si seguirono anche nei decenni successivi; il più rilevante, che segnò in maniera permanente il paesaggio dell'area, riguardò la costruzione del nuovo grande gasometro, ultimato nel 1937, che si aggiunse ai tre minori realizzati in precedenza. Con il dopoguerra e l'espansione prorompente della città, l'area produttiva dell'Ostiense, originariamente posizionata all'esterno dell'abitato,

si trovò completamente circondata dall'edilizia residenziale. L'incerta pianificazione urbana dei decenni precedenti, che in materia di attività insalubri aveva perseguito unicamente il criterio dell'isolamento fuori le mura, non aveva previsto che la zona industriale sarebbe stata fagocitata dall'abitato.

L'impossibilità di ampliare le strutture industriali, la compresenza di attività pericolose sia sul piano dell'igiene che su quello dell'incolumità pubblica, la concentrazione di attività produttive fra loro incoerenti, da quelle alimentari a quelle altamente inquinanti, sono tutti fattori che spinsero alla progressiva dismissione dell'intera area. Iniziarono le delocalizzazioni, a partire da quella della Mira Lanza nel 1952, dove si conducevano lavorazioni pericolose, giacché fra i vari prodotti preparati vi era la glicerina per esplosivi. Anche per l'area del gasometro, che era stato il simbolo dell'insieme produttivo, si avvicinava la cessazione delle attività. Nel 1970, il gas naturale, il metano, raggiunse le prime case del quartiere Spinaceto e nel 1981 iniziò la completa metanizzazione della città. Da cuore pulsante che garantiva la vita di innumerevoli attività, l'officina del gas divenne simbolo di un processo industriale obsoleto; ne iniziò la decadenza e l'abbandono. All'intorno, quella che stata la prima zona industriale della città, si era mutata in uno scenario di degrado, segnato dalle suggestive rovine della breve stagione industriale, con i carriponte degli ex magazzini protesi verso il Tevere attornati dalle strutture semidiroccate degli impianti industriali privati. E a sovrastare l'insieme, il gasometro assunto ormai, al pari delle cupole, a elemento significativo dello skyline urbano, ripreso da fotografi e ritratto da artisti. Nel frattempo

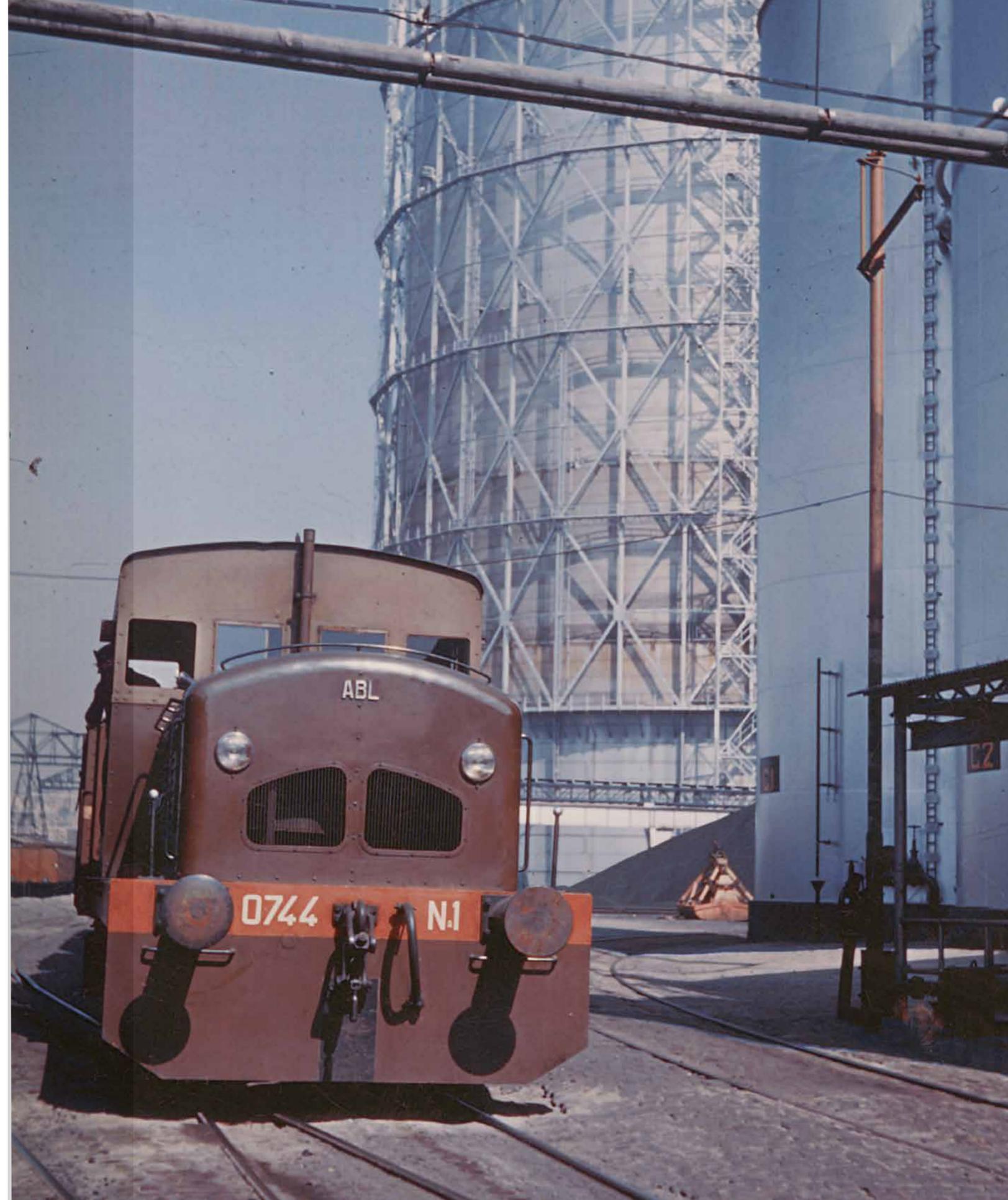
la vegetazione spontanea aveva iniziato la sua opera di colonizzazione delle rovine e le sponde del Tevere, dove sorgeva il Porto fluviale in cui si scaricava carbone, erano state invase dalla vegetazione ripariale che iniziava a dar forma a un vero bosco urbano.

La vicenda di quest'area che potrebbe apparire come una singolarità tipicamente romana, non lo è affatto. Molte le grandi città del mondo, nei medesimi decenni, hanno affrontato problematiche del tutto simili, poste dall'esigenza di recuperare complessi di manifatture e industrie dismesse inglobate nel tessuto urbano.

La risposta è per lo più giunta non dalla loro totale cancellazione, ma piuttosto dalla scoperta della potenzialità che i luoghi industriali hanno, anche dopo avere integralmente perso la loro funzione; perché mantengono un'identità segnata da una decisiva estetica della modernità. Così è sbocciata una stagione di recuperi creativi, che ha riguardato anche siti dove sorgevano impianti per la produzione del gas; come è accaduto con il Gas Works Park di Seattle, convertito in parco pubblico e spazio per concerti all'aperto, inaugurato nel 1975 o con il Westergasfabriek di Amsterdam, uno dei complessi industriali più importanti dell'Olanda, mutato nel 2002 in parco culturale.

Anche a Roma si è avviato un processo analogo, con risultati del tutto unici; come è accaduto alla centrale Montemartini, una vicenda scaturita da una situazione apparentemente temporanea. Nel 1995 parte dei Musei capitolini in Campidoglio dovettero essere chiusi al pubblico, per permettere lavori di ristrutturazione: una consistente serie di sculture antiche, traslocate, furono esposte in alcuni ambienti dell'ex centrale termoelettrica,

Locomotiva utilizzata per il traino dei vagoni del carbon fossile, 1961.





Fotogrammi dal Giornale Luce del 23 dicembre 1936 "Ledificazione del più grande gazometro d'Italia fuori Porta San Paolo a Roma".

inizialmente come sistemazione momentanea. Visto il successo, molte sculture rimasero in quella sede in forma permanente, costituendo uno dei più particolari musei del mondo grazie all'unicità dell'esposizione che in un contesto di archeologia industriale mescolava sculture di epoca romana con le mastodontiche turbine, i motori e i serbatoi contenuti nei grandi padiglioni della struttura.

Nel 1999 si è aperto il Teatro India, seconda sede del Teatro di Roma dopo quella di Piazza Argentina, nei capannoni già in uso alla Mira Lanza che ben si prestavano all'allestimento di nuove forme sceniche, mentre un complesso abitativo di pregio è scaturito dal manufatto che fu dei Molini Biondi. All'intorno sono sorte nuove sedi universitarie, le pareti degli edifici abbandonati sono diventate palestra per la street art e installazioni artistiche hanno sfruttato in vari momenti la naturale potenza degli elementi dell'archeologia industriale. Nel 2014, pressoché in asse con il gasometro è stato aperto il Ponte della Scienza, pedonale e ciclabile, che sarà forse

preludio a una diversa mobilità, come lo fu il Ponte di ferro per quella ferroviaria. Mentre lungo il fiume corre un percorso per biciclette e pedoni che attraversa rive su cui si è ormai impiantata una straordinaria varietà di specie botaniche.

È nata una nuova centralità urbana, un luogo dalla forte identità, con aspetti spaesanti e onirici, per la inattesa presenza di quei resti giganti di un destino industriale mai davvero sbocciato nel mezzo di caseggiati popolari; un ambiente fortemente attraente, per l'offerta variegata di servizi per l'intrattenimento, il ristoro, l'educazione, ma anche per l'inaspettata scena urbana che offre, dove i manufatti tecnologici si mescolano con la scoperta di un paesaggio d'acqua che si apre fra rive boscate, dove il Tevere, libero dalle barriere di travertino da cui è racchiuso nel centro urbano, ha ritrovato la sua dignità di fiume. Un brano di città che mette a profitto un meccanismo emozionale che Roma conosce da moltissimo tempo: il fascino che deriva dalla contaminazione fra lacerti e memorie del passato, quando unite con la vita del presente.





Vedute aeree dell'area
dell'ex Officina San Paolo
nella situazione attuale.

