



PATRIMONIO MARÍTIMO, FLUVIAL Y PESQUERO

.....
***IDENTIDAD, TRANSPORTE, TURISMO,
PAISAJES Y SOSTENIBILIDAD***
.....

Editor: Miguel Ángel Álvarez Areces

INCUNA

Colección: Los ojos de la memoria

Colección Los Ojos de la Memoria, n.º 14
INCUNA Asociación de Arqueología Industrial

Las imágenes de cada capítulo han sido aportadas por sus respectivos autores.

© Los autores y CICEES editorial
Editor y coordinador: Miguel Ángel Álvarez Areces
Edición y distribución: CICEES
c/ La Muralla, 3 – entresuelo
33202 Gijón – Asturias
Teléfono / Fax 00 34 985 31 93 85
Correo electrónico: ciceeseditorial@cicees.com
www.cicees.com
www.revista-abaco.es

Portada: Jorge Redondo
Fotos de la Memoria Gráfica: Archivo INCUNA
Impresión: Gráficas Apel
Depósito Legal: AS-02960-2014
ISBN: 978-84-942119-2-8

Impreso en España – Printed in Spain

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopia o escanear algún fragmento de esta obra.

El Tíber industrial: el paisaje fluvial del Tíber a su paso por el área industrial de Ostiense en Roma

Clara Vargas Fernández-Carnicero. Arquitecta doctoranda de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.

PATRIMONIO INDUSTRIAL Y PAISAJE FLUVIAL DE OSTIENSE-MARCONI. IMPORTANCIA DEL RÍO TÍBER EN ROMA Y SU SITUACIÓN ACTUAL

Entre los barrios de Ostiense y Marconi discurre el río Tíber arrastrando consigo un siglo de procesos industriales y actividades portuarias; la historia de la primera industrialización de Roma se concentra principalmente en esta zona.

Su elección como área industrial en el *Piano Regolatore Generale di Roma* (PRG) de 1909 estuvo determinada por el transporte fluvial (*Puerto fluvial S. Paolo*), ferroviario (línea Roma-Pisa) y automovilístico (*Via del Porto Fluviale*), y la cercanía al centro urbano.

El *lungotevere* (arteria urbana paralela al río) se interrumpe en este tramo y se goza del silencio y la vegetación. Los efectos de la desindustrialización del área durante los años 60, provocaron su abandono a nivel paisajístico y urbano,¹ protegiéndola paradójicamente del estrés del tráfico, derivado a las grandes avenidas de Marconi y Ostiense, situadas, respectivamente, al este y oeste del río. Como hitos

de una ciudad fantasma, se alzan los restos del patrimonio obsoleto. Gasómetros, grúas, almacenes, hornos ..., aquellos que un día fueron causa de contaminación pueden ser hoy incentivo para la recuperación ambiental y reintegración urbana del área. Sin embargo, no basta con "asfaltar" las orillas y crear un nuevo puente que las conecte. Se olvida que el Tíber es el verdadero elemento vertebrador del territorio, fuente de energía y motor de la historia de la ciudad. Mejorar la comunicación del área es importante, pero parece primordial afrontar el titánico problema ambiental de la contaminación fluvial y de los terrenos ex-industriales aledaños (contaminados por minerales pesados y productos químicos). Desde que en 1870 se construyeran los enormes muros de contención a ambos lados para evitar inundaciones, la relación de los romanos con su río no ha vuelto a ser la misma, perdiéndose así el natural intercambio cotidiano. Con la postguerra se inició el abandono de las actividades industriales y la pérdida de identidad del área Ostiense. La corriente fluvial dejó de considerarse una vía comercial estratégica y se prescindió, por tanto, de la relación comercial con el río. Los restos industriales del "bucólico paisaje" actual, son testigos de una memoria histórica que está en nuestra mano reivindicar.

¹ Aunque a nivel urbanístico ya estuviera prevista en el PRG de 1962 una incipiente recalificación.

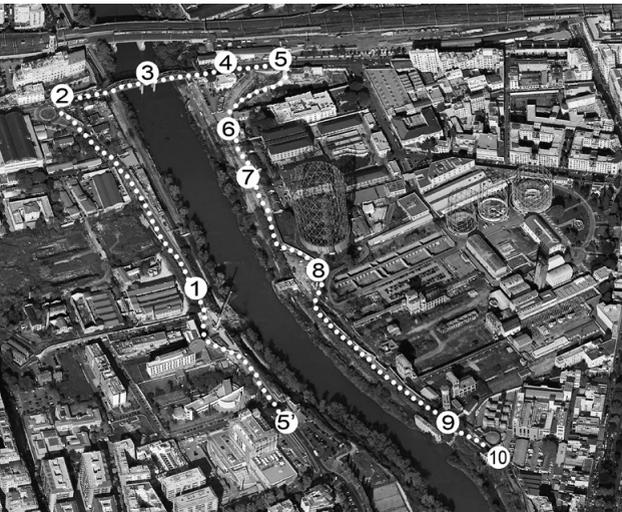


Fig. 1.- Patrimonio industrial del paseo fluvial Marconi-Ostiense: 1) Fábrica de productos químicos Mira Lanza; 2) Molinos y fábrica de pasta Biondi; 3) Puente de la Industria; 4) Capitanía del Puerto Fluvial; 5) Almacenes del Consorcio de Cooperativas Agrícolas de Roma; 6) Real Aduana del Puerto Fluvial de Roma; 7) Almacenes Generales de Roma; 8) Fábrica de gas de San Paolo; 9) Estación de bombeo de agua, Central Termoeléctrica San Paolo; 10) Central Eléctrica Montemartini.

EL PATRIMONIO INDUSTRIAL DEL PASEO FLUVIAL MARCONI-OSTIENSE (fig. 1)

Siguiendo el curso del río, se invita, en esta comunicación, a realizar un paseo deteniéndose en los hitos de patrimonio industrial más significativos del área fluvial Ostiense-Marconi, que serán descritos a continuación.

Fábrica de productos químicos Mira Lanza

En la ribera Marconi, frente al gasómetro, encontramos los restos de esta primera industria importante.² Recién inaugurado, el *Puente de la Ciencia*, conecta las orillas en este punto crucial del patrimonio industrial romano.

² Después vendrían el complejo industrial de los Molinos Biondi y la *Società petrolífera italo americana*.



Fig. 2.- Fábrica de productos químicos Mira Lanza.

El complejo fue sede de tres empresas que realizaron ampliaciones y transformaciones.³ Así, en 1899, se situó en el área⁴ la *Società Prodotti chimici, colle e concimi* (1899-1913) para producir fertilizantes, que encargó al ingeniero Filipucci diversas construcciones de cubierta a dos aguas y fábrica mixta de mampostería y ladrillo decorativo. En 1906, se vendió parte del terreno a la *Società petrolífera italo americana* que amplió el complejo. En 1913, la empresa química cesó y vendió el terreno. El Ayuntamiento permitió irresponsablemente su ocupación (junto a la empresa petrolífera) a la *Società anónima Fabbrica candele steariche di Mira* (1918-24), para producir glicerina para armamento. En 1924, se formó la *Società Mira Lanza* (1924-52), fruto de la asociación de la fábrica Mira y la *Società Unione stearineria Lanza* de Turín, aportando nuevas construcciones.⁵ En 1961 se cedieron parte de los terrenos a la *Scuola Pascoli*. El resto de edificaciones se usa-

³ Ver relación de edificios que S. Mancini realiza en la pág. 169 de *Roma, memoria della città industriale*.

⁴ Entonces zona de descarga de materiales de la construcción del *Lungotevere*.

⁵ En 1934 construyen en hormigón armado un edificio para la glicerina de lejía. En los cinco años sucesivos se proponen más proyectos irrealizados debido a la guerra. En 1947 se añade una construcción para vestuarios y comedor, y otra para oficinas y portería. En 1949, un edificio de tres plantas para la refinería del aceite será el último que se construya, antes del cese de la actividad en 1952.



Fig. 3.- Molinos y fábrica de pasta Biondi.

ron como laboratorios y almacenes de atrezos teatrales *Rancati*, hasta que en 1999 se decidieron utilizar en parte como segunda sede del Teatro de Roma (experimental contemporáneo), por iniciativa del Dir. Mario Martone. Los arquitectos Colombari y De Boni se encargaron de su recuperación realizando, con pocos medios y en solo tres meses, una sencilla pero eficaz intervención, conservando los restos, completándolos en sus partes deterioradas y renovando las instalaciones. Artistas contemporáneos como Mimo Paladino intervinieron en algunos puntos como la fachada, salpicándola de pies de madera.

Molinos y fábrica de pasta Biondi⁶

Caminando hacia el Puente de Hierro, antes de atravesarlo, a la izquierda, encontramos los antiguos Molinos *Biondi* (fig. 3). El molino original de 1885 fue ampliado con la construcción de silos, un viaducto ligado a la red ferroviaria, un edificio de viviendas para trabajadores y otro de oficinas. En el exterior, la ampliación recreaba el mismo estilo arquitectónico industrial anglosajón de fábrica de ladrillo, con cuatro órdenes de ventanas rectangulares y cornisa decorada bajo alero. En el interior, los grandes espacios verticales estaban divididos por forjados sostenidos por columnas de hierro fundido, para facilitar la caída de la materia. La molien-

da se almacenaba en los silos y se elaboraba en un proceso mecanizado de limpieza, rotura de granos, molido y ensacado. Después de un largo período de abandono, cambió de propiedad. El Arquitecto Bruno Moauro se encargó de transformarlo en viviendas, comercios y aparcamientos manteniendo su aspecto exterior.

Puente de la Industria

Conocido como “Puente de Hierro”,⁷ es uno de los puntos de referencia fundamentales para la contemplación de este paisaje. Creado en principio⁸ para la línea ferroviaria Roma-Civitavecchia, conectaba la vieja estación de Trastevere con la de Termini. Era levadizo de tipo tubular⁹ y sección rectangular. Estaba formado por tres arcadas de hierro: las laterales (45 m de largo) eran fijas, y la central (13 m) se podía elevar para permitir el paso de embarcaciones. Para la base se construyeron tubos de hierro fundido rellenos de fábrica, decorados en su parte superior con una corona de arcos góticos. En 1914, el puente fue sustituido por otro¹⁰ destinado al tráfico del nuevo barrio industrial. El tramo central se sustituyó por un entramado fijo de hormigón armado y dos cerchas parabólicas,¹¹ y las pilas (\varnothing 2,8m) y estribos originales. Ha necesitado ser reforzado en varias ocasiones (1922, 1961, 1980), debido al deterioro de su estructura metálica. Actualmente se utiliza para el tráfico de ambas direcciones y como gaseoducto.

⁷ Como indica Loredana Testa en su artículo sobre el mismo puente incluido en el libro *Roma Memorie della città industriale*, seguramente fue apodado así como referencia al primer puente de hierro realizado en Gran Bretaña en 1779, fecha que viene indicada como el inicio de la era industrial.

⁸ Fue proyectado en 1861 por el Ing. Luois Hach, jefe de la empresa Società Ferroviaria Pio-Centrale, y contruido entre 1862 y 1863 por una empresa belga bajo la dirección del ingeniero inglés L. Brockman.

⁹ El tipo tubular fue aplicado por primera vez en Londres por el ingeniero Barón Stephenson.

¹⁰ A causa del cambio del PRG 1909 y su traspaso al Estado. Empresa del ingeniero Francesco Saverio Rossi.

¹¹ Reutilizando vigas de otro puente provisional demolido P. degli Alari de Piazza Pia y Castel Sant’Angelo.

⁶ Società Italiana Molini e Panifici Antonio Biondi

Capitanía del Puerto Fluvial

Nada más atravesar el *Ponte di Ferro*, antes de proseguir por la margen izquierda, encontramos en la esquina con *Via del Porto Fluviale*, la vieja *Capitaneria* construida en 1913 en sustitución de la vieja sede del puerto fluvial de Ripa Grande. El proyecto original mostraba un edificio de dos alturas y semisótano, con cubierta a dos aguas y cuerpo frontal avanzado y aterrazado. La sencilla fachada contaba con cornisas sobre los huecos y esquinas rematadas con sillares de piedra almohadillada. En 1951 se construyó un búnker en el jardín y, antes de su abandono en 1979, se aterrazó la cubierta y se añadió una estructura para garaje y refectorio. En 1999 se convirtió en “Departamento de Buzos del Comando Provincial de Bomberos de Roma”, tras una intervención de repristinación de la estructura, actualización de las instalaciones y reconversión de la tipología que la hacen hoy irreconocible.

Almacenes del Consorcio de Cooperativas Agrícolas de Roma

A continuación, pueden observarse los restos del antiguo *Consorzio Agrario*¹² que el arquitecto romano Tullio Passarelli¹³ proyectó y construyó entre 1919 y 1946, y que fue completado por sus hijos, a su muerte, en 1947. El complejo estaba formado por dos cuerpos de fábrica en estilo *Liberty*, uno limítrofe con el solar de la Aduana, y otro conformando la fachada de *Via del Porto Fluviale*, al cual se añadirían después los silos. El primero, se trataba de cinco almacenes industriales de una altura y sótano, fachada de ladrillo, cubierta plana de cerchas y terraza practica-

ble. El edificio de entrada era también una construcción sencilla de una planta dividida en tres partes: la central, tenía una gran reja de acceso, sobre la cual se elevaba un arco de coronación en torno al cual se podía leer “Consorzio Agrario Cooperativo”, rematado por una cubierta a dos aguas. A los lados, se disponían simétricos dos cuerpos bajos con cubierta plana y fachada de ladrillo alternando huecos y pilastras decorativas. Los silos de grano,¹⁴ construidos en hormigón armado, alcanzaban la mayor altura del complejo. Continuando con la sobria decoración, contaban con pilastras en fachada, y una torre *Liberty* en un extremo.

Hoy han derruido todo el complejo excepto el edificio de entrada, siguiendo un proyecto privado¹⁵ aprobado por el Ayuntamiento,¹⁶ para construir entre éste y la Aduana, alterando irremediamente la escala del contexto, cinco edificios residenciales de seis alturas.

Real Aduana del Puerto Fluvial de Roma

Construida a partir de 1917, se sitúa entre los “neo-románicos” Almacenes Generales y el “rural-racionalista” Consorcio Agrario. Gracias a la continuidad del uso¹⁷ y de la propiedad (estatal), a la denominación del área en el PRG

¹² La asociación se encargaba del suministro de materias primas, de su transformación y distribución.

¹³ Passarelli organizó además el sistema viario de comunicaciones, realizando una calle de 6m de ancho para conectar *Via del Commercio* con el muelle (útil también para la Aduana) y una conexión ferroviaria del Puerto fluvial con la línea Roma-Pisa (utilizada también por los Almacenes Generales).

¹⁴ Cuando estos silos fueron insuficientes —12.000 quintales— para almacenar la cantidad de grano requerida, Passarelli construyó, en 1935, un nuevo silo en hormigón armado de 40.000 quintales de capacidad con un lenguaje propio del movimiento moderno en la otra orilla del río, frente a la Central Montemartini, donde acaba nuestro recorrido y desde la cual se puede observar, irreconociblemente transformado, este antiguo *Granaio dell'Urbe*, transformado en la *Città del Gusto*, (www.gamberosso.it)

¹⁵ Encargado al estudio de arquitectura Carmassi, autor de la recuperación de una parte del Mattatoio: <http://www.carmassiarchitecture.com/>

¹⁶ En contra de la petición realizada en 2006 por la *Associazione Italiana per il Patrimonio di Archeologia Industriale, Sezione Lazio*.

¹⁷ Aunque actualmente solo se realiza allí el control de la mercancía dirigida al Vaticano.

“de especial atención urbanístico-ambiental”,¹⁸ y a una mayor conciencia del valor del patrimonio industrial, la Aduana ha conservado su aspecto formal. Su arquitectura representativa muestra un gusto ecléctico: estaticidad y doble eje de simetría, pórtico columnado sobre pódium de doble acceso lateral, y decoración floral en cornisas, capiteles y escudos. El principal interés arquitectónico¹⁹ reside en su estructura de hormigón armado con soluciones experimentales: vigas de “cola de milano” a tracción, ampliación de la sección de vigas y columnas en los apoyos o vigas intermedias en forjados para disminuir la luz.

Almacenes Generales de Roma

Los *Magazzini Generali* (fig. 4) fueron construidos por la *Cámara de Comercio y Artes de Roma* (1909-12) y según el proyecto de T. Passarelli, para modernizar las actividades comerciales de la capital (23.000 m², frente fluvial 130 m). A través de vías ferroviarias conectadas a la estación de Roma Ostiense y seis plataformas, los vagones podían llegar a cualquier punto del complejo. Gracias a dos muelles sobre los cuales discurrían cuatro transportadores aéreos, la mercancía era transportada de los barcos a la fábrica y viceversa. La construcción de tres plantas con fachada clásica en *Via del Comercio* era la Dirección, Administración y Sección de Aduanas. Estaba flanqueado por otros dos de dos plantas. Mirando al río y precedidos por una fila de cuatro almacenes bajos, se situaban cuatro edificios de cinco plantas separados por parejas con patio longitudinal central en los que dos grúas metálicas llega-



Fig. 4.- Almacenes generales de Roma.

bas hasta el muelle. Limitando los laterales del solar de modo simétrico, dos grandes almacenes. Los edificios, de estructura de hormigón armado y muros de fábrica mixta de toba y ladrillo “a la romana”, disponían del espacio y aireación suficiente para conservar las mercancías, distribuidas por plantas y tipologías.²⁰ En los ‘70 cesó su actividad y el Ministerio del Interior lo compró para convertirlo²¹ (1985-97) en *Centro polifuncional de adiestramiento del cuerpo nacional de Bomberos*. El Studio Gigli & Associati ha mantenido su estructura y materiales, característicos, y la tipología arquitectónica originaria de los patios longitudinales de los edificios principales y las grúas.

¹⁸ El proyecto de restauración realizado recientemente por la Administración, incluye un estudio de inserción paisajística de la Aduana, dentro del proyecto global de reorganización funcional del Lungotevere Ostiense para su reconexión viaria y reintegración urbana.

¹⁹ El arquitecto Nicola Di Domenico, responsable del proyecto de restauración, ha hipotizado, sin conseguir demostrarlo, en base a su estilo, que el proyecto pueda ser original de Gustavo Giovannoni.

²⁰ El complejo movía más de un millón de toneladas de carga al año gracias a una instalación de montacargas, puentes transbordadores horizontales, grúas, elementos para el bombeo de líquidos y planos inclinados. La medición se realizaba con puentes *rocker*, carros de tracción y básculas.

²¹ Durante la restauración y en excavaciones posteriores, se encontró en el centro del solar una necrópolis pagana del s. III y restos de un complejo residencial del s. II, que modificaron el proyecto de ampliación.

Fábrica de gas de San Paolo²²

Prosiguiendo nuestro paseo, emerge imponente el gran Gasómetro, de 100 m de altura, verdadero protagonista del área. Entre la vegetación, tras el muro perimetral de la antigua fábrica de gas, asoman un silo-tolva de carbón coque y un depósito de agua, construcciones en hormigón armado abandonadas en los '60. Observándolo desde la otra orilla, descubrimos los antiguos hornos-gasógenos, las torres de lavado, los gasómetros menores y otros silos-tolva.

Estación de bombeo de agua, Central Termoeléctrica San Paolo

Más adelante, encontramos un edificio en el agua sobre *pilotis* de hormigón. Se compone de dos plantas, la inferior carece de huecos y decoración y la superior, sobriamente decorada, tiene dos órdenes de ventanas: unas grandes rectangulares y otras pequeñas cuadradas bajo el alero de cubierta. Su estilo arquitectónico evoca el estilo internacional y el mito del edificio barco, algo lícito ya que se trata de una estación de bombeo de agua de la antigua central termoeléctrica de San Paolo.²³ Data de 1925, y fue ampliada en los años 40 con 3 arcadas. Hace treinta años, Enel la vendió y su interior fue totalmente reformado para albergar varios estudios de arquitectura.

Central Eléctrica Montemartini

El último punto significativo de este itinerario es esta Central, (original de 1912, 20.000m²) conocida en el mundo del patrimonio indus-

trial por su innovador proyecto museográfico realizado por el arquitecto Francesco Stefanori, que pone en relación una colección de escultura clásica de los Museos Capitolinos y la maquinaria industrial original de la propia central.²⁴ Desde el río se ve solo la parte trasera, ya que el edificio principal, con fachada de estilo *Liberty*, da a una callecita transversal de *Via Ostiense*. La apertura de un camino paralelo al muro perimetral entre esta Central y la de San Paolo, que ya enlaza *Via Ostiense* con el *Lungotevere*, mejoraría la comunicación del área.

EL FUTURO DEL ÁREA: PROYECTO URBANO OSTIENSE-MARCONI, PRG DE ROMA

En el Proyecto Urbano Ostiense-Marconi²⁵ del PRG,²⁶ está previsto recuperar áreas para servicios públicos, infraestructuras, equipamientos universitarios, dotaciones terciarias, pero también zonas verdes, y la realización de una parte del parque del Tíber sur. En concreto, el nuevo esquema de la movilidad prevé la realización de un intercambiador en correspondencia con la parada de metro Marconi y un sistema de doble *lungotevere* en las dos orillas, como en el resto de la ciudad. La contaminación causada por el denso tráfico del *lungotevere* existente hace desagradable su uso peatonal, cuyas estrechas aceras están destrozadas por las raíces de los árboles. Tratando de evitar el mismo resultado en Ostiense, se ha propuesto²⁷ enterrar la carretera y realizar

²² Para más información, ver la comunicación y el póster presentados en el Congreso Incuna 2012.

²³ La *Central de la Società Anglo-Romana* (construida a la vez que la C. Montemartini), se utilizó desde 1910 para abastecer de energía a la red municipal en las horas de mayor demanda. Durante la guerra sufrió bombardeos (1944) y ampliaciones hasta que, en 1962, ENEL se trasladó al área y la demolió para construir una subestación eléctrica. En *Via Ostiense* construyó oficinas y un monumental ingreso de estilo fascista, pendiente de derribo para la creación de una arteria de conexión con el *lungotevere* (PRG 1962).

²⁴ Ver artículo de Alberto Humanes: *Centrale Montemartini en Roma*; Ábaco - Revista de cultura y ciencias sociales, 2^o época • volumen 4 • núm 70 • 2 011, *Arquitectura industrial, restauración y conservación en tiempos de crisis*. Ed. CICEES, Gijón.

²⁵ Proyecto iniciado por el Ayto en 1995, formalizado entre 1999 y 2000 y actualizado entre 2003 y 2005.

²⁶ <http://www.urbanistica.comune.roma.it/uostorica-ambstr-puostiensemamarca.html>

²⁷ A.A.V.V. *Piano di Asetto per l'attuazione del Progetto Urbano Ostiense-Marconi*. Università degli Studi

en superficie un boulevard peatonal paralelo al río. En relación al patrimonio industrial, destaca el plan de recuperación del Matadero y otras edificaciones de *Via Ostiense* destinadas a la *Università di Roma Tre*, la de los Mercados Generales²⁸ y la del área del Gasómetro.²⁹

CONCLUSIONES: UNA APUESTA POR LA REUTILIZACIÓN SOSTENIBLE

Marginado y convertido en un “vertedero”, el Tíber se observa desde la superficie como un extraño. Sin embargo, allá abajo se disfruta de una Roma serena y apacible, otra dimensión de la ciudad que solo algunos ciclistas, corredores y paseantes conocen. *Estate romana Lungo il Tevere*³⁰ es la iniciática ocio-comercial (cine al aire libre, bares, y comercios “bajan” al río) que el Ayuntamiento propone durante los meses de verano para el tramo fluvial del centro histórico, y este año también en la ribera Ostiense.³¹ Algo parecido se hace en *Paris plages*,³² aunque de carácter playero deportivo.

Los proyectos temporales son importantes para poner en valor el río, pero es necesario dar continuidad con otros permanentes que contribuyan a recuperar la “salud ambiental”, favorezcan la convivencia continua y cotidiana con sus ciudadanos y le devuelvan su centralidad originaria. Un ejemplo sería el proyecto *Madrid Río*,³³ que ha recuperado el río convir-

tiéndolo, no solo en el “parque del barrio”, sino en eje turístico verde de calidad a nivel ciudad, integrando también edificios de patrimonio industrial como el Matadero. En Roma, además de la necesaria depuración del agua, podría plantearse dedicar la orilla derecha, por donde ya transcurre el carril bici, solo a actividades deportivas³⁴ (pista atletismo, petanca, bádminton, minigolf, clases de taichí, baile, etc.) y garantizar el acceso peatonal de la otra para dedicarla a recorridos peatonales lúdico-culturales (patrimonio industrial, restos arqueológicos, exposiciones, etc.), sin olvidar adecuar y ampliar las aceras “en superficie”.

La recuperación del patrimonio industrial del Ostiense dependerá en gran parte de la del río y la de “sus fachadas”. La tarea pendiente será conciliar su reutilización con criterios de sostenibilidad y sensibilidad por el patrimonio, conciliando intereses públicos y privados en un verdadero proyecto global de calidad.

BIBLIOGRAFÍA

- A.A.V.V. *La Fabbrica del Gas all'Ostiense. Luogo e forma di un'area industriale*. Ed. Gangemi, Roma 2005.
- SEGARRA LAGUNES, María Margarita. *Il Tevere a Roma. Storia di una simbiosi*. Ed. Gangemi, Roma, 2004.
- TORELLI LANDINI, Enrica (a cura di). *Roma Memorie della città industriale. Storia e riuso di fabbriche e servizi nei primi quartieri produttivi*. Palombi Editori, Roma 2007.

Roma Tre, Dipartimento di Progettazione e studio dell'architettura. Edizione Kappa. Roma 2004.

²⁸ *Città dei giovani*, proyecto de OMA, que el estudio Alvisi Kirimoto&Partners está construyendo.

²⁹ Durante 2013 el Ayuntamiento ha realizado varias propuestas concretas a la propiedad SNAM-Italgas, para adquirir una parte del área (gasómetro, hornos, silos,...) y recuperarla para la ciudad.

³⁰ <http://www.lungoiltevereroma.it/>

³¹ <http://www.gasometro.it/>

³² http://www.paris.fr/es/visitar/este-verano-vamos-a-la-playa-de-par-s/rub_8231_actu_132929_port_21856

³³ <http://www.esmadrid.com/madridrio/html/madrid-rio-home-es.html>

³⁴ Para no anular el carril bici como ahora sucede durante *Estate romana Lungo il Tevere*.