

IL TAMIGI E LO SVILUPPO DELLA CITTÀ

Il Tamigi è l'arteria intorno alla quale si è sviluppata la città e il centro di molte sue attività, che ha avuto un ruolo determinante nella storia di Londra. Il corso d'acqua che attraversa l'agglomerato urbano con curve ampie e meandri è sempre stato inseparabile dal paesaggio londinese. Era già presente nei manoscritti medioevali e lo è nei quadri di Canaletto e di Monet. Nel suo ciclo infinito di movimento e cambiamento è un simbolo di eternità.

Non si conosce con esattezza la derivazione del suo nome, uno dei più vecchi d'Inghilterra. Una delle ipotesi è che esso derivi dalla parola celtica *tamas* che significa 'oscurità' e che si riferisca forse al colore delle acque. Nel De bello gallico Giulio Cesare lo chiamava *Tamesis* e scriveva: "A circa ottanta miglia dal mare c'è un fiume chiamato *Tamesis*, che può essere guadato a piedi solo in un punto e anche lì a fatica".

È il fiume più lungo d'Inghilterra, ma non della Gran Bretagna, essendo questo il Severn. Di sicuro è quello che ha più ponti, ben centotrentaquattro, con venti affluenti. Attraversa dapprima un paesaggio rurale con boschi e pascoli isolati, poi un ambiente di case costruite a filo d'acqua, tanto che sembrano caderci dentro. Da qui in poi, l'elemento urbano si alterna a quello rurale, a quello del divertimento, degli impianti sportivi e dei picnic. Insieme con il paesaggio cambiano la luce e i colori: dal verde delle chiome che si riflette sulla superficie si passa al bianco delle facciate delle case.

Dalla barca è possibile contemplare l'immensità della città: da Greenwich a Windsor, dalla Torre a Westminster, dalla City a Hampton Court, al Porto di Londra... Il fiume ha avuto la funzione di elemento unificatore nella storia della città e molti degli avvenimenti più significativi, nei secoli, hanno avuto luogo sulle sue rive. La storia della città sarebbe stata molto diversa senza il Tamigi, tenendo conto che, sulle sue rive, gli insediamenti umani si sono succeduti ininterrottamente: basti ricordare i britanni, i romani, i sassoni, i danesi, i normanni...

Fra i primi insediamenti sulle sponde ci sono stati quelli delle comunità religiose. Nel VII secolo, ad esempio, a Westminster c'erano i monaci benedettini che coltivavano la terra e diffondevano la cultura. Il loro primo monastero era stato costruito su di un isolotto deserto e incolto conosciuto con il nome di Thorney Island. Era un tratto di terra paludosa, coperto da ciottoli e rovi spinosi, circondato dal Tamigi e da due piccoli torrenti. Non poteva esserci un posto peggiore, ma i frati hanno saputo trasformarlo da regione selvaggia a giardino. A poco a poco, sono sorti altri monasteri, tutti lungo il Tamigi: a Ri-

chmond, a Mortlake, a Syon, a Kew e a Chiswick. Molte delle attività dei monaci erano collegate all'acqua che era usata, oltre che in cucina e per irrigare, anche per far funzionare le ruote dei mulini che macinavano il grano. Una parte di essa passava nel boiler per essere riscaldata ed essere pronta per la preparazione della birra, un'altra parte era incanalata nelle macchine dove faceva alzare e abbassare i martelli per la follatura e per il lavaggio dei vestiti. Infine, entrava nella conceria e, alla fine del ciclo, portava via i rifiuti e puliva tutto. Poi, al tempo della Riforma, tutto ciò che apparteneva alla storia religiosa del fiume e che rappresentava un'eredità spirituale, è stato saccheggiato e portato via; quello che non è stato abbattuto è stato trasformato in qualcos'altro: oggi, a parte poche eccezioni, sopravvivono solo pochi frammenti.

Lo sviluppo urbano di Londra è avvenuto con l'abolizione dei monasteri, seguita alla Riforma del 1539, anno in cui Enrico VIII ha separato il paese dalla Chiesa di Roma e ha costituito la Chiesa d'Inghilterra. La Corona ha confiscato le terre della Chiesa e le ha messe gradualmente a disposizione di chi intendeva effettuare delle nuove costruzioni. Southwark, a sud del Tamigi, era quasi interamente di proprietà delle case monastiche, che avevano impedito



l'estensione della città verso questa zona chiave, all'imbocco del London Bridge, unico punto di attraversamento permanente del Tamigi. Quando l'amministrazione pubblica ha cominciato ad acquistare i terreni dei monasteri per costruirvi delle abitazioni e delle fabbriche, la città è uscita dalla camicia di forza delle antiche mura.

Nel XVI secolo, lo Strand era costeggiato da palazzi, fra i quali la York House, la Winchester House e la Durham House, e di residenze di arcivescovi. Altre aree adiacenti la City, come Clerkenwell, Holborn e Drury Lane, si erano popolate di botteghe di artigiani, che volevano sottrarsi ai controlli economici e sociali delle corporazioni. All'inizio del 1600 gli abitanti di Londra erano duecentomila. Cinquant'anni dopo erano già raddoppiati, nel 1700 erano circa cinquecentosettantacinquemila. L'aumento della popolazione era legato all'immigrazione dalle campagne, con la forza lavoro che si spostava verso le attività commerciali e industriali. Queste ultime si erano grandemente sviluppate in conseguenza del crescente dominio britannico sul commercio internazionale, dopo che avventurieri come Drake e Raleigh avevano aperto nuove rotte navali verso i quattro angoli del mondo.

Per secoli il Tamigi era stata l'unica via di comunicazione fra l'est e l'ovest della città. I barcaioli erano i taxisti di Londra, dato che l'intera popolazione si spostava sul fiume. Anche i reali raggiungevano i loro palazzi di Greenwich sul Tamigi, a bordo di graziose gondole verdi e rosse con le cabine dorate e gli arazzi appesi alle pareti. D'estate, le gondole venivano decorate con ghirlande di fiori artificiali, con rami di eglantina e campanelli che tintinnavano. Le bandiere e gli stendardi garrivano al vento e i reali stavano sotto un baldacchino di seta verde. Le rive erano in gran parte boscose, ma, a tratti, spuntavano delle fattorie. A Blackwall e a Woolwich c'erano i cantieri navali. A Greenwich, l'imbarcazione reale entrava nell'imponente cancello del palazzo Placentia, da cui partiva la scalinata che portava verso l'edificio, con le sue alte torrette dal tetto di piombo.

I reali usavano il Tamigi non solo per spostarsi, ma anche come tragitto per il corteo reale, fra il palazzo di Westminster, quello di Whitehall e la Torre. La regina Elisabetta amava molto questi viaggi sull'acqua e la sua imbarcazione era sempre accompagnata da un'orchestra di trombe, di flauti e di tamburi. Così, nel XVI secolo, il Tamigi era diventato il fiume della pompa reale e delle processioni di Elisabetta I e di Enrico VIII. Era il fiume del piacere, del divertimento e dello spettacolo, una parte essenziale della Royal London.



La regina Elisabetta amava molto questi viaggi sull'acqua e la sua imbarcazione era sempre accompagnata da un'orchestra di trombe, di flauti e di tamburi. Così, nel XVI secolo, il Tamigi era diventato il fiume della pompa reale e delle processioni di Elisabetta I e di Enrico VIII. Era il fiume del piacere, del divertimento e dello spettacolo, una parte essenziale della Royal London.



Anna Bolena lo aveva percorso nel 1533, diretta a Greenwich per la sua incoronazione, con un seguito di quattro miglia di chiatte adorne di bandiere con gli stemmi ricamati. Tre anni dopo, purtroppo, lo avrebbe ripercorso in senso inverso, diretta alla Torre per la sua decapitazione.

Accanto al Tamigi del divertimento, tuttavia, c'era il Tamigi del lavoro. Già nel 1500 la maggior parte dei londinesi si guadagnava la vita direttamente o indirettamente dal fiume. Si calcola che i battelli in servizio fossero almeno duemila, con tremila battellieri. La loro corporazione, fondata nel XVI secolo, regolava i diritti di ognuno e cercava di prevenire le liti, cosa non sempre facile. Spesso i barcaioli ricorrevano al trucco di aspettare di essere al centro del fiume, quando il passeggero era alla loro mercè, per rivelargli la tariffa, più alta del dovuto. Il Ritratto del battelliere onesto presente nel grazioso edificio con la facciata del XVIII secolo, che ne era la sede, dimostra che essi erano talmente rari da essere immortalati in un dipinto. Prima della costruzione delle banchine, il Tamigi era meno profondo e più ampio. Cambiava enormemente la sua portata, passando da esondazioni a periodi di secca. Dopo gli allagamenti, durante i quali venivano lasciati dei pesci persino nella Westminster Hall, l'acqua era grigia per i sedimenti fangosi. In certi inverni, l'acqua ghiacciava. Nel 1564



c'era stata la famosa Frost Fair organizzata sopra alla sua superficie ghiacciata. In periodi come quello, i battellieri erano ridotti a chiedere l'elemosina per vivere.

Nell'Ottocento Bazalgette ha eseguito dei lavori importanti come la costruzione del Victoria Embankment, mentre allo stesso tempo sono state bonificate le paludi di Belgravia e di Fulham e vi si è costruito sopra, mentre quelle di St James e di Battersea sono state trasformate in parco.

Il fiume era dunque come un'autostrada su cui passava tutto il traffico di Londra. C'erano i pescatori con le loro imbarcazioni di vimini, i mercanti con i loro vascelli dalla Spagna e dai Paesi Bassi, i cittadini comuni che noleggiavano un'imbarcazione per essere trasportati in certi punti lungo il fiume, per attraversarlo o per passare una serata piacevole a osservare i bei palazzi e i giardini lungo le rive. Francis Drake, che abitava in una casa lungo il Tamigi chiamata Herber, aveva invece una sua chiatte personale, che teneva ormeggiata davanti a casa. Le strade della città erano strette e pericolose, quindi era più facile e sicuro viaggiare sull'acqua e il numero di piccole imbarcazioni, chiatte, traghetti erano fonte di continuo interesse per gli osservatori stranieri.

Dal Tamigi sono partiti molti esploratori, come Walter Raleigh che prima di andare alla ricerca dell'oro dell'Orinoco era finito in prigione nella Torre. Dalla finestra della cella dove ha passato dodici anni, a partire dal 1603, vedeva un pezzo del Tamigi. Era stato il fiume a ispirargli il disegno di espansione dell'Impero, tanto da vedere l'Orinoco come prolungamento del Tamigi. Quest'ultimo era per lui, oltre che un simbolo, l'identità stessa della nazione e un emblema di prosperità.

Poi, durante la guerra, la distruzione dell'area portuale è stata terribile. Poplar, Stepney, Limehouse, Wapping, Shadwell, Deptford, Woolwich e le costruzioni sulla Isle of Dogs, dove un tempo Carlo II teneva i suoi spaniel, sono stati rasi al suolo. Fra Tilbury e Bethnal Green c'erano solo dei ruderi, diventati poi dei bassifondi derelitti. Oggi, il passato della regione sopravvive ancora nei nomi delle strade, che conservano un alito della vita di mare: Dock Head, Muscovy Street, Cathay Street, Pickle Herring Street, Shad Thames... Il Three Jolly Caulkers, vicino ai Surrey Docks di Deptford, invece, commemora nel nome il luogo, se non la casa, della Three Jolly Fellowship Porters di Dickens. Tuttavia, il Tamigi e le altre vie d'acqua sono tornate a essere piene di vita: vi si possono fare giri in barca e raggiungere il National Theatre, la Hayward Gallery, il British Film Institute, il Globe Theatre, la galleria Tate Modern, il London Eye, il Museo del Cinema Movieum, il mercato di Borough Market, che si trovano tutti lungo la riva del fiume.

I Docklands di oggi, con le loro stradine tortuose e i pub d'epoca, richiamano la Londra di un tempo. A Limehouse c'è il locale preferito

di Dickens, il pub The Grapes. Sulla riva opposta si trova l'insegna di quello che era invece preferito da Conrad, The House They Left Behind. Lo Wapping Project è una vecchia centrale idraulica che funge da galleria d'arte, da bar e da ristorante.

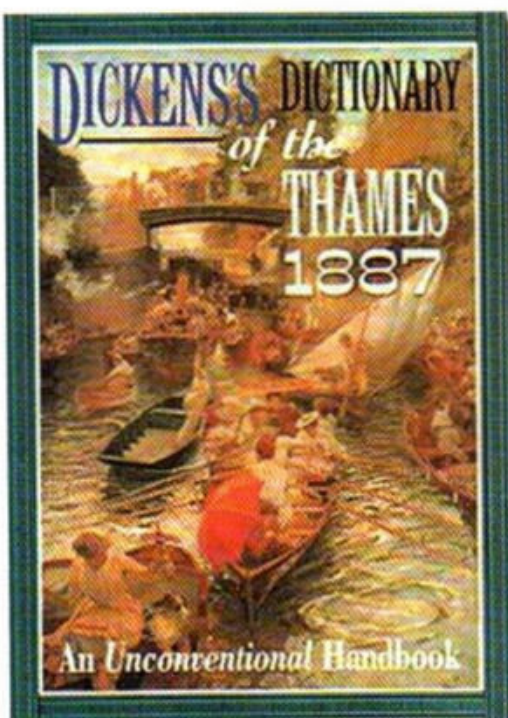
IL TAMIGI NELLA LETTERATURA...

C'è un'ampia letteratura sul Tamigi, che è stato descritto con toni diversi e associato spesso al tempo, ai guasti prodotti dal suo trascorrere e alla nostalgia.

Curiosamente, il drammaturgo inglese più famoso, William Shakespeare, che ha sempre vissuto e lavorato vicino al fiume – prima a Southwark, poi a Blackfriars – non ne ha mai scritto in modo diretto. Lo ha fatto indirettamente, scrivendo di maree e di navi mercantili. Il poeta Edmund Spenser, invece, nelle sue elegie e profezie, ha cantato ampiamente le acque argentate del Tamigi e lo ha fatto diventare un simbolo di grandezza, quasi un personaggio legato alla storia inglese. Un poeta che amava la vicinanza all'acqua, per lui fonte d'ispirazione, era Alexander Pope che era nato nella City, ma aveva avuto prima uno studio a Battersea, dove aveva scritto *An Essay of Man*, poi una casa a Twickenham, fra il 1718 e il 1744. Il giardino, dove c'era una grotta rivestita di cocci di vetro e di conchiglie lucenti che la facevano brillare come un tempio, scendeva fino al fiume.

Anche Milton amava vivere vicino all'acqua e ne subiva l'influsso magico, che stimolava la sua immaginazione. Nel 1639, nel *Damon's Epitaph*, ha scritto: "*Et Thamesis meus ante omnes*" ("E il mio Tamigi sopra ogni cosa"). Nel punto di confluenza dell'affluente Colne con il grande fiume, ha composto i due poemetti *Il Penseroso* e *L'Allegro*. Dagli Hercules Buildings di Lambeth, dove abitava, William Blake vedeva le rive di quello che per lui era il fiume dell'eternità. Nella sua poesia sono presenti gli Albion Mills, vicini al London Bridge, che attraversava per raggiungere la City. Lui li aveva ribattezzati i Blackened Mills.

Il fiume era entrato nella vita di Charles Dickens quando aveva dodici anni ed era stato mandato a lavorare in una fabbrica sulle sue rive. Quella fabbrica sarebbe poi stata presa a modello nel *Nicholas Nickelby*, nel *The Old Curiosity Shop* e in *Oliver Twist*. In altri romanzi egli ha descritto il divertimento delle escursioni in barca e l'allegria delle gite in battello a vapore. Nell'incipit di *Our Mutual Friend* Gaffer Hexam e la figlia Liz-



zie sono raffigurati su di un battello sporco e malandato, nell'atto di scrutare l'acqua nera e limacciosa, alla ricerca di cadaveri di annegati. Suo figlio, Charles Dickens Jr., non ha scritto dei romanzi, ma due libri, impostati come un dizionario enciclopedico su Londra e sul Tamigi: *Dickens's Dictionary of the Thames* (1896) e *Dickens's Dictionary of London: an unconventional handbook* (1897). Il ponte di Westminster, per esempio, non gli piaceva e infatti nella prima opera scrive: "Quando c'è l'alta marea e la struttura in basso è coperta, esso ha una certa grazia, ma quando l'acqua è bassa l'aspetto delle lunghe pile è meschino. Nel complesso, esso ha l'aspetto di una struttura di cartone."

James Boswell, nel 1768 racconta di aver preso una barca per Greenwich, insieme al Dr. Johnson. "Ci divertiva il numero e la varietà di navi ormeggiate ai bordi e la bella campagna che avevamo intorno..." Una volta giunti a destinazione, Boswell ha tirato fuori dalla tasca il testo della poesia di Johnson intitolata Londra e ne ha letto alcune righe. Da essa, possiamo renderci conto di quanto il fiume sia cambiato dopo l'industrializzazione del XIX secolo, dei radicali cambiamenti che ha subito.

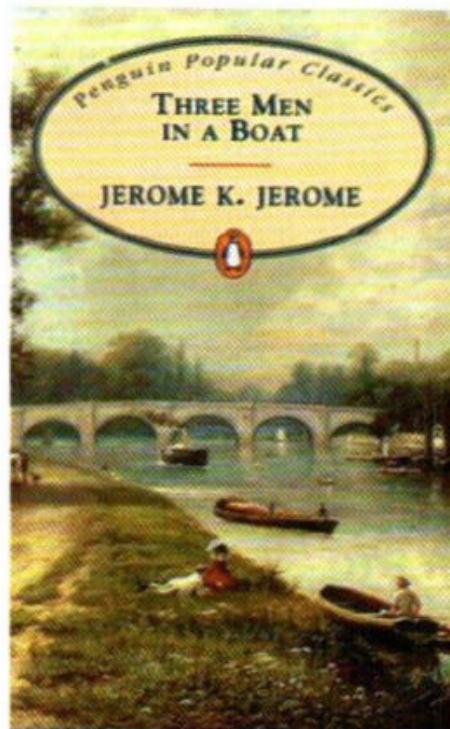
Anche Percy Bysshe Shelley era ossessionato dal Tamigi. Egli aveva studiato dapprima a Isleworth, poi a Eton e a Oxford, tutti luoghi vicini al fiume. Nell'estate del 1815, aveva deciso di andare a vivere vicino alla Windsor Forest e passava le giornate a remare: egli esplorava il Tamigi in un barchino con cui arrivava fino a Inglesham, dove la vegetazione acquatica gli impediva di proseguire. Questa sua esperienza sul fiume è confluita nel libro *The Genius of the Thames*, del 1812. In *Alastor or The Spirit of Solitude*, del 1815, Shelley paragona simbolicamente il pellegrinaggio di un poeta a un viaggio verso la fonte del fiume che rappresenta la divinità: "Il fiume, come la mente, vaga nei deserti senza sentieri, scorre nei recessi più ameni della natura..." Purtroppo, lui che all'acqua aveva dedicato la vita e i versi, nell'acqua è anche morto a seguito del naufragio della goletta *Ariel* presso Lerici.

Joseph Conrad era un uomo di mare e aveva quindi una conoscenza lavorativa del fiume. Nel suo libro di memorie e di impressioni, del 1906, *The Mirrors of the Sea*, egli dedica molte pagine all'estuario del fiume, alla sua aria di mistero, alle case che sembrano delle capanne africane per la forma dei tetti...

In *Cuore di tenebra*, invece, il protagonista Marlow dice che: "Per un cittadino romano il Tamigi, con la sua acqua color piombo, il cielo color fumo, le rive paludose, le foreste, doveva sembrare la fine del mondo..." E il rimpianto per ciò che ha lasciato in patria, il desiderio di fuggire lontano da quell'estuario sopra il quale l'aria si condensa in una foschia funerea, il senso di vuoto, di vastità misteriosa è soverchiante.

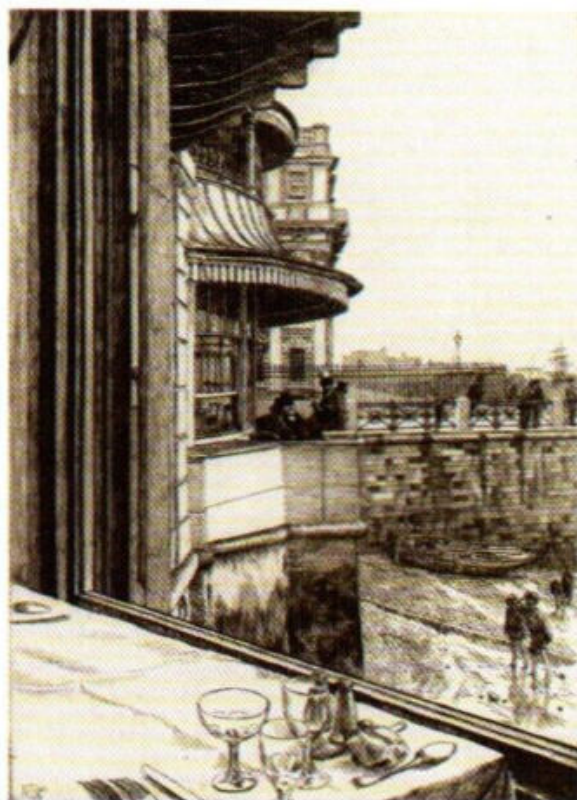
Jerome K. Jerome (di cui si parla nel paragrafo dedicato agli scrittori) è un cronista umoristico delle proprie disavventure sul fiume, da cui non ha mai vissuto lontano. Nel 1860, egli abitava in Narrow Street,

a Limehouse, più tardi è andato a vivere in un condominio vicino al Battersea Bridge. Nelle sue intenzioni, il libro *Tre uomini in barca*, del 1889, così pieno di situazioni comiche, doveva essere una guida storica e topografica del Tamigi. William Morris, nato vicino alle paludi create dal Tamigi a nord della città, ha dato ad alcuni dei suoi disegni il nome degli affluenti del fiume, fra cui Evenlode, Kennet, Wandle e Wey. Per la maggior parte della sua vita, Morris ha abitato a Kelmscott Manor, a pochi metri dal fiume, e a Kelmscott House, a Hammersmith. Si spostava in battello fra le due case, andando adagio adagio come un battelliere medioevale...



...E NELLA PITTURA

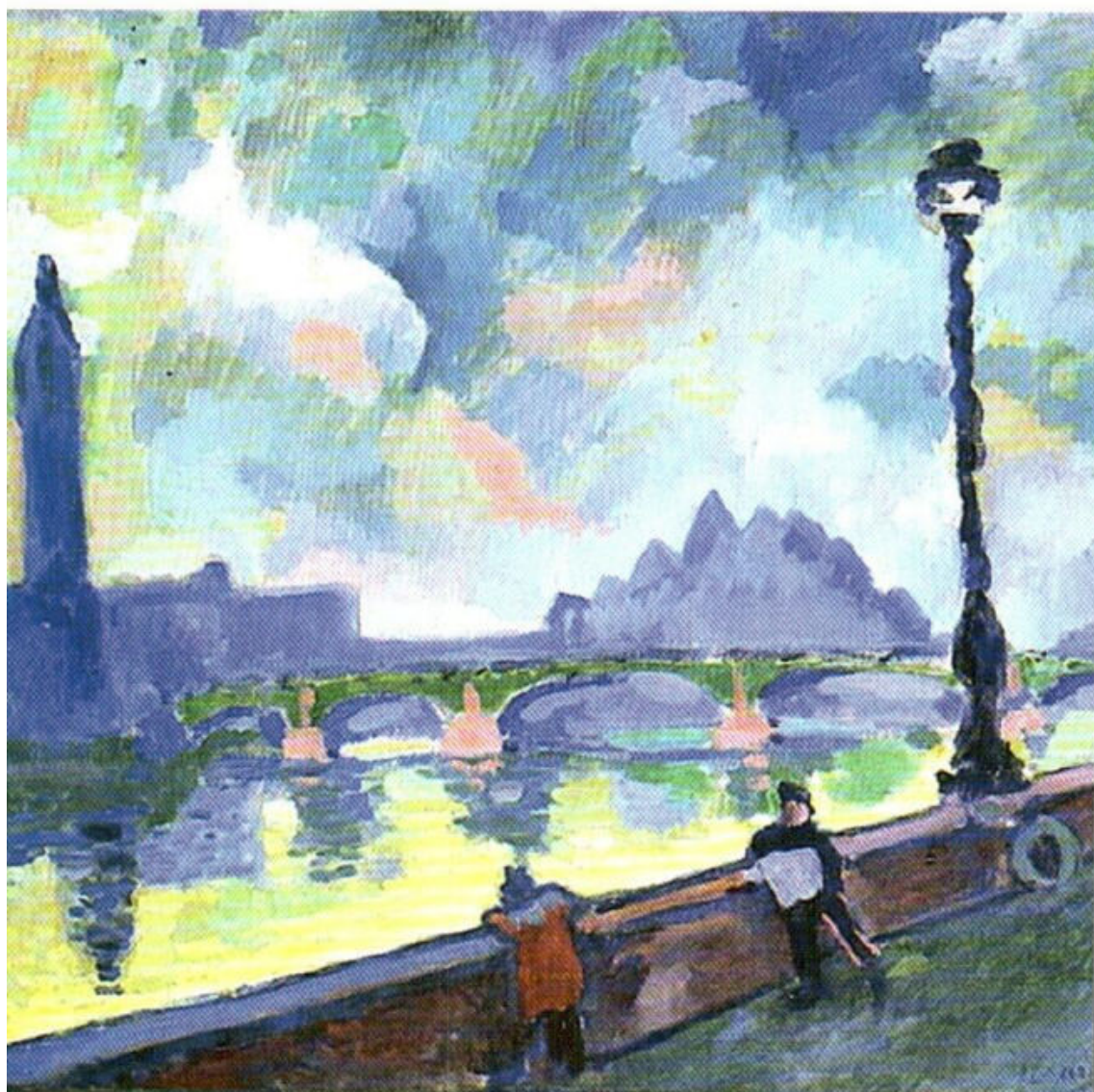
Uno dei pittori del Tamigi è stato Jean-Jacques Tissot, ribattezzato James, che lo ha dipinto pieno di navi commerciali e da diporto. Tissot era arrivato in Inghilterra nel 1871, dalla Francia. Ha raffigurato, spesso con dei toni comici ed esagerati, la vita del tempo, il suo benessere, ma anche la miseria. Il pittore cercava ispirazione a Wapping e amava i sobborghi industriali con gli uomini al lavoro sulle navi, il traffico marittimo e le diverse manovre. Era colpito dalle scritte sugli imballaggi delle merci, le destinazioni lontane: Boston, New York, Ala-



bama... Eseguita delle incisioni dei suoi dipinti, in modo da far loro raggiungere un mercato più vasto. Nel dipinto *Emigranti* le persone sul ponte hanno l'espressione di chi va verso l'ignoto, con la speranza di trovare fortuna, ma anche con l'incertezza del futuro. Il titolo del dipinto *Old England*, invece, simboleggia quello che le persone si lasciano alle spalle emigrando; in un altro dipinto compare la Trafalgar Tavern, famosa per le cene a base di pesce, dove venivano anche i politici. Vi

si vede il contrasto fra gli uomini di potere da una parte, seduti sul balcone, e i ragazzi che cercano un po' di carbone o di ferro nella melma sottostante dall'altra. Il fiume è stato un tema costante nella vita e nell'arte di un altro grande pittore ottocentesco, William Turner, nato e vissuto vicino alle sue sponde. Ha dipinto i ponti, come il Richmond Bridge, il Waterloo Bridge e il Walton Bridge, la bellezza del paesaggio fluviale, il lavoro nel porto, la potenza della flotta sui mari. L'americano James Whistler ha scelto di immortalare il fiume nelle ore tranquille della notte, in contrasto con quelle frenetiche del giorno. Whistler raggiungeva in battello il vecchio Battersea Bridge, poi dipingeva i riflessi della luna sull'acqua, con un'arte molto delicata, senza sentimentalismi.

Nel 1870 era arrivato a Londra il pioniere dell'Impressionismo, Claude Monet, che non voleva essere arruolato nella guerra franco-prussiana. Monet ha dipinto tre bellissime vedute del Tamigi, con il palazzo di Westminster avvolto nella nebbia e gli alberi frondosi dell'Embankment. Anche Pissarro e Daubigny erano emigrati a Londra per le stesse ragioni e hanno dipinto il fiume, sotto una coltre di nebbia. Un altro pittore francese, André Derain, arrivato a Londra all'inizio del Novecento, ha raffigurato l'acqua del Tamigi gialla e



rossa, che passa sotto al ponte di Charing Cross. Ha anche dipinto la cattedrale di St Paul vista dal Tamigi, con un nugolo di piccole imbarcazioni in primo piano, sopra a una coltre di colori impetuosi e brillanti. Nel 1914, il britannico William MacDonald ha riprodotto il Tamigi presso il Westminster Bridge, il Blackfriars Bridge e a Bankside, con dei toni soffusi e dei colori neutri, con prevalenza del grigio...

I PONTI E LA LORO STORIA

*Mai visto, mai sentito una così profonda quiete.
Il fiume segue dolcemente il suo corso...*

William Wordsworth,
dal poema composto sul ponte di Westminster

Wordsworth, nello scrivere questi versi, era stato ispirato dal Westminster Bridge. C'era stato un tempo, tuttavia, in cui i ponti non esistevano e, per attraversare la corrente, si sceglievano dei punti in cui l'acqua era poco profonda e vi si gettavano delle grosse pietre. I soldati di Giulio Cesare e di Claudio hanno fatto così e si sono serviti dei guadi di Brentford, di Wandsworth e di Battersea. Più tardi, ci sono stati i battelli e i traghetti, a Putney, a Lambeth e all'altezza della City. Il primo ponte, di legno, è stato costruito nel 52 d.C. e alla sua inaugurazione sono stati eseguiti dei rituali e dei sacrifici. Poi sono venuti i ponti di pietra, come il Radcot Bridge, fatto di massi squadrati poggiati su delle pile di mattoni, ai cui lati c'erano dei piccoli templi per le offerte.

Fra il London Bridge, il primo a essere costruito, e il Millennium Bridge, l'ultimo, i ponti edificati sono stati davvero tanti, di materiali e di stili diversi, alcuni molto decorati e spettacolari, altri molto semplici ed essenziali. La costruzione dei primi ponti ha incontrato l'opposizione dei battellieri, che sostenevano che questi avrebbero interferito con le correnti del fiume e ostacolato la navigazione formando una diga sul fiume, col risultato di aumentare l'accumulo di rifiuti. Fra gli oppositori c'era anche l'arcivescovo di Canterbury, cosa abbastanza comprensibile, dato che lui era proprietario di un servizio di ferry. Quando ci si è resi conto che, in realtà, i ponti rendevano più veloci le comunicazioni e più facile il commercio, la loro costruzione non si è più fermata e, dal 1700 in avanti, il loro numero si è moltiplicato. C'è stato Westminster, poi Blackfriars, Battersea, Vauxhall, Waterloo, Southwark, Hammersmith, Hungenford, Chelsea, Lambeth, Albert, Wandsworth e Tower Bridge. Si sono susseguiti ponti su barche, su cavalletti, su chiatte, girevoli, militari, pensili, levatoi, semoventi, sospesi, a castello, a travate, coperti, di legno, di ferro, di cemento armato, di muratura... Nel 1880 essi sono diventati pubblici, quindi senza più il pedaggio. Questi collegamenti hanno significato l'ampliamento dei sobborghi sulla riva meridionale del Tamigi, in particolare di Battersea e di Lambeth.

Oltre ai ponti, sono anche stati costruiti dei tunnel. Il primo è stato quello di Isambard Kingdom Brunel, che era stato cominciato da suo padre, Marc Brunel; il figlio lo ha terminato nel 1843. Oggi in quel tunnel passa la East London Line. Sono stati scavati dei tunnel solo pedonali, come quelli di Greenwich e di Woolwich.

Ma è stato soprattutto nell'Ottocento che il fiume è stato pieno di vita e di attività! Vicino alle navi di linea dirette in l'Africa e in India passavano le galee veneziane in arrivo da Costantinopoli e da Damasco con i loro carichi di spezie e i velieri a tre alberi dei Paesi Bassi, che portavano le pellicce e il legname. Il Tamigi odorava delle merci in magazzino. A Greenhithe, Rotherhithe e Garlickhithe venivano scaricate le spezie; l'olezzo caratteristico del cuoio e delle pelli di animali diversi si mischiava a quello acre della lana di montone, l'aroma del luppolo a quello del pesce, il profumo delicato delle banane di Tenerife a quello forte del bacon della Scandinavia. A tratti, tutti questi odori erano coperti da quello del fumo del carbone e del diesel, dai vapori soffocanti della colla, dalle esalazioni penetranti della canfora, dagli effluvi dolciastrici della canna da zucchero. Il Tamigi riforniva la città di beni da tutto il mondo. Allo stesso tempo, dal nord del paese arrivavano lungo il suo corso le grandi chiatte cariche di fieno e di carbone, senza i quali la città non sarebbe sopravvissuta. Queste imbarcazioni dalle grandi vele color ruggine (tale colore molto particolare era ottenuto mescolando olio di merluzzo, ocre rosse, grasso e acqua di mare) trasportavano anche i mattoni ed erano quasi affondate nell'acqua, tanto era il peso che le gravava. Guidare un carico



da quindici tonnellate in una serie di curve a gomito, passare nelle chiuse, entrare nel bacino del dock senza toccare le banchine e le altre imbarcazioni ormeggiate: il lavoro dei timonieri era duro e difficile, a volte lavoravano anche quarantotto ore di seguito, nella nebbia, nel vento, lottando con la corrente e misurandosi con le maree. La durezza delle condizioni di vita dei barcaioli spiega anche le frasi sboccate, le imprecazioni, le bestemmie, i giochi rozzi e triviali. Era un mondo a parte, con le sue leggi e il suo linguaggio e con una reputazione non sempre limpida, anche per via dei furti, del contrabbando di merci...

Alcune chiatte avevano dei nomi curiosi come *Il Filosofo*. A volte il numero di battelli era talmente alto che il traffico si fermava. Il



Tamigi del lavoro cominciava a Gravesend, una piccola città di case in stile Regency e di ville vittoriane. Da questo centro abitato iniziava una fila ininterrotta di cartiere, di centrali elettriche, di bacini, di magazzini, di gru, di carrelli convogliatori... Dove oggi c'è il silenzio un tempo si udiva un'orchestra di scoppiettii, di sibili, di tintinnii, il rumore metallico delle catene e quello gracchiante delle ancore, il sibilo del vapore e il clangore delle pale caricatrici... Lungo Wapping High Street c'era almeno un miglio di banchine, di magazzini, di gru, sotto alle quali gli addetti ai lavori di scarico urlavano con voce cantilenante: "Lower, lower a bit!" ("Abbassa, abbassa un po'!").

Lungo le rive del Tamigi c'erano ventitré miglia ininterrotte di docks. A regolare quella mole di traffico ci pensavano diverse associazioni, a seconda del tratto di fiume interessato. Fino a Teddington c'era la London Authority, dopo Teddington i Fratelli Maggiori, gli Elder Brethren of Trinity House, che, oltre al diritto di pilotaggio sul mare e sul fiume, avevano quello di disporre le boe sul Tamigi e di occuparsi dei fari. C'era anche la St Clement, fondata da Enrico VIII nel 1514. Già nel 1197 re Riccardo I, tornato dalle Crociate e bisognoso di denaro, aveva ceduto il controllo del Tamigi per la somma di millecinquecento marchi. Ma nei secoli si sono succeduti i contenziosi fra la City e la Corona. È solo nel 1974 che la Thames Water Authority ha assunto il controllo definitivo delle acque e del bacino imbrifero. Nel 1989 la società è diventata privata.

Da ovest a est:

HAMMERSMITH BRIDGE

È stato il primo ponte sospeso sul Tamigi. L'inizio dei lavori è stato celebrato nel maggio 1825 con una cerimonia presieduta da Augustus Frederick, duca di Sussex, davanti a una gran folla. Sulle arcate è stata apposta una targa d'ottone che elogiava l'architetto e i costruttori e, nel cassone di fondazione, sono state sistemate alcune monete d'oro e una cazzuola d'argento. Il duca ha pronunciato la frase: "Ho versato il vino, l'olio e il grano, simboli di ricchezza e di abbondanza, come lo sarà anche il ponte." Era una struttura bella ed elegante, con due pile di mattoni, sopra alle quali c'erano delle solide torri a cui erano appese otto catene per tenere salda la campata di centoventidue metri, con una corsia di sei metri e due passaggi pedonali ai lati. Nel 1850, quando gli spettatori della University Boat Race erano corsi da una parte all'altra del ponte per vedere passare i rematori, l'impalcato aveva cominciato a dondolare. Nel 1870, per la stessa gara, sul ponte c'erano ben undicimila persone, molte delle quali arrampicate sulle catene. È stata l'ultima volta che è successo perché, nel 1874, intorno a esse sono stati avvolti dei grossi anelli di ferro pieni di punte per impedire l'accesso.

Nel 1887 è stato costruito un nuovo ponte, disegnato da Bazalgette, poiché i battelli a vapore con i loro fumaioli alti andavano a sbattere contro quello precedente. Ha una lunghezza di duecentocinquanta metri e i blocchi di ferro decorati, che sostengono la sede stradale, poggiano su delle tozze colonne corinzie. È dipinto di verde e di oro e le lamelle suggeriscono la forma di un drago enorme. La sua combinazione di stili non è sempre apprezzata, le decorazioni sono considerate superflue. Sulle torri sono riprodotti degli stemmi, fra cui



quello di Guildford, nel Surrey e di Colchester, nell'Essex. La restrizione del peso per i veicoli in transito è di sette tonnellate e mezza. Ha una delle passerelle più belle per passeggiare. A metà percorso ci sono le panche dove sedersi per ammirare il fiume. Oggi la vista è più interessante che nel periodo vittoriano, quando l'area ospitava essenzialmente fabbriche, mulini e raffinerie. Il paesaggio è più vicino a quello descritto da William Morris nel suo libro *News from Nowhere*, scritto nel 1890, nel quale il protagonista si risveglia in una Hammersmith con l'acqua pulita, la gente che pesca e il fumo nell'aria scomparso.

PUTNEY BRIDGE

Alcune testimonianze scritte dicono che in questo punto c'era un guado. Poi sono venuti i traghetti e, nel 1671, c'è stato il primo disegno del ponte. La sua struttura di legno, sostenuta da ventisei archi, metteva in comunicazione **Putney** con Fulham. Purtroppo, le navi andavano a sbatterci contro, perché era troppo basso. Così, nel 1729 si è deciso di costruirne un altro.

Si dice che l'incidente occorso al primo ministro Walpole, che non aveva trovato dei battellieri disponibili a traghettarlo perché troppo impegnati al pub a bere e a chiacchierare, abbia dato un'accelerazione ai lavori. È stato l'ingegnere svizzero Charles Labelye a disegnarlo, nel 1750. Il giorno dell'inaugurazione, dietro alle trombe e ai tamburi della banda, c'erano tutti i lavoratori che lo avevano costruito, in corteo. Era stato emesso un editto che condannava a morte i graffitari che lo avessero deturpato.

Il ponte attuale è del 1886 ed è opera di sir Joseph Bazalgette. È realizzato in granito della Cornovaglia, con supporti di cemento e quattro pilastri che hanno il minore impatto possibile sulla corrente. È il più tradizionale dei ponti dell'ingegnere inglese, avendo come sole decorazioni le file di luci a tridente sulle balastrate e agli ingressi, con dei disegni araldici incisi alla base. Fra i diversi cimieri c'è quello di un cavallo, simbolo della prontezza a servire l'autorità. Nel 1933 il ponte è stato allargato a venticinque metri così da ottenere molto spazio per i pedoni.

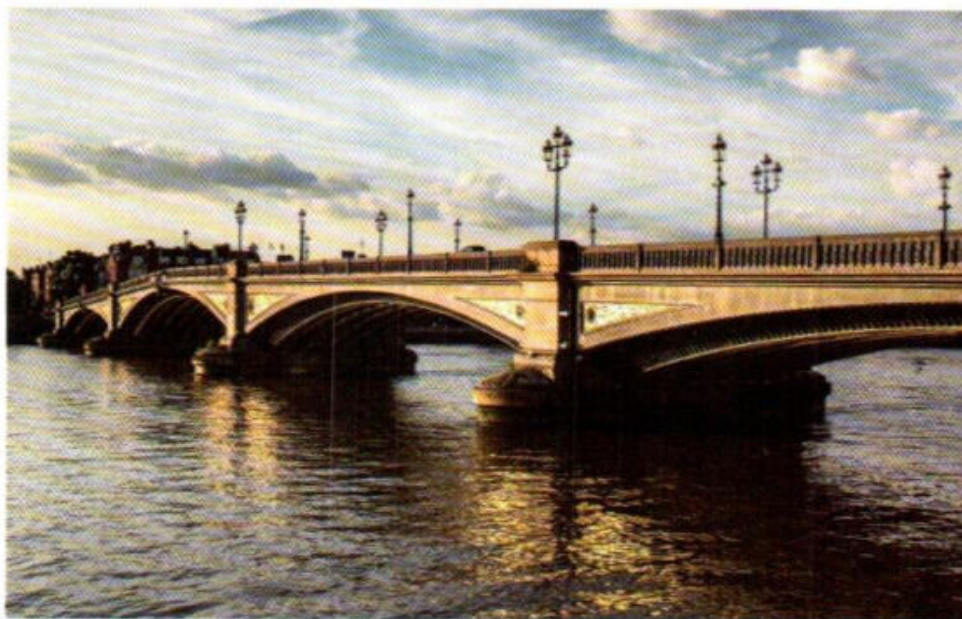
WANDSWORTH BRIDGE

Il Wandsworth Bridge è stato costruito nel 1940 da T. Peirson Frank sul luogo di quello precedente che era stato inaugurato nel 1873 dal parlamentare James Hogg, con un buffet celebrativo preparato dal vicino pub Spread Eagle. Il ponte unisce il centro abitato di Wandsworth a quella che era la zona industriale, a nord. La struttura di quello antecedente era un ibrido, per nulla armoniosa e realizzata con dei materiali male assortiti. Il ponte di oggi è di ferro e cemento, solido e funzionale, anche se non esteticamente pregevole. C'è un limite massimo di velocità di otto nodi a monte del punto in cui esso sorge, perché una velocità maggiore sarebbe deleteria per i numerosi canoisti. Il Wandsworth Bridge si trova vicino all'affluente Falcon,

il cui nome deriva dal simbolo araldico sullo stemma dei signori di Battersea Manor.

BATTERESEA BRIDGE

Il primo ponte a collegare Chelsea con Battersea era stato costruito nel 1771 per volere del conte Spencer. Realizzato in legno, era largo nove metri e mezzo. Durante i lavori di scavo, lungo la riva era stata trovata una grande quantità di ossa umane e di armi, risalenti al periodo romano. Secondo la tradizione, è qui che Cesare aveva attra-



versato il fiume per scontrarsi con i catuvellauni, la tribù locale che viveva sulla sponda settentrionale del Tamigi.

Nel 1795 sono state inserite delle travi di ferro per rinforzare la struttura del ponte e, qualche anno dopo, vi sono state installate delle lampade a olio per renderlo più sicuro di notte. Nel 1824 la palizzata di legno è stata rimpiazzata da ringhiere di ferro alte un metro. Poi però, a causa della scarsa manutenzione, il ponte è diventato pericoloso e i cargo andavano a sbattere contro le sue diciotto pile di legno poste molto vicine le une alle altre. Allora il Metropolitan Board of Works lo ha requisito e lo ha fatto demolire.

Nel 1890 Bazalgette, incaricato dei lavori, aveva completato le quattro pile di granito poggianti su fondamenta di cemento e i cinque archi di ferro delle campate dipinti di verde, con piccoli ornamenti dorati. Il traliccio metallico della balaustrata è molto bello, come pure è attraente l'illuminazione con i tridenti che sostengono le lampade.

ALBERT BRIDGE

L'Albert Bridge unisce la zona di Battersea a Chelsea. È un ponte superdecorato, con dei colori che vanno dal rosa, al blu e al verde, gli stessi di una torta nuziale. I colori pastello risaltano sullo sfondo verde scuro delle piante tutt'intorno e fanno somigliare la struttura a un reperto archeologico. Il colore attuale era stato deciso nel 1992, prima di allora era giallo oro.



Il ponte è stato aperto nel 1873, le sue torri di ferro sono alte ventun metri e poggiano su dei cilindri di ghisa riempiti di cemento, con delle rigide fasce metalliche che lo tengono fermo.

Sulla banchina a nord del ponte c'è un nudo femminile di F. Derwent Wood. Un po' più avanti c'è la statua di un ragazzo con un delfino, di David Wynne. Al St Katharine Dock c'è una statua uguale, dello stesso artista. Nei chioschi per il pedaggio, alle estremità del ponte, ci sono dei cartelli che un tempo servivano ad avvisare i soldati di interrompere la marcia sull'impalcato, per evitare dannose vibrazioni derivanti dal calpestio. Il ponte è assolutamente spettacolare di notte, quando somiglia a un luminosissimo faro.

CHELSEA BRIDGE

Nel 1858, dopo sette anni di lavoro, è stato aperto il primo **Chelsea Bridge**, che allora si chiamava Victoria. L'architetto Thomas Page aveva fatto costruire dei pilastri nel fiume a dieci metri di profondità e su di essi poggiavano quattro torri di ghisa riempite di cemento. L'intreccio delle diverse parti dava al ponte sospeso l'aspetto di un susseguirsi di arcate gotiche, con cui erano in sintonia gli estrosi chioschi per i pedaggi. Il ponte era largo circa quindici metri e alle sue estremità c'era una grande ricchezza di verde.

Nel 1929 sul ponte passavano quasi tredicimila veicoli al giorno e nel 1930 è iniziata la costruzione della nuova struttura, con del materiale che proveniva da ogni angolo dell'Impero: l'asfalto veniva da Trinidad, il legname dal Canada, le pietre dall'Asia. Il ponte è stato inaugurato nel 1937 dal primo ministro canadese Mackenzie King. L'attuale costruzione sospesa è stata realizzata a partire dalle rive, appoggiando le sezioni centrali su delle chiatte, che venivano sollevate dall'alta marea. Il ponte è largo venticinque metri e sorretto da trentasette cavi di acciaio zincato; ha cinque file di luci grandi sui lati e delle altre più piccole fissate dentro ai supporti di metallo, è dipinto di bianco con delle finiture rosse e un blu lungo le balastrate.



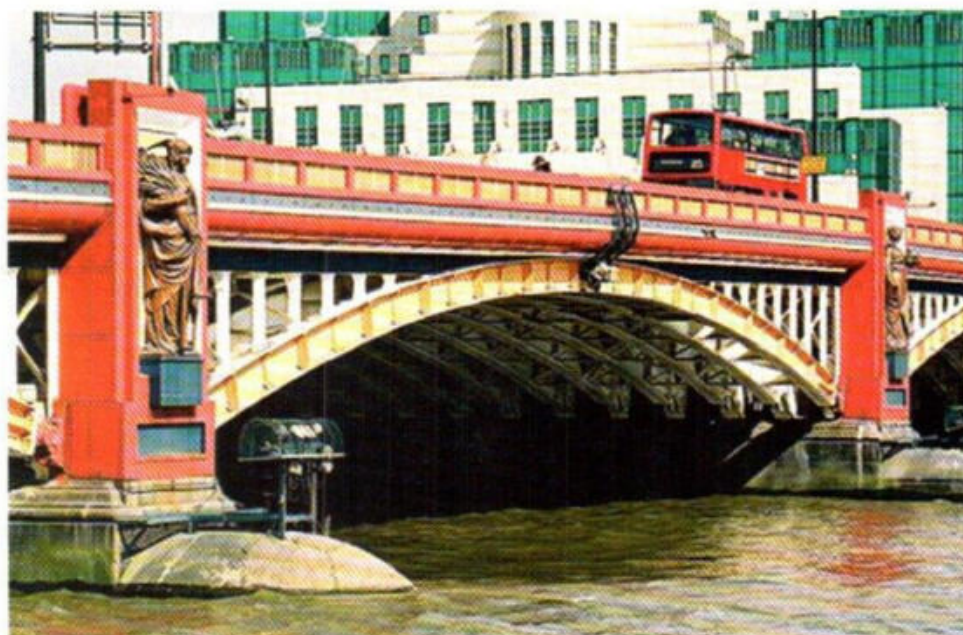
Sulle quattro torri all'estremità del ponte c'è una serie di disegni araldici, con simboli diversi.

VAUXHALL BRIDGE

Il primo ponte di granito e acciaio, con otto pilastri di pietra era stato costruito nel 1816 da James Walker. A lungo andare, però, l'azione erosiva della marea ne aveva indebolito i sostegni e nel 1906 è stato necessario costruirne uno nuovo.

Il ponte attuale è lungo duecentoquarantasei metri, largo ventiquattro e ha cinque archi di acciaio color bordeaux, con delle finiture blu e bianche. I pilastri di granito sono sormontati da statue di donna, scolpite da F.W. Pomeroy, coperte da un'ampia tunica drappeggiata, simboleggianti mestieri diversi.

Nel 1998, vicino a **Vauxhall**, sono state trovate due file di pali di quercia vecchi di migliaia di anni, piantati paralleli in direzione del centro del fiume, dove, probabilmente, un tempo c'era un'isola. Si pensa che sostenessero un ponte.



LAMBETH BRIDGE

Nel punto in cui sorge il Lambeth Bridge c'era un guado dove passava la strada romana fra Dover e Chester. Più tardi, qui faceva servizio il traghetto, di cui era proprietario l'arcivescovo di Canterbury, i cui barcaioli avevano fama di avere un linguaggio molto più sboccato di quello dei colleghi.

La costruzione del primo ponte è avvenuta nel 1860, quando il traffico eccessivo sui ponti di Westminster e di Vauxhall lo aveva reso indispensabile.

La realizzazione di questo collegamento ha creato le condizioni per l'espansione a sud della città, nei villaggi di Lambeth, di Walworth, di Newington e di Clapham.

Il ponte sospeso era lungo duecentocinquantaquattro metri e aveva due torri nel fiume alte dieci metri. Il ponte attuale, invece, è del 1929, ha cinque campate, è fatto di acciaio e di cemento con delle decorazioni di granito. È dipinto di marrone, di nero e di rosso. Ai parapetti è stata applicata una bella struttura a traliccio. Sui pilastri ci sono delle lampade insolite, di colore blu, sostenute da statue di pesci sormontate da una corona. Sono conosciuti come 'i lampioni degli storici', anche se in realtà si tratta di delfini stilizzati. Sugli obelischi, alle due estremità del ponte, ci sono degli ananas ornati di festoni. Sopra al ponte ci sono delle panche da cui ammirare il fiume e gli edifici circostanti, fra cui quello del St Thomas Hospital e del Parlamento.

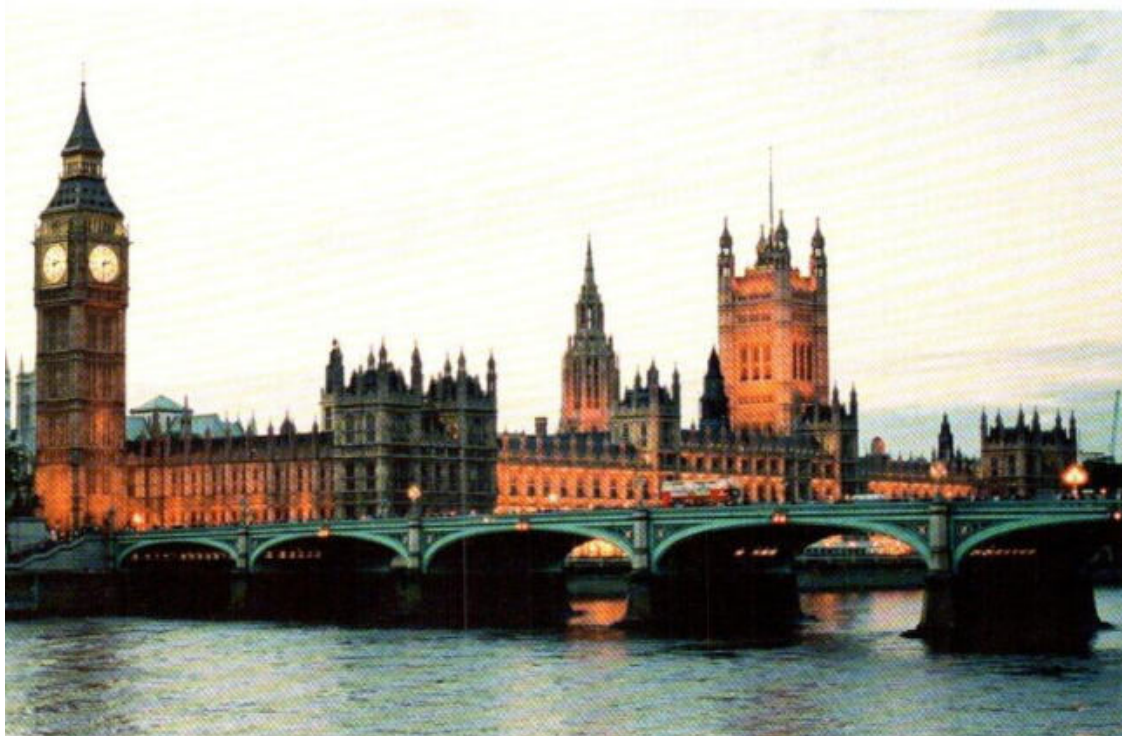
WESTMINSTER BRIDGE

I lavori del ponte erano iniziati nel 1739, ma un'ondata di piena ha spazzato via alcuni pilastri e la struttura è rimasta danneggiata. Poi, l'ingegnere svizzero che aveva vinto l'appalto ha avuto l'idea di utilizzare per le fondamenta dei pesanti cassoni pneumatici pieni di pietre. I quindici archi si rimpiccioliscono gradualmente verso l'esterno e la balaustrata di pietra ha delle torrette ottagonali per far sostare i pedoni.

Fra il 1746 e il 1756 Canaletto lo ha disegnato e dipinto molte volte e lo stesso ha fatto, più tardi, Monet. Nel 1823 si è deciso di costruire un ponte nuovo.

L'architetto scelto, Thomas Page, ha deciso di armonizzarne l'architettura con quella del Palazzo. Ha creato una base solidissima, con delle fondamenta enormi fatte di decine di tonnellate di granito, che ne hanno garantito la durata nel tempo contro l'azione della marea. Il ponte, completato nel 1862, è formato da sette arcate ed è dipinto di verde oliva. Sulla struttura in ferro del ponte sono incisi una saracinesca, la croce di S. Giorgio, un cardo, uno scudo e una rosa, simboli del Regno Unito e del Parlamento.

Nell'angolo nord-est c'è un pannello del 1892 con la lista delle proibizioni: non danneggiare le statue, non disturbare, non attaccare corde, rispettare il limite di peso, rispettare le regole del traffico...



Quando c'erano manifestazioni di protesta dirette al Parlamento, la polizia lo chiudeva alla circolazione. Sotto al leone di pietra c'è una stanzetta dove le guardie che sorvegliavano la riva andavano a prendere una tazza di tè.

Nel 1857, Michael Faraday ha scritto al Times sul viaggio da lui compiuto sul Tamigi per testarne l'inquinamento dell'acqua. "Vicino ai ponti la materia fecale si avvolge e crea delle nuvole dense dall'odore tremendo...". Quello che è straordinario è che fino al 1852 gli abitanti attingevano l'acqua del fiume per bere e cucinare e questo causava epidemie. Anche la puzza era insopportabile soprattutto per i politici che facevano gettare nell'acqua tonnellate di gesso, di calce e acido fenico, nel tentativo di ridurre l'odore.

HUNGERFORD BRIDGE

Il ponte porta il nome dell'architetto Edward Hungerford. Nel 1682, terminata la sua costruzione, egli ha fatto costruire anche un mercato accanto a esso sulla riva nord.

Oggi il ponte ospita un attraversamento pedonale, separato dai binari, che collega il mercato con la riva industriale a sud.

Il ponte ottocentesco, disegnato da Isambard Kingdom Brunel, era largo quattro metri. Era un ponte molto bello con la piattaforma sostenuta da quattro catene sui rulli. Le torri, in stile italiano, si elevavano per diciotto metri sopra la strada. L'intera struttura era stata costruita in mattoni e cemento sul letto del fiume, senza l'uso di pilastri. Nelle prime dodici ore dall'apertura, lo avevano attraversato oltre ottanta-mila persone, mentre più di due milioni di persone all'anno usavano i pontili da sbarco, che venivano affittati alle compagnie dei battelli a vapore. L'apertura, nel 1848, della stazione di Waterloo, ha fatto aumentare il traffico e il ponte è stato in parte demolito. La costruzione di quello nuovo è stata affidata a John Hawkshaw ed è stata

completata nel 1864, con dei passaggi pedonali ai lati. Nel 1981 le travi di ferro sono state rimpiazzate da quelle di acciaio. Nel 2002 sono stati rifatti i due ponti pedonali lunghi trecentoventi metri e chiamati Golden Jubilees. Sono larghi cinque metri, luminosi e attaccati ai pilastri del ponte ferroviario con degli anelli d'acciaio.

WATERLOO BRIDGE

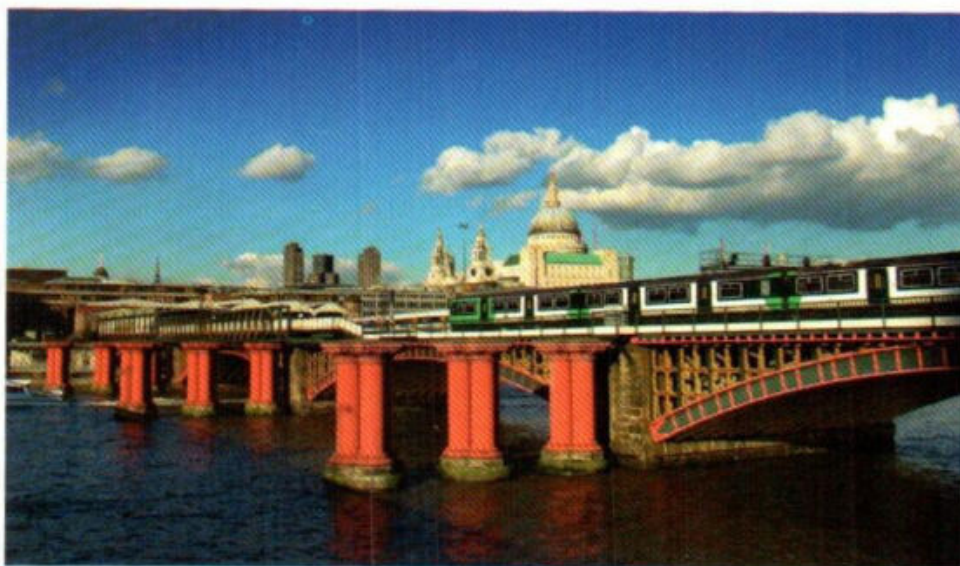
Il primo ponte è stato progettato da John Rennie ed è stato aperto il 18 giugno 1817 dal principe di Galles. Si chiamava Strand Bridge. Alla cerimonia ufficiale era presente anche il duca di Wellington, dato che cadeva nel secondo anniversario della Battaglia di Waterloo. Canova lo considerava il ponte più nobile al mondo, universalmente ammirato per le sue colonne doriche, la balaustrata e il cornicione. Aveva un piano stradale sostenuto da nove archi semiellittici con una campata della stessa lunghezza ed elevazione. Lungo trecentosettantotto metri, largo tredici e quasi interamente costruito di granito della Cornovaglia, era una testimonianza della ricchezza della città. Sfortunatamente, l'onda d'urto creata dalla rimozione del vecchio London Bridge, ne ha danneggiato le fondamenta. Ogni pila ha dovuto essere rinforzata ma, malgrado questo, ha cominciato ad affondare. Dieci anni dopo, il ponte è stato smantellato e smembrato. L'architetto Scott ha disegnato quello nuovo, e nel 1939 c'è stata la posa della prima pietra, ricavata dal vecchio ponte. Il nuovo Waterloo Bridge è un ponte a bilanciere, con le travi rinforzate di cemento armato e con la pietra di Portland. Si tratta del più lungo di Londra, un trionfo di semplicità e armonia, il primo ponte ad avere avuto l'illuminazione elettrica. I grandi archi appaiono maestosi, la sua bellezza austera e la mancanza di decorazioni permettono di godere di una bella vista attraverso la balaustrata. Nel 1945, erano stati collocati dei giornali, dei francobolli e delle monete dentro a un cilindro di rame posto sotto a un pilastro. È stato inaugurato da Charlie Barnard, un operaio siderurgico di Ealing Broadway. Il giorno dell'apertura era stata organizzata una gara fra chi attraversava per primo il ponte. La corsa è stata vinta uno studente di sedici anni di Balham, Leonard Mitchell. Il Waterloo Bridge era soprannominato Ladies



Bridge, perché era stato costruito in gran parte dalle donne. Erano gli anni della guerra e gli uomini erano tutti al fronte. Così le loro mogli e le figlie ne avevano preso il posto nel lavoro civile.

BLACKFRIARS BRIDGE

Robert Myrne, che aveva passato molto tempo a Roma, lo aveva disegnato nel 1760. Purtroppo, a metà costruzione erano venuti a mancare i fondi e i lavori sono stati terminati solo dieci anni dopo. Il ponte era lungo trecentotré metri e largo tredici. Poggiava su dei frangicorrenti snelli e appuntiti ed era sostenuto da colonne ioniche doppie. La carreggiata era larga otto metri e mezzo e c'erano due marciapiedi ai lati. Il pedaggio serviva a coprire in parte i costi della costruzione. Durante i Gordon's riots, i caselli del dazio sono stati distrutti e svuotati.

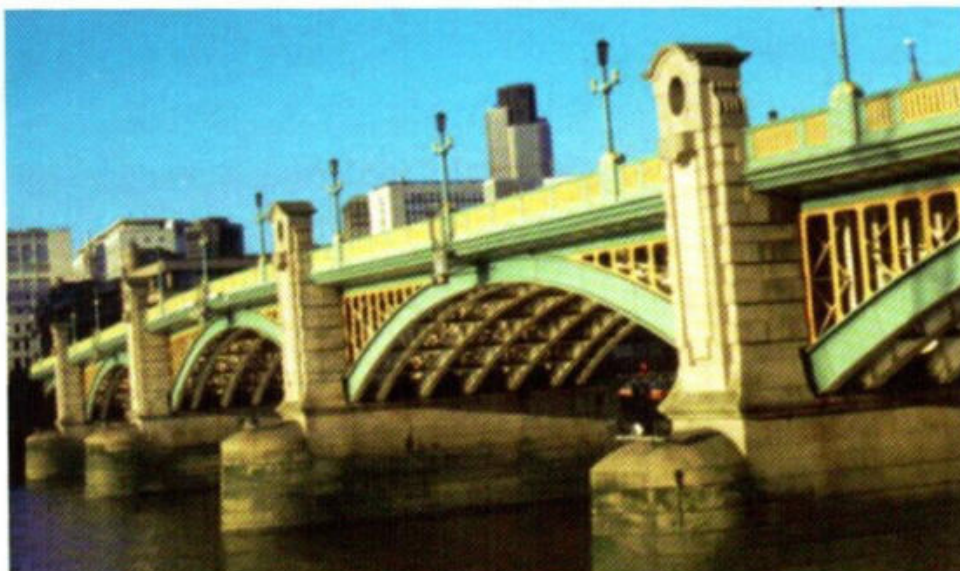


Il nome Blackfriars è dovuto alla presenza del monastero di domini-cani sulla riva del fiume. Quando le acque inquinate del Tamigi e del Fleet hanno cominciato a eroderne le fondamenta, se ne è costruito uno nuovo, disegnato da Thomas Page, mentre Joseph Cubitt si era occupato della sede per i binari. Il ponte è lungo duecentotantuno metri e largo trentadue, compreso lo spazio per i binari. Gli archi sono abbelliti da motivi floreali, rilievi di piante e animali. La balaustra di ferro scolpito dà un effetto veneziano-gotico alla struttura. Il ponte era stato inaugurato dalla regina Vittoria.

Nel 1886 è stato costruito un secondo ponte ferroviario da Mills e Brunel. Quello originario era stato rimosso nel 1984, ma sono state lasciate in piedi le colonne color rosso lacca.

SOUTHWARK BRIDGE

Il primo Southwark Bridge era un ponte pedonale semplice ed elegante, disegnato da John Rennie, con delle pile di granito e degli appoggi a tre archi di ferro. Collegava il villaggio di Cheapside con la Bankside industriale. Era stato inaugurato il 24 marzo 1819, allo scoccare della mezzanotte. Purtroppo si era speso più del previsto e



la compagnia che lo aveva costruito era in difficoltà. Inoltre, il ponte era molto vicino al London e al Blackfriars Bridge, che erano gratuiti e per questo continuavano a essere preferiti. Un nuovo ponte è stato costruito nel 1921, con cinque archi e quattro pile turrette, allineate con quelle del Blackfriars Bridge per minimizzare l'effetto della marea e delle correnti. Il ponte conserva degli elementi vittoriani, edoardiani e Arts and Crafts mischiati con il Barocco. È dipinto di oro e di verde pallido e da esso si gode di una bella visuale su tutte le attrazioni di Bankside.

LONDON BRIDGE

Il primo ponte era stato costruito dai romani un po' più a valle dell'attuale. Era di legno e serviva a facilitare l'accesso alla basilica e al foro di Fish Hill Street. Quello successivo, era stato tirato giù dai soldati del re vichingo Olav, che aveva ordinato loro di abbatterlo. Il primo ponte di pietra è stato costruito nel 1209, sotto la direzione del cappellano della chiesa di St Mary Colechurch e la sua costruzione ha richiesto trentatré anni. Aveva dei negozi su entrambi i lati e anche una cappella. Sotto alle sue diciannove arcate la pressione della corrente era tale da risucchiare le barche in un vortice e da spingerle contro i pilastri. Nel 1758 le case sul ponte sono state abbattute sotto la guida di George Dance il Vecchio.

Nel 1831 John Rennie ha costruito un ponte di granito a cinque archi disegnato dal padre. Era lungo trecentosei metri e sorgeva trenta metri più a monte di quello vecchio.

Nel 1968 è stato smantellato perché i pesanti pilastri di granito avevano iniziato a scivolare a valle. Il ponte è stato tagliato ed è stato venduto a una compagnia americana. È stato ricostruito sul lago Havasu in Arizona. Una delle due alcove del ponte è stata portata al Guy's Hospital.

Il ponte attuale è di cemento e ha uno stile piuttosto anonimo. È stato disegnato da Mott, Hay e Anderson ed è stato aperto nel 1973. Misura trentadue metri, ha quattro corsie, due passaggi pedonali ed è attraversato da trentamila veicoli al giorno.

TOWER BRIDGE

Il Tower Bridge, costruito nel 1894, è un simbolo della città e parte integrante del suo orizzonte. Il ponte si armonizza bene con la torre che sorge alle sue spalle. Le gigantesche bascule originarie erano molto pesanti e sono state sostituite nel 1976 con quelle attuali, più leggere, a energia elettrica.



Il vecchio ponte, progettato da Horace Jones e da John Barry, aveva una bascula molto sofisticata a energia idraulica. Le fondamenta erano solide e le colonne dei moli ben assicurate. Oggi il ponte si apre circa mille volte all'anno e i visitatori possono arrampicarsi lungo la torre. Sulla riva nord, dietro a un cancello chiuso, ci sono dei gradini che scendono al Dead Man's Hole, dove venivano raccolti i corpi degli annegati.

MILLENNIUM BRIDGE

Il Millennium Bridge è stato disegnato dall'architetto Foster in collaborazione con lo scultore Anthony Caro e costruito dagli ingegneri Ove Arup & Partners. È un ponte sospeso con due armature a forma di Y, che reggono gli otto cavi ai lati della sede stradale.

È stato aperto nel giugno del 2000 e collega due vecchie parti della città, che erano piuttosto derelitte e che oggi invece sono state rivitalizzate, grazie all'apertura di nuovi locali e ai molti spettacoli teatrali, di musica e di danza che vi si tengono.

Il ponte aveva dovuto essere chiuso dopo il primo giorno di apertura perché era stato sbilanciato dallo spostamento causato dalle centinaia di persone che lo avevano attraversato. Quando è stato riaperto,

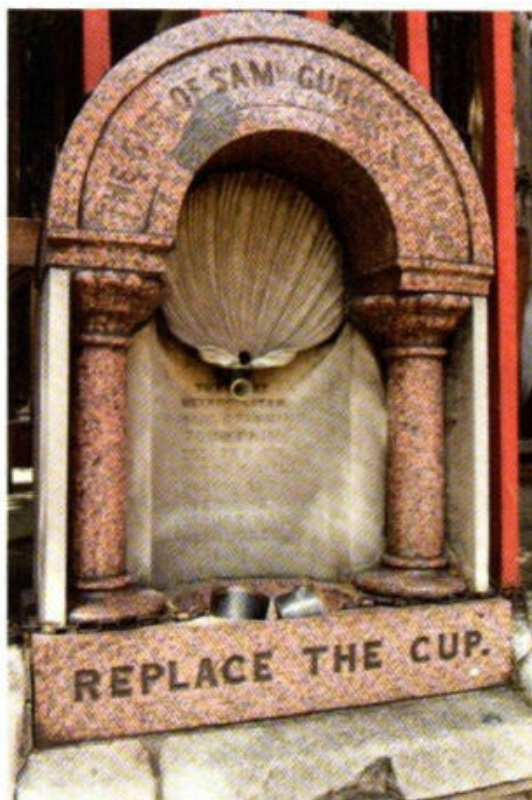
un giornale, per scherzo, ha pubblicato la foto di una donna in bikini che lo attraversava reggendo in mano due piatti di gelatina, per verificare se la struttura oscillasse troppo.

Di notte, grazie a una illuminazione straordinaria, il ponte è bellissimo.

LE FONTANE E GLI ABBEVERATOI

Londra è sempre stata una città ricca di acqua, ma nei secoli passati quella che scarseggiava era l'acqua potabile, sia per gli uomini che per gli animali. Per contribuire a risolvere il problema, nel Settecento sir Hugh Myddleton, orafo e imprenditore, ha fatto costruire il New River, un canale che portava l'acqua nel nord di Londra. Nell'Ottocento, poi, il rifornimento d'acqua veniva garantito dalle imprese private. Purtroppo, era spesso insufficiente e di scarsa qualità, tanto che nel 1854 l'acqua contaminata ha scatenato un'epidemia di colera. Poiché all'aumento della popolazione non corrispondevano investimenti adeguati nelle infrastrutture, il deputato e filantropo Samuel Gurney e l'avvocato Edward Wakefield hanno fondato un'associazione per fornire gratuitamente l'acqua potabile. Dapprima ci sono state le fontane per le persone, poi sono nati gli abbeveratoi per gli animali. L'associazione ha anche fatto costruire una rete di fognature, ha fatto mettere dei filtri e fatto spostare a monte i punti di 'attingimento' dal Tamigi.

La prima fontana fatta costruire da Gurney, con tanto di tazzina di metallo legata alla catenella, è sorta sulla Snow Hill di Holborn, accanto alla cancellata della chiesa di St Sepulchre. Sulla pietra era incisa la frase di Gesù: "Chiunque beve di quest'acqua avrà di nuovo sete, ma chi beve dell'acqua che io gli darò non avrà più sete in eterno". La sua inaugurazione è avvenuta l'8 aprile 1859, alla presenza di una grande folla che voleva "vedere la fonte che avrebbe fornito ai poveri acqua fresca e salutare", come si dice in una cronaca dell'epoca. Settemila persone al giorno si mettevano in fila per riempire i secchi e per questo ne sono state costruite altre. Nel frattempo, Gurney si è associato con il Temperance Movement, favorevole alle fontane perché erano un'alternativa alla birra e al gin. A differenza di oggi, infatti,





il tè e il caffè erano più cari dell'alcol e gli osti incoraggiavano il consumo di quest'ultimo con 'promozioni commerciali'. Le fontane venivano installate addirittura di fronte ai pub per far loro concorrenza. L'Associazione ha fatto costruire ottanta fontane, con l'aiuto di benefattori. Alcuni di loro, fra cui la baronessa Burdett-Coutts, che ne ha fatte realizzare due, una a Victoria Park e una a Regent's Park, le trasformavano in monumenti artistici, molto apprezzati dalla popolazione. Sulla sua scia, il maragià di Vizianagram ne ha fatta fare una a Hyde Park, vicino al Marble Arch; un filantropo di Bombay dal soprannome di Readymoney ne ha fatta costruire una, enorme, a Regent's Park, formata da dieci tonnellate di marmo siciliano e da quattro di granito rosso di Aberdeen; la signora Brown una a Hamilton Place; il signor Wheeler una a nord del Kew Bridge e il signor Buxton ha fatto erigere, nei Victorian Tower Gardens, quella famosa che commemora l'emancipazione degli schiavi. Si calcola che d'estate attingessero a esse non meno di venticinquemila persone al giorno. La Società per la Prevenzione delle Crudeltà sugli Animali ha provveduto a far costruire delle vasche di dimensioni e di altezze diverse: piccole per i cani, grandi per i cavalli e per le mucche. I bovini arrivavano vivi al macello dopo alcuni giorni di viaggio e avevano disperatamente bisogno di bere. I postiglioni degli Hansom cabs, invece, avevano una mappa che segnava l'ubicazione delle fontane per i cavalli. Charles Dickens Jr., nel suo Dickens's Dictionary of London, dice che nel 1890 a Londra c'erano ottocento fontane e altrettanti abbeveratoi per gli animali, ognuno dei quali dissetava duemila bestie.

A Londra si sono conservati molti abbeveratoi di pietra e di granito. Sono stati trasformati, come quello del London Wall, in fioriere. Non sono sopravvissuti, invece, quelli di ghisa e di zinco, più delicati ed esposti alla ruggine.

Oggi si continuano a costruire delle fontane nelle scuole e nei parchi, anche se, per motivi igienici, non si mette più la tazzina. Il loro scopo

non è, come in passato, quello di tenere le persone lontane dall'alcol, ma di tenerle lontane dall'acqua in bottiglia, che crea montagne di plastica e spreco di energia. La bella struttura di Hyde Park e quella sul lato est di Trafalgar Square servono proprio per questo. Nel 2000, la Drinking Fountain Association ha ricevuto i fondi della lotteria per aumentare il numero di fontane. La Thames Water Company ha installato alcuni distributori di acqua Hydrachills a Hammersmith e al Tower Bridge Museum. Anche nelle stazioni ferroviarie e degli autobus ci sono delle macchine che, per pochi spiccioli, riempiono di acqua ghiacciata le bottiglie di quattrocentomila pendolari al giorno. Nel caso in cui si ripetesse un'estate calda come quella del 2006, ci si può sempre rifugiare a Battersea Park, le cui fontane spruzzano acqua per qualche minuto ogni ora.

IL TAMIGI DEL LAVORO LE IMBARCAZIONI NEI SECOLI

Nel Medioevo esisteva una trentina di tipi diversi di imbarcazioni, da quelle usate per il trasporto di mattoni o di pietre a quelle dei pescatori, a quelle per il commercio. Tuttavia la chiatte era il mezzo più comune perché arrivava dappertutto e trasportava fino a duecento tonnellate di carico, anche se quello medio si aggirava fra le sessanta e le ottanta tonnellate. Trasportava pietre, grano, burro, letame, polvere da sparo, persino la posta. L'equipaggio era in genere composto da due uomini e da un ragazzo, e per il viaggio a valle erano usati due cavalli. Le chiatte erano dipinte con colori vivaci e, alla fine del XIX secolo, ce n'erano ancora duemilacinquecento operanti. Esistevano anche barche sottili, quelle che navigavano sui canali più stretti, fatte con legno di quercia, di mogano o di abete rosso, ma le chiatte dal fondo piatto sono state per secoli il modello per altre imbarcazioni, magari con qualche modifica. Nel periodo sassone ci sono state le canoe, che sono poi diventate le barche a fondo piatto spinte da una pertica, usate ancora oggi. Ma in Inghilterra, nei secoli, i tipi di imbarcazioni sono stati moltissimi. Ci sono stati i wherries, le piccole barche per traghettare; i clinkers, le imbarcazioni a fasciame cucito o sovrapposto; i siffs, le barche a remi; i tilt-boats, le barche coperte da teloni; i cutters, le barche a vela con un solo albero a coltello; gli steam-ships, i piroscafi a vapore; i coracles, le barche di vimini; gli scullers, le barche da voga a bratto; i colliers, le navi carboniere; i barques, i brigantini a palo; gli schooners, le golette; i dingies, le lance di bordo; i whiffs, i sandolini e molte altre...

Il ferry, ovvero il traghetto, è il mezzo più antico per passare da una sponda all'altra del Tamigi, dopo il guado. C'era un traghetto per i passeggeri, uno per il bestiame e uno per le merci. Quello che andava da Vauxhall a Lambeth esiste tutt'oggi e si chiama Horseferry Road. Anche il ferry fra Tilbury e la riva opposta funziona tutt'oggi, come pure quello di Woolwich, gratuito, iniziato nel lontano 1889. Ne esistono anche altri a Hampton e un altro a Twickenham.



Nei secoli, la varietà di lavori collegati al fiume è stata enorme. C'erano i funzionari di dogana, a Queenshithe e a Billingsgate; i sovrintendenti alla manutenzione delle banchine e delle chiuse; i piloti; gli addetti alle saracinesche per l'alta marea; gli scaricatori di porto, gli ingegneri, i carrettieri, i venditori ambulanti di pesce, gli impiegati, i fabbri, gli stivatori, oltre ai tavernieri, alle lavandaie, ai venditori di cibo, agli ostricai... E poi c'erano i facchini, che dovevano trasportare le merci sulla schiena, a causa della superficie diseguale dei moli e



della strettezza delle strade laterali, che non permetteva il passaggio dei carri. Se il carico era troppo grande per un solo individuo, lo si appendeva a un palo e lo si portava a spalle in due. L'aria era polverosa, per terra c'erano fango e sporcizia. Le facce dei lavoratori erano blu di indigo e nere di carbone, i vestiti avevano l'odore delle merci scaricate. Era il primo tipo di lavoro industriale. Tutte queste migliaia di persone erano concentrate in un'area relativamente piccola dell'East End... A Shadwell, per esempio, il 60 % degli uomini si guadagnava da vivere come marinaio e barcaiolo, mentre il 10%



era impegnato nella costruzione delle navi e nelle riparazioni. C'era più lavoro qui che in ogni altra parte della città. Lo stesso avveniva sulla Isle of Dogs: nel XIX secolo il suo sviluppo edilizio era tale che l'isola è stata letteralmente ricoperta di piccole case costruite per i lavoratori da William Cubitt.

IL TAMIGI DEL TEMPO LIBERO

Gare di barche e circoli di canottieri

Mentre il tratto orientale del Tamigi era quello del lavoro e dei docks, quello occidentale, da Putney a Chiswick era ed è quello del tempo libero. Non c'erano troppi ponti, né troppo traffico, né troppe fabbriche. Il buon esempio di venire da queste parti con un'imbarcazione da diporto lo aveva dato re Carlo II, che nel Seicento veniva in battello a trovare la sua amante Nell Gwynn. Poi, nel Settecento e nell'Ottocento arrivavano qui i battelli da Westminster per un giorno di vacanza. E qui è cominciata la gara di barche più famosa al mondo.

Oxford-Cambridge – La competizione fra le due università è conosciuta come la Boat Race e si svolge l'ultimo sabato di marzo o la prima domenica di aprile. Sui bordi del fiume ci sono sempre almeno duecentocinquantamila persone, davanti al televisore ce ne sono



molte di più. I membri delle due squadre sono conosciuti come i blue. Il completo indossato dalla squadra di Cambridge è azzurro, quello della squadra di Oxford è blu scuro. I presidenti dei due club tirano una monetina per decidere su quale lato del fiume si svolgerà la gara. Si rema controcorrente e chi riesce a prendere la testa è favorito nel corso della gara, perché ha più facilità nello sfruttare la corrente. La gara si effettua anche se piove a dirotto. A bordo c'è un utensile per svuotare la canoa dall'acqua, per evitare il rischio che affondi. La prima gara si era svolta nel lontano 1829, la sfida era fra due studenti delle due Università e il percorso era diverso da oggi, quando la partenza avviene dal Putney Bridge e l'arrivo è al Chiswick Bridge, con una lunghezza di poco meno di otto chilometri. Ci sono delle pietre, conficcate nel terreno sulla riva sud, che segnano il punto di partenza e quello di arrivo. L'equipaggio odierno è formato da otto rematori. Il percorso della gara prende tutta l'ansa del Tamigi, con diversi punti di riferimento. Uno di essi, detto il Mile Post, è un bassorilievo di pietra dedicato all'allenatore Steve Fairbairn. Altri sono dei pub o l'isolotto in mezzo al fiume, oltre al molo di Chiswick, poco prima dell'arrivo.

Circoli dei canottieri – A Londra e in Inghilterra in genere l'attività sportiva del canottaggio, praticata su imbarcazioni leggere che filano veloci sull'acqua, è più popolare che in altri paesi. Per questo, lungo il Tamigi ci sono diversi circoli di canottieri.

Il Thames Rowing Club, fondato nel 1860, che ha sede sul Putney Embankment, è uno di essi. Accoglie persone di ogni età, dai ragazzi ai non più giovani, dai principianti agli atleti. È riconosciuto come uno dei circoli che può vantare i maggiori successi nelle gare. Fra i soci ci sono molte donne.

Anche il London Rowing Club (LRC), fondato nel 1856, ha sede a Putney. Fra i soci ha avuto il famoso Graham Hill e suo figlio Damon, che indossavano i colori blu e bianco del club sul casco. Dal 2002 il club è aperto alle donne. È anch'esso uno dei circoli più antichi esistenti.

Il Putney Town Rowing Club è stato fondato nel 1922 e ha quindi celebrato il novantesimo anniversario di vita. Ha sede a Mortlake. Altri circoli sono il Curlew Rowing Club di Greenwich e il Twickenham Club, la cui bianca casetta si trova in uno dei punti più belli del Tamigi, un luogo idilliaco in mezzo al verde.



A Putney si trova anche il Ranelagh Yacht Club, fondato a metà Novecento, che ha preso il suo nome dalla gara velica del XVIII secolo da Westminster a Putney Bridge. Sia il club che la gara sono stati costretti a spostarsi più a monte, nella loro attuale sede, a causa della costruzione del ponte, nel XIX secolo.

Il Vesta Club, fondato nel 1870, ha preso il nome da un rimorchiatore, che passava davanti alla sede del club, il quale, a sua volta, era stato chiamato come la star del music hall Vesta Tilley.

I CANALI

La valle del Tamigi ha accolto l'insediamento umano più antico dell'Inghilterra per le possibilità di comunicazione e di sviluppo rappresentate dal porto e dal fiume. I romani sono stati i primi a creare delle vie di navigazione artificiali per farvi passare gli eserciti, vie che sono andate in rovina quando essi hanno lasciato il paese. Solo molto più tardi, si è ripreso a dragare i fiumi per renderli navigabili, a rimuovere le secche, a portare via il fango e a costruire le chiuse. Uno dei primi corsi d'acqua a essere stati resi navigabili è stato il Sankey Brook, lungo tredici chilometri. È stato aperto nel 1757 e una parte della sua acqua proveniva dal drenaggio delle miniere. Ma ci si è resi conto ben presto che non sempre i corsi d'acqua passavano dove erano necessari. Perciò si è cominciato a costruire i canali, detti cuts, come li conosciamo oggi, soprattutto tra la fine del Settecento e i primi dell'Ottocento. Si è visto che il trasporto sull'acqua era più adatto di quello stradale ai pesanti carichi destinati alle industrie.

Il carbone, sistemato in grandi contenitori per facilitarne il carico, era la merce più trasportata. Nel 1790 Londra era collegata alla rete di canali nazionale attraverso il Tamigi e il canale di Oxford. Nel 1805 ha aperto il Grand Junction Canal, poi non è stato costruito molto altro, a parte i pochi inclusi nel Regent's Canal e il Grand Surrey e il Croydon, che non esistono più. Verso sud, il Wey e l'Arun Canal collegavano Londra a Portsmouth, ma sono stati un fallimento e hanno chiuso nel 1871.

Nel sistema di canali britannico Londra era un porto servito da due fiumi navigabili, il Tamigi e il Lea, trasformato in un canale. Già nel 1790 la capitale era collegata alla rete di canali nazionale attraverso il Tamigi e il canale di Oxford. Dal 1805 ha aperto una via più diretta fra Londra e la rete nazionale, il Grand Junction Canal. Non è stato



costruito molto altro dentro la città, a parte i pochi che sono stati inclusi nel Regent's Canal e nei due ora scomparsi Grand Surrey e Croydon.

I canali in città mettevano in comunicazione le destinazioni più frequentate, collegavano il porto con i corsi d'acqua navigabili e con città importanti come Coventry, Nottingham, Manchester, Leeds e Birmingham. Le merci arrivate al porto di Londra dall'estero venivano trasportate verso nord lungo il Grand Union Canal, quelle esportate seguivano il percorso contrario.

I canali contribuivano anche ad avvicinare i villaggi che oggi fanno parte della Greater London. Sulle rive sorgevano fabbriche, magazzini e abitazioni popolari.

I barconi avevano una forma lunga e stretta per poter passare attraverso le chiuse; oltre al carbone trasportavano la sabbia e anche i rifiuti. Erano trainati dai cavalli che avanzavano sui sentieri laterali guidati dai battellieri, che vivevano sulle barche stesse trasformate in case galleggianti. Con l'introduzione del sistema ferroviario, però, l'utilizzo dei canali è andato in disuso, fino a scomparire quasi del tutto nella seconda metà dell'Ottocento.

Alcuni collegavano fra di loro i corsi d'acqua e i depositi di materia prima con le fabbriche che la lavoravano. La loro costruzione era fatta a mano: si scavava con le vanghe e si portavano via i detriti con i carri trainati dai cavalli. Poi si costruivano i ponti girevoli e i cavalcavia per scavalcare le strade, si perforavano e si innalzavano le banchine con lo scarto del carbone. A volte, le case dei custodi erano delle torri di guardia rotonde, dall'alto delle quali si vedevano le imbarcazioni in arrivo. Il fondo del canale era reso impermeabile con l'argilla. Ci volevano molte chiuse per tenere indietro l'acqua e per due secoli le loro serrande sono state fatte prima di legno, poi di acciaio, saldato a mano dai lattonieri nelle fucine che sorgevano lungo il percorso. Più tardi, sono arrivate le conche di navigazione, fatte di mattoni e provviste di fori per permettere all'acqua di defluire. Una chiusa di media grandezza conteneva duecentotrentamila litri d'acqua.



Nel 1948 i canali sono stati nazionalizzati e le flotte sono state riunite sotto il nome di British Waterways.

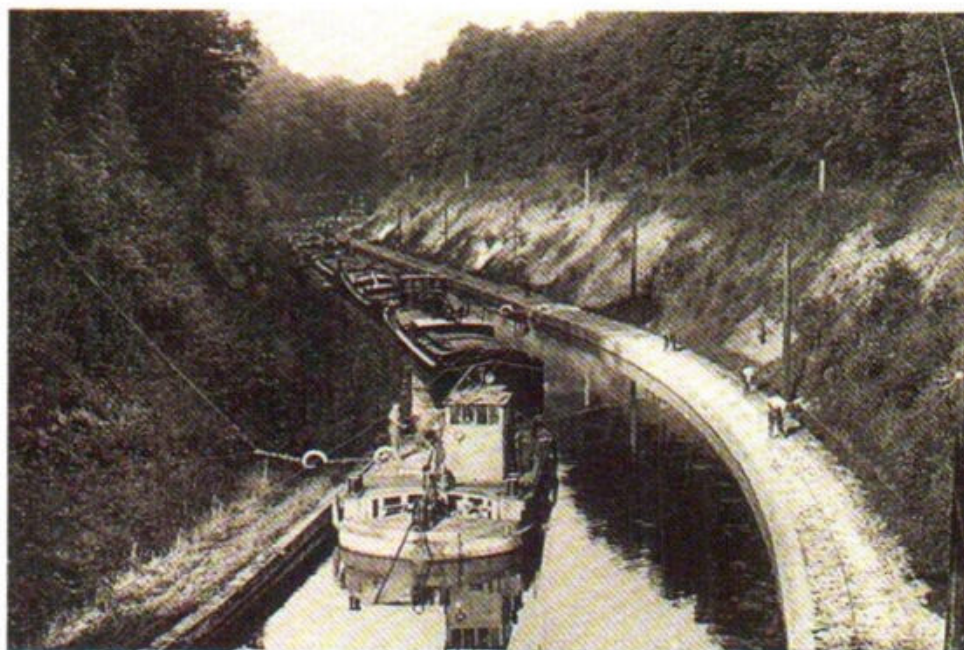
I canali richiedevano una manutenzione frequente e minuziosa. Gli addetti avevano mansioni diverse: c'era chi sorvegliava il livello dell'acqua per impedire l'allagamento dei campi, chi controllava che non vi fossero buchi nelle pareti, chi ingrassava gli ingranaggi e puliva le ostruzioni... Sulle rive, poi, lavoravano i fabbroferrai, i carpentieri, i muratori, i draghisti, gli addetti alle banchine, al battipalo e al riempimento delle zone scavate con nuovo materiale. Sulle barche lavoravano i leggers, gli uomini che, nei tunnel, si sdraiavano sul battello e, con le scarpe chiodate, lo spostavano 'camminando' sulle pareti laterali della galleria. Si doveva ricorrere a loro perché lì sotto i cavalli non potevano passare. D'inverno, una barca rinforzata di ferro, attrezzata per aprirsi la strada rompendo la crosta del ghiaccio, impediva la sua formazione, che avrebbe fatto a pezzi le barche di legno. Le riparazioni si facevano di domenica e la ripulita e la bonifica del canale richiamavano delle folle di curiosi.



Infine, a riscuotere i pedaggi da parte delle compagnie di trasporto, a cercare i carichi e a organizzare l'equipaggio provvedevano i custodi e gli impiegati.

Le prime barche in servizio sui canali erano di fattura molto semplice. Le stampe dell'inizio dell'Ottocento mostrano come si sono sviluppate queste imbarcazioni lunghe e strette, che dovevano essere fatte così per poter passare dentro alle chiuse. Venivano costruite lungo le rive dai carpentieri, che stavano pronti a fare eventuali modifiche. Per i primi centocinquanta anni la forza motrice di queste barche era fornita dai cavalli, dai muli o dagli asini. Dovevano essere facili da pilotare e adatte al trasporto della maggiore quantità di merce possibile, in genere intorno alle venticinque tonnellate. Il fondo era la parte che si usurava più in fretta, per via dello sfregamento, malgrado lo scafo venisse ricoperto con un impasto di catrame, di peli di mucca e di sterco di cavallo e sigillato bene con della stoppa da calafato. Per la verniciatura venivano usati dei colori vivaci e i soggetti raffigurati erano quasi sempre gli stessi: le rose e il castello, i semi delle carte o i paesaggi lacustri. Accanto a essi comparivano il nome della barca e quello del proprietario.

Nella seconda metà del XIX secolo sono comparsi i battelli a vapore, il cui motore e la caldaia pesavano almeno dieci tonnellate. Richiedevano un equipaggio numeroso, ma erano in grado di operare senza soste sui tronchi principali della città e fra questa e le Midlands. Questo era un grosso vantaggio per le merci che si deterioravano. Dopo la Prima guerra mondiale essi sono diventati più numerosi perché, pur non avendo una velocità superiore a quella dei cavalli, erano più potenti e potevano portare al traino anche un altro battello.



Le compagnie proprietarie dei canali avevano tutte una propria flotta. Ma i maggiori utenti degli stessi erano i trasportatori indipendenti, che effettuavano la *delivery to the door*, la consegna a domicilio. Alcune

compagnie avevano una flotta mista di barche a motore e a traino e si erano specializzate nel trasporto di materiali quali l'argilla, la carta, il legno, il cemento, il metallo, la ghiaia. Il materiale più trasportato, tuttavia, era il carbone, che rappresentava il combustibile alla base della Rivoluzione industriale. Per portarlo direttamente alle industrie e ai mulini si sono costruiti i canali vicino alle miniere. Un altro materiale richiesto dall'industria chimica era la calce, che i battelli portavano alle fornaci lungo i canali e prelevavano poi una volta lavorata. I battelli che trasportavano delle merci deperibili avevano la precedenza e potevano effettuare così dei viaggi non stop. L'olio, il tè, il cacao e lo zucchero venivano scaricati nei magazzini lungo le rive. Quando la rete dei canali è stata nazionalizzata, i battelli sono stati rilevati dalla British Transport Commission, ma il trasporto sull'acqua era ormai alla fine.

Oggi si spera di tornare a un trasporto sull'acqua, che comporterebbe una diminuzione dell'ossido di carbonio, dato che quello della 'spedizione marittima' è il sistema di trasporto più sostenibile per l'ambiente. Per il momento non se ne è ancora fatto nulla.

I primi barcaioli erano dei nomadi o dei contadini, abituati a lavorare con i cavalli. La loro vita era molto dura. Lavoravano dall'alba al tramonto – d'inverno anche oltre – e dovevano anche provvedere da soli al carico e allo scarico. Molti erano pagati a cottimo, perciò era nel loro interesse portare il carico a destinazione il più velocemente possibile, dato che ogni ritardo significava una perdita di danaro. Spesso c'erano delle liti su chi avesse il diritto di precedenza nell'usare una chiusa. C'erano intere famiglie addette al trasporto, che formavano anche l'equipaggio. Le donne stavano al timone, i bambini si rendevano utili e imparavano il mestiere. Quando il battello era all'ancora andavano a scuola.

L'unico svago era quello di andare al pub, nelle cui vicinanze attraccavano. Passavano la serata ad ascoltare la musica, dopo aver messo nella stalla i cavalli. Alcuni battellieri erano dei personaggi famosi. Uno di essi, Charles Atkins, era soprannominato Chocolate Charlie perché trasportava il cacao e lo zucchero greggio al pontile della fabbrica Cadbury, a Knighton, dove esso veniva mischiato al latte delle fattorie, poi portava il chocolate crumb alla Cadbury di Bournville. Un altro personaggio è stato Arthur Bray, l'ultimo battelliere degli old working canal boatmen, un mondo ormai scomparso per sempre, condannato dai cambiamenti. Arthur è morto nel 1999 a novantatré anni. Era nato la vigilia di Natale nella cabina di un battello – il luogo di nascita è regolarmente registrato all'anagrafe – in navigazione sul Grand Union Canal.

Non è mai andato a scuola, ha sempre solo lavorato, sin da bambino, sette giorni alla settimana, quindici ore al giorno. Nell'inverno del 1962 il gelo ha tenuto bloccati i battelli per sei settimane e le compagnie hanno colto l'occasione per venderli. Dopo di allora, è rimasto solo lui, con altre due famiglie, a fare questo lavoro. Sua moglie stava



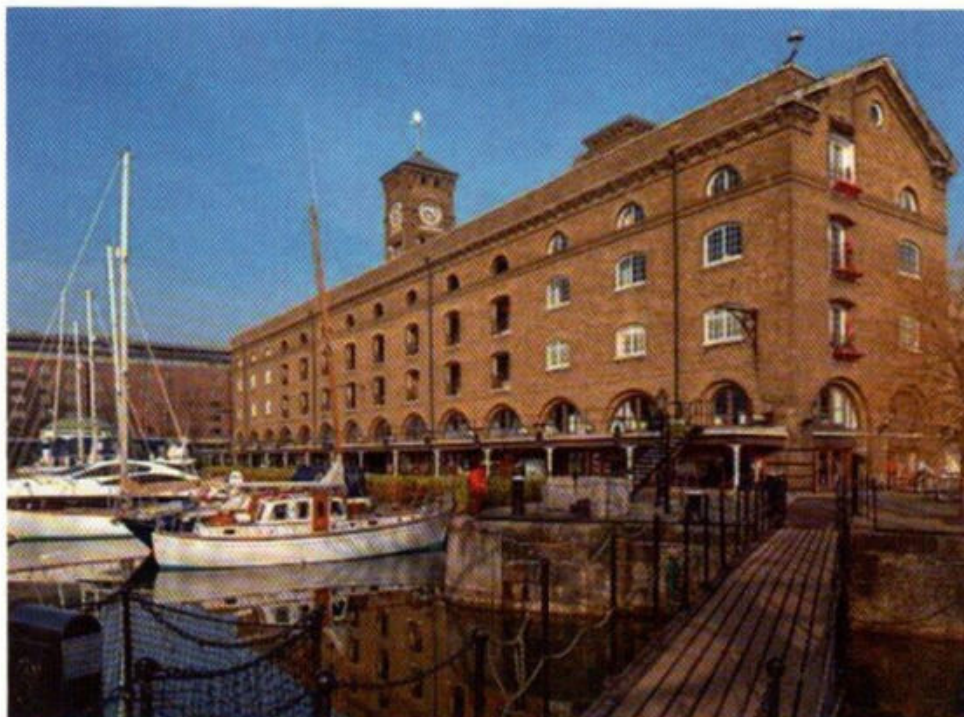
al timone, lui e suo figlio andavano avanti in bici per predisporre le chiuse. Arthur ha passato gli ultimi anni della sua vita sul battello su cui ha lavorato e lo stesso ha fatto sua moglie, morta prima di lui. Anche se questo tipo di barcaioli è ormai scomparso, la professione continua a esistere. Oggi, i canali vengono usati dalle barche da diporto e chi non è in grado o non vuole affrontare da solo le chiuse né girare i ponti, noleggia una barca provvista di pilota. Le barche di oggi, inoltre, sono dotate di tutti i comfort, compreso il riscaldamento, e ci si sente confortevoli e sicuri all'interno, quando fuori il tempo è brutto e freddo.

LA TRASFORMAZIONE DEI DOCKLANDS, DA ZONA PORTUALE A ZONA RESIDENZIALE

La prima menzione della costruzione di un piccolo porto ricavato nella riva del Tamigi risale al regno di Carlo II. I docks erano delle piccole nazioni autonome, protette da cancelli portentosi, con un bacino geometrico, dei grandi magazzini e i binari. La compagnia della East India usava il bacino di Blackwall, di cui parlava già Samuel Pepys, nel suo diario del 15 gennaio 1661: "Ho navigato fino a Blackwall, dove ho visto un nuovo bacino a livello d'acqua costante..." Cinque anni dopo, proprio i materiali conservati nei magazzini – il brandy, lo zolfo, la pece, la resina – hanno alimentato le fiamme del Grande Incendio che avevano avuto origine non lontano, in Pudding Lane, e causato una grande deflagrazione. Nel 1696 c'era stata la creazione dello Howland Dock di Rotherhithe, che poteva ospitare centoventi grandi navi mercantili, e che è stato poi ribattezzato Commercial Dock. Nel 1770 i mercanti tedeschi vi avevano stabilito la loro sede, conosciuta come Steelyard. Nei decenni seguenti, il mercato è andato crescendo, soprattutto nell'Ottocento. A Bermondsey, sul luogo dei granai medioevali, sono sorte le sufferance wharves, le banchine tollerate, anche se illegali.

All'inizio del XIX secolo Londra, che oggi è una delle capitali mondiali della finanza, era un porto più grande di quelli di Lisbona o di Amsterdam. Alcune compagnie potenti come la West India avevano cambiato l'intero paesaggio del Tamigi. Sulla prima pietra delle fondamenta del loro dock era incisa la frase: "An Undertaking which, under the favour of God, shall contribute Stability and Increase to British Commerce" ("Un'impresa che, a Dio piacendo, porterà stabilità e crescita al commercio britannico"). Una frase che dà l'idea dello spirito di onnipotenza che pervadeva tutti. Il Rhum Quay al West India Dock poteva contenere trentacinquemila litri del prezioso liquido, oltre a grandi quantità di zucchero, di indigo, di pepe, di tabacco, di tè, di caucciù, di caffè, di cannella, di datteri e di carne in scatola. Il terminal del vino conteneva ben quattro milioni e mezzo di litri del liquore d'uva. Il West India Dock garantiva un livello costante dell'acqua, grazie a delle pompe che la facevano confluire nei serbatoi di raccolta. Offriva anche sicurezza all'interno delle sue alte mura. Le merci venivano scaricate direttamente sulla banchina, sotto la direzione degli stivatori, gli scaricatori di porto. Una parte dell'attracco era conosciuta come Blood Alley – 'viale insanguinato' – perché gli uomini di fatica si tagliavano spesso trasportando la canna da zucchero e i sacchi ruvidi.

Le imbarcazioni erano diventate molto numerose e, a volte, bisognava attendere dieci o quindici giorni prima di poter entrare e trovare un ormeggio; c'era anche un problema di sicurezza, con i pirati del fiume che rubavano le merci. Quando sono stati costruiti i nuovi docks, è diventato possibile scaricare le navi in tre o quattro giorni. Ai London Docks di Wapping c'erano i magazzini del tabacco, di cui si diceva che solo le Piramidi fossero più grandi. A Blackwall c'era l'East India Dock, a Rotherhithe il Surrey Dock, a Limehouse il Re-



gent's Canal Dock da cui le merci raggiungevano l'interno attraverso la rete di canali esistente. Per costruire i St Katharine's Docks costruiti nel 1818, erano stati demoliti un ospedale, la chiesa di St Katharine e più di mille case. I Docks erano stati disegnati dall'ingegnere scozzese Thomas Telford e servivano ad accogliere le navi più piccole e leggere, che trasferivano qui le merci dai grandi battelli.

L'architetto principale dei docks è stato Daniel Asher Alexander. Essi erano delle vere città lacustri, sulle cui acque calme galleggiavano le navi mercantili da tutto il mondo. Dopo la loro costruzione, il commercio di Londra è diventato più importante ed esotico. Fra le merci più insolite in arrivo c'erano le zanne dei mammoth, le piume di struzzo, l'ambra grigia e l'aloe liquido. Di quel mondo non esiste più alcuna traccia. Non si sentono più i colpi dei magli a vapore e lo stridio degli argani, non ci sono più i lavoratori che camminavano veloci lungo la banchina, entravano nelle profondità delle navi e si mettevano al lavoro con le corde. Non si sente più l'odore pungente della canapa e del catrame.

I Docklands, una nuova zona residenziale – Dal 1965 i docks avevano cominciato a chiudere, a causa del nuovo tipo di trasporto, che utilizzava i container. Le infrastrutture non erano più adeguate, l'equipaggiamento era superato. Così, nel 1973, dei centomila lavoratori portuali del periodo di maggiore impiego ne erano rimasti dodicimila. Poi, negli anni Ottanta e Novanta la zona del porto è stata riconvertita in area residenziale, con edifici privati e palazzi occupati dalla finanza e dai giornali.

Il Museo dei Docklands – Oggi, le tracce più consistenti del passato si trovano nel museo, ospitato in una parte dei magazzini sopravvissuti sul West India Quay. La visita dà un'idea della storia del Tamigi, dello sviluppo del porto di Londra, del lavoro e della vita qual era nei Docklands. È stato ricostruito un molo d'attracco, è stato ricreato un quartiere di marinai, con le attività artigiane lungo la riva. Vengono proiettati degli spezzoni di pellicola e ci sono dei cinegiornali quale quello del bombardamento durante la Seconda guerra mondiale. Inoltre, camminando lungo le rive del fiume nella loro direzione, si nota il passaggio dai quartieri pieni di animazione di Westminster e dall'architettura dei suoi palazzi d'epoca a quella moderna del complesso di South Bank e alle opere di ristrutturazione dei vecchi docks.

IN NAVIGAZIONE SUL FIUME

La parte occidentale del Tamigi è sempre stata riservata alla navigazione da diporto e sportiva. E la minicrociera è un buon modo per conoscere Londra da un'angolatura particolare, per scoprire gli antichi pub carichi di storia, per individuare i piccoli microcosmi che si affacciano sul Tamigi e che non si vedono dalle arterie trafficate. È

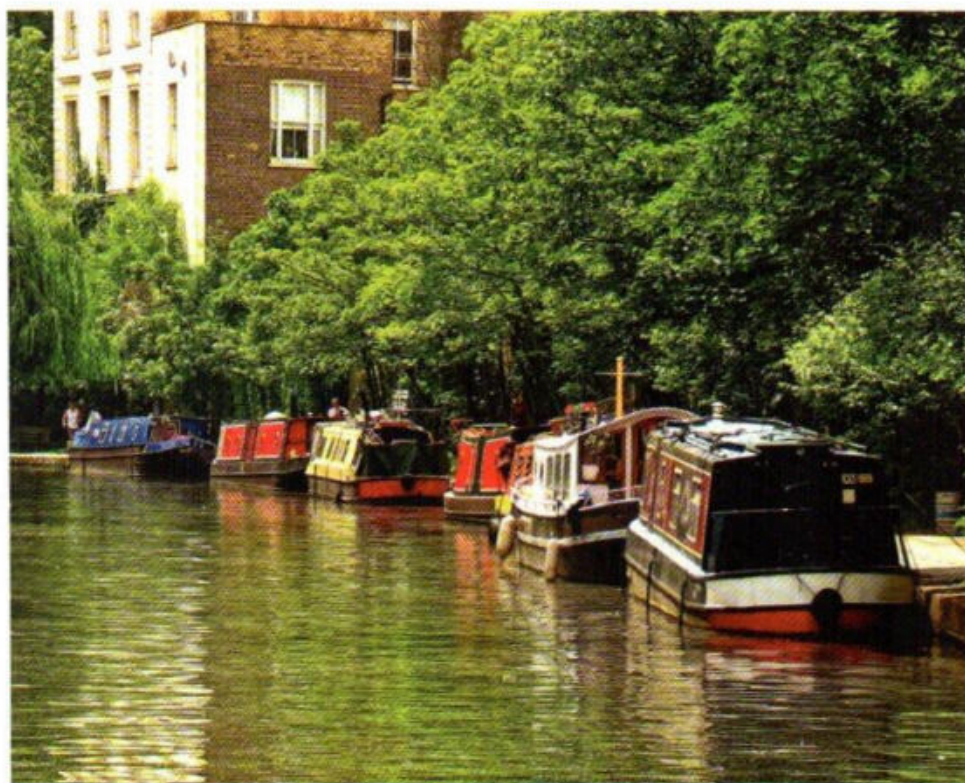
un modo per ammirare i numerosi ponti passandoci sotto, di osservare le scale, i cancelli, i resti delle banchine dove i barcaioli imbarcavano i passeggeri. Lì si può vedere, ad esempio, a Wapping e al London Bridge.

Scegliendo una vacanza in barca e portandosi dietro un cestino con il cibo si può fare un picnic durante una delle soste del battello nel corso di un giro turistico.

Si può anche noleggiare un'imbarcazione e fare una crociera sui canali, che permette di vivere un'avventura un po' diversa in acque sicure. Le imbarcazioni offrono l'opportunità di rallentare i ritmi di vita. Per noleggiarne una non è richiesta la patente nautica o esperienza di navigazione. Bastano poche e semplici istruzioni per pilotare lentamente in mezzo a scenari sempre diversi. Si può ormeggiare praticamente ovunque e anche chi è alle prime armi non trova difficoltà di alcun genere.

Così, quando non se ne può più di cemento, di rumore e di frenesia, l'imbarcarsi per una piccola crociera è l'ideale. Le vie d'acqua che attraversano la città sono molte.

I canali più importanti di Londra sono il Regent's Canal e il Paddington Canal, che fanno parte del sistema del Grand Union Canal. Corrono paralleli al Tamigi, attraversano la città da est a ovest, passano attraverso il Regent's Park e a poche centinaia di metri da Marble Arch. La loro lunghezza totale supera le cento miglia, sia a nord



e sia a sud della città. I canali attraversano un territorio mutevole e ricco di storia e, navigando, si vedono scorrere i secoli. Si è anche a contatto con gli animali, le piante selvatiche, i fiori, si passa in mezzo ai pioppi e ai salici piangenti delle rive, dove ci sono gli aironi e i martin pescatore e a filo d'acqua si vedono scivolare le carpe.

Tra i luoghi che si possono vedere dalla barca ci sono lo zoo, i campi da cricket del Lord's Cricket, la voliera del Regent's Park, i giardini di St John's Woods, il quartiere di Maida Vale, le chiuse di Camden Lock...

Le partenze più frequenti delle crociere sul Tamigi attraverso Londra sono sul percorso da Camden a Little Venice. Per il London Circuit, invece, il punto di partenza è sul fiume Lea. Si attraversano venticinque miglia di bellissimo paesaggio fino a Waltham Abbey, si oltrepassano Hertford e Ware e si raggiunge il Limehouse Basin, vicino al Tower Bridge e alla Torre di Londra. Si prosegue quindi in direzione ovest attraverso la City, il Camden Market, lo zoo di Londra, Regents Park e Little Venice.

Il Thames Ring è un itinerario sui canali che si può compiere in due o tre settimane di navigazione. Con un itinerario di una settimana, invece, si può navigare sul Grand Union Canal.

Il London Canal Museum, inoltre, offre dei viaggi guidati della lunghezza di tre quarti di miglia attraverso l'Islington Tunnel, sul Regent's Canal. In alternativa, da Little Venice, vicino alle stazioni metropolitane di Paddington e di Warwick Road, si prende il battello per Camden. Sul Regent's Canal, infine, si effettuano delle minicrociere per i bambini dai sei ai dodici anni, con delle attività organizzate attorno a un centro d'interesse.

Per le vie di Londra può capitare di veder passare un bus giallo, le cui ruote si ritirano non appena il mezzo arriva sulle sponde del Tamigi. È il Duck Bus, un mezzo anfibia che permette ai passeggeri di visitare i luoghi turistici sulla terraferma – Trafalgar Square, il Parlamento, il Big Ben – e poi di fare un viaggio sul Tamigi. I veicoli erano stati usati nel 1944 per lo sbarco in Normandia. È un'esperienza unica ed eccitante.