

RIASSUNTI

Derek KEENE e Laura WRIGHT, *A city, its river and their languages : London to 1550*, p. 5-21.

Outlining the relationship between London and the River Thames up to 1550, the paper discusses the place-name London and other place-names within the city and along the Thames. These throw light on the nature of the riverside landscape, individuals who owned property there, the use of the river for transport and practices associated with commerce, shipping and everyday life in both city and countryside. These names were largely of Old English derivation, although one group of place-names on the city waterfront incorporates a Low German element which reflects the privileged position of German merchants there. Words associated with the complex structure of London Bridge and boats on the river had more diverse linguistic origins, including English and French (the two languages most commonly spoken in the city), Dutch, German and Old Norse. This diversity, especially concerning words for boats, indicates the presence of foreigners, close relations with the Low Countries and processes of cultural transfer associated with trade.

Francesca Bocchi, *Gestione delle acque e politica delle infrastrutture a Bologna all'inizio del XIII secolo*, p. 23-29.

Il contributo prende in esame le attività svolte dal comune di Bologna fra la fine del secolo XII e l'inizio del XIII in ordine alla gestione delle acque urbane e alla conduzione di quelle dedicate alle attività industriali.

Le fonti energetiche furono individuate nelle acque del fiume Savena (1176 ad est della città) e in quelle del fiume Reno (1183, ad ovest della città). Furono costruite delle chiuse che permisero di innalzare il livello delle acque e di incanalarle verso la città. Esse furono utilizzate sia per attività molitorie (canale di Savena e canale di Reno), ma anche per i fossati urbani (canale di Savena).

Francesco QUINTERIO, *Lungarni e borghi di Oltrarno a Firenze : un rapporto complesso col fiume*, p. 31-59.

Il saggio parte dall'analisi del grande quartiere di Oltrarno, sorto lungo la riva sinistra del fiume, nella parte meridionale di Firenze, che ebbe un suo svilup-

po dall'inizio del XIII secolo, con una moderna pianificazione comprendente il tracciato di alcuni assi esattamente rettilinei, fra i quali l'ampia via Maggiore (poi Maggio) e la lunga via de' Serragli, disposte trasversalmente rispetto al corso del fiume. Vengono anche analizzati gli assi paralleli alle rive, sia quelli a ridosso (i futuri lungarni), che quelli arretrati, aventi le case costruite sul greto: veri e propri borghi urbani difesi talvolta da torri gentilizie. Nella seconda parte, analizzando la documentazione in parte nota e altra inedita, emerge la presenza di una vera e propria *insula* dei Frescobaldi, con tanto di palagio con torri sull'Arno, casa, una propria piazza, loggia, postierla e ponte (il futuro ponte a Santa Trinita).

Gloria PAPACCIO, *I mulini del Comune di Firenze: uso e gestione nella città trecentesca*, p. 61-79.

Tra XII e XIII secolo sia in ambito urbano che rurale l'interesse per l'acquisizione dei diritti d'uso delle acque e per la costruzione di opifici a forza idraulica divenne nell'Italia centro-settentrionale sempre crescente. La nascita e lo sviluppo delle città comunali alla fine del XII secolo necessariamente dovette costituire un momento di svolta rispetto alla politica di edificazione e di sfruttamento dei mulini promosso in ambito signorile. Si cerca di definire in che modo l'azione dei Comuni e in particolare di Firenze riuscì a razionalizzare l'uso di impianti idraulici sia in termini di specializzazione tecnico-architettonica che economico-produttiva, analizzando gli opifici fiorentini compresi nel circuito murario trecentesco e descrivendone a grandi linee gestione e manutenzione all'interno di una politica di potenziamento promossa da Firenze stessa.

Ivana ART, *Il Tevere e le attività produttive a Roma nel basso Medioevo*, p. 81-94.

Attraverso la lettura di una diversificata tipologia di fonti in questo saggio si forniscono primi elementi per ricostruire la centralità del Tevere nell'economia romana sia in quanto forza motrice per il funzionamento di mulini ad acqua destinati a rispondere alla domanda del mercato cittadino di macinato e di manufatti, sia per la presenza di cantieri navali. Intorno al fiume si concentravano le attività artigianali e produttive ed appare evidente come, in connessione con la crescita economica, nel corso del XV secolo si sviluppasse l'interesse del gruppo imprenditoriale romano alla gestione degli impianti – mulini, gualchiere e peschiere –; spiccano in particolare alcune famiglie che si dotavano così di strumenti per rafforzare la loro posizione sulla città.

Edoardo DEMO, *Folli, mulini da seta ed altri impianti ad energia idraulica a Vicenza tra basso Medioevo e prima età moderna*, p. 95-103.

Tra XV e XVI secolo Vicenza è senza ombra di dubbio una città dalla marcata impronta manifatturiera con alcuni settori – come il lanificio e il setificio – di livello internazionale e con alcune aree suburbane che forse non è esagerato defi-

nire delle vere e proprie «zone industriali», vista la forte concentrazione nei pressi dei corsi d'acqua qui presenti di impianti ad energia idraulica, botteghe e laboratori destinati alle più disparate attività produttive. Lo scopo delle brevi note qui presentate è proprio lo studio del rapporto fra utilizzazione delle acque e attività di trasformazione svolte lungo il corso dei fiumi e dei canali che attraversano la città. In particolare si è soffermata l'attenzione sulle caratteristiche degli impianti ad energia idraulica per la lavorazione della lana e della seta, con analisi delle loro peculiarità tecnologiche, della loro collocazione nel contesto urbano, degli interventi edilizi necessari per la loro costruzione.

Emanuela FERRETTI, «Imminutus crevit» : *il problema della regimazione idraulica dai documenti degli Ufficiali dei Fiumi di Firenze (1549-1574)*, p. 105-128.

L'analisi della serie documentaria degli Ufficiali dei Fiumi di Firenze durante il governo di Cosimo I de' Medici (per gli anni 1550 – 1574, ovvero dall'istituzione di tale *ufficio*, sotto-sezione della Magistratura dei Capitani di Parte Guelfa, alla morte del primo Granduca di Toscana) offre uno spaccato interessante dell'organizzazione e degli indirizzi programmatici dei lavori pubblici in materia di regimazione idraulica a monte e a valle di Firenze, in un'ottica di intervento a scala territoriale – se pur frammentario e non organico – a difesa della città dalle esondazioni dell'Arno e dei suoi affluenti. Accanto ad interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria agli argini, si stratificano per più di due decenni interventi di raddrizzamento e 'tagli' dell'Arno. Le terre così strappate al fiume vanno ad incrementare il patrimonio mediceo (fattoria di Arnovecchio presso Empoli, fattoria Vicopisano e i possedimenti delle Cascine di Firenze).

Ercole SORI, *Da fiume a fogna : il fiume e lo smaltimento dei rifiuti nelle città europee tra tardo Medioevo e prima età contemporanea*, p. 129-135.

Il saggio illustra brevemente successi e sconfitte della «transizione idraulica» nelle grandi città d'ancien régime, passate da una configurazione idraulicamente statica e a bassa intensità idrica, ad una configurazione dinamica ad elevata intensità. La transizione si svolge essenzialmente nel corso del XIX secolo, sull'onda del ciclo del colera asiatico. Come paradigmi storici e urbani sono esaminati i casi di Londra e Parigi.

Donatella CALABI, *Il fiume nelle grandi città commerciali di età moderna*, p. 137-146.

In età moderna le grandi città sono in genere site in corrispondenza di un incrocio tra percorsi di traffico terrestri e fluviali e spesso traggono dalle vie d'acqua le ragioni della loro floridezza. Accanto all'*insula* del mercato, i ponti a botte-

ghe identificano a Venezia come a Firenze, a Parigi come a Londra e in molti altri casi la ricchezza e la varietà dei grandi centri commerciali europei.

Questo saggio descrive le vicende costruttive e di rifacimento, o manutenzione, la complessità delle decisioni e dei caratteri morfologici di alcuni dei maggiori ponti «abitati» realizzati rispettivamente sul Canal Grande, sull'Arno, sulla Senna o sul Tamigi tra XI e XVII secolo.

Paolo BUONORA e Manuel VAQUERO PIÑEIRO, *Il sistema idraulico di Roma in età moderna : assetti di potere e dinamiche produttive*, p. 147-168.

La città di Roma ha strutturato il proprio sviluppo non solo sul Tevere, ma anche sull'antica Marrana, l'Aniene e gli acquedotti moderni. Tuttavia, l'acqua visibile del fiume Tevere e delle famose fontane di Roma ha distolto l'attenzione da una rete idraulica più complessa : sotterranea, funzionale, progressivamente nascosta dallo sviluppo urbano.

La letteratura erudita ha posto come unico centro di attenzione il Tevere, originando interpretazioni erranee ma storiograficamente consolidate : i mulini natanti come principale risorsa, gli acquedotti moderni come *restauratio* del sistema antico.

Esaurito il ruolo di via navigabile del Tevere e dell'Aniene ormai alle soglie dell'età contemporanea, il fiume costituì principalmente il terminale di scarico di un sistema più complesso di circolazione dell'acqua nel corpo urbano. Il baricentro di questo sistema può essere collocato fuori dal fiume, sugli assi irriguomolitori alimentati dalla Marrana e dagli acquedotti moderni.

Maria Grazia D'AMELIO, *La magnificenza del ponte : funzione e rappresentazione nel ponte Sant'Angelo a Roma nel XVII secolo*, p. 169-180.

Dell'assetto monumentale (1667-71) conferito da Gian Lorenzo Bernini a ponte Sant'Angelo, dopo la costruzione nell'Ottocento degli argini per contenere l'esuberante Tevere, non rimane che un simulacro. La variazione della sequenza delle sei arcate del ponte (al XVII sec.) ridotte a cinque tutte della stessa ampiezza; il cambio del ritmo delle statue che cadenzavano le pile degli archi; la demolizione dei parapetti di golena che « ancoravano » il ponte alle due sponde di piazza di Ponte e di Castel Sant'Angelo; la sua alterata percezione per la realizzazione dei lungotevere che ha posto in subordine la percorrenza originaria sono solo alcune delle modifiche che hanno stravolto la sistemazione di Bernini che era stato tanto abile da imprimere al passaggio sul fiume dalla città secolare alla cittadella del Vaticano un'impronta di travolgente spettacolarità.

Il saggio ricostruisce l'immagine secentesca del ganglio urbano di ponte Sant'Angelo, troppo spesso identificato nella pure teatrale teoria di angeli turbinanti che tuttavia ha oscurato altri aspetti compositivi molto sofisticati, ma meno spettacolari.

Nicoletta MARCONI, *I legni e le pietre : gli approdi per i materiali edili tra XVII e XVIII secolo sul Tevere a Roma*, p. 181-195.

Le vie d'acqua costituiscono da sempre il più efficace mezzo di trasporto per merci e materiali da costruzione. A Roma, un collaudato servizio di trasporto fluviale, strutturato in imprese individuali o associative, si avvale fin dall'età antica del corso del Tevere e dei suoi affluenti, sfruttandone i corsi dalle zone montuose del Patrimonio e della Sabina fino alla foce ostiense per la commercializzazione di legna da lavoro, travertino, calce e pozzolana. Tale rete fluviale inanella una serie di approdi e alcuni porti importanti, primi tra tutti Ripa Grande e Ripetta, differenziati per struttura, capienza e servizi, che costituiscono autentiche basi logistiche per un servizio affidabile ed efficiente. La gestione delle strutture ripatiche è affidata alla Presidenza delle Strade e alla Fabbrica di San Pietro; quest'ultima controlla il porto della Traspontina, a uso esclusivo della basilica vaticana, e la manutenzione delle vie alzaie per il tiro delle imbarcazioni, praticate lungo la sponda destra del fiume. Il contributo della Fabbrica di San Pietro, determinante per l'intera industria edilizia romana, comprende anche un importante servizio di assistenza a manovali e barcaioi, comprensivo della fornitura delle attrezzature necessarie alla movimentazione dei grandi carichi.

Luca MOCARELLI, *Il sistema dei navigli milanese nelle sue relazioni con l'economia urbana durante il secolo XVIII*, p. 197-208.

Durante l'età moderna la *forma urbis* di Milano è profondamente segnata dalla presenza delle acque, una presenza «artificiale» frutto di investimenti plurisecolari che hanno portato alla realizzazione di un sistema in grado di collegare in modo funzionale la città con il Ticino, il Po e la zona dei laghi prealpini. Il contributo, dopo avere illustrato i numerosi conflitti sorti in merito alle finalità da privilegiare nell'utilizzo delle acque a Milano (navigazione e trasporto, macinazione dei grani, attività industriali), evidenzia come la limitata pendenza dei navigli cittadini abbia profondamente influenzato la conformazione assunta dalle attività manifatturiere locali, sostenendo la crescita di un tessuto produttivo diffuso e privo di concentrazioni di impianti significative, che erano invece numerose nei corpi santi della città, grazie alla presenza di condizioni ambientali più favorevoli e di minori vincoli istituzionali nell'utilizzo delle acque.

Anne CONCHON, *Circulation fluviale et économie urbaine au XVIII^e siècle : Lyon à la confluence de la Saône et du Rhône*, p. 209-219.

La croissance des trafics fluviaux au XVIII^e siècle, stimulée par le développement du commerce maritime et par l'expédition des productions régionales, commande une mutation des ports dans de nombreuses villes riveraines. Située à la confluence du Rhône et d'un de ses principaux affluents, la Saône, et à proximité de la Loire, la ville de Lyon tire largement profit des opportunités de trans-

port fluvial pour sa propre subsistance comme pour son activité commerciale. La diversité des produits acheminés par la voie d'eau confirme, malgré les progrès du roulage, le rôle majeur de la navigation fluviale dans l'économie urbaine. L'essor du commerce par eau impliqua symétriquement une recomposition des espaces portuaires ainsi qu'un renforcement des dispositions réglementaires.

Isabelle BACKOUCHE, *Rassembler les hommes et partager l'espace : la Seine à Paris au XVIII^e siècle*, p. 221-227.

L'article met en valeur les principaux apports empiriques et précise les questions méthodologiques suscitées par une enquête d'histoire urbaine centrée sur les relations entre la Seine et Paris. Entre le XVIII^e et le XIX^e siècle, le fleuve perd la place prépondérante qu'il occupait dans la vie urbaine au profit d'un usage unique, la navigation, qui désormais lui donnera un poids d'envergure nationale. L'enquête repose sur une observation minutieuse des pratiques d'acteurs très variés, des confrontations institutionnelles et des affrontements liés aux représentations diverses que se font les Parisiens du devenir du fleuve. Elle prend également en compte les aménagements importants qui auront lieu sur la Seine dès le XVIII^e siècle, donnant corps à un urbanisme des Lumières qui annonce grandement la mutation parisienne du XIX^e siècle.

Youri CARBONNIER, *Paris et la Seine : le fleuve, l'architecture et l'urbanisme aux XVII^e et XVIII^e siècles*, p. 229-243.

À l'Époque moderne, la Seine demeure largement cachée à la vue sur la longueur de son trajet dans Paris : des habitations se serrent sur ses berges et sur les ponts qui la franchissent. La différence d'altitude avec le niveau des rues entraîne d'ailleurs des aménagements intérieurs originaux et caractéristiques, qui permettent un gain non négligeable de surface habitable et un accroissement de la commodité. Tout ceci est remis en cause lorsque, en 1785, les autorités décident la démolition de ces constructions qui échappent en partie à leur contrôle. Il s'agit en fait de l'aboutissement d'un long processus de révision du regard porté sur la Seine : la négation, assumée jusqu'au deuxième tiers du XVII^e siècle, s'efface devant l'admiration, visible sur les toiles de Ragenet, résultat de la conjonction des constats esthétiques et hygiénistes qui s'épanouissent au siècle des Lumières.

Lucia NUTI, *I Lungarni di Pisa : da centro commerciale a «passeggiate»*, p. 245-252.

Il fiume Arno è stato l'elemento di aggregazione dei tre nuclei che nel secolo XII si unirono a formare Pisa e l'elemento generatore della conformazione del suo spazio urbano. L'area commerciale distesa sulle due sponde del fiume, il Lungarno, costituì il vero e proprio centro della città medievale. Questa caratte-

rizzazione dello spazio lungo il fiume, funzionale agli interessi mercantili della Repubblica marinara, fu profondamente modificata dopo la definitiva conquista fiorentina (1509) da un irreversibile processo di riqualificazione che ne avrebbe esaltato la vocazione scenografica, residenziale e rappresentativa. Nell'Ottocento si operò la definitiva separazione tra città e fiume, con la trasformazione del Lungarno in passeggiata panoramica, per la scelta di mettere in sicurezza la città dalle sempre più frequenti piene del fiume e di costruire un nuovo sistema di spallette che comportò il rialzamento del piano stradale, l'eliminazione degli scali e la rimozione di elementi monumentali che ne connotavano il paesaggio.

Anne-Sophie CLÉMENÇON, *L'influence du fleuve sur les formes urbaines : l'exemple de Lyon sur la rive gauche du Rhône. 1781-1914*, p. 253-263.

En un siècle et demi, un quartier important de la ville de Lyon, situé sur la rive gauche du Rhône, passe de l'état de marécages à celui de centre ville de la deuxième agglomération française. Cette mutation spectaculaire est étudiée ici selon un axe de recherche spécifique, l'influence du fleuve sur l'élaboration des formes urbaines. Le Rhône n'a pas seulement façonné la berge mais l'ensemble de ce territoire. Il a influencé des paramètres aussi divers que la forme physique du lieu, la réglementation urbaine et les constructions, la trame des voies, la valeur des terrains, la typologie architecturale... Ces éléments ne peuvent être déduits de la seule analyse des plans historiques, comme on le fait habituellement pour étudier les villes. Seul un travail sur les processus d'élaboration des formes urbaines, réalisé à partir d'un fond d'archives exceptionnel constitué par l'unique propriétaire foncier de ce territoire, est à même de révéler ces degrés d'imbrications.

Rita D'ERRICO e Anna L. PALAZZO, *Il Tevere «navigato» e «navigabile» : note sul trasporto fluviale tra Restaurazione e unità d'Italia*, p. 265-282.

Il contributo svolge un'analisi dell'organizzazione dei servizi e delle attività economiche legate al trasporto fluviale sul Tevere nell'arco cronologico compreso tra gli anni della Restaurazione e la presa di Roma. Sullo sfondo delle iniziative pontificie volte a sostenere una navigabilità difficoltosa e spesso intermittente, si delineano le differenziate vicende dei traffici commerciali tra Fiumicino e Ripa Grande e tra Ponte Felice e Ripetta, nel quadro della progressiva marginalizzazione del fiume come via di trasporto; vicende queste che nell'accompagnare il passaggio dal traino dei natanti a mezzo di buoi all'impiego di barche a vapore, gettano una luce su problematiche, tensioni e conflitti che di volta in volta tendono a rimodulare i regimi di convenienze e i rapporti di forza tra amministrazioni pubbliche, concessionari dei servizi di navigazione, imprenditori proprietari di vascelli e altri soggetti.

Rosa TAMBORRINO, *La sistemazione dei quais a Parigi negli anni del Secondo Impero (e un confronto con Torino)*, p. 283-297.

La maggior parte dei *quais* a Parigi sono costruiti *ex novo* o ridefiniti durante il Secondo Impero, contribuendo con banchine alte e rigide a una nuova immagine urbana. Non compaiono tra i «grands travaux» menzionati da Haussmann nella classificazione dei suoi interventi per «réseaux» – sistemi a rete –, ma i lavori lungo la Senna costituiscono un vero impegno nel quadro dei cantieri. Il *quai* si rivela in effetti parte di un sistema di circolazione che comprende la banchina, il ponte e il suo innesto in piazze con funzione di cerniera tra le due rive. Alcuni disegni, tra cui il *Plan général des améliorations des rives de la Seine* del 1858, mostrano un progetto finalizzato secondo il criterio di una valutazione a scala urbana.

Torino definisce un rapporto del tutto opposto con i suoi fiumi che restano fuori dal nucleo urbano fino al XIX sec. Gli esiti del modo in cui le due città si sviluppano e crescono in tale periodo sono altrettanto diversi: se a Parigi il luogo della scena urbana è il *boulevard*, a Torino proprio il paesaggio fluviale è esibito come «il nuovo» della città ottocentesca.

Michela MORGANTE, *Le opere di regolazione idraulica dell'Adige a Verona (1882-1895): modernizzazione del funzionamento urbano e immagine della città*, p. 299-310.

La regimazione dell'Adige urbano attuata dalla municipalità veronese dopo l'inondazione del 1882 comporta, in poco più di un decennio, una profonda alterazione nel tessuto, con trasformazioni edilizie radicali nel cosiddetto «Isolo» ed effetti complessivi sull'immagine della città e sui suoi flussi di traffico. Il presente contributo ripercorre a grandi linee una vicenda esemplare della storia locale scaligera, analizzandone alcuni aspetti finora meno indagati: il grado di separazione fra cultura tecnica e sfere politiche decisionali; una tendenza omologante della cultura amministrativa che investe le realtà periferiche colpite da eventi eccezionali; l'esistenza, in parallelo, di filoni d'approccio minoritari al governo delle acque, improntati ad una visione integrata di cura del territorio; il ritardo nell'affermarsi, a livello locale, di una visione urbana complessiva, mentre predomina la retorica della sicurezza e dell'azione di contrasto alle forze naturali.

Claire JUILLARD, *L'Arno dans le Piano Poggi: entre projet technicien et rêve balnéaire*, p. 311-322.

L'article constitue une introduction à la façon dont l'architecte Giuseppe Poggi s'est emparé de la question de l'eau à Florence. Si les travaux d'ingénierie hydraulique conduits par Poggi ont été souvent explorés par les historiens, quoique de façon plus lacunaire que les projets d'embellissement dont Florence a fait l'objet dès les années 1865, le «rêve balnéaire» de notre architecte reste peu connu des spécialistes.

Il n'est pas aisé de trouver des archives sur ce projet avorté : des documents préparatoires, conservés aux Archives d'État de Florence, permettent d'en définir tout au plus les intentions; quelques croquis non identifiés, dont nous parions qu'ils représentent une esquisse de l'établissement, en suggèrent l'allure et l'organisation générale; des comptes rendus du conseil municipal donnent quelques indications sur ses mésaventures; mais aucune trace n'existe à notre connaissance sur la genèse de ce projet connu pour être représenté dans une série de fameuses gravures dues au peintre Sanesi.

Si l'on parvenait à instruire ce dossier, encore faudrait-il pouvoir en inscrire la genèse dans une socio-histoire intellectuelle, culturelle, technique, sociale, économique et politique. Il s'agirait notamment de rendre compte de la complexité du cadre (humain) dans lequel le projet prend forme (au sens littéral du terme). Plus généralement, il s'agirait de dépasser la seule description de la démarche d'un acteur qui, s'il est au cœur de l'action, est pris dans des interactions capables d'infléchir le contenu même des projets qu'il conduit.

Denis BOCQUET, *Storia urbana e storia della decisione : l'arginamento del Tevere a Roma (1870-1880)*, p. 323-342.

Durante i primi anni di Roma capitale, la questione del Tevere è stata a lungo al centro del dibattito cittadino, e ha spesso cristallizzato tensioni di tipo politico-istituzionale legate al rapporto fra potere centrale e Municipio romano e al funzionamento stesso del giovane Stato unitario nella sua capitale. Il contenuto e il risultato delle scelte tecniche in materia fluviale compiute in quest'epoca è già stato ampiamente studiato. Lo scopo del presente articolo non è dunque di riproporre un'illustrazione delle vicende idrauliche del Tevere alla fine dell'Ottocento, ma piuttosto di analizzare la documentazione archivistica disponibile sotto due aspetti principali : il primo di ordine teorico, legato a una riflessione sul modo in cui lo storico può leggere i processi di maturazione delle decisioni; il secondo più specificamente legato alla storia politico-istituzionale della capitale, alle modalità di scontro, e poi di eventuale convergenza, fra culture tecniche municipali e statali, e più in generale fra ambienti cattolici e nazionali, fra *élites* cittadine e governative.

Rafael MAS HERNÁNDEZ, *El papel cambiante del sistema fluvial en Madrid en el siglo XIX*, p. 343-357.

En el presente trabajo se pretende realizar una semblanza global sobre el papel del río en la ciudad de Madrid a lo largo del siglo XIX. Se comienza con una presentación de las características físicas del río, incluyendo las consideraciones hidrológicas, junto a las topográficas y los microclimas asociados a la circulación superficial de las aguas. En un segundo apartado se tratan los usos tradicionales del sistema fluvial, agrarios en lo fundamental, y que tenían también una componente de ocio, especialmente en las estaciones más calurosas del año. En el últi-

mo apartado se presentan los principales cambios sufridos en la segunda mitad del ochocientos, relacionados a la destrucción del sistema agrario y los impactos generados por la llegada del ferrocarril. Finalmente, se realizan consideraciones globales acerca del papel del sistema fluvial en el conjunto de los alrededores de la ciudad, apuntando una interpretación acerca de los impactos derivados de los adelantos técnicos del XIX, que comportan un aumento de la estima de los contornos septentrionales de la ciudad y un descenso en la valoración social del entorno fluvial de la capital.