



Consiglio di Quartiere n.1 Centro Storico

SISTEMA BASTIONATO DI PADOVA

ANALISI E PROPOSTE

RELAZIONE

Architetti:

Vittorio Dal Piaz, Aldo De Poli, Gabriella Ivanoff (coordinatrice), Adriano Verdi

- PADOVA 1986 -

SB PD	Consiglio di Quartiere n.1 Centro Storico	Padova 1986
	SISTEMA BASTIONATO - ANALISI E PROPOSTE	
	Architetti: V. Dal Piaz, A. De Poli, G. Ivanoff, A. Verdi	

RELAZIONE

L'ANALISI

Si è iniziato con la predisposizione di una serie di materiali cartografici storici di base, ritenuti utili all'indagine conoscitiva del Sistema Bastionato nel corso degli ultimi due secoli.

I documenti proposti sono stati riprodotti alla stessa scala, per facilitare l'esame comparativo, e sono stati suddivisi in 15 settori, in formato A3, scala 1:2000.

L'elaborato A registra la situazione urbana riguardante il Sistema Bastionato al 1781, secondo il rilievo operato dal cartografo Giovanni Valle, culminato poi con la realizzazione della nota Pianta di Padova, incisa a Roma da Giovanni Volpato nel 1784 (il disegno originale è custodito presso l'Accademia di SS.LL.AA. di Padova).

L'elaborato B presenta il montaggio dei fogli catastali dell'amministrazione austriaca - riferibili ai primi decenni del secolo XIX - relativi alla situazione esterna alla cinta muraria, allora di pertinenza dei comuni di Altichiero, Ponte di Brenta, Camin, Salboro, Brusegana e Chiesanuova (le mappe del Catasto austriaco "provvisorio" sono conservate presso l'Archivio di Stato di Padova, aut. min. n. 1.117).

Il documento C riporta la situazione catastale al 1882, registrata dall'allegato grafico del contratto di compravendita tra il Comune di Padova e il Demanio (la copia autentica è custodita negli Atti a Repertorio dell'Ufficio Legale del Comune di Padova, fasc.220/142 I B).

Successivamente sono state compiute, secondo le indicazioni del Consiglio di Quartiere Centro Storico, una serie di analisi finalizzate ad una più precisa conoscenza della situazione al suo stato attuale.

Le analisi sono basate su dati degli Uffici comunali di competenza e dell'Ufficio Tecnico Erariale: essi sono stati controllati con diversi confronti e con sopralluoghi.

Su appositi supporti cartografici, ottenuti assemblando - in 15 tavole - il rilievo aerofotogrammetrico in scala 1:2000 del 1983 e il foglio del Nuovo Catasto Terreni (NCTR) ridotti alla scala 1:2000, si sono predisposte alcune serie di tavole, sempre in formato A3, comprensive dell'intero circuito e delle aree adiacenti interne ed esterne ad esso.

L'elaborato D presenta la situazione attuale delle proprietà, con distinzione tra proprietà del Comune di Padova, di Enti pubblici, del Demanio e privata (aggiornamento 1986, U.T.E.).

L'elaborato E mostra la situazione delle servitù delle principali reti tecnologiche gravitanti sul Sistema Bastionato, con distinzione tra reti nere, miste delle acque meteoriche e cabine elettriche (secondo elaborazioni fornite dagli Uffici comunali competenti, con situazione al 1986).

Nell'elaborato F viene presentata la previsione di Piano, riportando la cartografia del PRG vigente alla scala 1:2000, con allegate le norme di attuazione relative alle aree del Sistema Bastionato.

Le tavole G presentano le previsioni del PRG, riportate a colori, con la relativa legenda, sul supporto catastale, in scala 1:2000.

L'elaborato H rappresenta il limite del Sistema Bastionato, con l'aggiunta di aree limitrofe omogenee da integrare allo stesso; sono anche segnalati i corsi d'acqua, come rappresentati dall'aerofotogrammetrico

del 1983. I confini proposti sono stati desunti con l'ausilio del confronto di materiale storico, cartografico ed iconografico, dell'indagine morfologica e di rilievo sul campo: rappresentano quindi elemento qualificante dell'analisi e definiscono l'ambito delle indicazioni progettuali.

In allegato "fuori serie" si fornisce copia delle tavole del Nuovo Catasto Edilizio Urbano, ridotto alla scala 1:2000, con il quadro d'unione, interessante le aree analizzate.

A supporto del materiale cartografico - ed a integrazione - è stata redatta una scheda ; questo strumento, appositamente predisposto, ha permesso la disarticolazione dei dati, per una lettura sincronica: per un lotto o gruppi di lotti dalla analoga destinazione sono riportate le informazioni che ne definiscono il ruolo urbano: denominazione, uso, ubicazione, indirizzo, accesso, proprietà, accatastamento, situazione urbanistica, reti tecnologiche e segnalazioni.

La scheda riporta i riferimenti relativi alla specifica localizzazione nel Sistema - visualizzata volta per volta - e prevede uno spazio per annotazioni od aggiornamenti e le eventuali voci iconografia, cartografia, fotografie e bibliografia da compilare in una futura - ed auspicabile - sistematizzazione organica del materiale a disposizione.

Il numero delle schede predisposte, oltre 70, è stato volutamente limitato: non vi era l'intenzione di ricalcare acriticamente le procedure previste nella stesura di un piano particolareggiato, ma di sperimentare uno strumento di lavoro, da verificare ed adattare alle necessità conoscitive prioritarie ad una progettazione di massima di luoghi e parti di città assai caratterizzati storicamente e formalmente, già parte di un sistema unitario, oggi riconoscibile per frammenti.

E' stata inoltre portata a termine una Analisi Morfologica, anch'essa organizzata per schede riferibili alle 15 tavole di tutte le serie proposte, che prende in esame le motivazioni originarie nella

scelta dei tracciati e delle varie realizzazioni, rapportando gli elementi del Sistema con la forma urbana e le aree di pertinenza.

Un'indagine specifica è stata svolta per quanto riguarda il Regime dei vincoli, con l'acquisizione di dati archivistici ed una rassegna sintetica dei vari dettami legislativi: la relazione porta in allegato la documentazione ritenuta più adatta per ulteriori riflessioni.

E' stata altresì raccolta una notevole rassegna cartografica ed iconografica - che non si consegna - che è stata di indispensabile supporto alle motivazioni e alle scelte progettuali.

IL PROGETTO

L'analisi ha permesso di mettere a fuoco le vicende che hanno condotto ad una perdita di significato così forte dei manufatti e delle aree - un tempo d'uso militare - tale da comportare la scomparsa di cospicui settori del Sistema Bastionato, inteso fin d'allora come un tutto unitario.

Un progetto per la società del presente nasce invece dalla consapevolezza che tali resti e tali aree debbano essere conservate assieme al patrimonio rappresentato dalle case, dai monumenti, dai giardini, dalle piazze e dalle opere d'arte che formano il volto della città di Padova e ne sono al tempo stesso simbolo emblematico e documento di memoria nel tempo.

Dall'analisi è anche derivata la constatazione che, ad una perdita progressiva di significato urbano unitario, è corrisposto un incessante processo di frammentazione della proprietà e di proliferazione delle competenze e delle responsabilità sempre in modi più complessi ed intricati,

spesso di reale difficile soluzione.

Un progetto per la città ed i cittadini non può che essere unitario e di interesse generale, nel riproporre una immediata leggibilità dell'insieme come avvio ad una totale appropriazione culturale collettiva nel futuro.

Il progetto di massima proposto non è un piano di norme urbanistiche né un programma amministrativo di attuazione di una politica per la città: è una raccolta di idee realizzabili - cose piccole e grandi - che possono essere iniziate fin d'ora, per restituire alle mura di Padova un significato profondo: essere un monumento unitario collettivo ereditato dalla città storica, parte rilevante della città del presente.

A differenza di altre cinte superstiti di città italiane, le mura di Padova del periodo veneziano sono state edificate in un'epoca di continua evoluzione e perfezionamento dell'arte militare: sono presenti per Padova numerose fasi successive, quasi una rassegna del progresso tecnico-progettuale.

Il loro valore di documento è tanto più rilevante, quanto più si estende la lettura all'intero tracciato: alla nozione di "mura" va infatti sostituito il concetto di "Sistema". L'attribuzione di valore storico e monumentale non può riguardare la semplice cortina muraria, ma deve comprendere fosse, terrapieni, spianate, baluardi, torrioni, porte e ponti, ovvero tutto lo spazio che interessava la struttura fortificata.

Le finalità del progetto.

Il progetto si propone di realizzare tre obiettivi primari:

- 1) assicurare la sopravvivenza fisica dei manufatti costituenti il Sistema Bastionato come monumento unitario;
- 2) assicurare la visibilità e la riconoscibilità delle parti del Sistema

- a noi pervenute e, ove possibile, la memoria delle parti perdute;
- 3) promuovere e facilitare ogni eventuale uso collettivo compatibile con il carattere specifico di monumento, comprensivo delle stesse aree di relazione.

Per il raggiungimento del primo obiettivo (la salvaguardia) si ritiene che si debba innanzitutto favorire la reintegrazione della cerchia come fatto unitario e la conservazione fisica delle opere murarie militari come testimonianza di storia e di arte con

- la conservazione degli antichi tracciati e delle costruzioni superstiti
- la reintegrazione ovunque possibile degli originali profili altimetrici
- il consolidamento delle cortine e delle scarpate
- la protezione dagli agenti disgregatori delle superfici esposte
- l'allontanamento di funzioni moleste e l'abbattimento di costruzioni, baracche, tettoie che siano d'ostacolo alla visibilità e al godimento.

Per il raggiungimento del secondo obiettivo (la riconoscibilità) si ritiene che vada messo in evidenza ogni valore storico e documentario che l'area o il complesso monumentale offre, come segno urbano di grande interesse, per la comprensione della città storica e delle vicende sociali vissute dall'intera comunità cittadina con

- il ristabilimento di condizioni di accessibilità e percorribilità dei terrapieni e dei bastioni
- la messa in luce sistematica delle parti nascoste o sotterranee e l'esplorazione di opere e collegamenti non in evidenza
- la segnalazione, anche mediante cippi o iscrizioni, di particolari siti o configurazioni di grande interesse didattico, sia per il valore architettonico che per il valore di documento di storia e arte militare.

Per il raggiungimento del terzo obiettivo (l'uso collettivo) si ritiene che si debba incentivare il coordinamento di diverse politiche di intervento e di gestione amministrativa, individuando responsabilità

e competenze per ognuno dei seguenti campi di intervento:

- una politica per l'estensione della viabilità pedonale pubblica sulle aree di terrapieno interno e per una ordinata percorribilità cicloamatoriale e remiera di argini e corsi d'acqua esterni;
- una politica per le diverse sistemazioni a verde, le aree per lo sport e le attività ricreative;
- una politica che sancisca la compatibilità e il mantenimento di servizi sociali e attrezzature di interesse pubblico, ovvero il loro allontanamento a breve o a lungo termine;
- una politica che stabilisca la compatibilità del mantenimento della residenza pubblica e privata esistente ;
- una politica per una maggior qualità ambientale dello spazio pubblico, sia delle strade e delle piazze, intese come luoghi emblematici dell'accesso alla città, coincidenti con porte, brecce, ponti, sia dei parchi.

Le caratteristiche del progetto

Dal Piano Regolatore Generale emergono due indicazioni principali, verde ed aree di tutela, che, pur risultando soddisfacenti per il Sistema Bastionato, possono essere interpretate e gestite in modo da sortire effetti di opposto significato.

Cosa vuol dire "tutela"? Nella sua interpretazione passiva significa impedire ogni rinnovo, cristallizzando uno stato di fatto e votandolo così all'incuria e quindi ad un più rapido e sicuro degrado.

Ma tutela può essere manutenzione, rimozione di elementi spuri, ridefinizione e riscoperta di antichi spazi, restituzione di immagini sbiadite.

Per le aree verdi si possono fare analoghe considerazioni.

Nell'elaborato K, che utilizza come supporto cartografico l'Aerofotogrammetrico 1983 a scala 1:2000, sono state registrate le scelte progettuali proposte dal gruppo di studio.

Le previsioni interessano la totalità dell'area compresa dai limiti del Sistema Bastionato, così come individuato dalla ricerca.

Una legenda indica le possibili destinazioni, secondo le finalità già espresse nell'analisi.

I segni a tratteggio, riportati su strade e piazze, sono altri indici progettuali che necessitano, a scala opportuna, di una più attenta considerazione.

La raccolta di idee progettuali consiste quindi in una serie di ipotesi di intervento, di importanza e di urgenza diverse. Per alcuni luoghi, le indicazioni di massima andrebbero precisate in singoli progetti, a scala urbanistica ed edilizia, specificatamente predisposti. Per la maggior parte delle altre aree, si ritiene di presentare una normativa di massima, o meglio delle regole di comportamento, da osservare nella attuazione di programmi analoghi, in luoghi dalle caratteristiche affini.

In questo senso si è sempre ribadito che lo studio preliminare si dovesse rivolgere a tutta la cinta muraria, poiché interventi sporadici e derivati da conoscenze superficiali non farebbero - come hanno fatto - che provocare un ulteriore degrado, trasformando il bene, per diverse e settoriali interpretazioni, in episodi sporadici non riconoscibili come parti integranti di un sistema.

CRITERI PER LA CONSERVAZIONE DEL SISTEMA BASTIONATO

Per i manufatti murari:-

- arrestare il degrado fisico con operazioni proprie del restauro conservativo, dopo avere effettuato una serie di prove campione, anche con metodologie differenziate, inerenti a tre situazioni principali: dissesto statico, distacco e sfaldamento dei paramenti murari, disgregamento della massa muraria priva di camiciatura.

Per le aree interne già occupate dal terrapieno:

- assicurare una fascia di rispetto della cortina muraria oggi in evidenza, impedendo qualsiasi edificazione o piantagione, eliminando quindi rimesse, baracche, depositi, detriti, ecc.

Per le aree esterne, già di fossa:

- valorizzare, previa indagine di conferma, l'originario rapporto mura-acqua con la rimozione dei depositi alluvionali e del terreno di riporto;
- ristabilire gli originari livelli della fossa e gli antichi andamenti delle scarpate, programmando anche la liberazione dell'area dalle alberature, con l'esclusione dei soli esemplari di alto valore naturalistico o storico.

CRITERI PER L'ESTENSIONE DELLA VIABILITA' PEDONALE

- Rintracciare ove possibile l'antica strada di ronda sulla sommità del terrapieno, promuovendo un percorso pedonale di visita.
- Disciplinare con grande cura la sistemazione a verde del percorso, tenendo in considerazione le caratteristiche di ogni luogo.
- Attrezzare segmenti di percorso anche tra la strada di circonvallazio-

ne e la controscarpa, con l'intento di rendere continuo l'itinerario di visita in particolare quando all'interno vi siano degli impedimenti.

- Collocare nei punti opportuni segnali o iscrizioni con l'intento di informare su fatti storici o architettonici riguardanti le Mura.
- Garantire l'accessibilità a tutte le categorie di cittadini.

CRITERI PER L'ATTREZZATURA DELLE AREE A VERDE

- Sistemare con verde calpestabile a prato le aree prossime alla cortina, ogniqualvolta sia possibile.
- Evitare qualsiasi nuova piantagione arborea all'esterno della cortina.
- Togliere pali, recinzioni ed altre strutture attestate alla cortina.
- Riservare la piantagione di alberi ed arbusti alle aree a parco o a giardino prossime alle fosse e ai terrapieni, che acquisteranno così maggior risalto, secondo specifici progetti caso per caso.

CRITERI PER LA CONSERVAZIONE DEGLI EDIFICI RESIDENZIALI E PER LA VALORIZZAZIONE DEI SERVIZI E DELLE ATTREZZATURE ESISTENTI

Sulle tavole di progetto sono contrassegnati da colore i tre casi previsti:

- (viola) - conservare le residenze e gli edifici pubblici già valutati di pregio senza i quali il tessuto urbano risulterebbe sicuramente lacerato;
- (bianco) - valutare caso per caso le costruzioni che, pur insistendo su aree da liberare, rappresentino una possibile interessante testimonianza culturale; con l'avvertenza che la conservazione della funzione non significa mantenimento di elementi che disturbino la lettura del Sistema Bastionato;

(verde) - prevedere l'allontanamento, motivato caso per caso, di quelle costruzioni di scarso valore e facilmente trasferibili (soprattutto nell'area della fossa esterna e che impediscono la percezione di elementi salienti della cortina) o quelle provocanti ulteriore degrado (lavaggi, depositi). Ciò vale anche per quegli apparati tecnologici (cabine e macchine idrauliche) progettati senza alcuna preoccupazione estetica rispetto al sito monumentale.

INDICAZIONI PER LA RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI

Non si ritiene di fornire un elenco esauriente dei criteri per gli interventi negli spazi pubblici più complessi e caratterizzati, per i quali si rimanda a progettazioni specifiche, precedute dalle relative indagini.

Valgono comunque le seguenti indicazioni.

Per gli ingressi in città.

Essi assolvono al duplice compito di separare ma anche di unire il centro storico e le espansioni periferiche. Vanno quindi caratterizzati per cancellare radicate anonimie e per recuperare le antiche memorie.

- Gli spazi attorno alle porte vanno nettamente caratterizzati dalla separazione tra piazze interne e slarghi esterni, con la messa in evidenza della cortina e della fossa.
- Le porte abbattute vanno inoltre segnalate in superficie con l'esaltazione degli eventuali elementi superstiti.
- Particolare attenzione deve essere posta al recupero dell'immagine del ponte, con le arcate in muratura sulla fossa orizzontale, staccate dalla porta in corrispondenza del levatoio.

- Nelle brecce va didatticamente messa in evidenza la sezione del manufatto e segnalato il tratto abbattuto.
- Per le barriere va inoltre posta attenzione a tutti gli elementi che ne facilitino la lettura e ne ricordino la funzione (caselli daziari, pese, ecc.).

Per i baluardi e i torrioni.

- E' necessario recuperare i locali sotterranei per restituire il bene più integralmente possibile, organizzando spazi da destinare ad usi compatibili, con attrezzature tali da non interessare la struttura muraria e la cui rimozione sia sempre attuabile, garantendo la reversibilità degli interventi di allestimento e di arredo.
- Occorre rimuovere all'interno tutto ciò che deturpa e degrada con valutazioni da farsi caso per caso.
- Vanno valorizzati gli elementi e gli inserti di particolare significato culturale (scuole, padiglioni, aule all'aperto ecc.).
- Bisogna riconoscere ed esaltare la singolarità dello spazio interno e a più livelli dei bastioni .
- Va infine assicurata l'accessibilità pubblica di tutti gli spazi interni così recuperati.

Per i parchi vicini al S.B.

Per i parchi con termini già previsti dal P.R.G.(e lungamente attesi) si deve tener conto della particolare collocazione in vicinanza del Sistema Bastionato, col quale vengono scambiati forti valori paesaggistici e culturali. Si ricordano, in particolare, i parchi da istituire al Castelnuovo, dal torrione Venier all'ex-Macello di via Cornaro e al posto della Caserma Prandina, tra il baluardo S. Prosdocimo e il Savonarola.

DESCRIZIONE DELLE TAVOLE DI PROGETTO

TAV. 1

Eliminazione di tutti gli edifici e distributori di carburante nella fossa lungo via Fra Paolo Sarpi, escluso l'edificio d'angolo alla Barriera Trento, con asportazione dei corrispondenti riporti di terra effettuati.

Rimozione di tutte le rimesse, tettoie, baracche a ridosso della cortina interna.

Per gli edifici di via Citolo da Perugia addossati o sormontanti la struttura muraria cinquecentesca, va progettata, caso per caso, la realizzazione di una fascia di distacco.

Vanno conservate le Case operaie di via Citolo da Perugia ed il casello daziario di Barriera Trento.

Non sono compatibili le attuali strutture insistenti sul baluardo Moro II°, tra le quali particolarmente deturpanti i capannoni a deposito all'interno, coprenti proprio le piazze basse, nonché le altre presenze.

Dicasi lo stesso per le attrezzature esistenti nel baluardo Moro I°, salvo che per i due edifici costruiti sullo spessore murario dei fianchi, caso che merita un'analisi specifica.

E' possibile ridisegnare la curva sull'asse capitale del Moro II°, con una modesta traslazione verso l'esterno.

TAV. 2

Riapertura della " fossa Bastioni " dal Panificio comunale fino a Piazzale Mazzini, eliminando una porzione della sede stradale all'inizio del saliente di Codalunga.

Ampliamento e abbassamento dell'area del vallo attorno al Torrione della Gatta, con riduzioni delle sezioni stradali.

Il serbatoio dell'Acquedotto, nonostante la sua mole incombente, può essere conservato.

I Giardini della Rotonda vanno mantenuti ed ampliati, sulla parte inutilizzata di viale della Rotonda, inglobando l'edificio - monumento ai Mutilati.

Degli edifici comunali - Scuola e VII Ripartizione - vanno eliminate le por-

zioni verso la cortina.

Va liberata dai distributori di carburante e trattata unitariamente l'area del terrapieno lungo via Giotto, con conservazione dell'edificio ex - Docce. Il Piazzale Mazzini va ripensato come piazza definita ed " interna " alla città, non facente parte del grande asse stradale di Viale Codalunga.

A questo scopo va indagata la possibilità di segnalare in superficie la Porta ed il ponte di Codalunga.

Va ribassata l'area golenale, tra il ponte delle Gradelle di Conciapelli e le Porte Contarine, attualmente a giardino pubblico e va segnalata l'uscita d'acqua dalla conca.

Va indicata, in modo opportuno, la presenza del saliente orientale del Torrione dell'Arena, ora sostituito da un muro di sostegno, ruotato verso nord. Il casello daziario, parte integrante del Ponte del Popolo - tuttora problema irrisolto - è una attrezzatura storica da conservare, con opportuni interventi.

Le rive settentrionali del Piovego vanno riaccorpate e ridefinite, favorendo il rapporto con l'acqua.

TAV. 3

Rimessa in luce della cortina muraria esterna, con il ripristino del contatto diretto acqua - mura alla cantonata di Porciglia e lungo via Loredan; abbassamento dell'ampia area golenale sotto il Torrione Piccolo.

Realizzazione del verde pubblico previsto dal PRG, con chiusura al traffico di via Nancy e di via Trieste e pedonalizzazione del Ponte di Porciglia.

Adeguamento del Ponte Morgagni, al fine di consentire il doppio senso di circolazione e l'ampliamento del letto del Piovego.

Riorganizzazione del passeggio pubblico in via Loredan.

Eliminazione od interrimento della condotta aerea sul Piovego.

Il macello jappelliano ed il suo ampliamento tardo ottocentesco al di là del Piovego sono attrezzature di grande pregio da restaurare e valorizzare.

TAV. 4

Gli spazi superiori della Porta Ognissanti vanno resi accessibili al pubblico,

l'attraversamento limitato ai pedoni e l'ultima arcata del ponte settecentesco va sostituita con una struttura che consenta il recupero dei livelli originari.

Le banchine sulla riva sinistra del Piovego vanno restaurate quando sia possibile riportare il capolinea del Burchiello.

La restituzione del rapporto acqua - mura va ripristinato fino al Venier.

Il lungargine del Piovego è una struttura con importanti valenze storiche e paesaggistiche, l'antico percorso dei cavalli adibiti al traino dei barconi sulla linea di Fusina può essere riproposto come passeggiata e pista ciclabile.

Conferma dell'uso a giardino dell'ampia area golenale di Fistomba, che sia però abbassata e resa percorribile almeno nella fascia tra l'edificio dello ex OMNI e la cortina, la quale viene così liberata fino all'allineamento di via Fistomba.

Eliminazione della porzione in curva della via Gradenigo all'interno del saliente del Portello nuovo (Venier) e suo accorpamento con il giardino della scuola all'aperto E. Luzzatto Dina.

La nuova area a verde si collega alla Porta Ognissanti con la passeggiata Gradenigo.

Il tracciato antico della canaletta alla base del terrapieno interno va segnalato eventualmente come percorso pedonale.

Si mantengono le strutture della scuola e del casello daziario dell'ex Barriera Ognissanti.

TAV. 5

IL Torrione di Castelnuovo e la cortina fino al Buovo hanno la possibilità di tornare al diretto contatto con l'acqua, ridando così significato anche alla porta fluviale di S. Prosdocimo.

Il più ampio specchio d'acqua potrà essere così utilizzato per attività remiere, con eventuali strutture purchè sia garantito l'assoluto rispetto del sistema bastionato.

L'allineamento della condotta sospesa dalla breccia a nord del Buovo può essere confermata da una passerella pedonale, per collegare l'area prevista a

verde tra Piovego e Ronciette, riproponendo la memoria storica del tracciato viario passante attraverso la scomparsa porta medievale di S. Massimo.

Il sostegno idraulico tra Piovego e Ronciette va progettato senza strutture deturpanti attestate al Torrione Buovo. La stessa attenzione va posta per la macchina idraulica tra la briglia e la cantonata del ponte di S. Massimo, che va ridefinita senza alterare le strutture storiche.

Gli edifici dello Zooprofilattico (di cui è previsto il trasferimento) potrebbero in gran parte essere eliminati, dopo aver individuato e conservato le strutture primigenie, per la creazione di un'area ad altissima rilevanza urbana, comprendente tutta la testata est della cinta rinascimentale.

Va mantenuto il complesso unitario degli edifici dell'ex Macello, pregevole testimonianza di archeologia industriale.

TAV. 6

Demolizione degli edifici a ridosso della cortina muraria tra l'ex Macello ed il baluardo Cornaro (inceneritore e cappella).

Programmazione (anche a lungo termine) del trasferimento della clinica neurologica, posta sul più importante manufatto dell'intera cinta fortificata cinquecentesca.

Conservazione e recupero della forse unica testimonianza di sezione originale completa della parte esterna del fronte bastionato padovano, tra la faccia sud - ovest del baluardo Cornaro, la controscarpa corrispondente (non intaccata dalla circonvallazione) ed il probabile termine della spianata rappresentata da via Luigi Duse.

L'attuale uso a posteggio è quindi incompatibile.

Messa in evidenza per l'intera area ospedaliera degli elementi superstiti, ripristinando porzioni di specchi d'acqua nei punti di maggior storica, ove possibile.

TAV. 7

Creazione di un'area di rispetto di fronte a Porta Pontecorvo con la messa in vista del ponte interrato.

Soppressione dell'attraversamento stradale sulla cortina all'interno della zona ospedaliera tra via Bartolomeo d'Alviano e via Scarsellini.

Va ridotta di sezione e resa pedonale via d'Alviano, segnalando l'area del terrapieno.

Per quanto riguarda l'accesso al giardino Treves, andrebbe ripristinato quello originale dal vicolo Pontecorvo, piuttosto che interrompere la via interna, come oggi proposto.

E' possibile il ripristino di una maggiore porzione della fossa prospiciente il Torrione Pontecorvo, riutilizzando la sede stradale della circonvallazione primitiva, ora parzialmente occupata da un distributore di carburante.

Ripristino dei livelli orizzontali originari della fossa e ridefinizione dell'attuale giardino pubblico a prato calpestabile.

Va garantita la praticabilità dell'accesso del terrapieno del Torrione Pontecorvo.

Eliminazione di tutte le costruzioni insistenti sull'area pubblica della cunetta e poste sulla struttura muraria.

Si confermano le abitazioni su via Michele Sanmicheli, della Cooperativa della Pubblica Istruzione, relizzate agli inizi degli anni venti.

TAV. 8

Vedi tavv. 7 e 9

TAV. 9

Rendere percorribile l'area parallela alla cortina esterna con il ripristino della cunetta da via Cavazzana al canale Alicorno, presso il baluardo S.Croce. Eliminazione delle porzioni stradali prospicienti il Torrione S. Giustina e il baluardo S. Croce con il ripristino dei livelli originali della fossa e recupero dell'antica sede stradale di circonvallazione.

Riapertura del canale Alicorno attorno al baluardo S. Croce e proseguimento in alveo aperto lungo via 58° Fanteria fino al Prato della Valle.

Vanno mantenuti i padiglioni della scuola all'aperto Camillo Aita sul terrapieno del baluardo S. Croce e l'edificio d'angolo tra la Porta e via Marghera.

Va mantenuto l'edificio originario del Centro Universitario Sportivo.

Nella fossa possono essere mantenuti quei terreni di gioco il cui funzionamento non comporti impianti o servizi in elevazione.

TAV. 10

La fossa ai lati del ponte di S. Croce va abbassata al livello originale.

La cunetta tra la Porta S. Croce e via Giordano Bruno deve essere riaperta e la fossa ripristinata fino alle spalle degli edifici esistenti. La fossa deve essere leggibile anche nel tratto tra le vie Giordano Bruno e Cavallotti - attualmente occupato da alcuni edifici e rimesse.

L'area del terrapieno va rintracciata nei suoi valori minimi anche nel tratto tra la Porta e il piazzale S. Croce.

Il canale Alicorno, tra la chiavica e il Torrione, va riaperto.

Il livello del terreno circostante all'esterno il Torrione Alicorno va ribassato alla quota originaria con demolizione della strada in rilevato e degli edifici esistenti.

Il piazzale S. Croce va riprogettato tenendo conto della viabilità, ma anche degli elementi storici rilevanti: la parrocchiale di S. Croce, la chiesa di S. Leopoldo, le eventuali fondazioni della torre medievale, ecc..

E' anche necessaria una soluzione viabilistica che non comporti il duplice at traversamento del sistema bastionato da parte del traffico della circonvallazione esterna.

TAV. 11

Vedi tav. 12

TAV. 12

Ripristino del rapporto diretto mura - acqua con riduzione delle aree golena-
li.

Eliminazione della vegetazione arborea casuale su tutta l'asta dell'argine sinistro del Tronco Maestro fino alla Saracinesca.

Conferma della passeggiata sul terrapieno lungo via S. Pio X.

TAV . 13

Le strutture non visibili del complesso della Saracinesca - fondazioni della porta e arcate del ponte antistante - vanno messe in risalto con l'allargamento dell'alveo del Tronco Maestro e con la riapertura del tratto tombinato della " fossa Bastioni ".

Anche sul lato destro del canale vanno rimesse in luce le strutture murarie superstiti del bastione e della torre della Catena, già a diretto contatto con l'acqua.

Il vallo attorno al torrione della Saracinesca va ripristinato con le altimetrie ancora presenti lungo via Cernaia e con la massima estensione, compatibile con la sistemazione del nodo viario prevista dal PRG.

Attorno al baluardo S. Giovanni il livello della fossa va ribassato al livello originario con l'eliminazione del deposito di carburanti.

L'area del terrapieno in via Cristoforo Moro - compromessa dalla presenza di costruzioni troppo addossate alla cortina - va segnalato, operando la demolizione delle porzioni edificate sulla struttura muraria.

Vanno poste delle quinte a verde per integrare l'immagine unitaria della cortina rispetto alla frammentarietà degli affacci edilizi.

Si mantengono la Casa dello Studente " Ippolito Nievo " e il Casello daziario di Barriera Saracinesca.

L'area della Porta Saracinesca va resa pedonale in collegamento con l'attuale percorso pedonale sull'argine sinistro del Tronco Maestro, con conseguente restringimento dell'ingresso veicolare nel Centro Storico.

TAV. 14

Allargamento dell'area del vallo antistante la Porta S.Giovanni attualmente occupata da distributori di carburante, sedi stradali e giardini, con ripristino delle quote originali e messa in evidenza di tutti gli archi del ponte. Ripristino della fossa lungo via Milazzo.

Recupero di una fascia di rispetto esterna ai baluardi S.Prodocimo e Savonarola mediante acquisizione di aree in parte private in parte sede stradale, e riproposizione del primitivo tracciato di circonvallazione.

Ricomposizione dell'area della fossa alle spalle degli edifici - da mantenersi - in via Volturmo.

Riapertura della " fossa Bastioni " a nord della breccia di S.Prodocimo.

In attuazione delle previsioni a verde del PRG per la Caserma Prandina, si propone di ripristinare nella sua larghezza originale l'area del terrapieno, col conseguente riallineamento più interno del tracciato di via Orsini. Si mantengono i gruppi delle case operaie di via Orsini e di via Volturmo.

TAV. 15

Ampliamento dell'area di protezione esterna alla Porta Savonarola con il ripristino dei livelli originari delle fosse e messa in evidenza di tutte le arcate del ponte.

Va liberata la fossa dagli edifici, dalle attrezzature sportive e dai distributori di carburante, attualmente esistenti lungo via Pilade Bronzetti.

Ridisegno della " fossa Bastioni " attorno al Torrione Impossibile.

Vanno mantenuti gli edifici della scuola F. Randi (già Raggio di sole).

Verificare la possibilità di eliminare - o modificare - il manufatto idraulico addossato alle mura nei pressi di Barriera Trento.

Creazione di un'area di pertinenza al Casello daziario della Barriera, con messa in evidenza dei resti del cavaliere.

giugno 1986



La S. V. è invitata alla Assemblea Pubblica che questo Consiglio di Quartiere terrà Martedì 11 Novembre 1986 alle ore 21.00 presso la Sala Rossini (Caffè Pedrocchi) sul tema:

PADOVA E LE SUE MURA

Presentazione dello Studio sul Sistema Bastionato Cinquecentesco della città di Padova elaborato su iniziativa del Quartiere Centro Storico.

IL PRESIDENTE

(Dott. Elio Ragno)