

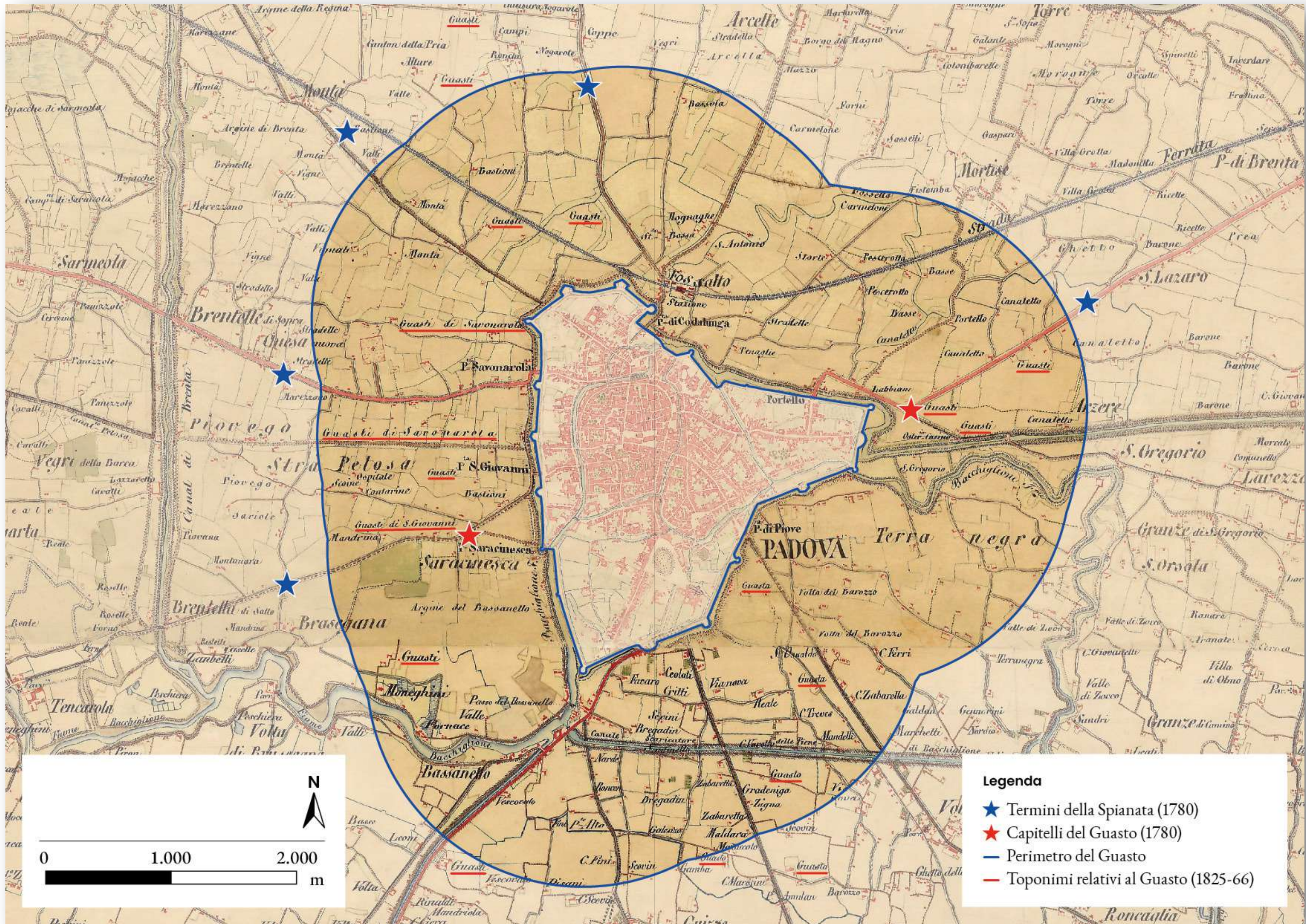
# Quante Padove?

Un viaggio nello spazio e nel tempo  
tra i quartieri di Padova

*a cura di  
Andrea Pase e Paolo Giaretta*

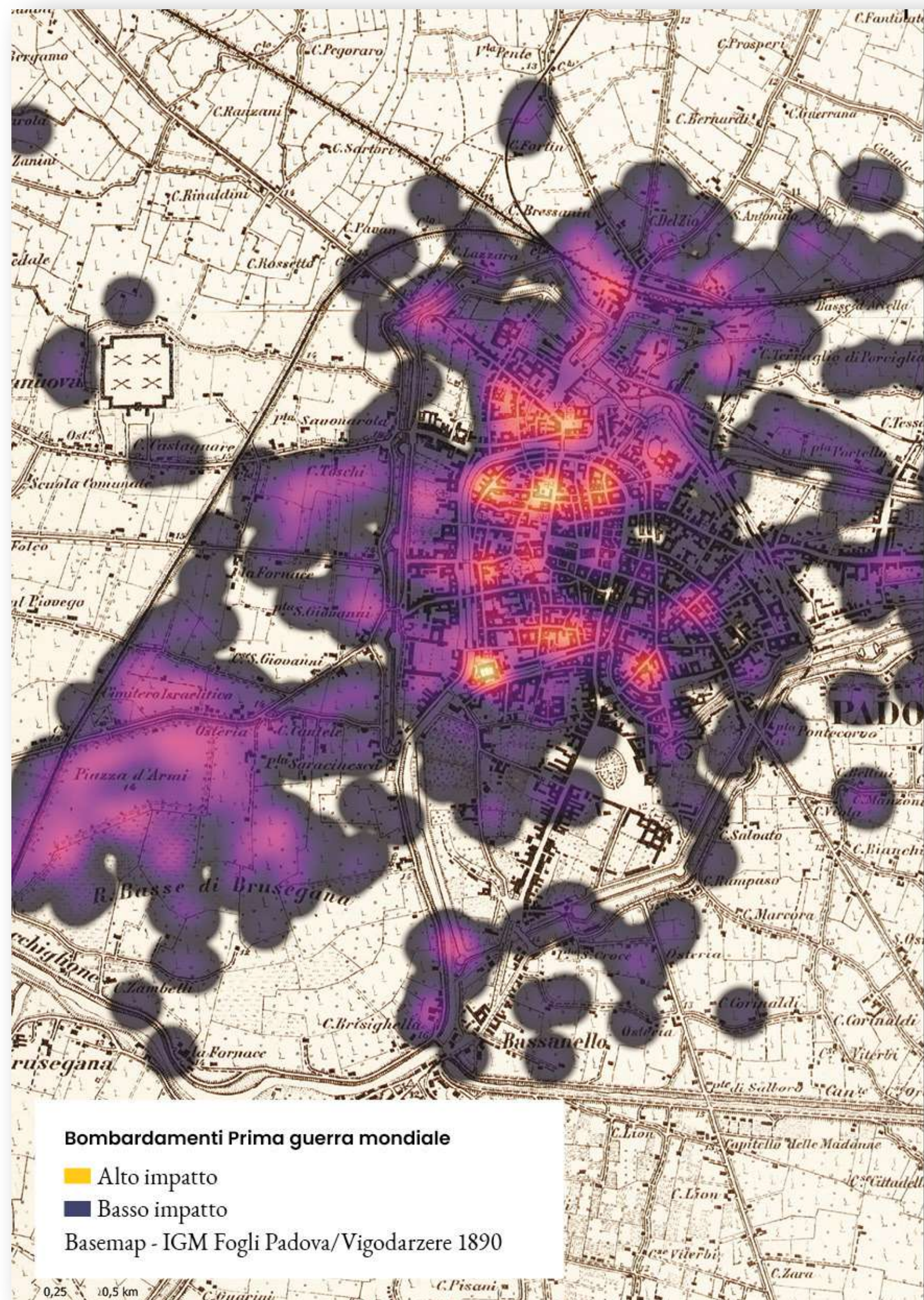
edizioni  
bette





**Legenda**

- ★ Termini della Spianata (1780)
- ★ Capitelli del Guasto (1780)
- Perimetro del Guasto
- Toponimi relativi al Guasto (1825-66)

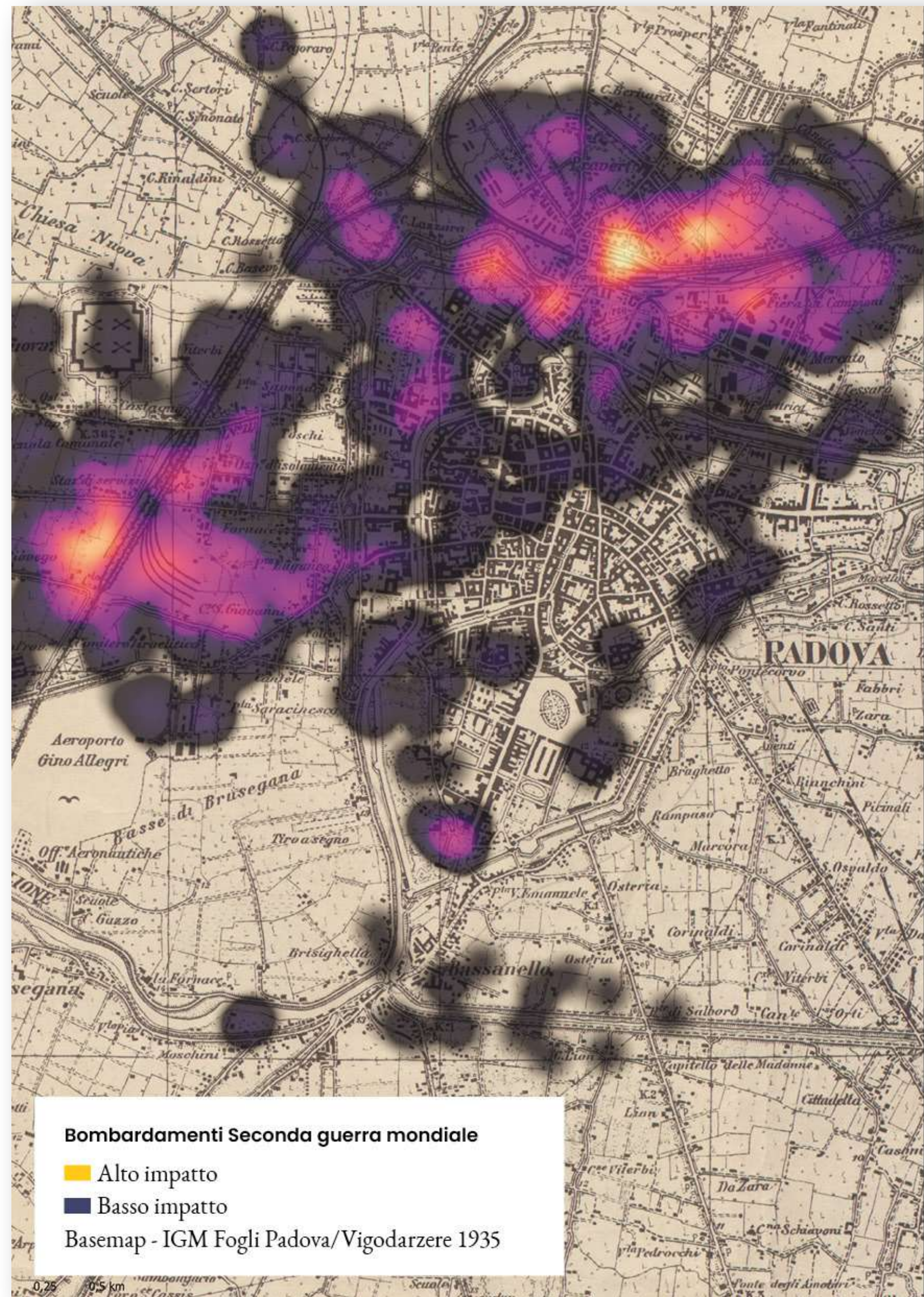


#### A sinistra

Elaborazione in scala 1:15000 delle aree della città di Padova interessate dai bombardamenti aerei durante la Prima guerra mondiale. La mappa evidenzia le zone maggiormente bombardate (in giallo) corrispondenti al centro storico e al campo di volo.

Seppur lontana dal fronte di guerra, la città fu sottoposta a 19 bombardamenti da parte delle forze aeree Austro-Ungariche, che causarono 129 morti. I principali monumenti colpiti furono la Basilica del Santo, la Cattedrale e il Santuario del Carmine; tra gli edifici storici furono colpiti e danneggiati il Palazzo Comunale, la Sala della Ragione, il Museo Civico, il Salone dei Giganti in piazza Capitaniato e il Teatro Verdi.

Maria Petriccione



#### **A sinistra**

Elaborazione in scala 1:15000 delle aree della città di Padova interessate dai bombardamenti aerei durante la Seconda guerra mondiale. La mappa evidenzia le zone maggiormente bombardate (in giallo) corrispondenti alle stazioni ferroviarie a nord e ad ovest della città, e le aree limitrofe.

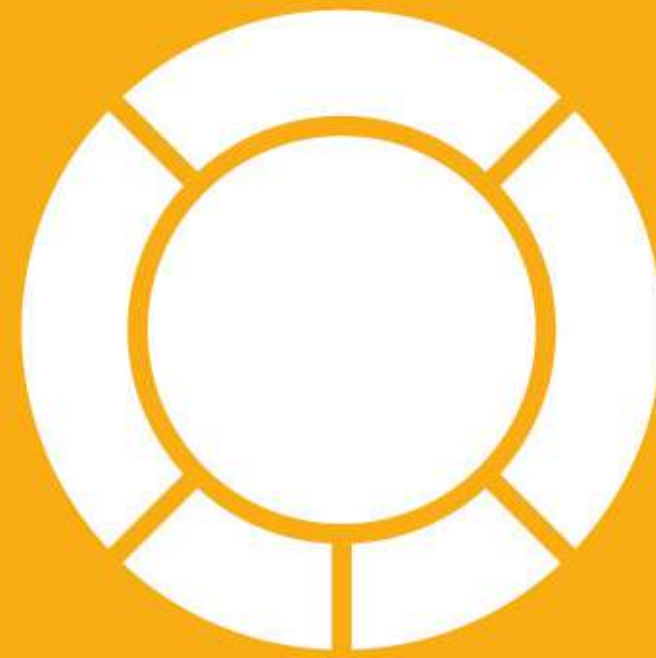
I devastanti bombardamenti avvenuti tra il 1943 e il 1945 causarono circa 2000 vittime civili tra Padova e la periferia. Il popoloso quartiere Arcella, situato a ridosso della stazione ferroviaria, fu quasi completamente raso al suolo. Subirono ingenti danni la chiesa degli Eremitani, con la quasi completa distruzione degli affreschi del Mantegna, la Cattedrale, la Basilica del Santo, la chiesa dei Cappuccini, la Scuola del Carmine, il Palazzo della Ragione, il Palazzo delle Debite e il Palazzo Liviano, l'Ospedale civile e la zona universitaria.

*Maria Petriccione*

*Capitolo 2*

**Arcella.  
Da Sant'Antonio alla  
superdiversity**

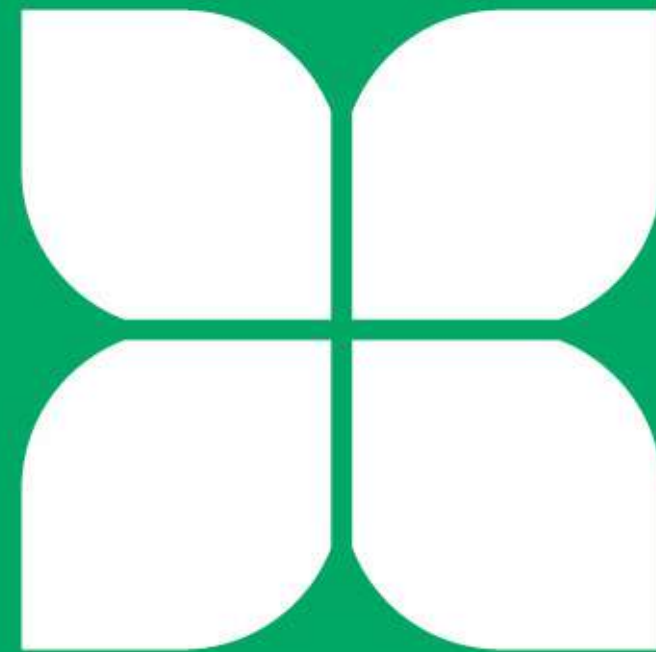
Gabriele Perin



*Capitolo 3*

**Padova a Ovest.  
I molti luoghi di una storia  
millenaria e profonda**

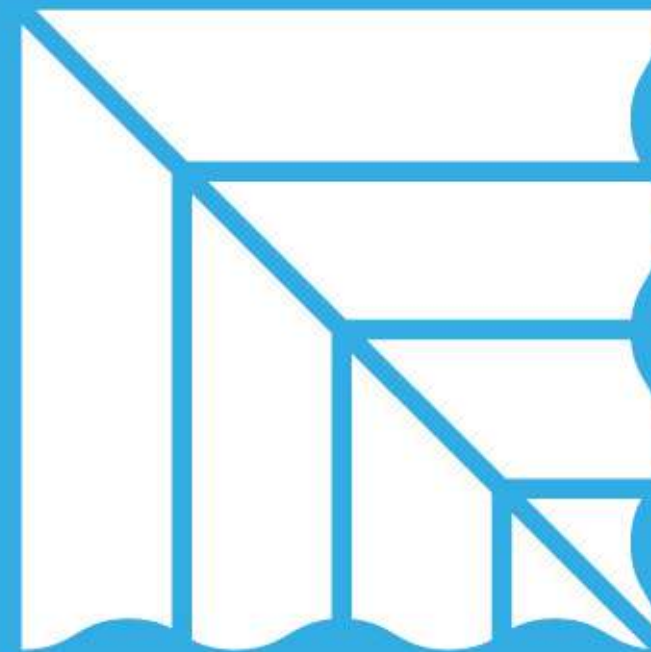
Ludovico Maurina



*Capitolo 4*

**Padova a Sud.  
Bassanello e Guizza  
tra memoria e futuro**

Stella Gentilini



*Capitolo 5*

# **Stanga. Un quartiere in continua trasformazione**

Roberto Basso, Camillo Olivati

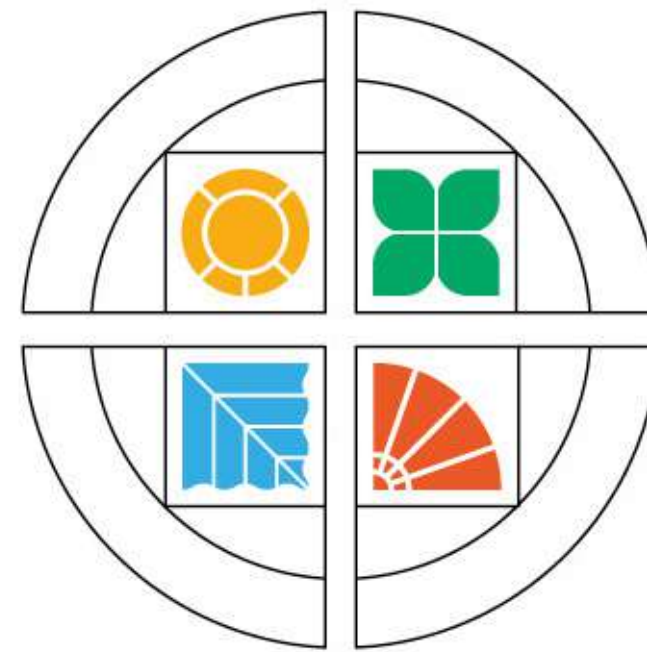




*Capitolo 6*  
Padova: punti, linee e superfici

# **Una breve storia della mobilità in territorio patavino dall'Antichità all'*Ancien Régime***

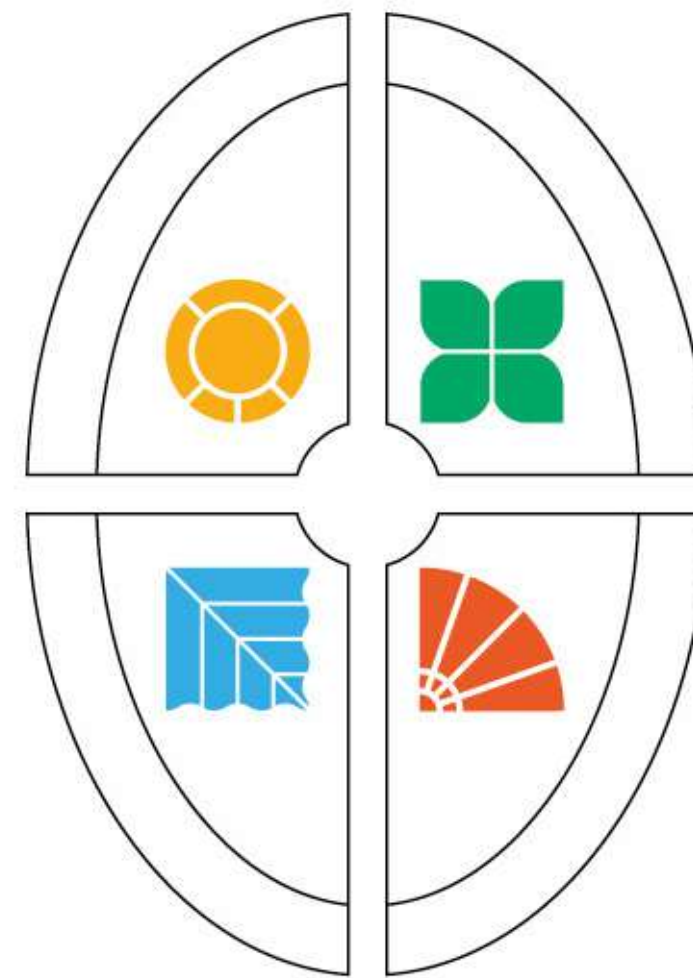
Giovanni Gomiero, Francesco Vezzani<sup>1</sup>



*Capitolo 7*  
Padova: punti, linee e superfici

# La mobilità patavina in Età contemporanea

Francesco Vezzani, Giovanni Gomiero<sup>1</sup>



## Arcella (un mondo a parte)

Ci sono dei tratti immortali nei nostri quartieri.

Sono il patrimonio della nostra città. Tutto ciò che ha reso la nostra città quello che oggi è. Pietre miliari, fulcri attorno ai quali da tempo immemore ruotano i nostri quartieri e, assieme ad essi, la città tutta.

L'identità di Padova, lo specchio della nostra città nelle mille sfaccettature, nei mille scatti.

Sant'Antonino, santuario fondato da San Francesco di rientro da uno dei suoi viaggi in oriente e luogo in cui un altro santo, Antonio, esalò l'ultimo respiro. Due Santi in un luogo di quartiere, l'enorme spessore del patrimonio delle tante piccole perle che disseminano i nostri quartieri, cresciuti in fretta e disordinatamente ma ancorati a questi simboli eterni, memoria di ciò che eravamo ma anche simbolo programmatico di ciò che saremo.

I ponti, la ferrovia, le migliaia di bombe cadute sulla nostra città durante la seconda guerra mondiale, perché così tante? Ci si interroga mentre si percorrono le strade, mentre si respira il "disordinatamente ricostruito", mentre tutto scorre e la storia affiora ad ogni angolo, anche più remoto, di questo quartiere.

L'Arcella, ancora una volta e più degli altri quartieri, questo ci dice: guardate ciò che è stato e capirete ciò che sarà.

*A destra 1. Santuario di Sant'Antonino all'Arcella*





12. Cavalcavia Borgomagno

## Quartiere 6 (l'origine di tutto)

Un numero per identificarlo. Un nome sarebbe troppo complesso. Terre lontane dalla città e apparentemente tra loro disgregate. Anime differenti eppure radici della nostra Padova, che nascono proprio da queste parti, vengono da qui, si insediano lungo gli argini di questi luoghi ancora mille anni prima della venuta di Cristo.

Facciate bizantine, capitelli che fanno da riferimento nelle mappe già nel Settecento. E poi una dinamica comune che emerge dagli scatti: primi insediamenti, avvento dell'industria e con essa dei primi veri insediamenti, distruzione della guerra, ricostruzione guidata da nuove dinamiche. Grandi costruzioni residenziali che si sostituiscono alle vecchie "cattedrali" dell'industria. Qua e là qualche ciminiera, a testimoniare ciò che fu.

La sorpresa più grande è il cimitero del Commonwealth, nella "terra di nessuno", in un anello di congiunzione tra due anime dello stesso quartiere, così differenti e lontane tra loro. Questo cimitero è sintesi e simbolo di ciò che vedo. Distruzione e ricostruzione; corsi e ricorsi. Tutto così lontano e tutto così vicino. Mi muovo nel mezzo di queste 500 lapidi: persone venute da lontano per difendere la libertà della nostra città. Quello che era prima, ciò che è ora e, in prospettiva, ciò che sarà domani. Guardare indietro per andare avanti. Il Quartiere 6 di Padova.

*A destra 1. Capitello, piedi del Brenta*





10. Lottizzazione Padova 2000; 11. Piazzetta in una lottizzazione, Cave



12. Montata Aggeris; 13. Gelseto, Stazione Bacologia Sperimentale



## Guizza (il filo di Arianna)

Ancora una volta ci scontriamo con una realtà "industriale", che un tempo accerchiava la nostra città, la stringeva, probabilmente attanagliandola, a cui ora si è sostituita la vita quotidiana: case, stratificazione di edifici tra loro contrastanti, la storia reinterpretata. La città si appropria degli spazi "industriali", in qualche modo "disordine che si sostituisce a disordine". Vado alla ricerca di ciò che era, in un tempo remoto, bellezza: equilibrio che non è più; ordine che ha, per certi versi, perso il suo filo.

Uso la cartografia di un tempo come riferimento per le mie fotografie per ritornare alle origini, per riprendere quell'antico senso che ora sembra smarrito: smarrito almeno dentro di me, nella mia fotografia.

Non più boschi, non più antiche vie di comunicazione. Al loro posto, qualcosa di diverso che, nella mia mente, deve in qualche modo recuperare un ordine.

Quello che era un tempo industria ora è casa; quello che un tempo era foresta, ora è palazzi, sequenze di condomini.

Pure le vie d'acqua sono incredibilmente antropizzate. Tutto qui è modificato dall'uomo: alla ricerca di armonia, ripercorro i miei passi, seguendo quel filo che può portare all'essenza di questo quartiere.

*A destra 1. La ciminiera della "Distilleria Bassi"*







## Stanga (la Padova sconosciuta)

Il quartiere Stanga di oggi è, probabilmente, la Padova di domani. Stratificazioni di ciò che non c'è più, ciò che era e che ancora persiste, e poi il nuovo che avanza.

Spazi verdi hanno, alle volte, sostituito la componente industriale di un tempo. I segni del passato si compenetrano con quelli del presente. La Stanga è l' "estero" di Padova, la sua contrapposizione più netta. Natura e modernità; non c'è futuro senza verde nelle nostre città.

La concavità del BIRI si contrappone alla convessità dei nuovi edifici. In un apparente scenario confuso c'è armonia. È come se questo quartiere portasse con sé il fardello di una fama passata che non gli appartiene più.

Si avverte la diffidenza della città nei confronti di quest'area, che diventa così un mondo a sé stante. Anime diverse sovrapposte, contrapposte, legate da un incomprensibile ordine.

Una difficile convivenza che però ha trovato il suo percorso.

Tutto nell'arco di un chilometro quadrato.

*A destra 1. Un ricordo della Viscosa*





7. Il Fiore di Botta visto dal Parco d'Europa; 8. Le torri della Cittadella viste dal Parco d'Europa



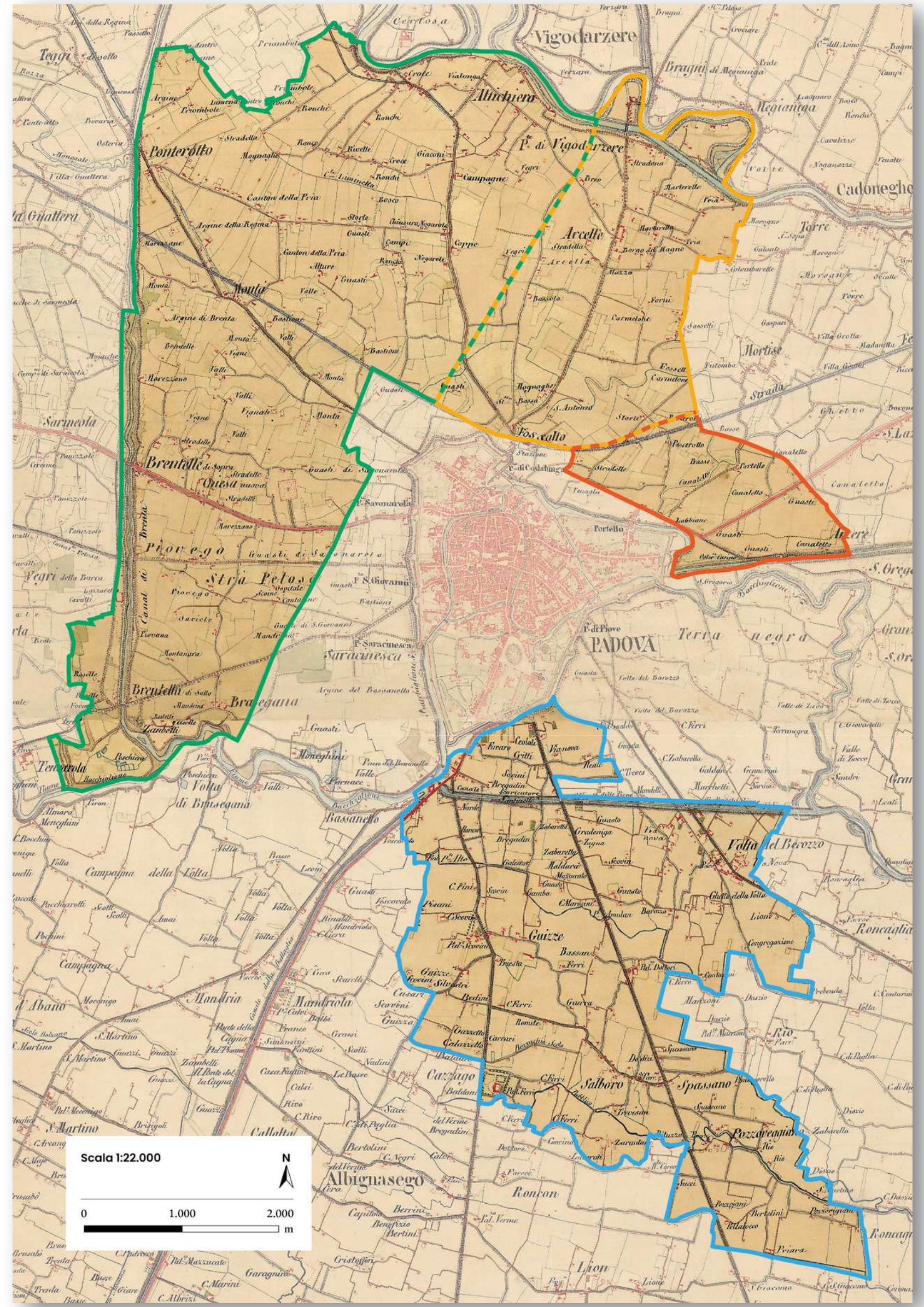
9. Maroncelli: il rettangolo e il cerchio; 10. Il Piovego visto dai suoi argini  
*Nella pagina successiva* 11. Il non-luogo: via Venezia

# Quante Padove?

Fascicoli cartografici  
a cura di *Andrea Pase e Paolo Giaretta*



edizioni  
bette



Scala 1:22.000

0 1.000 2.000 m

N

Quante  
Padove?



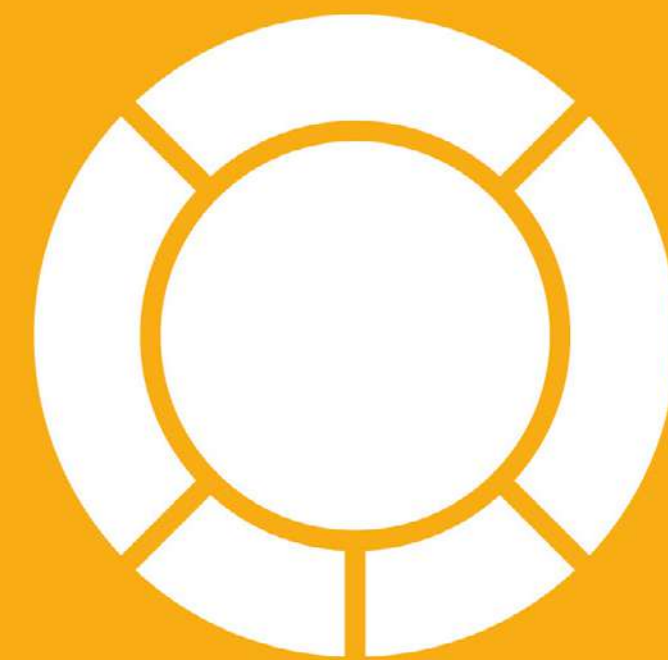
# Arcella

Gabriele Perin, Ludovico Maurina, Silvia E. Piovan

Il progetto "Quante Padove?" nasce dai laboratori dell'insegnamento di Analisi del territorio, laurea magistrale in Scienze storiche, Università di Padova. Grazie al finanziamento, da parte del Rotary Club Padova, di borse di studio rivolte ai giovani storici, al sostegno del Comune di Padova e al contributo della Fondazione Cariparo, è stato possibile riprendere le intuizioni sviluppate nei laboratori per realizzare due prodotti editoriali strettamente collegati: i fascicoli cartografici dedicati a quattro quartieri, tra cui l'Arcella, e il volume che contiene, per ciascun contesto, un capitolo di approfondimento.



edizioni  
bette

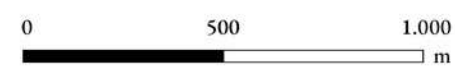




# Arcella

I. G. A. Rizzi Zannoni  
La Gran Carta del Padovano (1780)

Scala 1:10.000



Arcella

1.1



## Santuario di Sant'Antonio

È la chiesa principale del quartiere, costruita sulle rovine del monastero di Santa Maria De' Cella, presso il quale il 13 giugno 1231 Sant'Antonio esalò il suo ultimo respiro. Questo edificio fu distrutto tra il 1520 e il 1530 in seguito al famoso Guasto veneziano. Nel 1670 venne ricostruito un piccolo santuario, successivamente ristrutturato e ampliato nel 1792 (nell'immagine a sinistra). Nello stesso anno fu aperto viale Arcella, per collegare il santuario alla strada pubblica per Camposampiero. In tale occasione ebbe origine la "sagra delle noci" che tutt'ora si celebra ogni anno dalla prima alla seconda domenica di settembre. Un successivo profondo rimaneggiamento della struttura ebbe luogo tra il 1840 e il 1844 quando il santuario divenne ufficialmente sede parrocchiale. Nel 1922 si concluse anche la costruzione del campanile, con il collocamento della statua del Santo sulla cuspid. Attorno al santuario di Sant'Antonio ebbe inizio nel XIX secolo lo sviluppo dell'Arcella.



1.2



## Ponte sul Brenta (Pontevigodarzere)

Il "Ponte sul Brenta" rappresenta la porta di accesso nord del quartiere. Nel Settecento un ponte in legno superava il Brenta su una serie di pali infissi nell'alveo. A seguito della rettificazione dell'ansa di Vigodarzere completata nel 1861, questo ponte cedette il ruolo di principale attraversamento del fiume ad un nuovo manufatto, realizzato a cavallo del nuovo alveo creato con il taglio di meandro. Entrambe le strutture sono visibili a partire dalla carta del 1825-66 e, nel corso dei secoli, sono andate incontro a diversi rifacimenti, mantenendo però invariata la loro posizione e le funzioni assunte a seguito della rettificazione: il vecchio ponte di collegamento secondario tra Padova e Cadoneghe, il nuovo ponte di principale attraversamento del Brenta a nord della città.



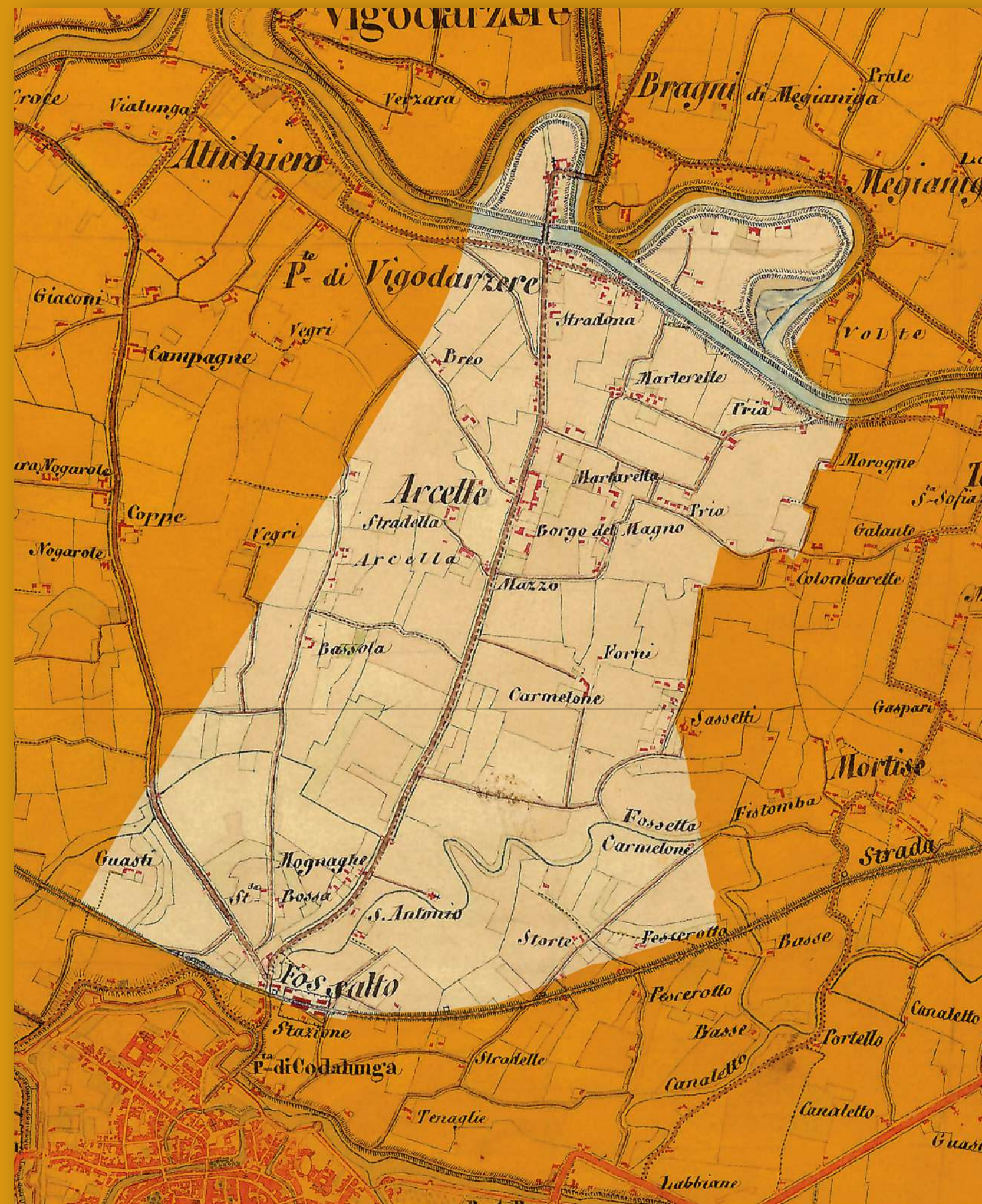
1.3



## Strada di Campo San Piero

L'attuale territorio dell'Arcella era attraversato in epoca romana da due delle grandi strade di comunicazione che si irradiavano dal centro cittadino: la via Aurelia per *Aclum*, l'odierna Asolo, e la via per il Canal di Brenta verso Bassano, entrambe biforcazioni del *cardo Maximus*. Il tracciato della via Aurelia fu in parte ripreso da una direttrice stradale, indicata come "Strada di Campo San Piero" nella carta del 1780, dove spicca notevolmente per dimensioni. Si trattava infatti della strada maestra che connetteva la città alla podestaria di Camposampiero, uno dei centri amministrativi del territorio padovano, acquisito dalla Repubblica di Venezia a partire dal XV secolo. Questo asse viario ha rappresentato nel corso dei secoli l'arteria principale dell'Arcella, della quale divide a metà il territorio, ed è intorno ad esso che sono andati concentrandosi i principali nuclei abitativi. Oggi la via è divisa in tre sezioni, partendo da sud troviamo infatti: via Tiziano Aspetti, via Guido Reni e via Pontevigodarzere.

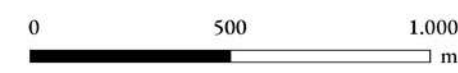




# Arcella

2. Secondo rilievo militare dell'Impero Asburgico (1825 con successivi aggiornamenti fino al 1866)

Scala 1:10.000



Arcella

21



## Stazione

Il 12 dicembre 1842 fu inaugurata la tratta ferroviaria Padova – Marghera (foto a sinistra), seconda linea pubblica realizzata in Italia dopo la Milano – Monza. La stazione attirò vari tipi di stanziamenti produttivi e attività terziarie dando il via ad una crescita urbanistica nelle zone limitrofe, tanto verso il centro cittadino quanto verso nord, nella direzione dell'Arcella. Nel 1857 fu completato l'intero percorso da Venezia a Milano e dal 1866 fu possibile raggiungere in treno anche Bologna. Nel 1890 passavano per la stazione circa 32 convogli al giorno, un numero in costante aumento che nel 1896 rese Padova la sesta stazione a livello nazionale per traffico ferroviario. Negli anni successivi la stazione andò incontro ad ulteriori ampliamenti e ad un rifacimento in stile liberty, completato nel 1914. Il 16 dicembre 1943 la stazione fu colpita durante il primo bombardamento aereo alleato, che investì la porzione settentrionale della città. Seguirono altre incursioni, l'ultima delle quali effettuata il 22 marzo 1945. La vicinanza allo snodo ferroviario rese l'Arcella la zona della città maggiormente segnata dalle distruzioni. Tra il 1949 e il 1953 la ricostruzione della stazione fu affidata all'ing. Paolo Perilli, che diede al complesso la forma attuale.

22



## Borgo del Magno

Fino alla fine dell'Ottocento la maggior parte delle aree al di fuori delle mura cittadine erano abitate in prevalenza da contadini. Spesso, però, tra le abitazioni estremamente povere e carenti di servizi igienici, tipiche della campagna veneta, spiccavano alcuni edifici di pregio. Nel quartiere Arcella possiamo trovare la Villa Magno che, insieme ad altri nuclei abitativi ad essa collegati, formava un piccolo borgo, la cosiddetta contrada "Ca' Magno". Il toponimo, che sopravvive ancora oggi nel breve tratto di una laterale di via Guido Reni, fa riferimento alla nobile famiglia veneziana dei Magno, che possedeva la villa e vari appezzamenti di terreno nel territorio dell'Arcella. La sua presenza nelle carte è attestata dalla Gran Carta del Padovano fino al 1953. La demolizione, quasi totale, del complesso avvenne per fare posto allo stabilimento SAIMP, con l'eccezione di una piccola chiesetta nominata della "Madonna della Mercedes". Intorno ad essa si concentrava la popolazione della borgata in occasione della "Sagra di Ca' Magno", che si svolgeva in ottobre per la festa del Rosario. Oggi, nell'area del borgo, sorgono diverse abitazioni e un supermercato etnico.

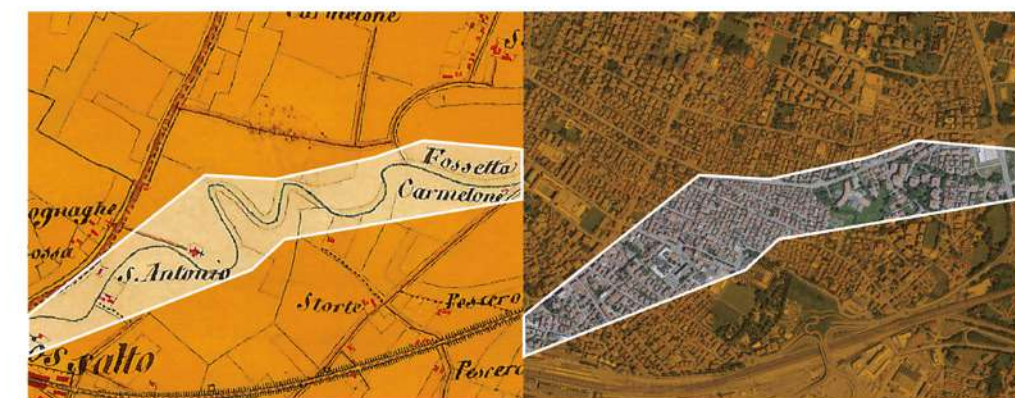
23



## Canale Fossetta

Il territorio della prima Arcella era attraversato da est a ovest da un canale, visibile nelle carte fin dal 1780 e segnato come "Fossetta". Si trattava di uno dei vari corsi d'acqua minori che attraversavano il territorio cittadino, spesso delimitando i confini delle più importanti proprietà fondiarie, e che componevano una ragnatela idrografica rimasta pressoché immutata dalla seconda metà del Cinquecento alla metà del Novecento. Il canale rappresentava una risorsa per tutti gli abitanti che vivevano nelle minuscole contrade limitrofe, nelle quali, oltre alla prevalente attività agricola, numerose erano le lavandaie e le piccole attività artigianali quali bottai e stagneri. Tra il 1961 e il 1962 iniziarono i lavori di tombamento del piccolo corso d'acqua per realizzare il percorso delle attuali via Francesco Guicciardini e Giuseppe Durier. Negli ultimi anni è stato creato un percorso pedonale per ricordarne il passaggio, che permette ai residenti di effettuare una camminata nel verde, nonostante ci si trovi all'interno di un quartiere densamente edificato.

Arcella

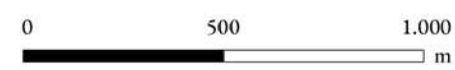




# Arcella

3. Istituto Geografico Militare, serie 25V "Tavolette"  
(levata 1890, aggiornamenti 1910)

Scala 1:10.000



Arcella

31



## Fornace Morandi

La Fornace Morandi fu eretta negli ultimi anni dell'Ottocento da Luigi Morandi, esponente di una famiglia di imprenditori che possedeva numerose fornaci in Veneto. Per lo stabilimento fu scelta un'area ricca di argilla a nord del quartiere e in prossimità del fiume Brenta, essenziale per il trasporto dei materiali (foto in alto). Nelle immediate vicinanze nacque, a partire dal 1906, un piccolo nucleo abitativo destinato ad ospitare parte dei dipendenti del complesso, in modo tale da ridurre le difficoltà degli operai nel raggiungere il proprio luogo di lavoro. La fabbrica subì gravi danni in seguito ai bombardamenti che colpirono tutta la zona di Pontevigodarzere nel settembre 1944. Dopo il 1960 la concorrenza nel campo dei laterizi costrinse la proprietà a introdurre nuovi cambiamenti con l'obiettivo di ridurre i costi di produzione, ma le attività con gli anni andarono sempre più a diminuire, fino alla loro definitiva cessazione nel 1981. Nel 1994 il complesso produttivo fu vincolato e, a partire dal 2008, fu restaurato con destinazione commerciale.



32



## Cavalcavia Borgomagno

Nel 1903 fu realizzato il primo viadotto in calcestruzzo armato d'Italia, il "Cavalcavia Borgomagno" (foto in alto), che collegava tutto il comparto comunale a nord della ferrovia con il centro urbano. La sua costruzione fu dovuta al fatto che, con l'intensificarsi del passaggio dei convogli ferroviari, l'attraversamento dei binari era diventato sempre più pericoloso e lento, portando il Comune alla scelta di costruire una via sopraelevata. Nel secondo dopoguerra il ponte, composto da due corsie su cui passavano anche i binari del tram, si rivelò inadatto a reggere il vertiginoso aumento della circolazione e fu di conseguenza raddoppiato alla fine degli anni Cinquanta. L'attivazione della nuova linea del tram nel 2009 rese nuovamente necessario ripianare l'intera viabilità di accesso alla zona nord di Padova, con la creazione negli anni successivi di altri due cavalciferrovia: il Sarpi Dalmazia e il Ponte Unità d'Italia (foto in basso).



33



## Scuole (Dazio)

Con la costruzione della ferrovia e la posizione della stazione al limite sud del quartiere, il territorio dell'Arcella subì un progressivo sviluppo che portò ad una costante crescita della popolazione. Aumentando il numero di residenti cresceva anche il numero di bambini e ragazzi ai quali era necessario dare un'istruzione, almeno elementare. Nel 1856 venne quindi inaugurata la prima scuola elementare (foto in alto) per tutta la zona di Padova nord (comprese Torre e Altichiero). Le classi erano poche, con un solo primo ciclo di tre anni di frequenza. L'edificio (foto in basso) è ancora oggi presente in via Titiano Aspetti all'angolo con via Bono da Ferrara e si è trasformato negli anni, prima in una pizzeria e più recentemente in un ristorante giapponese. Può quindi essere preso come simbolo dei cambiamenti sociali che il territorio ha subito negli anni, come l'aumento, a partire dagli anni Novanta, della percentuale della popolazione residente non italiana, che ha animato il quartiere con l'apertura di nuove attività commerciali.





Quante  
Padove?



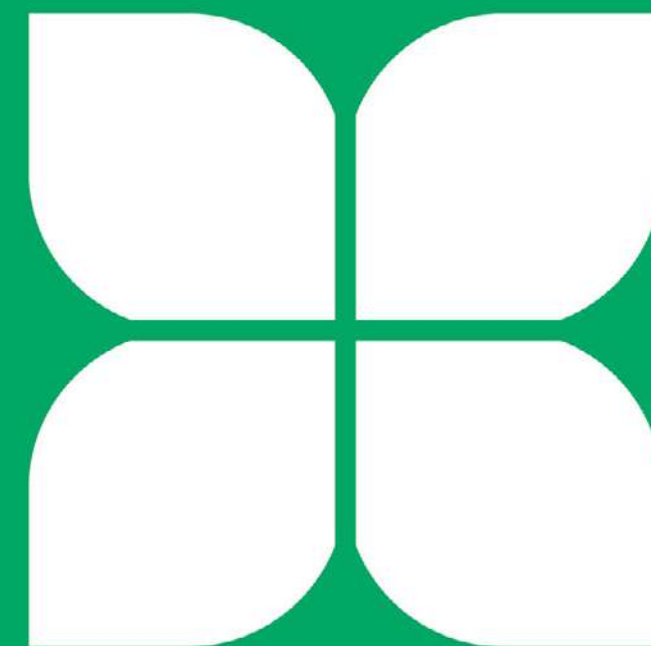
# Padova a Ovest

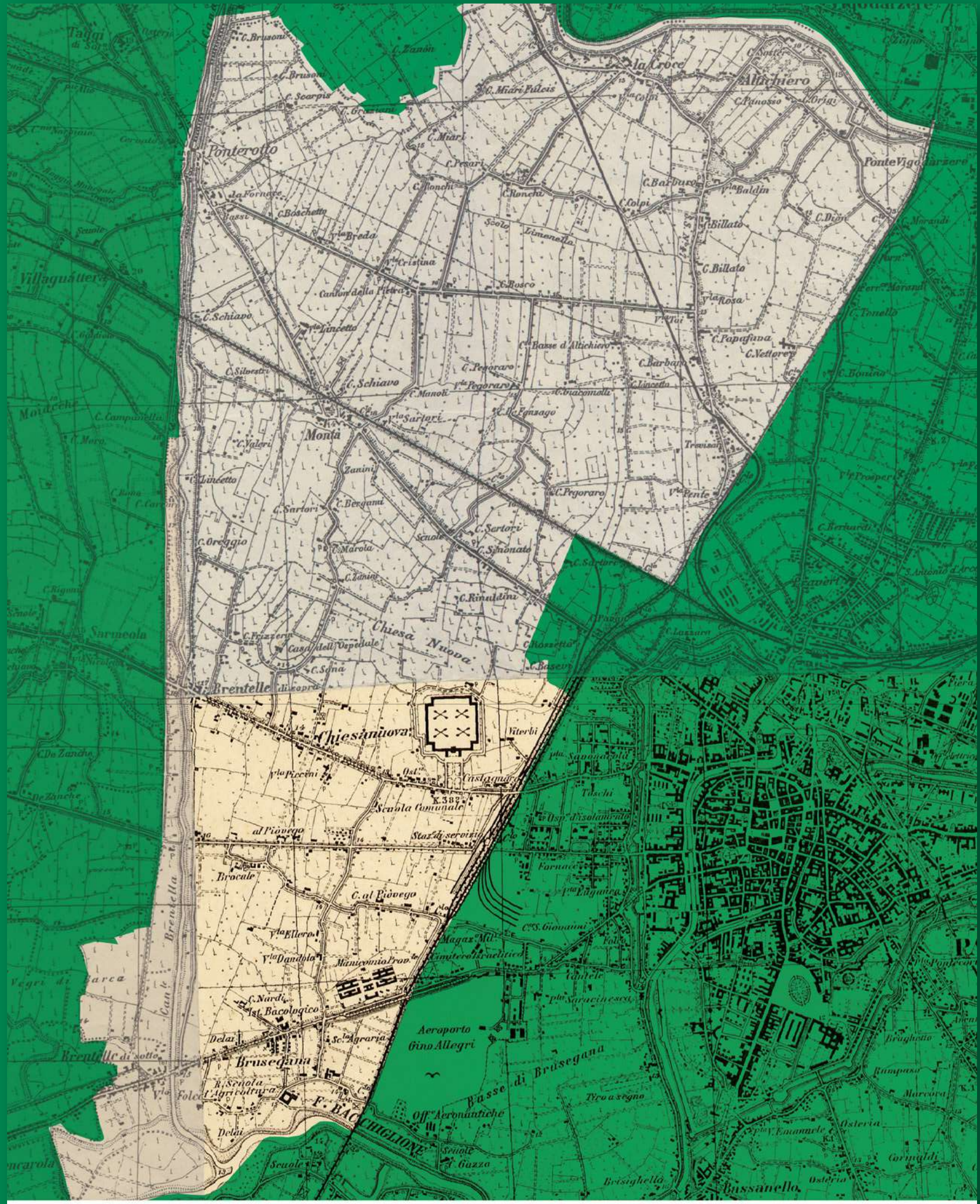
Ludovico Maurina, Silvia E. Piovan

Il progetto "Quante Padove?" nasce dai laboratori dell'insegnamento di Analisi del territorio, laurea magistrale in Scienze storiche, Università di Padova. Grazie al finanziamento, da parte del Rotary Club Padova, di borse di studio rivolte ai giovani storici, al sostegno del Comune di Padova e al contributo della Fondazione Cariparo, è stato possibile riprendere le intuizioni sviluppate nei laboratori per realizzare due prodotti editoriali strettamente collegati: i fascicoli cartografici dedicati a quattro quartieri della città e il volume che contiene, per ciascun contesto, un capitolo di approfondimento.



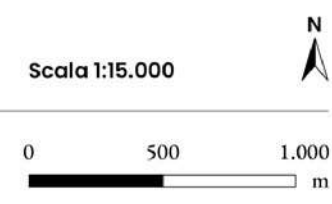
edizioni  
bette





## Padova a Ovest

4. Istituto Geografico Militare, serie 25V "Tavolette"  
(levata 1890, aggiornamenti 1924, aggiornamenti parziali 1935)



### Padova a Ovest

41



#### Stazione Bacologica

La Stazione Bacologica Sperimentale di Padova fu istituita nel 1871 in via Acquette, nel centro cittadino di Padova, con lo scopo di condurre ricerche sul baco da seta e sul gelso, combatterne le malattie e formare i bachicoltori nell'utilizzo delle tecniche più avanzate. Nel 1924 la Stazione fu trasferita a Brusegana, in un complesso costituito da un ampio gelseto e da due edifici dedicati rispettivamente alla ricerca bacologica e alle attività sperimentali di allevamento e filatura (foto in alto, 1936). Nel corso della sua attività l'Istituto ha acquisito una vasta collezione di bozzoli, filati e bachi provenienti da tutto il mondo. Nel 2008 l'intero complesso è stato restaurato e oggi ospita, in un edificio, il Consiglio per la Ricerca in agricoltura e analisi dell'economia agraria (Crea), che mantiene e studia un patrimonio vivente di circa 200 razze di bachi da seta e 60 varietà di gelso organizzando anche corsi di formazione per bachicoltori e, nell'altro, il museo degli insetti Esapoli, dove si trovano centinaia di specie di insetti vivi, una ricca biblioteca e laboratori per l'insegnamento e la ricerca (foto in basso).

42



#### Ferrovia Padova-Piazzola sul Brenta

La ferrovia che dal Borgomagnone conduceva fino a Piazzola sul Brenta fu costruita tra il 1906 e il 1911 per volere del conte Paolo Camerini (1868-1937), allo scopo di collegare in modo efficiente il proprio centro manifatturiero, situato a Piazzola sul Brenta, con la rete dei trasporti nazionale, allora prevalentemente su rotaia. La ferrovia attraversava l'area nord-occidentale di Padova e faceva tappa all'abitato di Croce, dove la stazione era utilizzata per raggiungere la vicina spiaggia sul Brenta, chiamata "pocoeto", frequentata fino al secondo dopoguerra dai padovani per bagni e passeggiate. Nel 1958 fu presa la decisione di dismettere la linea, il cui tracciato fu riutilizzato come sede del nuovo percorso della strada statale 47 della Valugana. La rettificazione della statale garantì una rapida percorrenza dalla città all'autostrada Padova-Brescia, che era stata completata nel 1957, relegando allo stesso tempo a viabilità secondaria il vecchio tracciato passante per gli abitati di Altrichiero e Sacro Cuore, che perero così il loro ruolo di ingresso nord-ovest di Padova.

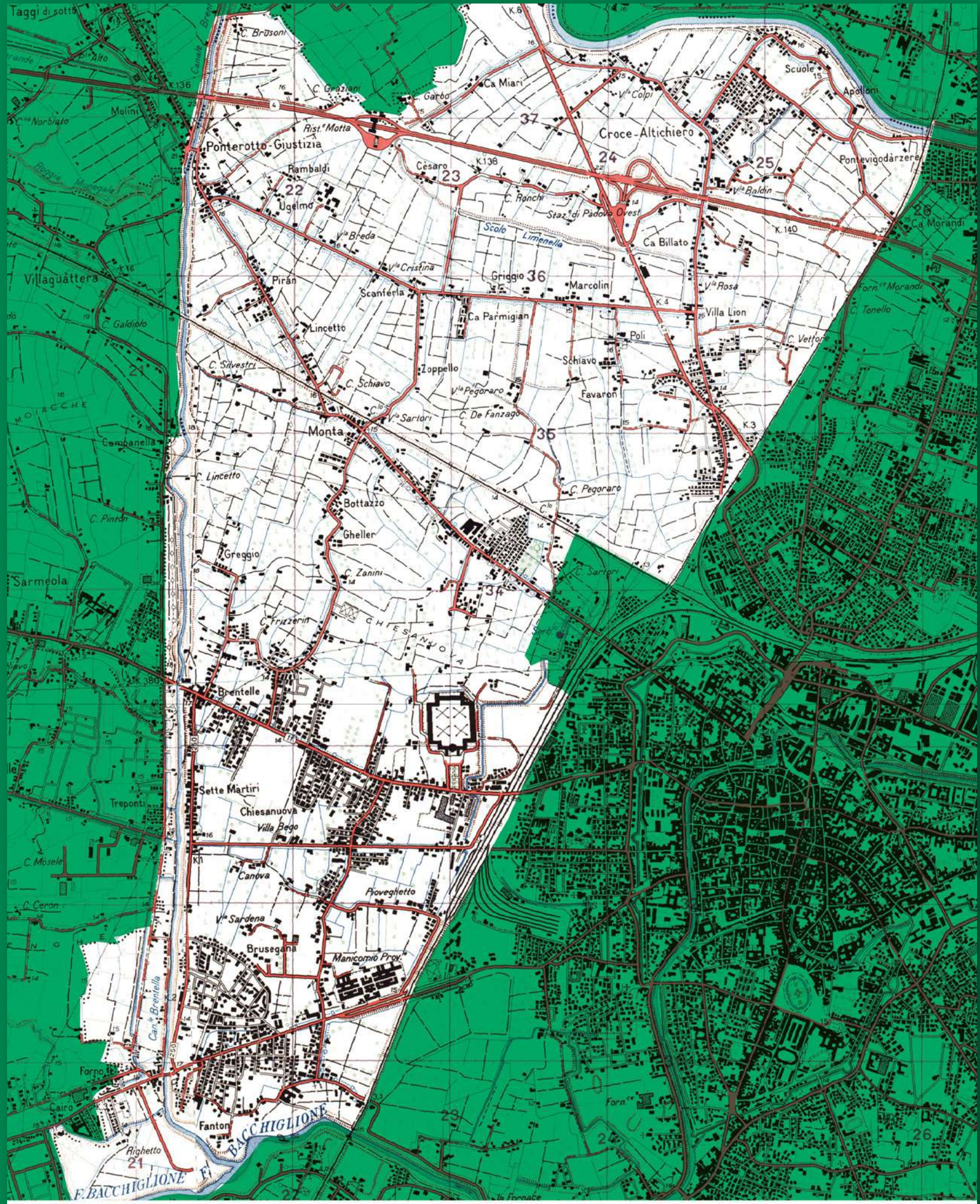
43



#### Padova War Cemetery

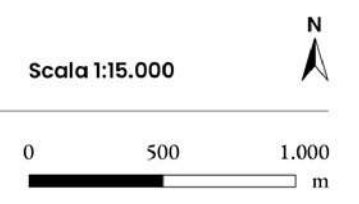
Al termine della Seconda Guerra Mondiale in via della Bisca, tra Montebelluna e Chiesa Nuova, fu realizzato un cimitero per i soldati del Commonwealth caduti in Italia nel corso del conflitto. Progettato dall'architetto Louis de Soissons la struttura contiene 517 tombe di soldati provenienti da vari Paesi, tra cui Regno Unito, Canada, Australia, Nuova Zelanda e Sudafrica. Le tombe hanno forma identica ma su ognuna sono presenti differenti emblemi o iscrizioni. Il cimitero sorge nel luogo dove le forze alleate dirette verso Padova sfondarono le linee tedesche nell'aprile del 1945. Fa parte dei trentasette cimiteri di guerra del Commonwealth presenti in Italia, nati in molti casi come cimiteri di un campo di battaglia, nei luoghi dove si erano svolti gli scontri, per poi accogliere caduti da zone più ampie.





# Padova a Ovest

5. Istituto Geografico Militare, serie 25V "Tavolette"  
(levata 1890, aggiornamenti 1966, aggiornamenti parziali 1971)



## Padova a Ovest

5.1



### Lottizzazione Padova 2000 ex Officine Galtarossa

Dalla fine degli anni Sessanta le Officine Galtarossa, uno stabilimento di carpenteria metallica pressente all'urbanizzazione del rione di Cave, si espansero in maniera incontrollata avviando nuove lavorazioni inquinanti dal punto di vista chimico e acustico, proprio mentre nuovi progetti di edilizia residenziale, altrettanto incontrollati, stavano portando un gran numero di abitanti a ridosso della fabbrica. Le tensioni generate da questa situazione trovarono un'espressione artistica nel murales della vicina scuola elementare (oggi sede della biblioteca e del consiglio di quartiere) che raffigura le officine con la loro ciminiera immerse nel verde, emblema di un ambiente vivibile ben diverso da quello in cui si trovavano gli abitanti di Cave (foto in alto). Alla fine degli anni Ottanta le officine furono trasferite nella zona industriale di Padova. Sulla loro superficie, a seguito di un progetto speculativo, fu realizzata la lottizzazione Padova 2000, un denso agglomerato residenziale di alti edifici dalla bassa qualità architettonica (foto in basso).



5.2



### Autostrada Padova-Brescia

Nel secondo dopoguerra si progettò una nuova autostrada tra Padova e Brescia allo scopo di collegare i tratti autostradali realizzati negli anni Trenta da Milano a Brescia e da Padova a Marghera. Per la sezione del percorso che attraversava il Comune di Padova furono formulate due ipotesi: una che vedeva il tracciato correre adiacente alla ferrovia Venezia-Milano (1857) e l'altra che lo voleva collocato più a nord, tra l'Arcella e il Brenta. Il Consiglio comunale optò per la soluzione aderente alla linea ferroviaria, che avrebbe evitato un nuovo taglio del territorio e permesso la realizzazione di una serie di nuovi cavalcavia per migliorare i collegamenti con l'Arcella. L'ANAS e i ministeri interessati decisero invece per il tracciato a nord, che consentiva maggiori possibilità di espansione dell'autostrada e che fu quello effettivamente realizzato tra 1955 e 1957.



5.3



### Case di reclusione

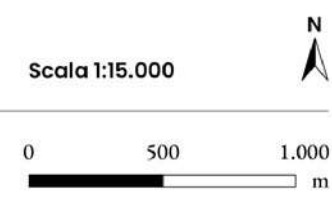
L'espansione urbana, già ben evidente negli anni Sessanta, non riguardò solo l'edilizia residenziale ma anche la collocazione nella zona a ovest di strutture funzionali alla città nel suo complesso, come le case di reclusione circondariale (1968-71) e penale (1991) (nella foto). La loro realizzazione in via due filari fu dovuta alla vicinanza al casello autostradale e all'isolamento rispetto alla città. Assieme all'area militare che attualmente ospita il 15° Centro Rifornimenti e Mantenimento (anni '70), questi interventi modificarono profondamente il contesto della storica direttrice viaria, su cui fino ad allora si erano affacciate solo case rurali e ville circondate dalla campagna.





## Padova a Ovest

6. Regione Veneto, foto aeree, L.R. n. 28/76  
Formazione della Carta Tecnica Regionale (1981)



### Padova a Ovest

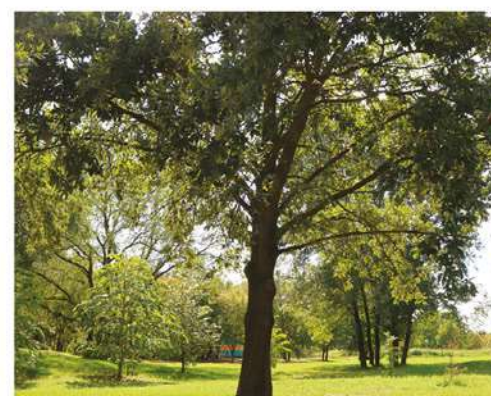
6.1



#### Caserme Romagnoli e Pierobon in via Chiesanuova

Nel 1941 la caserma Sud di Padova, oggi conosciuta come Romagnoli, fu adibita a campo di concentramento per i prigionieri provenienti dalle aree occupate dagli italiani in Jugoslavia. Il numero degli internati nel campo oscillò tra 1400 e più di 3000. Le condizioni di vita erano dure, le dotazioni sanitarie scarse e il vitto spesso insufficiente per la sopravvivenza. Nel corso dell'attività del campo, gli stenti causarono la morte di circa settanta persone. Il 10 settembre 1943 la struttura fu occupata dai tedeschi che trasferirono i prigionieri a Zagabria. Dopo la guerra la caserma proseguì la sua attività fino al 2009 (nella foto). Sia la caserma Romagnoli che la vicina caserma Pierobon non compaiono né nella carta del 1966-71, dove le loro superfici sono rappresentate come terreni agricoli, né nelle foto aeree del 1981, dove sono invece oscurate. Questo trattamento è riservato agli edifici militari e ci ricorda come le rappresentazioni del territorio possano omettere o falsificare le informazioni, e debbano perciò sempre essere lette con senso critico.

6.2



#### Parco degli Alpini

Lungo la strada che collega l'abitato di Montà a via due Palazzi si trova il Parco degli Alpini, che con i suoi circa 100.000 m<sup>2</sup> costituisce l'area verde pubblica principale per la metà settentrionale del quartiere. Il parco sorge sulla superficie di una discarica dismessa nel 1963. Fu aperto al pubblico nel 2001 con il contributo dell'Associazione nazionale alpini, che in occasione dell'adunata del 1998 lavorò per un mese alle opere necessarie al suo completamento. La realizzazione del parco venne finanziata con i contributi che furono destinati al quartiere a compensazione dell'apertura tra gli anni Settanta e Ottanta di un'altra discarica, al confine sud di Limena, visibile nelle foto aeree del 1981. Il parco, dotato di un bar e di una sala coperta per eventi, è attualmente gestito dall'Associazione Filabo e il suo fitto programma di iniziative, tra cui si contano concerti, conferenze, spettacoli teatrali, appuntamenti sportivi, laboratori per adulti e bambini, lo rende un luogo di primaria importanza per l'organizzazione di servizi e attività di comunità in questa porzione del quartiere.

6.3



#### Tangenziale Ovest "Corso Australia"

Un primo tratto della tangenziale ovest "Corso Australia" fu realizzato tra il 1957 e il 1968, per collegare rapidamente l'autostrada Padova-Brescia al nucleo cittadino, congiungendo il percorso rettificato della strada statale 47 della Valsugana (visibile sulla carta IGM 1966-71) al cavalcavia di via Chiesanuova, situato all'imbocco della strada statale 11 Padana Superiore. Il completamento, nel 1970, dell'autostrada Padova-Bologna innescò la costruzione di un ulteriore tratto della tangenziale, tra 1979 e 1984, questa volta per unire il cavalcavia di via Chiesanuova con il casello autostradale posto a sud del Bacchiglione. Il nuovo tracciato stradale andò a scardinare l'assetto del quartiere il cui territorio, tagliato dalla tangenziale e divenuto facilmente raggiungibile, fu sempre più percepito come un'area appetibile per l'espansione residenziale e la costruzione di nuove infrastrutture, tra cui il Foro Boario (1968), le discariche per l'interramento di rifiuti solidi (anni '50-'80), le nuove case di reclusione (anni '70-'90) e lo Stadio Euganeo (1994).



Quante  
Padove?



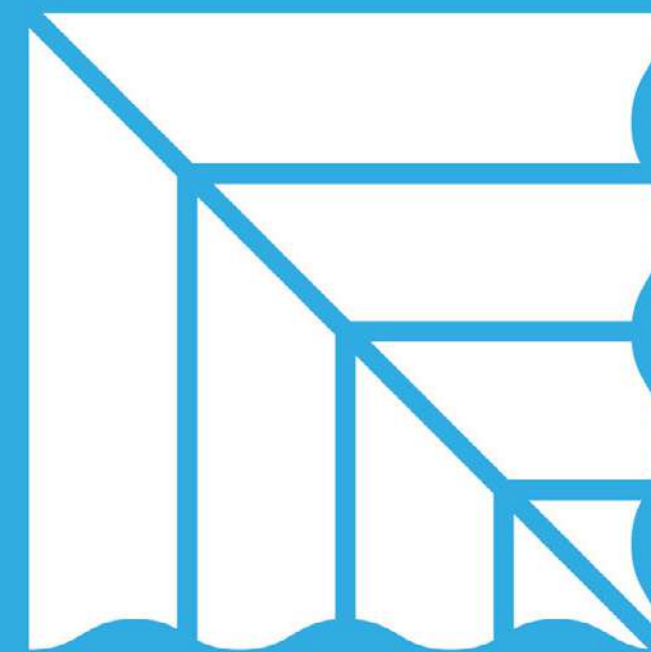
# Padova a Sud

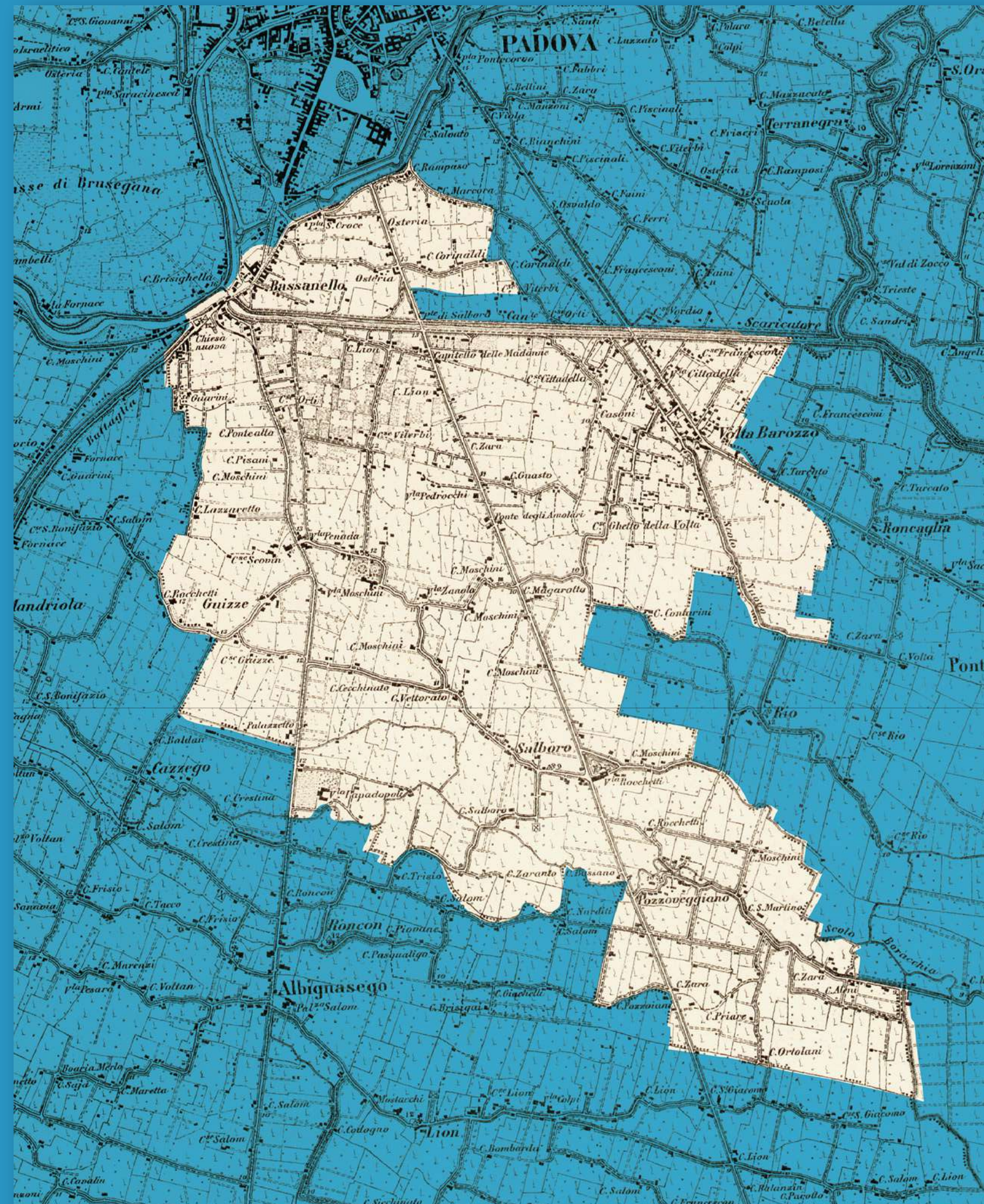
Stella Gentilini, Ludovico Maurina, Silvia E. Piovan

Il progetto "Quante Padove?" nasce dai laboratori dell'insegnamento di Analisi del territorio, laurea magistrale in Scienze storiche, Università di Padova. Grazie al finanziamento, da parte del Rotary Club Padova, di borse di studio rivolte ai giovani storici, al sostegno del Comune di Padova e al contributo della Fondazione Cariparo, è stato possibile riprendere le intuizioni sviluppate nei laboratori per realizzare due prodotti editoriali strettamente collegati: i fascicoli cartografici dedicati a quattro quartieri della città e il volume che contiene, per ciascun contesto, un capitolo di approfondimento.



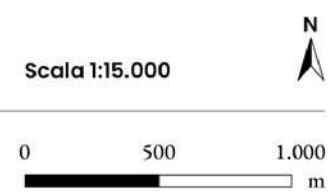
edizioni  
bette





## Padova a Sud

3. Istituto Geografico Militare, serie 25V "Tavolette"  
(levata 1890)



Padova a Sud

31



### Via Guizza

Durante il corso del secondo dopoguerra, la Guizza subì una notevole espansione edilizia. Numerosi interventi ne hanno modificato quasi totalmente la fisionomia e, soprattutto, la viabilità. Nel 2007 è stata inaugurata la linea del metrobos e la sua praticità ha modificato le scelte dei cittadini in termini di mobilità urbana, causando tuttavia qualche inconveniente alla circolazione lungo via Guizza: spesso, infatti, ci sono rallentamenti del traffico automobilistico. Per risolvere il problema, anche in una prospettiva ecologica della viabilità, il Comune di Padova sta progettando degli interventi di riorganizzazione stradale, denominati "Superblocco Guizza". Gli obiettivi del "superblocco" sono: ridurre il traffico stradale, effettuare modifiche nelle strade a senso unico, ridurre la velocità dei mezzi automobilistici, migliorare la pavimentazione stradale e incrementare gli elementi di arredo urbano al fine ultimo di favorire la mobilità ciclopeditonale.



32



### Parco dei Faggi/Villa Sgravatti/ Via Vecchia

Il principale polmone verde di Voltabarozzo è Parco dei Faggi (foto in basso, 2022); deve il suo nome alla presenza di alcuni faggi secolari e si estende per 23.539 m<sup>2</sup> lungo via Vecchia (foto in alto a sinistra, 2022). Tale via segue il tracciato dell'antica strada che percorreva il borgo e sulla quale, per volontà del podestà Barozzo nel XIII secolo, fu creata "la svolta", cioè la deviazione in "via Nova". Villa Sgravatti, costruzione dei primi anni del 1900 in stile liberty, si affaccia sul parco ed è oggi adibita a sede scolastica (foto in alto a destra, 2022).



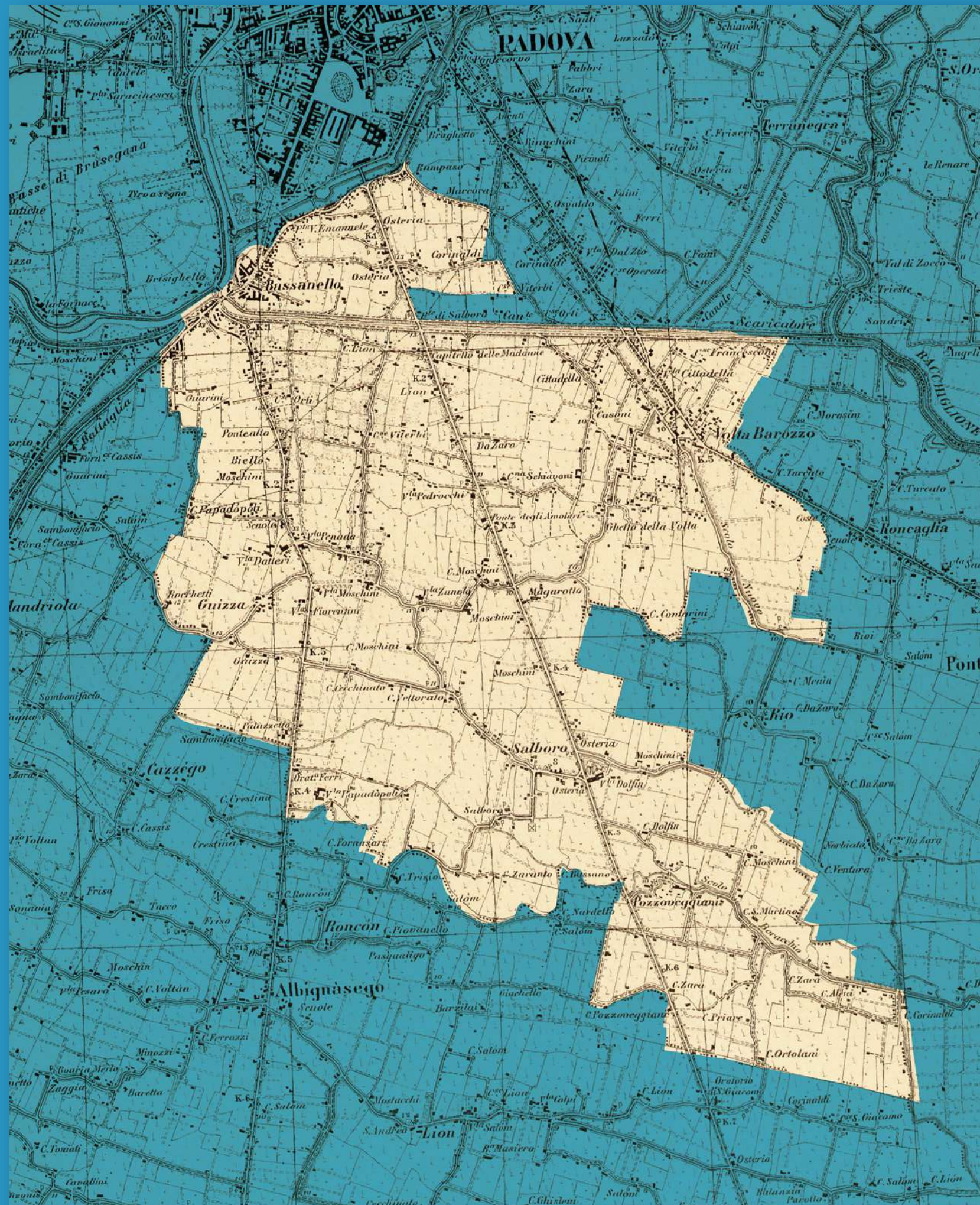
33



### Casello fermata Padova-Bagnoli

La tranvia Padova-Bagnoli era una ferrovia locale nata nel 1886 e dismessa nel 1954, inizialmente alimentata a vapore e, nel 1928, elettrificata (foto in basso, lungo via Guizza, 1949). La sua presenza permise un'intensa crescita economica del quartiere, favorendo il trasporto e lo scambio delle merci. Il primo casello della fermata Guizza sorgeva lungo l'omonima via, in prossimità delle scuole elementari: è di particolare interesse perché alcune ricerche dello storico Pier Giovanni Zanetti testimonierebbero che lo scrittore Pietro Sanavia, figlio del capostazione, abbia abitato nella struttura (foto in alto, 2022).





## Padova a Sud

4. Istituto Geografico Militare, serie 25V "Tavolette"  
(levata 1890, aggiornamenti 1924, aggiornamenti parziali 1935)

Scala 1:15.000



0 500 1.000  
m

Padova a Sud

41



### Distilleria Bassi e INGAP

Della florida attività industriale che caratterizzò la città a partire dalla metà dell'Ottocento è possibile rintracciare importanti testimonianze nella zona del Bassanello. In via Cossa sono infatti rimasti intatti una ciminiera, alcuni edifici e gli alloggi operai, ora ristrutturati e trasformati in residenze, che un tempo appartenevano al grande complesso industriale della Distilleria Bassi, fondata nella metà dell'Ottocento dall'omonimo imprenditore (foto in alto, 2022). Un'altra importante realtà industriale, che si sviluppò su 18000 m<sup>2</sup> a sud del canale Scariatore, è la INGAP, cioè Industria Nazionale Giocattoli Automatici Padova (foto in basso a destra, un'immagine di come si presentava la INGAP, attorno al 1930). Fondata nel 1919, di essa è oggi possibile solo immaginare la presenza percorrendo via Valginighi, non essendo rimaste tracce visibili. Negli anni Trenta conobbe una crescita imponente, tanto da riuscire a impiegare circa 600 lavoratori. A causa di un periodo di stagnazione economica, l'INGAP fu chiusa nella metà degli anni Sessanta e poi demolita. Nel 1974, la zona dove sorgeva venne sostituita (foto in basso a sinistra, via Valginighi è stata costruita nella zona dove un tempo sorgeva la INGAP, 2022).

42



### Cinema Porto Astra

Punto di riferimento del quartiere e luogo d'incontro per eccellenza, il cinema Porto Astra nacque nei primi anni 2000 ed è situato in una zona strategica lungo via S. Maria Assunta, davanti alla fermata Assunta del metropolitano. Questo edificio è dotato di sette sale dedicate alla proiezione. L'ottava sala è chiamata Fronte Del Porto: si tratta di uno spazio utilizzato dal Comune di Padova come luogo d'incontro, un "porto" per le persone, le associazioni e le idee.

43



### Piazza Cuoco

Lungo via Guizza, davanti alla fermata del metropolitano che ne prende il nome, si trova la piazza principale del quartiere. Costruita intorno agli anni Sessanta del Novecento su un territorio incolto, oggi ospita anche il mercato rionale: ogni mercoledì mattina banchi di frutta, pesce, carne e vestiti vengono allestiti lungo la via più trafficata del quartiere.

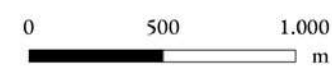




## Padova a Sud

6. Regione Veneto, foto aeree, L.R. n. 28/76  
Formazione della Carta Tecnica Regionale (1981, 1983)

Scala 1:15.000



Padova a Sud

6.1



### Centro Sportivo Petrarca Memo Geremia

Patris della squadra di Rugby di Padova, il centro sportivo Petrarca fu voluto nel 1982 da Memo Geremia, noto rugbiista e imprenditore sportivo, e inaugurato nel 1989. Il centro ricopre una superficie di 10 ettari e, ad oggi, comprende un campo principale con una tribuna da 1.200 posti, due campi da calcio, quattro campi da rugby, un campo da beach volley, una pista da velocità a tre corsie da 120 m, un campo sportivo polivalente, due campi da tennis, tre palestre interne, un ambulatorio medico e una sala per la fisioterapia.

6.2



### Capolinea Sud

Punto d'arrivo a sud della linea del tram denominata SIR1, il capolinea ospita gli spazi di manovra e un ampio parcheggio. Precedentemente l'area aveva destinazione agricola. Le strutture del capolinea favoriscono l'entrata e l'uscita dei mezzi e delle persone, agevolando il traffico da e verso la zona sud della città.

6.3



### Tangenziale Sud "Corso Primo Maggio"

Questa direttrice, che divide da est a ovest il quartiere, rientra nel più grande progetto di costruzione e sistemazione delle infrastrutture che circondano la città di Padova. Il tratto denominato Corso Primo Maggio, che prende avvio dal ponte di Volbarozzo e giunge al ponte di Albignasego, è stato costruito tra il 1996 e il 1998.

Padova a Sud





Quante  
Padove?



# Stanga

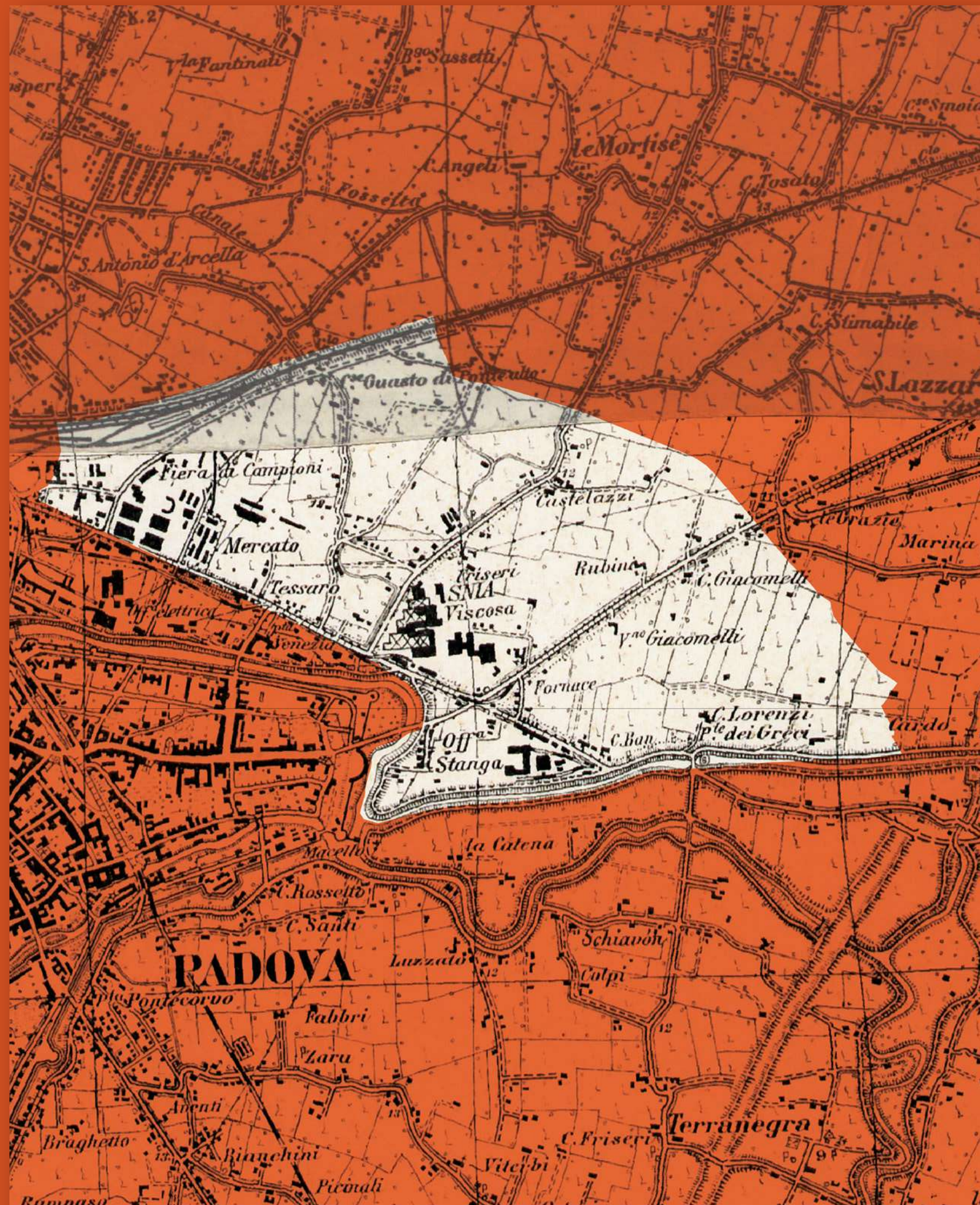
Roberto Basso, Camillo Olivati, Ludovico Maurina, Silvia E. Piovan

Il progetto "Quante Padove?" nasce dai laboratori dell'insegnamento di Analisi del territorio, laurea magistrale in Scienze storiche, Università di Padova. Grazie al finanziamento, da parte del Rotary Club Padova, di borse di studio rivolte ai giovani storici, al sostegno del Comune di Padova e al contributo della Fondazione Cariparo, è stato possibile riprendere le intuizioni sviluppate nei laboratori per realizzare due prodotti editoriali strettamente collegati: i fascicoli cartografici dedicati a quattro quartieri, tra cui la Stanga, e il volume che contiene, per ciascun contesto, un capitolo di approfondimento.



edizioni  
bette

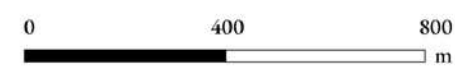




# Stanga

3. Istituto Geografico Militare, serie 25V "Tavolette"  
(levata 1890, aggiornamenti 1924, aggiornamenti parziali 1935)

Scala 1:8.000



Stanga

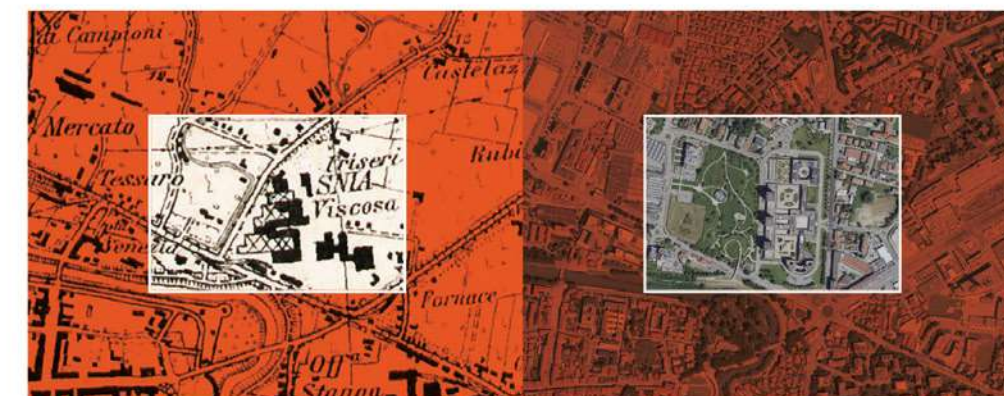
31



## SNIA Viscosa

Nella carta, aggiornata tra il 1924 e il 1935, si può osservare il primo nucleo degli stabilimenti della SNIA Viscosa, una fabbrica dedita alla lavorazione della cellulosa per produrre seta artificiale, all'epoca conosciuta con il nome di "viscosa", oggi nota come "rayon". La Viscosa, attiva alla Stanga dagli inizi del Novecento, prese il nome di SNIA nel corso degli anni Venti, quando la Società di Navigazione Italiana (SNIA) vi entrò con cospicui capitali. La SNIA Viscosa superò la crisi del 1929 e quella dovuta alle sanzioni internazionali del 1935-1936, che ne colpì i vitali approvvigionamenti di cellulosa, arrivando alle soglie del Secondo conflitto mondiale con la prospettiva di un ulteriore ingrandimento. In quegli anni, ai grandi risultati economici dell'industria dei tessuti in rayon, di cui l'Italia era il primo esportatore a livello mondiale, si contrapponevano le durissime condizioni di lavoro degli operai, a stretto contatto con elementi chimici pericolosi in quasi tutte le fasi della lavorazione.

In basso a sinistra: l'ingresso allo stabilimento della SNIA Viscosa, anni '20-'30 del Novecento, in alto: La Cittadella dei Servizi; in basso a destra: la ex portineria della SNIA, unico edificio superstiti.



32



## Ponte dei Greci

segue da 1.2 Ponte dei Graissi

Nella carta del 1924-1935, l'attuale ponte dei Graissi è indicato come ponte dei "Greci". Si tratta di un errore di trascrizione, anche se esiste una leggenda secondo la quale in età antica, proprio nell'area dove oggi si trova il ponte, si sarebbe combattuta una battaglia tra i patavini e i greci di Cleonimo di Sparta. Come ci racconta lo storico Tio Livio nella sua opera *Ab Urbe condita*, Cleonimo, figlio del re di Sparta Cleomene II, dopo essere stato sconfitto dai romani nel 302 a.C., si diresse verso nord, navigando lungo l'Adriatico fino ad arrivare alle coste venete. Dopo aver appreso che oltre le paludi si trovavano molti insediamenti da razziare, la flotta greca risalì il fiume *Melanois* (l'attuale Brenta), approdando a 14 miglia dalla città di *Pitarion* e saccheggiando i villaggi vicini. I patavini, in perenne allarme a causa delle frequenti minacce dei Galli, non si fecero cogliere impreparati, diedero battaglia agli spartani e li sconfissero. In ricordo della loro vittoria, esposero i rostri delle navi nemiche nel vecchio santuario di Gionone.



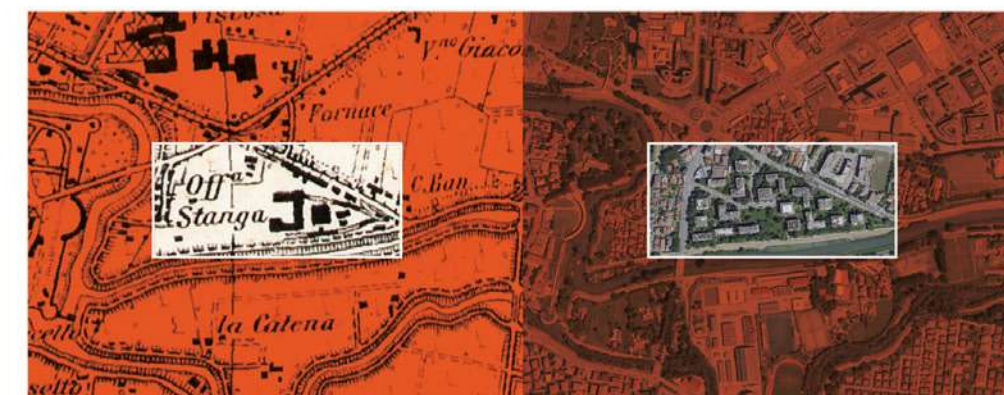
33



## Officine Meccaniche Stanga

Attive dal 1907 in quella che oggi è via Turazza, le Officine Meccaniche Stanga (OMS) si occupavano principalmente della riparazione di materiale rotabile (tram, autobus, motrici, metropolitane, carrozze per il trasporto di passeggeri e merci). L'azienda, altamente specializzata, si affermò ben presto come una delle sei maggiori della provincia, come rileva il censimento industriale del 1927. Nel corso della Seconda guerra mondiale, le maestranze delle OMS si distinsero per il contributo dato alla Resistenza padovana, con gli scioperi del 1943-1944, nei quali alle rivendicazioni economiche si sovrapposero istanze di lotta politica, facendo di questa fabbrica il luogo di riferimento della resistenza operaia a Padova. L'attività delle officine verrà rilanciata nel dopoguerra e nel corso degli Anni Cinquanta, soprattutto grazie alle rinnovate commesse pubbliche e all'ammodernamento degli impianti. Tra il 1968 e il 1971 l'azienda si trasferì nella Zona Industriale di Padova (ZIP). Gli stabilimenti alla Stanga furono successivamente abbattuti e rimpiazzati da condomini.

In basso: Officine Meccaniche Stanga in via Turazza, metà del Novecento



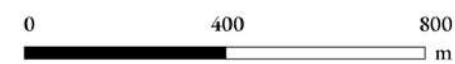




## Stanga

5. Istituto Geografico Militare, serie 25V "Tavolette"  
(levata 1890, aggiornamenti 1966, aggiornamenti parziali 1971)

Scala 1:8.000



Stanga

5.1



### Parrocchia Pio X

Con lo sviluppo del quartiere a partire dagli anni Cinquanta, si avvertì l'esigenza di realizzare un luogo di culto in grado di ospitare i numerosi fedeli della crescente comunità. Intitolata a san Pio X dal vescovo di Padova, monsignor Giacomo Borignion, nel marzo del 1954, la chiesa fu inaugurata il 6 settembre del 1959, sei anni dopo la posa della prima pietra (1953), e affidata ai Giuseppini del Murialdo. Rappresenta da allora un importante centro di aggregazione per la comunità, tanto che per diversi residenti il quartiere Stanga coincide con il territorio parrocchiale. Il progetto dell'edificio, con la sua caratteristica forma a V rovesciata, è dell'architetto Valentino Bonato, e si ispira alla chiesa arcipresbiterale di Monselice.

*A sinistra: facciata della chiesa della parrocchia di S. Pio X, anni '60 del Novecento*



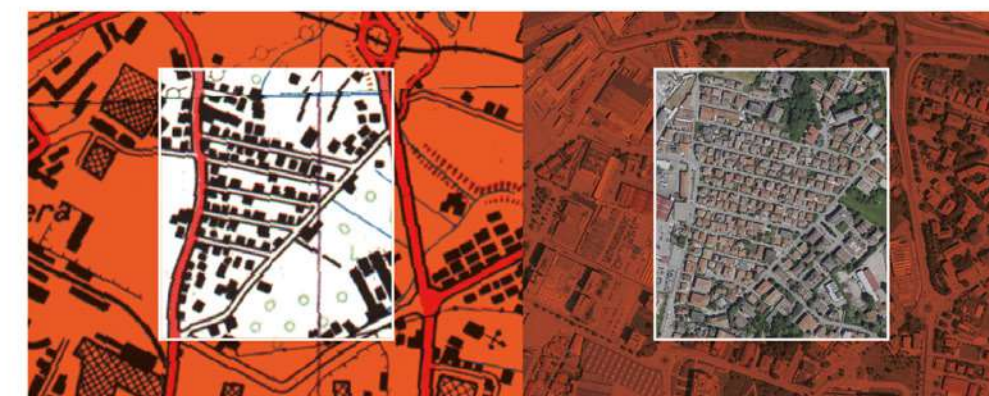
5.2



### Via del Pescarotto (urbanizzazione quasi completata)

segue da 2.2 Toponimo "Pescarotto"

La carta del 1966-71 rappresenta l'espansione delle abitazioni lungo via del Pescarotto e via Confalonieri (nella foto) realizzate a partire dagli anni Quaranta del Novecento per ospitare gli operai impiegati nelle fabbriche limitrofe, molti dei quali provenienti da fuori città. L'urbanizzazione dell'area avvenne sulla base di un accordo secondo il quale il Comune avrebbe permesso la lottizzazione dell'area ai privati che la possedevano in cambio della realizzazione da parte di questi di strade e fognature. La vendita dei terreni lottizzati permise la costruzione del primo nucleo di abitazioni (1947-1949) che, nei decenni seguenti, si svilupperà fino a raggiungere le dimensioni attuali.



5.3



### Cascina Renato Franco

La Cascina di via Colonnello Dabormida è l'ultima testimonianza della vita agricola del quartiere. Nonostante la forma attuale dell'edificio non rispetti quella originale, la cascina presenta ancora le caratteristiche tipiche della casa colonica-rurale del XIX/XX secolo. Dalle carte si comprende chiaramente l'originaria vocazione, prettamente agricola, del territorio della Stanga, contraddistinto da campi intervallati da edifici di simile tipologia. Renato Franco, figura di spicco nella vita culturale del quartiere, del quale dal 2010 la cascina porta il nome, riconobbe le potenzialità dell'edificio e ne promosse la ristrutturazione, attuata poi dalla parrocchia.

