

## I-Padova prodotto da



### Quinto Percorso<sup>1</sup>

#### Le due cerchie di mura di Padova in bicicletta

##### TRACK 1

*I-Padova, prodotto da SoundTouring, è un progetto ideato e sviluppato da Marco Gui e Stefano Karadjov.*

Benvenuto in I-Padova. Stai ascoltando la quinta delle passeggiate dedicate alla scoperta dei tesori artistici e monumentali di Padova.

Sono Alberto Terrani e questa volta ti guiderò in un percorso in bicicletta alla scoperta delle due principali cerchie murate di Padova. Vedrai che ricchezza di storie e che luoghi particolari si nascondono tra mura e bastioni! In questo giro seguiremo quando possibile le piste ciclabili e i percorsi protetti, ma ti ricordo che è vietato usare gli auricolari mentre si corre in bici; perciò tutte le tracce di questo percorso vanno ascoltate a bici ferma, una volta arrivati al punto di interesse.

Questa prima traccia inizia al ponte della Specola. Dovresti trovarti proprio sul ponte di ferro, di fronte alla grande torre della Specola, e davanti ad un bivio fluviale. Verso la tua sinistra continua il tronco maestro del fiume “Bacchiglione”. Verso la tua destra invece si diparte il Naviglio interno. Se guardi di fronte a te la lingua di terra in mezzo ai due corsi d’acqua, puoi comprendere bene com’era la conformazione della Padova medievale nel duecento. Il nucleo centrale della città si trovava infatti all’interno di un’isola fluviale, di cui ora vedi l’angolo sud-ovest. Le prime mura della città seguivano il perimetro di quest’isola, che puoi chiaramente osservare sulla mappa.

Spostati ora a piedi verso la tua destra, in direzione del ponticello in mattoni che vedi di fronte a te. Attraversalo avvicinandoti alla base della torre.

La torre della Specola, insieme al Castello che le sta dietro – e che purtroppo da qui non vediamo - è da sempre uno dei simboli di Padova. Fu il tiranno Ezzelino da Romano – nel duecento - a far costruire in quest’angolo dell’isola fluviale questa alta torre, su una base preesistente. In principio era chiamata “Torlonga”. Dietro di essa fece costruire un “castrum”, cioè una fortificazione. A quell’epoca la torre ospitava un carcere terribile che Ezzelino ordinò di costruire al suo architetto di fiducia, tale

---

<sup>1</sup> I testi che seguono sono scritti da **Marco Gui e Lorenzo Gui** e sono protetti da diritto d’autore. Essi costituiscono la sceneggiatura desunta del quinto percorso di I-Padova, prodotto da SoundTouring®. In questi testi sono raccontate alcune vicende della città di Padova. Tali vicende sono state drammatizzate per le finalità del racconto recitato. I testi sono dunque un prodotto di fiction e non di descrizione storica o artistica.

Zilio. Si trattava di un locale senza finestre, che stava alla base della torre, con un unico foro in alto dal quale venivano gettati i condannati. Il foro c'è ancora! Lo vedrai se farai la visita interna. I poveri condannati morivano per le ferite della caduta e per la fame. La cosa bizzarra, se non fosse drammatica, è che in questo carcere vi finì poi lo stesso architetto Zilio, quando Ezzelino si stancò di lui.

Non si sa se Ezzelino fosse o no davvero così perfido; certo la sua fama - e quella di questa torre - rimasero per secoli legate all'immagine di un potere crudele e ingiusto. Continua ad avvicinarti alla torre e fermati sotto di essa.

Ma fu sotto la Signoria dei Carraresi, nel Trecento, che la Torre e il Castello ebbero il loro momento di maggiore magnificenza. In quel periodo la torre e le mura del Castello erano state tutte dipinte a scacchi bianchi e rossi, i colori della città di Padova. Ah, se vai alla Basilica di Sant'Antonio puoi vedere la Torre colorata così in un affresco di Giusto de' Menabuoi nella famosa cappella Belludi. I Carraresi fecero anche costruire il "traghetto", cioè un camminamento sopraelevato che congiungeva la loro residenza - vicino al Duomo - con questa torre e il suo Castello.

Avvicinati al cancello di ferro che porta all'entrata della Specola. Lì trovi gli orari di visita del museo astronomico. Sì, perché l'astronomia fu protagonista di un'altra stagione di questa Torre. Nel Settecento la torre e il castello, perse ormai le loro funzioni di difesa, furono utilizzati come osservatorio astronomico dell'Università di Padova. La Torlonga divenne così "Specola", dal latino "specula" che significa "osservatorio". Guarda in alto, alla sommità della torre. Puoi notare la parte di costruzione che fu aggiunta nel Settecento per l'osservazione degli astri. È tutta la parte sopra l'allargamento con le tipiche scanalature di tipo medievale, che si chiamano beccatelli! Prima del Settecento, infatti, la torre si chiudeva sopra l'allargamento con un semplice tetto a quattro spioventi.

Se visiti il museo vedrai la sommità della torre dall'interno, da dove venivano effettuate le osservazioni. Sulle pareti della sala superiore ci sono gli affreschi dei più illustri personaggi dell'astronomia dell'epoca, tra cui Tolomeo, Copernico, Galileo, Keplero e Newton.

Insomma la storia della Specola è lunga e complessa. C'è una targa in latino dentro la torre che la sintetizza così: "Questa torre che un tempo conduceva alle ombre infernali, ora sotto l'auspicio dei Veneti apre la via agli astri".

Se vuoi puoi mettere in pausa il lettore e visitare il museo che ripercorre la storia dell'astronomia padovana ed europea; ci sono strumenti di osservazione del Settecento e cannocchiali di varie provenienze.

Il cancello di sinistra porta invece al Dipartimento di Astronomia dell'Università di Padova. Il Dipartimento ha nella storia della Specola la radice della sua eccellenza, a livello nazionale e internazionale.

Ora torna sui tuoi passi. Attraversa il ponticello e anche il ponte di ferro da cui siamo partiti.

In realtà non ti ho detto ancora tutto della lunga storia di questo luogo. Nell'Ottocento il Castello restrostante la Torre fu riadattato a carcere dagli Austriaci, e continuò a svolgere questa funzione per quasi duecento anni. Solo recentemente è stato deciso il recupero dell'area, e la sua valorizzazione come centro culturale.

La Specola è il fulcro della prima cinta muraria di Padova, di epoca comunale. Ora, nel tratto di avvicinamento al secondo punto di interesse, la costeggeremo un po'.

Prendi la mappa e controlla il percorso che dovrai fare. Una volta attraversato il ponte di ferro da cui siamo partiti, continua verso destra sull'argine sterrato. Alla fine della strada sterrata attraversa il ponte sulla destra e gira subito a sinistra in Riviera Albertino Mussato. Costeggerai le mura comunali. Da lì continuerai dritto lungo la riviera, e poi percorrerai tutta Via San Pietro fino al segnale di accesso vietato. Farai partire la seconda traccia appena entrato in via Tolomei, che è sempre lungo le mura comunali.

In questo primo tratto in bici non è sempre presente una pista ciclabile, quindi fai attenzione! Usa la mappa per non perderti! Ci rivediamo in via Tolomei.

Ah, un'ultima cosa prima che tu inizi la pedalata. Se vuoi vedere bene com'era costruita questa prima cerchia di mura, fermati all'incrocio tra via S. Pietro e via Patriarcato. Devi deviare solo una decina di metri verso sinistra e potrai vedere una breccia nelle mura che mostra bene qual era lo spessore originario. Sulla mappa è riportato il punto esatto.

A dopo.

## TRACK 2

Eccoci all'inizio di via Tolomei. Si tratta di una strada cieca per il traffico delle auto, ma per i pedoni e le bici conduce alla importante "Porta Molino", l'accesso da nord alla città in epoca comunale. Porta Molino fa sempre parte della cerchia interna e più antica delle mura comunali di Padova del 1200. Se guardi lungo via Tolomei, ne vedi già alla tua destra un piccolo tratto quasi del tutto conservato.

Comincia a camminare con la bici a mano e percorri questa via chiusa fino alla fine.

Tra poco vedrai sulla tua destra un lungo tratto di mura perfettamente conservato. Devi sapere che durante tutto il medioevo, fino alla comparsa dell'artiglieria, le mura dovevano difendere la città dal tipico assedio medioevale. Gli attaccanti utilizzavano scale, torri mobili, o addirittura rampe in terra battuta per raggiungere la sommità delle mura ed entrare in città. Per questo le mura dovevano essere molto alte! Inoltre dovevano essere fornite di "merli" da cui i soldati all'interno contrastavano la salita degli avversari con archi, balestre e anche tirando oggetti, oppure rovesciando liquidi bollenti.

Continua a camminare!

Anche le mura che stai vedendo ora avevano i merli, che però nel tempo sono andati distrutti. Gli assediati usavano per la verità anche macchine da lancio, che erano evoluzioni delle catapulte di epoca romana, magari con dei proiettili incendiari. Ma questi strumenti non erano così potenti e così precisi da bucare facilmente le grosse muraglie della città.

Osserva con attenzione come era costruita la parte esterna delle mura comunali: file di blocchi di trachite separati da conci in mattoni. All'interno, invece, il vero spessore delle mura era costituito dal cosiddetto "sacco", ossia un riempimento disordinato di vari materiali da costruzione, che le rendeva resistentissime!

Ma durante il Quattrocento le cose cambiarono! Cominciarono a diffondersi le armi da fuoco e le artiglierie, sempre più potenti. Per questo le mura delle epoche successive verranno costruite in modo molto diverso! Lo vedremo tra poco, quando ci sposteremo lungo la seconda cerchia di mura di epoca veneziana.

Intanto dovremo essere vicini alla fine di via Tolomei. Quando sarai arrivato, gira a sinistra, posizionandoti - sempre con la bici a mano - alla sommità del ponte.

Pensa che il Ponte Molino è addirittura di origine romana, anche se poi fu ricostruito. Infatti la via che si apre entrando nella porta, via Dante, era una delle vie principali della Padova romana.

Sopra il ponte, c'è un'edicola del Settecento con la statua della Madonna del Carmelo. Puoi posizionarti sul marciapiede lì vicino e girarti verso la porta. Da lì puoi vedere bene Porta Molino, una delle uniche due porte sopravvissute della cerchia comunale. Come vedi erano porte semplici ma massicce.

Se hai già visto Porta Altinate - l'altra porta comunale sopravvissuta - ne noterai la somiglianza. Stile sobrio, mattoni a vista, un arco sormontato da una torre; molto diversa dalle porte cinquecentesche che vedremo dopo!

La zona di Ponte Molino si chiama così perché fino all'800 in questa parte del fiume stavano parecchi mulini galleggianti. Ah, il fiume che vedi ora è lo stesso che abbiamo visto alla Specola, quello che racchiude l'isola fluviale!

Dai un ultimo sguardo alle mura comunali perché nelle prossime tracce ci sposteremo in avanti di alcuni secoli: dal 1200 al 1500. Visiteremo infatti le mura cinquecentesche che racchiudono la città in un'area più ampia che comprende anche le mura comunali. In quell'epoca Venezia aveva già conquistato Padova e altre città dell'entroterra. Era così potente che alcuni importanti stati europei si riunirono in una coalizione – la Lega di Cambrai – per attaccarla insieme e ridimensionare la sua influenza. Il Senato veneziano decise allora di costruire qui a Padova una poderosa cinta muraria, all'avanguardia della tecnica di allora, con i migliori architetti ed esperti militari. Le “muraglie nuove”, come venivano chiamate allora, avrebbero fatto di Padova, a detta dei contemporanei, una città imprendibile! Allora andiamo a vedere questa magnifica opera di fortificazione.

Supera il ponte e segui la mappa. Fai partire la prossima traccia di fronte all' entrata del monumento dell'architetto Liebeskind, alle Porte Contarine.

### TRACK 3

Come ti ho detto prima, lasciato Ponte Molino ci siamo allontanati dalla prima e più antica cerchia di mura padovane. Ci troviamo ormai nella zona della seconda cerchia. Dovresti essere arrivato al piccolo parco con il monumento alle vittime dell'11 Settembre, opera dell'architetto Liebeskind. Il monumento espone una porzione di trave, resto delle torri gemelle di New York. Entra al suo interno con la bici a mano, attraverso l'apertura sul parapetto in via Giotto, e scendi verso il fiume.

Prima di andare a vedere in che modo le mura della cerchia cinquecentesca differiscono da quelle comunali, ci fermiamo un attimo qui, in questo spazio particolare, fatto d'acque e di chiuse per approfondire il tema dei corsi d'acqua e della loro importanza per la città di Padova, in tempo di pace e di guerra.

Pensa che durante gli assedi, una delle tecniche degli assediati consisteva – come si diceva allora – nel “tagliare le acque”. Si cercava cioè di deviare i corsi d'acqua che arrivavano in città, per lasciare gli abitanti sotto la morsa della sete. Da questo punto di vista Padova era ben difesa perché ricchissima di fiumi e canali provenienti da più parti, che si intrecciavano e si diramavano all'interno della città. Tu continua ad avvicinarti al monumento e alla riva del fiume. I due corsi d'acqua principali che lambivano Padova - il Bacchiglione e il Brenta - erano stati uniti tra di loro in un unico sistema con due principali canali artificiali: il Piovego e la Brentella, scavati – pensate – nel 1209 e nel 1314. Qui per esempio ci troviamo alla confluenza del naviglio interno e il Piovego.

Dirigiti verso la riva dove c'è la banchina, recentemente ricostruita. Ah, se non l'hai già notata, sulla destra c'è anche una scaletta in pietra per scendere direttamente sull'approdo. Da lì potrai ammirare sulla tua destra la porta fluviale delle mura veneziane del '500.

Le barche provenienti da Venezia, se volevano entrare in città, dovevano obbligatoriamente transitare di qui e superare la chiusa, posta dopo l'apertura ad arco alla tua destra.

L'apertura più piccola serviva invece ad incanalare separatamente una parte delle acque. In questo modo veniva alimentato un mulino, che stava dall'altra parte della porta.

La “chiusa di navigazione detta “delle porte Contarine” funzionava anch'essa subito dopo la porta. Serviva a superare un dislivello che c'era tra il canale del Piovego e il naviglio interno alla città. Il meccanismo fu costruito nel 1526 e si ispira al modello delle cosiddette “porte vinciane” ideate dal grande Leonardo Da Vinci. Pensa che la particolarità delle chiuse vinciane era che si aprivano e si chiudevano con la sola energia data dalla pressione dell'acqua.

Ti consiglio ora di ritornare sulla strada e di andare a curiosare dall'altra parte della Porta. Ci sono ancora i resti della chiusa. Purtroppo però negli anni '50 il naviglio interno fu interrato. Oggi dopo la chiusa, il canale scorre perciò sottoterra.

Se vorrai curiosare dall'altra parte della Porta potrai vedere i resti della chiesa – ricostruita nell'800 - e anche la cappella dedicata alla Madonna dei Barcari, di cui forse vedi già il piccolo campanile. Se guarderai bene, sul fianco della Cappella si vede una lapide con le tariffe che le barche pagavano per entrare in città.

Attento all'attraversamento della strada, mi raccomando!

Dopo che avrai dato un'occhiata, dirigiti verso il prossimo punto di interesse: Porta Portello. Mappa alla mano, attraversa la larga via di "Corso del Popolo" e goditi la pista ciclabile nei Giardini pubblici.

Ci rivediamo a Porta Portello, proprio di fronte alla porta.

## TRACK 4

Eccoci davanti alla più magnificente delle porte della seconda cerchia di mura padovane, fatta costruire sotto il dominio di Venezia, nel Cinquecento. Quanto è diversa questa porta dalla Porta Molino!!

In realtà tra la cerchia comunale - che è del Duecento - e questa - del Cinquecento - ce ne furono altre, ma i resti sono andati quasi del tutto distrutti, e i materiali furono utilizzati in gran parte per costruire questa seconda cerchia. Le mura intermedie, andate distrutte, erano state costruite nel Trecento dalla Signoria dei Carraresi. Ora avvicinarti alla porta e fermati a metà del ponte.

Come dice il nome, il Portello era un porto fluviale, il più importante di Padova nel Cinquecento. Mentre le porte Contarine – che abbiamo visto prima - servivano ad entrare in città con le barche, questa era una sorta di terminal dove le barche scaricavano le loro merci o i loro passeggeri.

Sì, anche passeggeri. Prendendo il canale verso la sinistra, guardando la porta, si arriva agevolmente al corso del Brenta e da lì a Venezia. Questo era perciò il posto dove arrivavano i notabili veneziani e dove passavano le comunicazioni tra Venezia e la sua roccaforte Padova. Non sorprende che proprio qui stia la porta più sfarzosa.

Se guardi alla tua sinistra, sulla riva, vedrai una scalinata in pietra bianca. E' stata da poco restaurata e ci restituisce l'immagine di come dovevano avvenire i traffici di merci e di persone qui al Portello. Il porto del Portello aveva una mole di scambi impressionante per il tempo. Ah, devi immaginarti che davanti alla porta stava un ponte levatoio in legno. Il ponte in pietra dove ti trovi ora fu costruito solo nel Settecento.

Porta Portello risalta rispetto alle altre porte della cerchia cinquecentesca perché è completamente rivestita in pietra d'Istria, e la sua grandiosità ricorda un arco trionfale. È conosciuta anche come "Porta Ognissanti". Puoi leggere questo nome proprio sopra il passaggio: "omnium sanctorum", ossia "di tutti i santi". Subito sotto alla scritta c'è la dedica al Prefetto di Padova dell'epoca. Tradotta in italiano significa: "al Prefetto Marco Antonio Loredan".

I due stemmi che ci sono più in alto sono uno della città di Padova e l'altro - quello a destra - del doge in carica all'epoca: Leonardo Loredan.

Sì, Loredan anche lui. I cognomi delle famiglie veneziane nelle più alte cariche a Venezia e nei suoi domini erano ricorrenti all'epoca. D'altronde il governo veneziano si basava su un'oligarchia di famiglie patrizie, e i posti venivano distribuiti all'interno di una cerchia ristretta.

Proprio sopra l'apertura puoi vedere invece le due fessure verticali per le catene del ponte levatoio.

Ti faccio notare un'altra cosa. Sopra la parte destra della scritta "omnium sanctorum" c'è un bassorilievo che raffigura un castello turrito. È un simbolo per indicare che la città fa parte dei domini veneziani "da tera", cioè quelli sulla terraferma, diversi dai domini "da mar", come la Dalmazia o l'Isola di Cipro.

Ma non ti ho ancora fatto notare una cosa che ti avevo anticipato prima. In che cosa differiscono le mura cinquecentesche da quelle comunali viste prima? Nelle prossime tracce lo vedremo nel dettaglio, ma intanto avrai già notato che le mura veneziane sono più basse. L'altezza infatti non era più un vantaggio quando di fronte si avevano i cannoni, ma anzi poteva costituire un rischio. Il crollo delle mura avrebbe potuto fare più danni del colpo di cannone stesso. Qui in verità sono anche troppo basse, essendo state abbassate successivamente per esigenze urbanistiche. Tra poco – se seguirai la deviazione – vedremo invece qual'era la loro altezza originaria.

Ora ti propongo un deviazione un po' avventurosa. Si tratta di andare a vedere un posto dove i veneziani avevano progettato una vera e propria fortezza sull'acqua lungo il perimetro fortificato. Per arrivarci bisogna fare una deviazione e tornare poi di nuovo qui al Portello. Ci vorranno in tutto venti minuti.

Capisco però che puoi essere stanco. Perciò se vuoi andare a vedere la fortezza e la porta d'acqua militare – merita eh! - lascia andare avanti questa traccia che ti guiderà fino a lì. Se invece vuoi proseguire il percorso saltando questa parte, consulta la mappa e portati al prossimo punto di interesse, di fronte a Porta Pontecorvo, e lì fai partire la traccia numero 6.

Allora, vuoi seguire con me questa deviazione, sconosciuta alla gran parte degli stessi padovani? Avviati con la bici a mano lungo la strada asfaltata e poi sterrata lungo l'argine, che inizia a fianco della scalinata sull'acqua già vista prima.

Mentre ti avvii, solo una brevissima parentesi storica. Devi sapere che agli inizi del 500 Venezia aveva raggiunto la sua più ampia estensione nella terraferma: pensa che si spingeva a ovest fino al lago di Como! I maggiori Stati dell'epoca, considerandola troppo pericolosa, si coalizzarono contro di lei nella Lega di Cambrai. Venezia fu sconfitta in una sanguinosa battaglia ad Agnadello, una località sull'Adda. Quella fu la "Caporetto" di Venezia perché gli eserciti della Lega invasero i suoi domini fino quasi a Mestre, e anche Padova fu strappata ai veneziani. Pochi mesi dopo i veneziani riuscirono a riconquistare Padova, che rimase però da quel momento un luogo di continui scontri con gli eserciti nemici. Perciò, se fino ad allora Padova aveva vissuto un lungo periodo di pace, dopo il 1509 divenne il più importante baluardo di difesa per Venezia.

Per questo fu ideata la cerchia nuova delle mura e anche il luogo dove stiamo andando adesso: una enorme fortificazione, una sorta di nuovo Castello, dopo che quello dove c'è la Specola aveva perso la sua importanza difensiva. Il prossimo punto di interesse – facoltativo come ti dicevo – ti porta a vedere cosa resta di quel progetto che non fu mai del tutto ultimato.

Ora rimonta in bici e percorri tutta la strada e il sentiero sterrato che segue. Si chiama Lungargine del Piovego. Devi costeggiare sempre il fiume. Dopo aver attraversato via Fistomba, prosegui ancora. Ad un certo punto sulla tua destra scorgerai una porta murata sull'acqua, sormontata dai resti di un leone di S. Marco. Fermati lì per ascoltare la prossima traccia.

## TRACK 5

Eccoci in questo luogo d'acque e di fortificazioni, davanti al Bastione Castelnuovo. Questo bastione doveva essere il punto centrale, detto anche "Mastio", di un nuovo Castello (appunto "Castelnuovo") in sostituzione di quello medievale della Specola. Il progetto non fu realizzato del tutto ma restano delle tracce che indicano l'ambizione dell'opera.

Guarda la porta d'acqua murata. Forse era stata pensata per i rifornimenti militari, dato che si apre proprio in direzione dei canali che portano a Venezia. Durante gli anni '80 fu ritrovato, nel fondale davanti alla porta, il leone di San Marco che ora vedi lì sopra. Probabilmente era stato abbattuto dai soldati francesi nel 1797, quando la Repubblica di Venezia capitolò. I francesi infatti, conquistata la città, eliminavano ogni simbolo del vecchio potere.

La posizione del Castello era strategica. Poteva servire a rifornire la città da Venezia, in caso di un attacco a nord o a ovest. E forse poteva anche servire a domare qualche rivolta degli stessi padovani, che non sempre si dimostravano fedeli al dominio veneziano.

In questo luogo si può vedere - come ti ho anticipato - l'altezza originaria della cinta muraria sul livello dell'acqua.

Guarda ora quel basso passaggio che vedi alla sinistra della porta. Era probabilmente pensato per l'ingresso di piccole imbarcazioni. E non è escluso che servisse anche ad allagare delle zone interne del Castello, rendendolo indipendente dal resto del perimetro delle mura. La statua senza testa che vedi lì sopra è di San Prosdocimo, l'evangelizzatore di Padova.

Tutta l'area che sta oltre le mura davanti a te era già stata predisposta per costruire la Fortezza. Probabilmente il progetto fu abbandonato perché ormai l'emergenza difensiva di Padova era passata, e non valeva più la pena investire in un progetto così costoso.

Dopo che avrai finito di ammirare queste belle e ancora un po' misteriose fortificazioni veneziane, torna indietro da dove sei venuto, di nuovo fino al Portello e da lì avviati verso il punto di interesse numero 6, guardando sulla cartina.

## TRACK 6

Ci troviamo davanti alla facciata esterna della Porta Liviana. Questa porta è conosciuta anche come Porta Pontecorvo, dal nome del vicino ponte che hai attraversato poco fa in bicicletta. Se sei nel posto giusto, alle tue spalle dovresti vedere una grande chiesa in mattoni rossi. Ti ritrovi?

Ammira la facciata della porta. L'arco d'ingresso è incorniciato da un portale in pietra bianca d'Istria con in cima un timpano triangolare.

Nonostante queste decorazioni architettoniche, la funzione principale di questa costruzione doveva essere la difesa della città. Guarda infatti in alto, sul parapetto arrotondato appena sotto il tetto, le due grandi feritoie per i cannoni difensivi. Osserva inoltre come il timpano triangolare sia tagliato da due lunghe fessure verticali: queste servivano per contenere le travi di sollevamento del ponte levatoio. Se noti poi, sia a destra che a sinistra, gli spigoli della costruzione sono rafforzati con dei blocchi di pietra irregolari.

Devi sapere che la porta serviva anche come barriera doganale per il transito delle merci. Per entrare in città, era infatti obbligatorio versare una tassa d'ingresso. Se guardi all'interno del passaggio, puoi ancora vedere sulla destra i locali con finestre, che un tempo ospitavano le guardie daziarie. Pensa che a Padova questa sorta di dogana cittadina, che coincideva con la cinta muraria, è rimasta in vigore fino agli anni '20 del novecento.

Non ti ho ancora raccontato l'origine del nome "Liviana", che vedi iscritto su entrambi i lati della porta sopra l'arco d'ingresso. Mentre ascolti la spiegazione, però, vai dall'altro lato di fronte alla facciata interna, girando attorno alla porta.

Devi sapere che la porta è dedicata al capitano Bartolomeo d'Alviano. Ricordati questo nome, perché si tratta di un personaggio molto importante per la storia delle mura! Il suo nome di battaglia era appunto "Liviano", e fu lui a progettare e poi iniziare la costruzione di queste nuove fortificazioni cinquecentesche.

Bartolomeo ebbe una vita a dir poco avventurosa! Pensa che iniziò a combattere giovanissimo come mercenario, prima al soldo del Papa, poi del Re di Spagna e infine al servizio della Repubblica di Venezia. Dopo la sua morte, il completamento delle fortificazioni padovane fu assegnato ad altri importanti architetti veneti, quali Michele Sanmicheli e Giovanni Falconetto.

Dovresti ormai essere arrivato davanti alla facciata interna della porta "Liviana". Osservalo! Siccome questo è il lato interno, non c'era bisogno di un altro ponte levatoio, né di avere sul parapetto le feritoie per i cannoni.

Ah, naturalmente, la porta non era isolata come la vediamo oggi: prima delle demolizioni di fine '800, infatti, era collegata al resto delle mura su entrambi i fianchi.

Un'ultima curiosità: vedi tutti quei piccoli buchi quadrati sulla parete in mattoni? Forse li avrai notati anche in altre costruzioni antiche. Sono i cosiddetti "buchi pontai" e servivano per ancorare le travi in legno, utilizzate come impalcature durante la costruzione.

Questa traccia finisce qui.

Prima di proseguire, ti consigliamo di incamminarti alla tua sinistra per Via D'Alviano e visitare il vicino Parco Treves. Questo bel parco ottocentesco, progettato dall'architetto Giuseppe Jappelli, rappresenta uno dei pochissimi esempi italiani di giardino romantico all'inglese.

Il nostro percorso in bici continua invece alla tua destra per via Michele Sanmicheli. Presso il civico 65, vedrai sulla tua sinistra l'ingresso al Roseto del torrione di Santa Giustina. Lì fai partire la prossima traccia.

## TRACK 7

Ci troviamo davanti al cancello d'ingresso del roseto comunale, allestito sul terrapieno del bastione di Santa Giustina. Qui vedremo alcuni interessanti dettagli della cortina muraria.

Se sei stanco e vuoi andare direttamente al prossimo punto di interesse, prosegui per Via Sanmicheli fino all'incrocio con Via Malaman, dove alla tua sinistra vedrai Porta Santa Croce e lì fai partire la prossima traccia. Altrimenti continua ad ascoltare.

Per entrare puoi suonare il campanello alla tua sinistra. Una volta aperto il cancello, avvicinarti alle mura di fronte a te e osservarle bene.

Questo punto d'osservazione è molto interessante. Da qui possiamo capire la struttura delle mura padovane, fortemente volute nel '500 dal capitano delle milizie venete Bartolomeo d'Alviano.

Osserva in particolare i contrafforti triangolari che rafforzano la muraglia di mattoni e pietre. Con lo sviluppo delle armi da fuoco certamente lo spessore delle mura aumenta, ma oltre un certo punto conveniva costruire dei contrafforti interni. I contrafforti triangolari che hai davanti, però, non erano visibili perché ricoperti da grandi quantità di terra, così come vedi alla tua sinistra. Infatti, la terra scavata per costruire il fossato esterno alle mura, veniva poi riutilizzata per innalzare il terrapieno interno. Questo rafforzava ulteriormente la resistenza della muraglia e permetteva di attutire l'urto dei colpi di cannone dei nemici.

Pensa quanto materiale da costruzione fu necessario per costruire queste mura! E ti assicuro che nel 1513, con l'esercito spagnolo accampato poco distante e pronto ad assediare per la seconda volta la città, non c'era proprio tempo da perdere. In quei giorni, il capitano Bartolomeo D'Alviano era alla spasmodica ricerca di pietre e mattoni e si narra che solo l'intervento del futuro doge Andrea Gritti gli impedì di demolire addirittura la grande basilica di Sant'Antonio!

A questo punto, ti consiglio di salire in cima al terrapieno alla tua sinistra e visitare, oltre al bel roseto, il bastione circolare che sta in fondo. Dopo la visita, osserva la mappa e avviati in bici verso Porta Santa Croce. Una volta arrivato, fai partire la prossima traccia.

## TRACK 8

Ci troviamo davanti al fronte interno di Porta Santa Croce. La costruzione è contemporanea a Porta Pontecorvo e, come vedremo, le due porte hanno molti elementi in comune.

Le statue che vedi nelle due nicchie sopra il portale rappresentano alla tua sinistra San Prosdocimo, patrono e primo evangelizzatore della città, e alla tua destra San Girolamo con il leone. Secondo la leggenda infatti, San Girolamo incontrò un leone ferito nel deserto. Dopo aver estratto una spina dalla zampa dell'animale, il leone gli divenne fedele e iniziò a seguirlo ovunque: per questo il santo viene spesso rappresentato in sua compagnia.

Ora attraversa l'arco d'ingresso e fermati davanti alla facciata esterna della porta.

Se noti ti trovi sopra un ponte. Devi pensare che l'intero perimetro delle nuove muraglie veneziane era infatti circondato da un fossato, che all'occorrenza poteva essere allagato per tenere lontane le artiglierie nemiche. Per questo tutte le porte della città erano dotate di un ponte esterno. Questo in particolare è il ponte più lungo di tutti ed era composto di 6 arcate che terminavano nel ponte levatoio.

Osserva la porta. Anche in questo caso, sopra l'arco d'ingresso, sono ben visibili le due fessure verticali per i sostegni del ponte levatoio, mentre sul parapetto in alto si aprono le due feritoie per i cannoni.

Se guardi a sinistra dell'arco d'ingresso c'è una terza fessura verticale più piccola delle altre. Forse l'avevi già notata anche a Porta Pontecorvo. Questa serviva per i sostegni del più piccolo ponte levatoio pedonale.

Al centro della facciata spicca l'iscrizione che ricorda l'ingresso a Padova del Re d'Italia Vittorio Emanuele II nel 1866. Dove ora vedi l'iscrizione si trovava un tempo il leone di San Marco. Lo stemma della Repubblica di Venezia capeggiava su tutte le porte cittadine, ma con l'invasione napoleonica di fine settecento, i leoni vennero abbattuti.

Girati ora alla tua destra e ammira il fianco del vicinissimo bastione Santa Croce. Per le nuove fortificazioni padovane, dopo i terribili assedi di inizio '500, si decide di applicare le più moderne architetture militari. Queste mura rappresentarono una sorta di cantiere aperto, in cui via via si sperimentavano nuove soluzioni difensive. Ecco quindi che oltre ai bastioni circolari detti "torrioni", caratteristici della prima fase costruttiva, in punti strategici delle mura vengono innalzati i cosiddetti "baluardi", ovvero bastioni di forma pentagonale. Questi, sporgendosi dal perimetro delle mura, permettevano di colpire con le artiglierie gli attaccanti a destra e a sinistra, in modo da proteggere le porte ed i bastioni vicini.

La fortificazione che stai osservando fa parte dei baluardi di forma pentagonale e, come puoi vedere bene in questo punto, era fornita di ampie cannoniere laterali. All'interno del baluardo, i locali per le artiglierie detti "casematte", sono dotati di grandi depositi e sono collegati tra loro da gallerie interne.

Ora attraversa di nuovo la porta e torna all'interno delle mura. Il nostro percorso continua a sinistra lungo la pista ciclabile di via Marghera. Osservando la mappa, avviati in bici verso il prossimo punto di interesse: i giardini Alicorno. Una volta arrivato, fai partire l'ultima traccia del nostro percorso.

## TRACK 9

Eccoci arrivati all'ultimo punto di interesse che visiteremo assieme: il bastione Alicorno. Se sei nel posto giusto, dovresti trovarti in Piazzale Santa Croce davanti all'ingresso dei giardini Alicorno.

Se i giardini sono chiusi il percorso è finito e puoi tornare alla Specola da dove siamo partiti, consultando la mappa. Se invece il cancello d'ingresso è aperto, con la bici in mano, incamminati all'interno.

I giardini occupano l'area del bastione detto appunto Alicorno. Il nome sembra essere ancora una volta un omaggio al capitano generale della Repubblica Bartolomeo D'Alviano. Il suo stendardo infatti sfoggiava l'immagine di un "Lion Corno", mitico cavallo alato dal lungo corno sulla fronte.

Dei 20 bastioni che si innestano sul perimetro di 11 km delle mura rinascimentali, l'Alicorno è il torrione più meridionale ed uno dei più interessanti per comprendere l'architettura interna delle fortificazioni.

Continua a camminare.

Se guardi alla tua sinistra, vedrai un piccolo corso d'acqua ai piedi delle mura. Pensa che questo canale, chiamato anch'esso Alicorno, arriva fino in Prato della Valle, dove alimenta l'acqua attorno all'Isola Memmia. Scavato in epoca medievale dai monaci benedettini della Basilica di S.Giustina, il canale venne riadattato dai veneziani per inondare la fossa attorno al torrione.

Guardati attorno.

Devi immaginare che all'esterno delle mura, al di là del canale, per circa un miglio vigeva il divieto di costruzione. Non potevano esserci né case, né alberi. Questa zona deserta circondava tutto il perimetro delle mura e veniva chiamata "guasto". La sua funzione era quella di impedire ai nemici di trovare un possibile riparo, in caso di attacco alla città. Come capirai, questa grande spianata ha costituito fino all'ottocento una netta separazione tra città e campagna, che oggi non esiste più.

Davanti a te, sulla sinistra, vedi un obelisco in pietra.

Avvicinati!

Se guardi alla base puoi leggere l'iscrizione: "scopo meridiano dell'osservatorio di Padova". Scopo significa mira, o obiettivo, e la linea verticale che vedi correre lungo tutto l'obelisco è allineata con il meridiano celeste. Questo singolare monumento era visibile direttamente dalla torre della Specola e nell'800 veniva usato dagli astronomi padovani come punto di riferimento per allineare il cosiddetto "circolo meridiano", uno strumento ad alta precisione per la determinazione delle posizioni stellari.

Prosegui dritto per il cammino principale.

Fai attenzione alla tua sinistra: potrai vedere due ampi ingressi in mattoni alle stanze interne del torrione.

Per questi ingressi ad arco dovevano poter entrare le pesanti artiglierie e munizioni dell'epoca. Pensa che in questo importante bastione, le casematte interne sono sovrapposte su due piani e portano alle quattro cannoniere che difendevano le mura verso est e verso nord.

Siccome gli spari dei cannoni producevano molto fumo all'interno del torrione, tutti i locali erano dotati di sfiati e camini. Questo complesso sistema di aerazione sarà poi abbandonato nelle fortificazioni più evolute, come ad esempio il bastione Santa Croce che abbiamo appena visto. Lì infatti le aree di servizio alle cannoniere sono lasciate a cielo aperto.

Il nostro percorso in bici delle mura padovane volge al termine. Prosegui il cammino ed esci dall'altra entrata dei giardini.

Speriamo di averti dato almeno un assaggio della ricchezza storica delle due cinte murarie di Padova. Per secoli le mura sono state dimenticate e più di qualche parte è stata abbattuta per far posto a nuove strade ed edifici. Ma negli ultimi anni una rinnovata sensibilità ha riportato le antiche fortificazioni al centro delle politiche di valorizzazione del patrimonio storico della città.

Oggi, ad esempio, il luogo in cui ora ti trovi è diventato una importante sede di eventi artistico culturali per la cittadinanza.

Se vuoi tornare alla Specola, da dove siamo partiti, continua a camminare ed esci dai giardini in Via San Pio X. Da lì segui le mura fino ad arrivare in Riviera Paleocapa, dove la pista ciclabile ti riporterà alla Torre dell'Osservatorio.

Un saluto da Alberto Terrani.