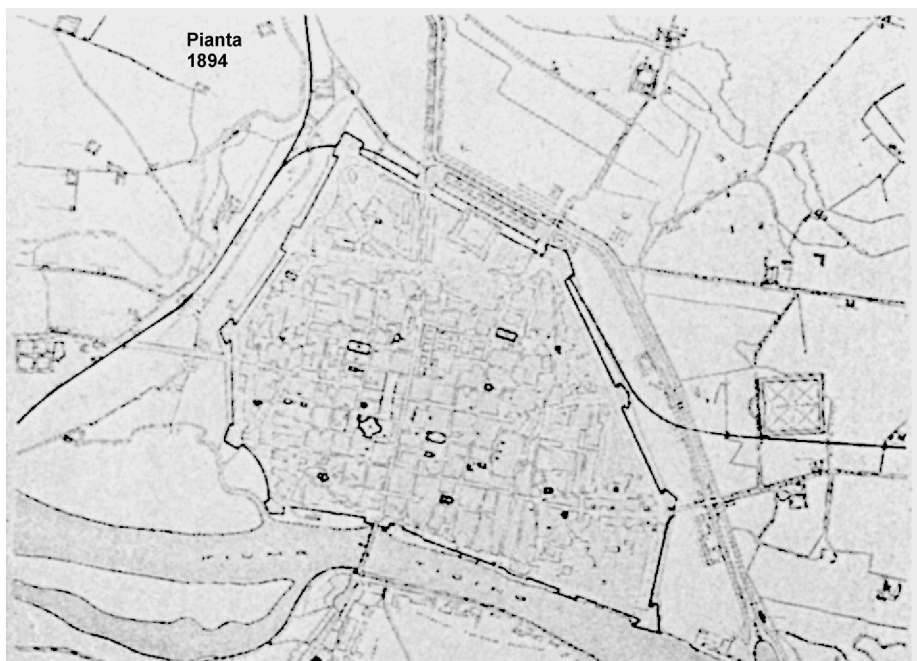


L'inserimento del Naviglio Pavese all'interno dei Corpi Santi, realizzato fino alla confluenza con il Ticino nel 1819, è il primo evento infrastrutturale che contribuisce alla configurazione, sia cinemática che insediativa, del nucleo pericittadino di sviluppo. Infatti, già dall'inizio dello scavo (1816) si predispone il progetto del Borgo Calvenzano, specifico insediamento di magazzini di servizio, e vi fanno seguito i cantieri navali al Confluente e altri cantieri lungo l'arco che la nuova via d'acqua descrive a oriente delle mura, fiancheggiata da strade alzaie bilaterali. I punti di interscambio strada - canale sono in corrispondenza di Porta Milano e delle conche di Porta Stoppa, del baluardo di S. Epifanio e di Porta S. Giustina [fig. 19]. Nel 1820 inizia il servizio a corda per Milano e il servizio a vapore per Venezia, che raggiungerà poi Milano e Trieste fino al 1859.

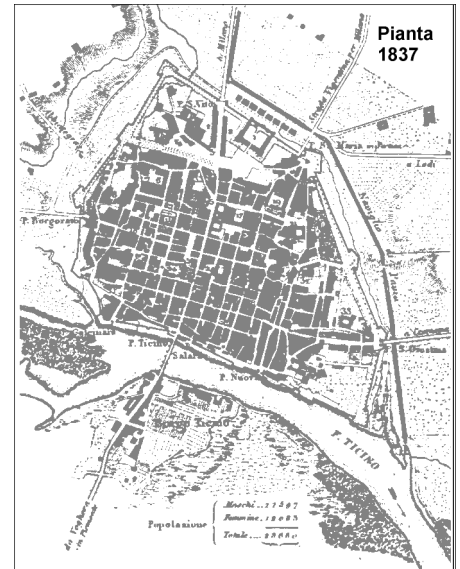
Il secondo evento associato a trasformazioni pericittadine storiche, di natura cinemático - insediativa, è l'introduzione della ferrovia. Ha inizio nel 1860 da Campeggi al Gravellone, nella fascia a ovest delle mura e all'interno della linea del Navigliaccio [fig. 20]. Nella zona scelta per la stazione passeggeri e lo scalo merci, fra Borgo S. Patrizio e Borgo S. Stefano, il tracciato ferroviario si appoggia a una preesistente strada di circonvallazione esterna (poi via Trieste) che già compare nella pianta del 1837 [cfr fig. 19]. Poiché la via ferrata interrompe l'accesso diretto da via Trieste al Ponte di Pietra dove inizia la strada di Abbiategrasso, lo si sostituisce con i passaggi a livello di S. Patrizio e di S. Stefano (sottopasso e sovrappasso nel 1901 e 1932) uniti da strade oltre la ferrovia (via Brichetti e altre in parte scomparse). Alla linea ferroviaria Milano-Pavia si aggiungono le linee per Voghera e per Cremona fra il 1866 e il 1868.

Verso il 1880, lungo la ferrovia Milano-Voghera si insediano le prime industrie, Hartmann e Oleificio Pavese, alle estremità di via Brichetti [fig. 20].

Ai primordi dell'industrializzazione è presente un arco settentrionale di circonvallazione, interconnesso con le più moderne infrastrutture a largo raggio. Invece, il percorso meridionale tra le porte Borgoratto e S. Giustina, per il piazzale del Ponte Coperto, rimane all'interno delle mura ancora per circa mezzo secolo dopo l'arrivo della ferrovia.



[fig. 19] Pavia 1837, nell'età del Naviglio Bettalli, Milano

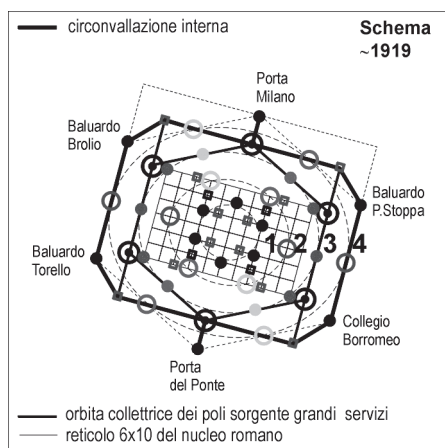


Il Naviglio interseca strade che si irradiano da Pavia in corrispondenza delle conche di Porta Stoppa e Porta S. Giustina. Solo nel PRG del 1941 verranno previsti ponti: a Città Giardino, a S. Giuseppe e all'estremo del nuovo viale Necchi in modo da separare dalla Vigentina la biforcazione per Lardirago e per Lodi.

[fig. 20] Pavia 1894, nell'età della ferrovia Successori Marelli, Pavia

Già al tempo dell'inserimento del Naviglio, con la costruzione delle strade laterali ("alzaie") per traino e carico-scarico, si configura un arco Nord Est di circonvallazione esterna tra le porte Milano e S. Giustina. Proprio a Porta Milano questo tratto si unisce al preesistente arco Nord Ovest proveniente da Porta Borgoratto, che, al tempo dell'inserimento della ferrovia, viene scelto quale supporto stradale per gli scali merci e la stazione.

Dal 1898 al 1922, con il completamento della circonvallazione interna e l'abbattimento delle mura, si costruiranno due archi di circonvallazione esterna dal Ponte alle nuove porte Cavour e Garibaldi.



[fig. 21] Modello canistriano di circonvallazione interna

Il termine circonvallazione interna fa riferimento alla cerchia spagnola di mura bastionate. A Milano la cerchia dei bastioni, costruita dagli spagnoli nel 1548, ha un perimetro di 11 chilometri, quasi doppio della cerchia medievale (6 chilometri), ed è avanzata rispetto a questa di 500-700 metri, corrispondenti a una superficie aggiunta di 584 ettari. Invece, la cerchia bastionata pavese coincide quasi esattamente con la medievale.

In particolare il muro pavese avvolge anche la cittadella e le zone della darsena e degli orti, rimaste isolate rispetto alla parte compatta della città fin dai tempi di Opicino. Sono le zone che eccedono i limiti del disegno della città dei tre muri nel Codice De Canistris 6435 [cfr fig. 14]. Non sorprende perciò che la strada di circonvallazione effettiva corra separata dalle mura per lunghi tratti. Tra il Brolio e Porta Stoppa, attraverso la Rotonda e Porta Milano, si susseguono per decenni, dentro le mura e perfino fuori, sistemazioni a passeggio alberato dei vecchi spalti. La strada tra le porte Stoppa e Garibaldi (viale Gorizia) verrà allargata solo nel 1923-24. Nella "coda" cittadina, tra le porte Garibaldi e Nuova, non ci sarà strada di traffico fino a dopo il 1920, quando terminerà la costruzione della circonvallazione esterna sull'area del poligono di tiro.

Con l'integrazione nella circonvallazione interna di viale Battisti (1919), si realizza un arco stradale Ovest che aggira la parte compatta del Centro Storico, dal Ponte al Castello. L'arco Est ha caratteri viabilistici critici. Per il traffico extraurbano dalla Porta del Ponte in Borgo Ticino a Porta Milano, anche la parte Ovest è sostituita dal tratto preesistente di circonvallazione esterna.

3 Prime fasi della dinamica industriale nei Corpi Santi pavesi

3.1 Circonvallazione interna e collettore interno inizio '900

L'industria base pavese si insedia nella fascia settentrionale pericittadina dal 1901 al 1920, negli intorno di scali, raccordi, stazioni della ferrovia o di scali del Naviglio, lungo l'arco settentrionale di circonvallazione esterna e lungo le strade di irradimento.

In questo ventennio si demoliscono le mura e si allestiscono gli archi di circonvallazione esterna S-O dal ponte a Porta Cavour e S-E dal ponte a Porta Garibaldi. Però intanto si provvede al completamento della circonvallazione interna [fig. 22], sulla quale stanno i raccordi con il Centro Storico. Nel modello canistriano [fig. 21] è classificabile come orbita di mobilità al contorno [M^4], circoscritta al "cerchio" 4.

Fino almeno al 1765, più generalmente fino a quando Pavia decade dal ruolo di piazzaforte (1783), gli spalti interni alle mura sono cammini militari, senza insediamenti di attività mercantili o funzioni di servizio urbano. Fanno eccezione i bastioni tra le porte Calcinara e Nuova, dove i nodi-porta mercantili e il polo del Ponte si affacciano al fiume. Dal 1765 al 1839, al 1845, vengono sistemati a passeggio alberato tutti gli spalti, compresi gli esterni al Castello ed esclusi solo quelli sul fiume.

Ma dal 1847 al 1919, soltanto sugli ex spalti dal Ponte a Piazza Dante si crea una strada di circonvallazione interna effettiva, con funzioni innovative di mobilità [classe M^4]; a nord e ad est, la circonvallazione effettiva resta lontana dai bastioni. Di fatto, si confonde con l'orbita mercantile [classe P^4] inscritta nel "cerchio" 4. Dal punto di vista funzionale, il ruolo viabilistico si mescola con quello mercantile, che fa capo a regioni nodali storiche, con ordine direzionale e vicinanza topologica simmetrici rispetto alle regioni nodali del nucleo romano. Inoltre, l'allea e il Lungotichino tendono pure a sostituire gli archi nord e sud, di origine vescovile, dell'orbita collettrice dei poli servizi [M^3], circoscritta al "cerchio" 3. Si preannunciano strutture di gruppo tra poli e tra nodi.

[fig. 22] Pavia ~1919: circonvallazione interna, passeggio alberato, collettore servizi 1 cm = 220 m

