

Il mescolarsi di due o tre orbite, soprattutto nel tratto di circonvallazione settentrionale (chiamato Allea di Piazza Castello) e in quello meridionale (Lungoticino), dà luogo a situazioni di caos deterministico. Malgrado ciò, è favorita una nuova forma di organizzazione strutturale, in realtà matura solo vent'anni più tardi, quando l'età paleoindustriale sarà conclusa. Tende a sovrapporsi alla struttura ad anelli, cambiando il modo di aggregazione delle regioni polari e nodali, ma conservando gli oggetti originari.

Si profila in tale modo, su orbite con mobilità comunque innovativa a livello cittadino, il formarsi di due gruppi: il gruppo grandi servizi, unione di un sottogruppo di poli Nord e di un sottogruppo Sud; il gruppo mercantile di gravitazione al limite cittadino, unione di un sottogruppo di nodi Ovest e di un sottogruppo Est. Il punto identità del primo è chiaramente sull'asse cardanico, al Castello o al Ponte; quello del secondo, a Porta Cavour sull'asse decumanico, percorso dal tram elettrico (1913), che ha sostituito il tram a cavalli introdotto nel 1891.

La circonvallazione interna occidentale è connessa alla circonvallazione esterna preesistente, oltre che attraverso le porte, anche da via Filzi e dal viale Damiano Chiesa.<sup>1</sup>

### 3.2 Circonvallazione esterna anni '20

L'orbita di circonvallazione interna è il luogo della transizione di scala dal Centro Storico ai Corpi Santi, transizione di lungo periodo, tuttora in corso. L'orbita di circonvallazione esterna rappresenta la fase evolutiva riferibile al cerchio canistriano 1\*.

Come infrastruttura di mobilità funge da collettore del traffico esterno. Lungo l'arco settentrionale servono allo scopo la vecchia strada tra le porte Cavour e Milano, sistemata nel 1851 (vie Trieste e Indipendenza) e poi le strade alzaie del Naviglio per l'alaggio degli scafi, fino a Porta Garibaldi. L'arco meridionale viene realizzato in due tratti durante un ventennio. Il tratto Sud-Ovest dal Ponte a Porta Cavour, deliberato nel 1898, è ultimato nel 1901. Percorre l'attuale Lungoticino Visconti e la via laterale ovest di viale Libertà (via Trento), mentre la circonvallazione interna percorre viale Oberdan. Il tratto Sud-Est dal Ponte a Porta Garibaldi, deliberato nel 1901 fino a Porta Salara e nel 1905 per la restante parte, è ultimato nel 1921. Percorre gli attuali viali Lungoticino Sforza e Resistenza, mentre la circonvallazione interna percorre via Porta Damiani.

Ma in termini di struttura la circonvallazione esterna è orbita colletttrice dei borghi sorgente del mercato pericittadino.

Nella mappa De Canistris a cerchi, il collettore dei borghi pericittadini è identificato con linea semplice [cerchio 1\*]; il contorno idrico del nucleo dei Corpi Santi è rappresentato da una circonferenza multilinee [2\*], a simulare i corsi d'acqua che lo bordano: il Navigliaccio a ovest, la Vernavola a est, il Gravellone a sud.

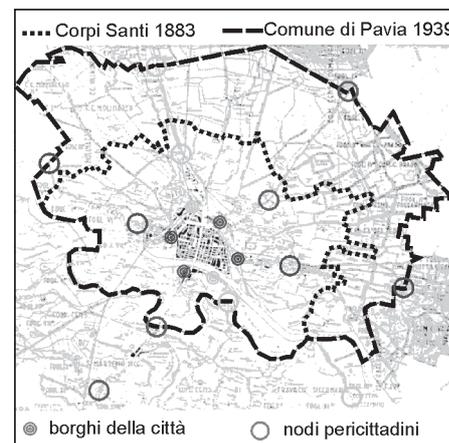
I borghi della città erano dal medioevo parte del comune circondario dei Corpi Santi. Nel 1883 i Corpi Santi furono aggregati al Comune di Pavia, che nel 1939 sposterà il confine nord sulla linea attuale, restando fermo il confine sud al Gravellone [fig. 23].

La fase di transizione dalla circonvallazione interna alla esterna corrisponde all'addensarsi dei borghi sorgente principali. Fra i borghi sorgente si formano, lungo la circonvallazione esterna, nodi di campi di raccordo diffusori (celle territoriali), che rappresentano le stazioni ferroviarie Principale e Porta Garibaldi, gli scali ferroviari a grande e a piccola velocità, scali del naviglio; dunque, nodi di interscambio con il sistema oltrecittadino dei trasporti. Intorno ad essi nascono le prime aree industriali [fig.24].

La transizione di scala comporta [fig. 25] biforcazioni verso i borghi Ticino e Baso e verso i borghi Calvenzano e S. Stefano. Ma verso i borghi S. Patrizio e S. Teresa, campi lineari (tronchi stradali) raccordano i nodi in città ai nodi infrastrutturali sull'orbita esterna, con fluttuazioni in tempi diversi. Sono il viale della stazione (1909), via Filzi (1915), viale Sforza (1920), viale Gorizia (1924), viale Visconti (1936), via Necchi (1940).

<sup>1</sup> La pianta alla quale si riferiscono le figure 22 e 24, inserita nella guida Natali edizione 1925, è probabilmente ripresa dal PRG 1913: mentre riporta il progetto per il Policlinico (inaugurato nel 1932) e rappresenta la via Filzi (terminata nel 1915), non comprende il viale D. Chiesa, iniziato nel 1914 con la demolizione del baluardo del Brolio (Piazza Dante).

Elementi di cronologia urbanistica con dati di viabilità sono riprodotti nelle appendici 1, 2, 3. Il processo di sviluppo insediativo e cinematico dei Corpi Santi pavese in epoca industriale è stato ricostruito da G. F. Testa (1964-68) e in seguito dettagliato con nuovo materiale da G. Brusa (1984) e da DONATA VICINI (1988), op. cit. in bibliografia.



[fig. 23] Borghi e Confini del Comune di Pavia

Prima del 1883 i confini nord del Comune dei Corpi Santi, che circonda le mura di Pavia, si arrestano a Campeggi, sul Navigliaccio, e alla Torretta, sulla Vernavola; i confini sud dei Corpi Santi sono definiti dal Gravellone.

Nel 1883, al Comune di Pavia vengono aggregati i Corpi Santi e 6 frazioni di Mirabello: San Giuseppe, Bordoncina, Livello, Corso, Case Basse, Torretta; così, il confine nord raggiunge la Cascina Scala.

Nel 1939 i confini del Comune di Pavia, dopo l'aggregazione di parti di Mirabello, San Genesio, Certosa, Fossarmato, Valle Salimbene, raggiungono a nord il limite del Parco Vecchio Visconteo, mentre a sud toccano Santa Sofia e Motta San Damiano, restando fissi al Gravellone.

[fig. 24]

1 cm = 220 m

Circonvallazione esterna collettrice dei borghi  
 Negli anni '20, tra borgo e borgo esiste una strada di circonvallazione o una alzaia del naviglio, con percorso orbitale. Tra i Borghi Ticino e S. Patrizio è ultimata la circonvallazione esterna Sud-Ovest, mentre la vecchia di Nord-Ovest inizia a S. Patrizio e finisce a Porta Milano passando sulla Carona a Borgo S. Stefano. Poi le alzaie per il rimorchio delle imbarcazioni proseguono per i Borghi Calvenzano e S. Teresa (fuori porta Garibaldi); infine la nuovissima circonvallazione Sud-Est riconduce ai Borghi oltre il Ticino. Il nodo di S. Patrizio si è spostato indietro dopo la costruzione della ferrovia, che ha distrutto la vecchia strada per Ponte di Pietra. Il nodo di B. S. Stefano si è spostato invece in avanti a Frazione Alfredo, o Casa Napoli, data la scomparsa della porta di Cittadella all'ingresso della Carona; così, anche il nodo di Borgo S. Teresa, dalla conca di S. Epifanio alla strada per Cremona, uscente da porta Garibaldi in sostituzione della Porta Chiussa.

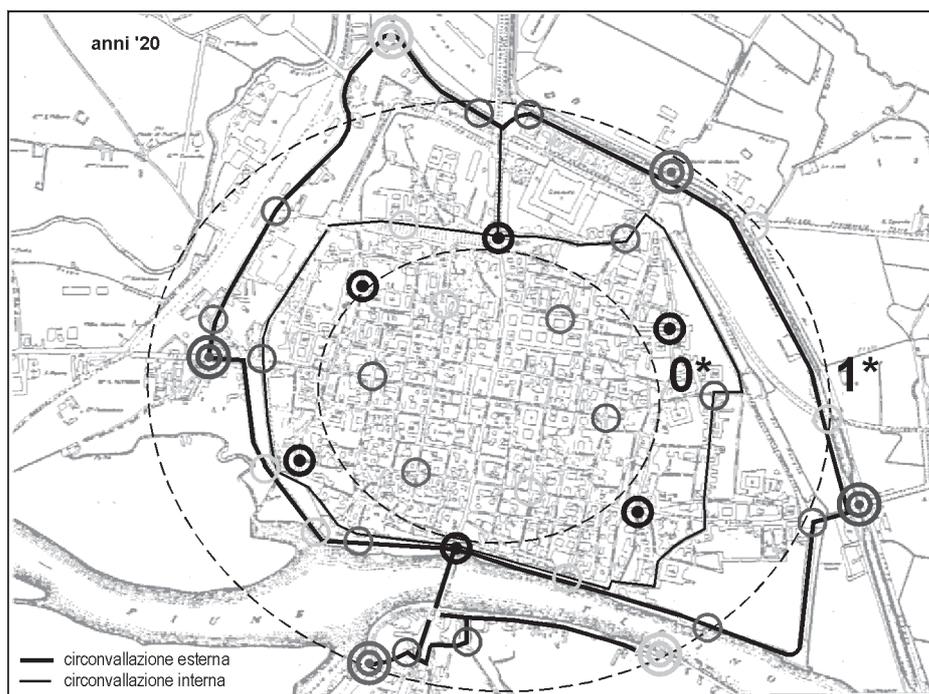
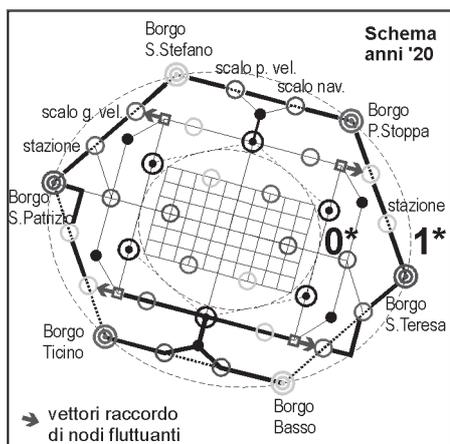


fig. 25] Modello di circonvallazione esterna

La circonvallazione esterna è descritta da un "esagono" inscritto nel primo "cerchio" canistriano dei Corpi Santi. I colori rendono intuitiva la simmetria degli orientamenti verso il mercato, nel nucleo cittadino, e la sua conservazione nei borghi e nodi raccordo diffusori. Infatti, nel nucleo, nodi adiacenti sono ordinati secondo orientamenti colorabili (rosso, blu, verde) che si conservano nei nodi della circonvallazione interna e pure nei nodi di quella esterna, sia globali, sia locali relativi.

P<sup>1\*</sup>: orbita borghi sorgente e nodi raccordo diffusori



Il cerchio canistriano collettore non idrico nel nucleo dei Corpi Santi è una immagine topologica del percorso chiuso che connette nodi sorgente di fattori mercantili pericittadini. Infrastrutture a largo raggio, quali il naviglio confluyente nel Ticino e la ferrovia, sono localizzatrici di attività industriali intorno alla città. Una strada orbitale le fiancheggia e su di essa alcuni borghi occupano i nodi di incrocio con le direzioni principali del territorio. L'insieme di questi borghi, nodi mercantili nel passato storico, rappresenta lo stato sorgente iniziale [P<sup>1\*</sup>] della dinamica in scala pericittadina.

I borghi sull'arco ovest di circonvallazione crescono vicino agli scali ferroviari. Sono luoghi di insediamento di trasportatori: negli anni '20 si trovano Cipolla e Cani a S. Patrizio e, già nel primo '900, Casali, Depaoli, Sacchi in Frazione Alfredo (Borgo S. Stefano). Seguirà Bertani in Borgo Ticino, nella parte più antica rivolta al Canale Morto, in origine sede di barcaioi. I borghi dell'arco orientale, di Porta Stoppa e di S. Teresa, sorgono invece vicino agli scali del Naviglio, ormai quasi inattivi.

Nodi di raccordo diffusori, connessi a porte, si inseriscono in tratti dell'orbita tra borghi, in punti di contatto con il fiume o il naviglio o la ferrovia: sono scali, stazioni, svincoli. Si rivelano tuttora diffusori locali di attività mercantili pericittadine. Al contorno della città si osserva il processo di formazione di una simmetria dei borghi mercantili sorgente, copiata da quella nel nucleo ex romano, dove i mercati sono strutturati secondo criteri topologici di vicinanza e un ordine direzionale. Dunque, a partire dalla circonvallazione esterna, la simmetria modello cittadino si ricostituisce in scala maggiore. Però, durante la transizione di scala, la simmetria si interromperà sulla circonvallazione interna, dal momento che suoi punti estremi verranno intercettati dalla SS35 e fluttueranno tra circonvallazione interna ed esterna

### 3.3 Sovrappasso ferroviario per il Policlinico 1932

Nei primi anni '30 il decentramento dell'ospedale diviene operativo. La sua localizzazione è anzitutto correlata al tracciato della circonvallazione esterna.