SITA
www.sita-on-line.it
il Burchiello®
www.ilburchiello.it
Il GranTurismo del Veneto
ClassITAlia
Tour Operator
Per informazioni e prenotazioni:
Via Orlandini, 3/5 - I-35131 Padova
Tel. 049.876.23.01 - Fax 049.876.30.44
E-mail: burchiel@tin.it
www.sita-on-line.it
TÜV
MANAGEMENT SERVICE

NOTTURNI D'ARTE 2002

NOTTURNI D'ACQUA

25 luglio 3 settembre 2002

a cura di
Mirella Cisotto Nalon

po' ingenua, è assai interessante per la sua fresca invenzione poetica.
Nei due pannelli laterali sono raffigurati, a sinistra, i mulini di Ponte Molino, mentre, a destra, i mulini di campagna: è così rappresentata tutta la Fraglia dei mugnai. A sinistra sono inoltre visibili quattro archi del vecchio ponte romano: sopra l'arcata centrale c'è una bella colonna con il fusto di color verde. Vicino al ponte ci sono alcune case e sull'acqua roste e mulini. A destra invece appare un paesaggio di colline ondulate, fra le quali scorre a valle un corso d'acqua. Presso la sua riva stanno i mulini. Qualche albero, delle case e una chiesa con campanile completano il riquadro. Sopra i mulini di città e di campagna sono raffigurati grossi colombi bianchi in volo, forse simboli della Provvidenza.
Nel pannello centrale appare ancora una volta Ponte Molino. Sopra l'iscrizione succitata è ritratta Maria con il Bambino e uno scettro nella mano destra. E' il caratteristico atteggiamento della statua della Madonna del Carmine, adorna di ricche vesti, con velo e corona in capo, ancora oggi venerata nella chiesa. Dietro Maria si stende, simile a un baldacchino, un drappo verde. Sullo sfondo, ai lati della Vergine, si vedono due chiese con campanile, che potrebbero forse rappresentare San Giacomo e Santa Maria del Carmine. Lateralmente chiudono il pannello centrale i compatroni della Fraglia: San Rocco e San Sebastiano.

Elisabetta Gastaldi

IL COMPLESSO DI PONTE MOLINO: IL PONTE, I MULINI, LA PORTA

Il Ponte

Ponte Molino è il protagonista del più recente fra i molti interventi di riqualificazione delle acque padovane, effettuati dal Genio Civile di Padova. In queste ultime settimane, chi ha risalito in barca il Tronco Maestro o si è affacciato dal Ponte, è senz'altro rimasto colpito dall'inusuale maestosità del manufatto, ridonato per gran parte al suo splendore grazie all'asportazione della terra che ne ostruiva quasi completamente la quarta delle cinque arcate.
Il fatto che soltanto tre, o addirittura solo due arcate del Ponte potessero essere sufficienti a far scorrere sotto di esse le attuali acque del Tronco Maestro, ci informa circa la larghezza che il fiume doveva avere nel momento in cui il Ponte venne costruito.

Ponte Molino è infatti di origine romana, come Ponte Corvo, Ponte Tadi, Ponte San Giovanni, l'ormai invisibile Ponte Altinate, e il parzialmente visibile Ponte San Lorenzo: tutti manufatti a tre o cinque arcate, di lunghezza paragonabile a quella di Ponte Molino, il quale misura oltre 50 metri.
Non bisogna però lasciarsi ingannare dall'attuale aspetto del Ponte, aspetto che risale al recente 1830, quando il manufatto fu soggetto ad un radicale restauro ricordato da un'iscrizione posta sull'arcata centrale a valle: *Generale restauro eseguito nel MDCCCXXX*. Il restauro mantenne però l'originaria scansione romana del manufatto, vale a dire le sue dimensioni e i rapporti fra di esse, perché conservò le originarie strutture romane del manufatto.
Un particolare curioso: sul paramento a monte sono collocate quattro teste di leone. Esse richiamano il Leone di San Marco, come simbolo di libertà, proprio nel momento in cui il Ponte venne restaurato, periodo in cui Padova e il Veneto si trovavano soggetti all'Austria.
L'edicola posta sulla sommità del Ponte è settecentesca e rappresenta la Madonna del Carmine, cui la vicina chiesa è intitolata.
Infine, la più antica raffigurazione del Ponte e dei suoi mulini si trova all'interno della chiesa del Carmine. Si tratta di un intarsio in marmo di mano popolare che fa da paliotto all'altare dei Mugnai (il secondo a destra), risalente al 1668.

I Mulini

Ponte Molino prende il suo nome dalle decine di mulini galleggianti che, per quasi tutto il secondo millennio, si trovavano immediatamente a valle di esso.
Come fossero esattamente fatti lo si può vedere sul paliotto del'altare dei Mugnai, presso la Chiesa del Carmine.
Più difficile è dire con esattezza quanti fossero. Nella prima metà del Trecento si parla di 34 mulini; nel 1606 di 29; nel 1678 di 30; nel 1784 risultano 27; nel 1812 Letter rileva 23 ruote; pochi decenni dopo, la Pianta di Peri e Rizzoli ne riporta ancora 23, forse però rifacendosi al rilievo del Letter, in quanto molti mulini vennero abbattuti durante il restauro del Ponte, terminato nel 1830.

Vennero demoliti tutti in seguito alla terribile inondazione del 1882, allo scopo di non creare ostacoli al deflusso delle piene. Sarebbero comunque stati egualmente eliminati a seguito della costruzione della Briglia dei Carmini, costruita sul fiume poco a valle dei mulini, pochi anni dopo l'alluvione.

Per certo si sa che i mulini di Ponte Molino erano i più numerosi della città. Ce n'erano altri, per esempio, a Ponte Corvo, all'Orto Botanico, al Ponte delle Torricelle, al Ponte del Businello, presso la Conca delle Porte Contarine.

La Porta

Porta Molino appartiene alle 19 porte medievali descritte dal cronista padovano Giovanni Da Nono nella prima metà del Trecento:

quattro erano le principali, fra cui Porta Molino e Porta Altinate, uniche superstiti, e 15 le porte secondarie.
La Porta conserva due brevi tratti di mura medievali ai lati. Si osservi che Mura e Porta sono molto alte e sottili, oltre che disadorne, al contrario delle Mura e delle Porte padovane cinquecentesche (per esempio Porta Portello) che sono basse, larghe e molto decorate.

Queste differenze si devono al tipo di difesa militare cui questi manufatti dovevano servire. Se nel Medioevo la difesa era "verticale", perché basata su oggetti che venivano lasciati precipitare sopra i nemici, nel Rinascimento la difesa diviene "orizzontale", essendo basata sui colpi di cannone. Ovvio che Mura e Porte si ispessiscano anche per sopportare le cannonate nemiche, e che si abbassino perché viene meno la possibilità di essere scalate.

Se osserviamo la Porta Molino noteremo che essa si innalza oltre i merli. La Porta venne infatti sopraelevata nella seconda metà dell'Ottocento affinché divenisse sede dei serbatoi dell'acquedotto padovano. L'acqua era sospinta all'interno della Porta, che appare attualmente come un grande e nudo vano, grazie alle pompe ospitate dentro la Briglia dei Carmini, costruita a valle del Ponte. Una briglia è una piccola diga costruita di traverso al fiume per creare un accumulo d'acqua a monte, e quindi un salto d'acqua a valle. Il questo caso il salto d'acqua serviva per fornire l'energia necessaria a spingere l'acqua portata dall'acquedotto serbatoi posti all'interno della Porta.

La Briglia dei Carmini è crollata nel 1919 a seguito di danni subiti alle fondazioni a causa di un bombardamento avvenuto l'anno precedente.

Pietro Casetta

IL CANALE DELLA BOVETTA

L'area di ponte Molino deve il proprio nome ai numerosi mulini galleggianti, che fin dal 1102 attorniavano il ponte e che furono demoliti solo nel 1883-4, dopo aver costituito per secoli il maggior complesso molitorio della città.
E' naturale che per lungo tempo anche l'architettura romana di ponte Molino, costruito intorno al 40-30 a.C., sia stata occultata dalla presenza dei mulini e dal materiale di riporto e dai detriti depositatisi sulle cinque arcate originarie.
Nelle immediate adiacenze si scorge anche il medievale ponte S. Leonardo, il cui nome allude alla vicina chiesa, e che veniva anche denominato "del carroccio", perché sopra vi passava il carro comunale che muoveva contro il tiranno Ezzelino. L'ardita arcata in muratura ha conservato a grandi linee l'aspetto medievale originario del 1140-1170, anche se è segnalata una notevole riedificazione a seguito del crollo del 1375, con l'aggiunta delle tipiche inferriate mobili a regolare il passaggio delle imbarcazioni in città per motivi di sicurezza pubblica. Il successivo rifacimento per mano dei Veneziani negli anni 1466-68 è ancora ricordato dalle iscrizioni infisse nei parapetti: quella a valle recita "PONS HIC RECTUS/IOANNE GRADONICO PRETORE/MCCCCLXVIII DIE MADII" e quella a monte "BERNARDO IUSTINIANO/LEONARDI ORATORIS/FILIO URBIS PREFECTO/RESTITUTUS MCCCCLXVI". Nel novembre 1787 vennero tolti i sedili in pietra che correvano ai piedi dei parapetti del ponte e venne allargata la strada con marciapiedi ai due lati.
Ma fra ponte Molino e ponte S. Leonardo, quasi ai piedi di quest'ultimo, si scorge la bocca di entrata al canale Bovetta detto anche Bovetta di S. Leonardo e Bovetta dei Carmini, che correva con andamento semicircolare dietro alla chiesa dei Carmini per poi rigettarsi nel Piovego presso il ponte dei Carmini. Nelle sue acque affondavano le loro pale numerosi mulini che, una volta in disuso, determinarono lo spegnimento del canale al punto che nel 1895 la Commissione Municipale di Sanità avanzò la proposta di interramento. Il corso d'acqua era stato scavato nel 1236-46 su concessione di Ezzelino III da Romano.
Il canale era tagliato da due frequentate strade quali via Beato Pellegrino, che passava sul ponte di S. Giacomo, e viale Codalunga, che correva sopra il ponte della Bovetta. Erano entrambi due piccoli ponti ad una arcata in muratura sorti nell'anno di scavo del canale: il primo era detto anche "della Chimica", in riferimento all'adiacente scuola di Chimica, mentre il secondo era detto anche "De Rigis" perché costruito da Colloredo de Rigis a servizio della propria abitazione.
Fra ponte Molino e i Carmini si situa Quartiere Europa, costituito da moderne costruzioni sorte a seguito della copertura del Naviglio e del rifacimento della zona della Conca delle Porte Contarine nel 1956. A collegamento di piazzetta Sartori e di piazzetta Forzatè nel 1982 sorse la passerella pedonale Conciapelli, in cemento armato, il cui nome ricorda il quartiere che dal Medioevo sino agli anni Sessanta era occupato dai "conciapelli", o "pellattieri", cioè i lavoratori di pellame. Il nome "Forzatè" deriva dalla famiglia che fin dal 1110 qui aveva delle proprietà.
Il nome "conciapelli" era esteso anche al ponte dei Carmini, adiacente alla chiesa omonima, che unisce via Giotto a piazza Petrarca. Venne costruito nel 1373 a due arcate in muratura da Francesco da Carrara, come attestava un'iscrizione sul ponte, ridotte a una nella ricostruzione del 1788; dopo l'inondazione del 1907, al ponte venne affiancata nel 1936 una travatura di rinforzo in cemento armato anche per allargare la carreggiata stradale.
Poco oltre, verso ponte del Popolo, si trova il ponte delle Grade dei Carmini su cui corre via Giotto; nel Medioevo era già presente una struttura che sorreggeva la cinta muraria trecentesca e che subì un radicale rimaneggiamento nel XVI secolo, fino all'abbattimento