

Il Ponte romano di San Lorenzo

È il ponte meglio conservato e il più conosciuto di Padova romana. Esso viene ricordato in documenti medievali a partire dall'XI secolo col nome di ponte S. Stefano, denominazione in uso fino al XV secolo, dovuta alla vicinanza dell'omonimo convento femminile benedettino. Fu soltanto nel Cinquecento che, avendo assunto particolare importanza l'attigua chiesa di S. Lorenzo, il ponte prese il nome che ancora oggi lo contraddistingue.

Nel medioevo il ponte non doveva essere tra quelli più monumentali perché Giovanni da Nono, nella sua cronaca nella prima metà del XIV secolo non ne enumera le arcate e non ne esalta la bellezza come fa ad esempio con il ponte Molino e Altinate. A quell'epoca il ponte infatti doveva mostrare libera solo l'arcata di destra e, parzialmente, la prima pila, sia perché in corrispondenza dell'arcata mediana passavano le mura di Padova comunale, sia perché il fiume Bacchiglione, che allora come oggi scorreva nel letto dell'antico *Medoacus*, aveva una portata d'acqua di gran lunga inferiore.

Il monumento venne più volte restaurato ma fu solo nel 1773, quando si fecero dei lavori per abbassare il livello della strada, che il ponte fu messo nuovamente in luce in tutta la sua importanza: venne così studiato da Giandomenico Polcastro e lo Stratico poté disegnarne una ricostruzione, seppur ideale.

Un vero e proprio scavo archeologico venne effettuato soltanto nel

1938, in seguito ai lavori per le fondamenta della nuova ala del Palazzo Centrale dell'Università e in quell'occasione il ponte si rivelò anche nella parte a monte, con il ritmo e le proporzioni già stabilite dal Polcastro e dallo Stratico.

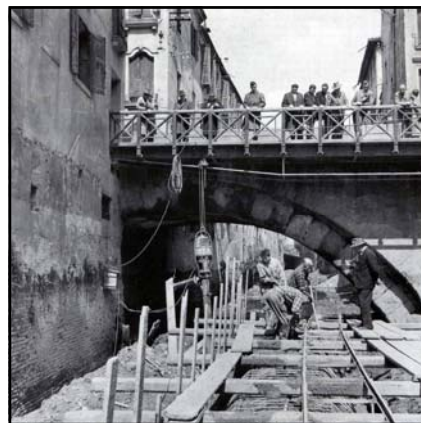
Lo scavo in estensione del ponte permise di apprezzare per tutta la lunghezza l'organicità della struttura architettonica, perfettamente conservatasi nel tempo. Si rinvennero elementi decorativi e una lastra di marmo con iscrizione mutila.

Tuttavia, pur di fronte ad un monumento di particolare importanza per la storia della città, nel 1959 l'opera di inter-

ramento del Naviglio portò alla costruzione della strada, che attualmente prende il nome di Riviera Tito, Livio e all'interramento parziale della prima arcata.

Il collegamento con un'articolata rete viaria che univa *Patavium* ai maggiori centri della *Venetia* e l'esigenza di attraversamento del fiume largo 40-50 metri, sostengono l'ipotesi dell'esistenza intorno all'area urbana di un numero elevato di ponti, dei quali rimangono tracce nei medievali San Giovanni delle Navi e Tadi e nei moderni Molino e Pontecorvo; i ponti Altinate e S. Lorenzo invece, ora interrati sotto Riviera dei Ponti Romani, sono i soli a noi pervenuti nella struttura antica.

Il ponte S. Lorenzo, in particolare, era ubicato all'altezza dell'odierna via S. Francesco, il cui tracciato potrebbe ricalcare quello di un decumano di vitale importanza per la viabilità cittadina. Esso si trovava immediatamente a sud del porto fluviale della città e, quindi, nei pressi dei moli di attracco delle navi e di tutte quelle strutture di carico, scarico e deposito delle merci che erano essenziali e funzionali alle attività portuali.



Il ponte durante la tombatura del Naviglio



Ponte S. Lorenzo prima della tombatura

ribassato delle arcate. Esse furono costruite probabilmente adoperando céntrine fisse, su appoggi intermedi, con cunei posati a secco e collegati tra loro da grappe di ferro saldate con piombo.

Il ponte, a tre arcate, è edificato con blocchi di trachite euganea nelle pile e nelle armille esterne, con pietra calcarea di Costozza negli introdossi, nel cappello dei rostri e nei muri di testa dei timpani sopra le arcate, grazie all'utilizzo, per questi ultimi, della tecnica propria dell'*opus quadratum* ed infine con laterizi nelle soprastrutture, l'impiego dei quali è forse da attribuire a restauri tardoantichi o medievali.

Il ponte è privo di una fondazione litica e si regge su solidi zatteroni collocati al piede di ciascuna pila. Vista la natura cedevole del terreno in questo settore della città, probabilmente gli zatteroni a loro volta poggiano su basi realizzate con palificate che rendono più solido e compatto il terreno.

La lunghezza complessiva del ponte doveva essere di m.53,30 (circa 180 *pedes* romani), m.44 senza le spalle, e la larghezza di m.8,35, mentre il solo piano carreggiabile doveva essere di m.7,40 (circa 25 *pedes* romani).

I parapetti erano probabilmente realizzati in pietra o rivestiti con lastre di marmo lunense, come testimonia la lastra con iscrizione attestante la costruzione di un *pluteum*, rinvenuta nel letto dell'antico *Medoacus* durante gli scavi del 1938.

Sotto l'arcata sinistra, lungo il piedritto della spalla correva un sottopassaggio, oggi non più visibile, che



Vista attuale dell'arcata del ponte

metteva in comunicazione la sponda sinistra a monte del ponte con il molo del porto fluviale a valle: dal molo era possibile salire al piano stradale del ponte attraverso una scala in laterizio con gradini forse in pietra, al cui parapetto apparteneva la lastra appena citata.

Sopra l'arcata mediana del prospetto meridionale à incisa un'iscrizione su tre righe, già nota a partire dal 1773, ben visibile per coloro che risalivano la corrente del fiume in direzione del porto, nella quale vengono ricordati l'ordine dei decurioni, committenti dell'opera e i cinque *adlegati* (delegati) che costituirono la commissione tecnica: essa diede in appalto la costruzione del ponte e ne eseguì, al termine, il collaudo, in qualità di direttrice dei lavori.

Testo dell'iscrizione mutila rinvenuta nel 1773

[..]L.CLO.C.ALBARENIVS.C.[..]POMPONIVS Q.. IDANDER
[..]NIVS L.F.T. VLLA , C. POMPON[..] SCAPVLA . ADLEGATEI
PONTEM.FACIENDUM.DD.S.LOCARV[..]IDEMQUE PROBARVNT

Rosa Fondacaro



Il corso del Bacchiglione entro la città di Padova prima dei tombinamenti degli anni sessanta del millenovecento.

Informazioni

Legambiente è l'associazione ambientalista più diffusa in Italia (1.000 gruppi locali, 110.000 tra membri e sostenitori). Legambiente da alcuni anni si batte per uno sviluppo sostenibile fondato sulla difesa e la valorizzazione delle risorse dell'ambiente e dell'arte, delle quali l'Italia è molto ricca.

Salvalarte è un progetto di volontariato promosso da Legambiente Padova che si propone la riscoperta e la valorizzazione di alcuni monumenti della Padova 'nascosta'. Il fine è quello di puntare i riflettori sul patrimonio artistico della nostra città, molto considerevole, ma spesso dimenticato e abbandonato.

Potete iscrivervi alla nostra associazione, tramite il c.c.p. 36037091 specificando "iscrizione 'anno' (es. 2006) sulla causale" o iscrivendovi sul sito internet.

Se amate l'arte e la cultura, e avete due ore a disposizione alla settimana potete diventare volontari di **Salvalarte**. Attualmente ci serviamo dell'aiuto di volontari per tenere aperti la Scuola della Carità e l'Oratorio di Santa Margherita e il Sottopasso S. Lorenzo, in Via San Francesco.

Per ulteriori informazioni e materiale illustrativo visitate il nostro sito internet all'indirizzo:

<http://www.legambientepadova.it>

Orari di apertura dei Monumenti

Solo giorni feriali

Ponte San Lorenzo (via S.Francesco)

Da Martedì a Sabato	10.00 - 12.00
Martedì, Mercoledì e Sabato	16.00 - 18.00

Scuola della Carità (via S. Francesco 63)

Sospeso per lavori di restauro

Oratorio di S. Margherita (via S. Francesco 51)

Da Martedì a Venerdì	10.00 - 12.00
Martedì e Venerdì	15.00 - 17.00
Giovedì	17.10 - 18.30

I volontari informano che sono possibili improvvise variazioni d'orario.

Per informazioni e prenotazioni visite telefonare a Legambiente Padova 049 8561212



LEGAMBIENTE

Salvalarte

Italiano

Il Ponte Romano di **SAN LORENZO** - **PADOVA** -

Sottopasso in Via San Francesco



Il Ponte di San Lorenzo durante gli scavi del Bo' (1938)



LEGAMBIENTE