



INTERVENTO 13

13. Rivalutazione dello Scalo di alaggio tra il Ponte seicentesco e il Rivellino

ELENCO TAVOLE:

- Tav.1 planimetria generale degli interventi
- Tav.2 Relazione
- Tav. 3 Localizzazione aree di intervento
- Tav. 4 Impianto storico catastale dell'area di intervento
- Tav. 5 Stato di fatto: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 6.0 Documentazione fotografica: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 6.1 Documentazione fotografica: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 7 Documentazione storica: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 8 Progetto: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 9 Stato di fatto: Rivellino, Pianta – R: 1:500
- Tav. 10 Stato di fatto: Rivellino, Pianta coperture– R: 1:500
- Tav. 11 Stato di fatto: Rivellino, Prospetti– R: 1:500
- Tav. 12.0 Documentazione fotografica: Rivellino
- Tav. 12.1 Documentazione fotografica: Rivellino
- Tav.13 Documentazione storica: Rivellino
- Tav.14 Progetto: Rivellino – Piastra – R:1200
- Tav.15 Progetto: Rivellino, Pianta – R:1:200
- Tav.16 Progetto: Rivellino, Prospetti – R:1:500

Programma Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) del Centro Antico PLANIMETRIA GENERALE DEGLI INTERVENTI AGGIUNTIVI



INTERVENTO - 13

Interv.13 - Rivalutazione dello scalo di alaggio tra il Ponte seicentesco e il Rivellino

Descrizione dell'intervento all'interno dei progetti previsti del Programma Integrato di Rigenerazione

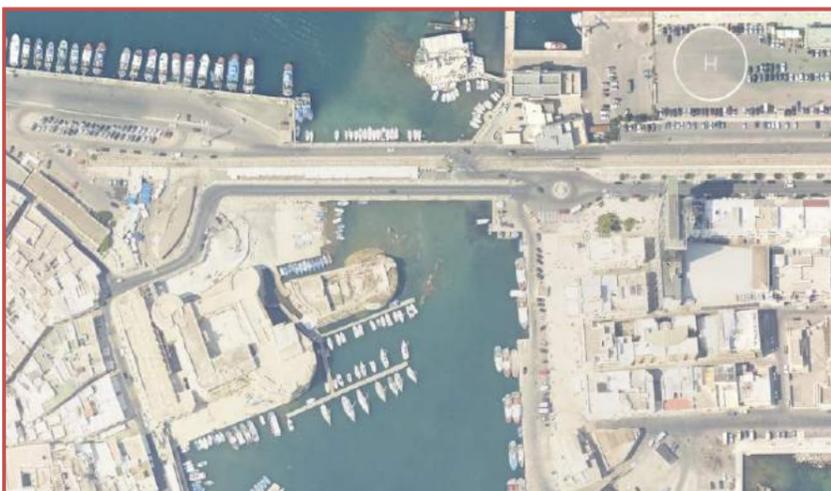
Premessa

La progettazione di che trattasi fa parte degli interventi inseriti nel Programma integrato di Rigenerazione Urbana del centro antico di Gallipoli e che riguardano lo scalo di alaggio nei pressi del Rivellino del Castello e del Ponte seicentesco. Detto intervento completa quello già predisposto per il restauro del castello Angioino (interv.2) per consentire così la fruizione completa delle antiche opere di fortificazioni, Castello e Rivellino, e degli spazi circostanti, scalo di alaggio e il Ponte seicentesco.

Lo scalo di alaggio e il Rivellino si trovano localizzati sulla parte sinistra per chi percorre il vecchio ponte seicentesco che unisce la città moderna (borgo nuovo) al centro antico (borgo antico) di Gallipoli. Essi si trovano confinati tra il Castello, la detta viabilità che oggi appare sopraelevata rispetto allo scalo e il braccio di mare antistante.

Attualmente l'uso dello scalo di alaggio è quello al servizio di piccoli natanti con la parte della terraferma ad uso parcheggio, quindi un'area a usi diversi e con diverse interferenze che la rendono congestionata e scarsamente identificabile formalmente, pur avendo essa un certo pregio storico e ambientale perché collegata al Castello e al Rivellino.

Quest'ultimo è la parte residuale della fortificazione ormai staccato dal Castello il cui uso, sino a pochi anni fa, era quello di un



Cinematografo, attualmente è accessibile da un pontile ed è in completo disuso.

Proprio per tali pregi e interrelazioni tra il sito e i manufatti indicati è stato inserito nel progetto di Rigenerazione urbana del centro antico, per completare il complesso di opere e manufatti da recuperare e rifunzionalizzare di cui la città storica è riccamente dotata.

Pertanto di seguito vengono illustrate alcune soluzioni per il recupero e il riuso di tali spazi e manufatti, seguendo l'indirizzo che il Castello, il Rivellino e lo Scalo d'alaggio facciano parte di un articolato complesso di elementi architettonici e urbani tra loro integrati e funzionalmente disponibili ad essere utilizzati quali contenitori culturali a livello urbano e territoriale.

Analisi storica dei luoghi

La documentazione storica sul sito dell'area dello scalo di alaggio è associata alle funzioni e vicissitudini nei secoli del Rivellino e del Castello, in quanto avamposti difensivi formidabili della città murata di Gallipoli.

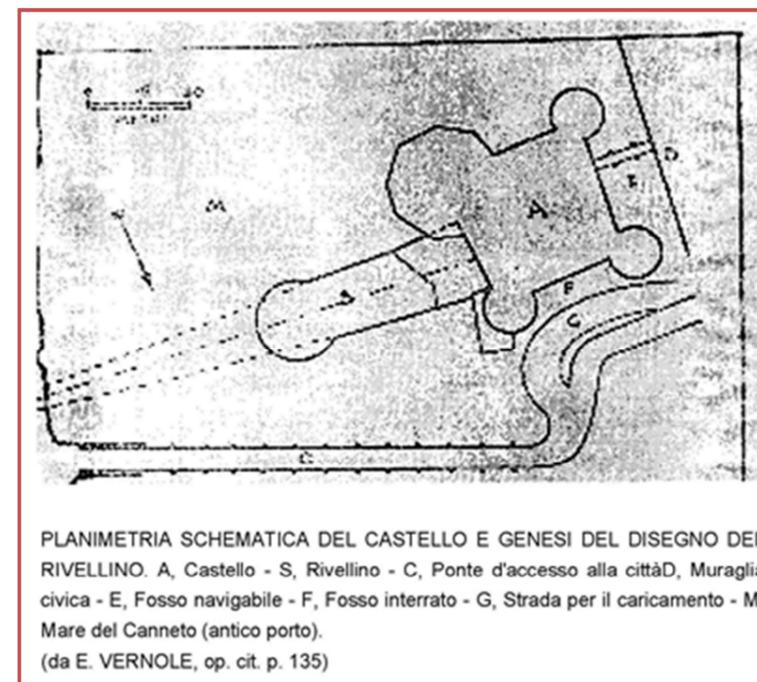
Tali manufatti e spazi aperti di connessione costituiscono elementi urbani importanti che, sebbene modificati nel tempo, risultano tuttora determinanti ad una specificità della città.

Per cui gli interventi proposti si incentrano sullo scalo di alaggio, l'area residuale del vecchio camminamento adiacente e la connessione con la viabilità storica di Gallipoli, il ponte seicentesco che unisce la città storica alla terra ferma.

Per comprendere meglio le mutazioni dei luoghi e dei manufatti, oggetti di intervento, si riporta di seguito una breve descrizione dell'intorno urbano in questione, facendo anche riferimento alla iconografia storica pervenutaci a partire dal XVII secolo.

L'iconografia storica infatti, rappresenta i luoghi e i manufatti difensivi attraverso viste assonometriche dell'intero nucleo storico di Gallipoli con mura, torrioni, Castello e Rivellino, ponte di accesso e terra ferma, in cui la stessa città è racchiusa nelle mura e la campagna disabitata al di fuori di essa.

Assume una certa rilevanza storica la planimetria del Castello, risalente al XVII secolo, rinvenuta nella Biblioteca Reale di Madrid,



nella quale si evidenzia l'*unicum* costruito del sistema difensivo del castello con il Rivellino (prima del taglio).

Tale è la rappresentazione di una delle prime iconografie quale l'incisione su rame colorata tratta da Geoge Braun: Civitates Orbis terrarum, colonia 1572/1628, dove appunto si individuano il Castello, il Rivellino e un piccolo scalo nei pressi. Tali dislocazioni sono ripetute in diverse altre incisioni con rappresentazioni assonometriche, ad es. quella del 1629 "Callipolis urbs vetustissima fortissima atque fidelts", tratta dal Bertelli e un'altra ancora incisione tratta da Joan Baeu del 1680. Successivamente tale iconografia non si modifica granché, infatti si può rilevare che: il ponte di accesso alla città fortificata, nei pressi del Rivellino è



affiancato da un'area di forma triangolare adibita a molo o comunque uno spazio a servizio del sistema difensivo.

Pertanto, tale situazione orografica e lo stato dei luoghi in corrispondenza del Castello e del Rivellino, sembra permanere per tutto il XVIII secolo, così come si può cogliere dalle ulteriori incisioni raffiguranti i manufatti storici, in particolare dalla tavola in rame tratta da Thomas Salmon, Venezia 1737 - 1766 e quella di Jean Joseph Allezard del 1817.

Dunque le raffigurazioni di inizio settecento fino ad inizio ottocento oltre a riprodurre il Castello e il Rivellino, ritraggono il ponte di accesso e gli spazi intorno agli stessi come un'integrazione funzionale al servizio della fortificazione, con la netta separazione dal territorio agricolo o lacustre, isolotti ad est. Con la presenza di due ponti di accesso uniche connessioni al territorio agricolo. Sempre nelle cartografie storiche si intravedono le modificazioni intervenute negli spazi liberi difensivi attorno al Castello e Rivellino e il mutare nel tempo dello scalo di alaggio. Pertanto seguendo le trasformazioni della città nel tempo si intravede il cambio di funzione da città murata atta alla difesa a città commerciale dedita allo scambio, più aperta verso l'entroterra con l'occupazione, ai fini portuali, dell'isolotto.

A fine ottocento la città di Gallipoli diventa del tutto mercantile, dedita al commercio e alla pesca.

L'iconografia tratta da "*Cento città d'Italia*" ci fa intuire queste mutazioni, con il ponte di accesso alla città storica, il Rivellino come lo vediamo oggi, il Castello e il tratto di mare che li circonda. Solo nella foto del 1904 la configurazione dei già citati manufatti e degli spazi dello scalo di alaggio si stabilizzano nelle forme ed immagini a noi attualmente noti, in cui appunto lo scalo di alaggio è ubicato tra il castello, il rivellino e il ponte antico, con l'aggiunta del nuovo ponte ferroviario e sullo sfondo il porto mercantile in piena attività.

Pertanto, nel '900, le funzioni difensive del Rivellino e del Castello sono da tempo scomparse perciò le architetture permangono come soli fatti geografici e storici con funzioni occasionali (depositi e caserma), mentre l'aspetto commerciale trasforma gli spazi portuali per l'esercizio della pesca e del commercio, con modifiche profonde del sistema portuale ottocentesco.

Attualmente lo sviluppo economico ha assunto nuovi e multiformi caratteri tra cui quello turistico, concentrando ingenti risorse economiche. Da ciò l'insorgere di notevoli problematiche urbane: traffico, degrado ambientale e fisico, contenitori storici vuoti da recuperare a nuove funzioni.

Alla base di tali considerazioni e valutazioni più generali, si è programmato di integrare i contenitori storici di cui sopra, e di riqualificare gli spazi urbani limitrofi. Per cui il progetto presentato intende, appunto, puntare su di essi per completare una politica del recupero a Gallipoli attraverso il restauro e la rifunzionalizzazione del Rivellino, integrato con nuove destinazioni d'uso di tipo culturali assegnate al Castello, migliorare gli spazi aperti del molo di alaggio, limitrofo connettendoli attraverso percorsi in quota al Castello stesso, secondo una proposta progettuale unitaria e funzionalmente articolata, dando spazio ad una connessione visiva tra gli elementi così come apparivano nelle iconografie del 700 e dell'800.

Proposta progettuale area - Scalo di Alaggio

La topografia del luogo è quella di uno spazio urbano posto ai margini del ponte seicentesco di accesso alla città vecchia di Gallipoli, costeggiante il Castello, abbastanza depresso ma accessibile ai pedoni e alle macchine, mentre la parte a mare svolge le funzioni di molo di alaggio.

Si capisce che tali promiscuità di usi e occupazioni di suolo hanno fatto perdere al luogo stesso la sua identità e valore, con scarso riconoscimento e integrazione col sistema architettonico Castello - Rivellino.

Pertanto l'idea progettuale parte dal presupposto di riconsegnare lo spazio di che trattasi al Castello e al mare: al Castello per farlo diventare spazio esterno ad esso integrato e attraversabile ma nel contempo luogo piazza, piccolo molo libero da veicoli, superfetazioni e funzioni di disturbo; al mare come molo moderno e di grande impatto nel sistema portuale esistente.

La sua perfetta simbiosi interno esterno dello spazio aperto tra città murata e mare dovrebbe partecipare alle funzioni più prettamente culturale dei manufatti ex difensivi, caratterizzandosi quindi nella doppia funzione sopra richiamata: di Molo piazza quasi a livello della battigia, sufficientemente appartato ma visibile da lontano

dall'altra parte della città nuova, oppure: osservabile dall'alto dal ponte e contemporaneamente raggiungibile attraverso il sistema gradinato esistente. E da lì tramite un attraversamento e sottopassaggio raggiungere il porto mercantile e risalire nella città storica.

Tale spazio pavimentato, nel progetto, è dunque pensato come una piazza eterna per un accesso diretto al Castello e al Rivellino attraverso una passerella in legno e metallo, in live pendenza, che si incunea salendo tra i due manufatti. Ciò ovviamente comporta la rimozione delle strutture incongrue che nel tempo si sono accumulate e malamente integrate al Castello e al Rivellino, sostituendole con una nuova passerella e una piattaforma vetrata di sosta a quota più alta.

Dal punto di vista costruttivo, la piazzetta dello scalo di alaggio avrà una pavimentazione in pietra locale con un disegno dinamico tendente ad inglobare la scalinata di discesa semicircolare: disegno trasferito a mo' di onde a semicerchio alla stessa pavimentazione, ove è completato da comode sedute in pietra che segnano tali passaggi curvilinei e con un disegno semplice e compatto, così come semplice e non invasiva sarà l'illuminazione.

Il molo d'alaggio, spazio terminale della piazzetta, sarà rivisto nel suo perimetro e materiali, liberandolo ove possibile dall'accostamento diretto al ponte, lasciandolo comunque in legno e recuperandone ove necessario le parti esistenti.

Ai margini della piazza molo è stata prevista una passerella che ha l'obiettivo di collegare la piazzetta stessa al Castello e al Rivellino consentendo per ciò il loro raggiungimento da un luogo sicuro e qualitativamente interessante. Essa sarà realizzata in legno naturale di pino marino conformata al disegno semplice e solido dei vecchi pontili, con dolce pendenza tale da essere percorsa dai diversamente abili, per smontare poi su una pedana vetro - metallo in quota collegante il Castello col Rivellino colmandone lo spazio libero esistente nell'ottica di creare una continuazione vetrata della piazzetta sottostante e riconnettere idealmente lo squarcio tra Castello e Rivellino.

Proposta progettuale rifunzionalizzazione del Rivellino

Per ciò riguarda l'intervento sul Rivellino, la proposta progettuale intende favorire la connessione del Manufatto al Castello

Aragonese attraverso la richiamata piattaforma vetrata e rialzata di qualche metro rispetto al pelo libero dell'acqua, per consentire funzionalmente e visivamente la connessione col Castello Aragonese e anche per ristabilire, come detto, seppure per linee orizzontali, l'antico incastro rilevato nella cartografia storica prima della cesura tra i due manufatti.

La proposta, al di là del riferimento storico, mira a favorire la fruizione unitaria dei due manufatti, senza soluzione di continuità tra di loro, e nel contempo tramite la piattaforma vetrata collegare la stessa alla piazzetta dello scalo di alaggio con passerella in legno, creando un'integrazione tra architetture storiche, spazio e scena urbana.

Tecnicamente la piattaforma orizzontale è realizzata in struttura metallica e lastre di vetro strutturale calpestabile, perfettamente sospesa ed inserita a ponte tra i due manufatti storici, avente l'ampiezza e forma derivante dal vecchio profilo del Rivellino prima della sua demolizione. Detta struttura è protetta lateralmente da ringhiere in tubolari orizzontali del tipo navale, ed è illuminata dalla parte sottostante in modo da dare l'impressione di essere sospesa sull'acqua.

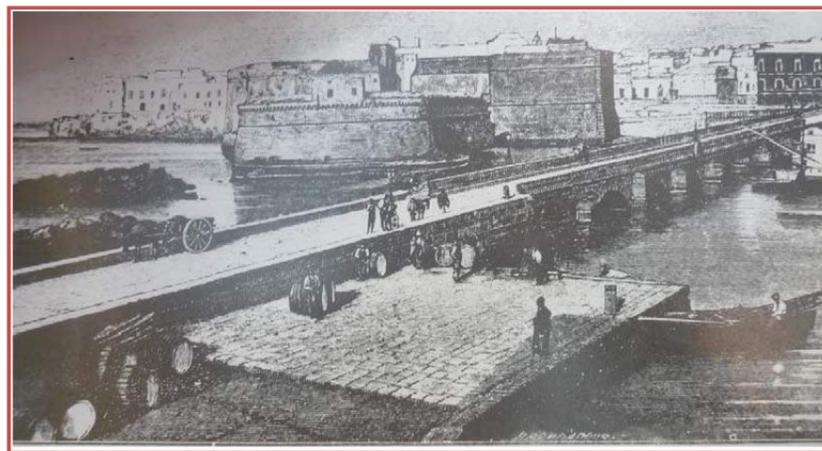
La definizione formale più appropriata sarà il progetto di studi e approfondimenti nel progetto definitivo in cui la componente architettonica e strutturale si confronterà con gli altri elementi progettati, gli spazi liberi, il mare e maggiormente con gli imponenti manufatti storici: il castello e il Rivellino.

Riguardo poi gli interventi direttamente sul Rivellino, la proposta è quella di usare lo spazio interno del contenitore storico per ospitare in maniera temporanea o permanente opere di scultura. Pertanto, per raggiungere tale obiettivo occorre recuperare il manufatto e rendere agibile gli spazi presenti prevedendo interventi di consolidamento del sistema portante delle murature, la risarcitura dei paramenti interni, della realizzazione degli impianti, e delle pavimentazioni. Adottando innanzitutto tecniche afferenti al restauro scientifico che tutelino il manufatto e lo rendano utilizzabile all'uso previsto. Per quanto riguarda le opere da realizzare nuove ci sono quelle delle pavimentazioni che sono previste in lastre di pietra calcarea o pezzature a mosaico o pietra di Cursi opportunamente montate secondo disegni semplici e coerenti con la destinazione prevista. Gli impianti e i servizi

debbono essere essenziali e senza compromettere il manufatto originario. Tutto ciò sarà approfondito nel progetto definitivo in cui si terrà conto di quanto qui illustrato, accompagnato da approfondite analisi preventive sui paramenti murari le strutture e manufatti nell'ottica della tutela del manufatto storico e delle specifiche destinazioni d'uso programmate.

Il progetto di rifunzionalizzazione del Rivellino prevede inoltre il recupero dei paramenti esterni e del loro consolidamento e dotare anche il manufatto, a livello della muratura di coronamento, di una passerella metallica che fungere da percorso in quota che collega un ponte metallico aereo col Castello, tramite l'apertura di vani attualmente occlusi. Tale passerella costituisce tra l'altro un ottimo belvedere in cima al Rivellino da cui osservare il panorama marino e la città.

Anche in tal caso, gli aspetti progettuali: architettonici, tecnici e distributivi, andranno studiati in relazione allo stato dei manufatti, la destinazione d'uso, il contesto e le testimonianze storiche, con la scelta di materiali confacenti e tecniche costruttive appropriate.



Il ponte seicentesco

Il ponte unisce Gallipoli Vecchia alla terraferma. A seguito del distacco del Rivellino dal Castello, un nuovo ponte fu progettato nel 1601 secondo un asse diverso rispetto a quello della struttura precedente, che correva lungo i fianchi del Rivellino. Realizzato entro il 1607 secondo Bartolomeo Ravenna, nel 1608 invece secondo il Vernole, il nuovo ponte caratterizzato da una struttura a

12 arcate e un ponte levatoio in legno in corrispondenza dell'antica porta, rappresentava l'unica via d'accesso alla città.

Nel Settecento furono apportati altri cambiamenti (1768), e anche l'andamento del ponte fu modificato con l'aggiunta di una curva a gomito verso la città (1795). Il viadotto fu nuovamente ampliato nel 1879 e modificato in relazione ai lavori per il nuovo porto mercantile fino all'allargamento della carreggiata reso necessario dalle mutate esigenze del traffico, che ne alterò irreversibilmente la struttura originaria, mascherando entrambe le fiancate con una parete in carparo che coprì i plinti e gli elementi decorativi barocchi (cordolo marcapiano ad archetti e torelli, che si possono ancora vedere nelle foto di inizio del Novecento).

Con l'avvento della ferrovia (1879), prima, e per l'ampliamento del porto commerciale dopo(1938), su un lato del vecchio ponte sono state affiancate due nuove arterie parallele, un tratto ferrato per il passaggio del treno e l'altro tratto viario per il trasporto su gomma, chiudendo, di fatto un lato del ponte, quello esterno, verso il mare, modificando per sempre l'aspetto morfologico del ponte che unisce i due lembi di terra.



La struttura del ponte è composta da 7 archi a sesto ribassato (in parte sommersi) e tutti della stessa dimensioni, per una larghezza di 6.20 metri e altezza di metri 1.75. La lunghezza complessiva del ponte è pari a metri 154.72 ed ha una larghezza calpestabile di 8.75 metri. Il materiale lapideo utilizzato è tufo carparino squadrato connesso da malta, ora in stato di notevole degrado metrico.

Oggi il ponte riveste sia un'importanza storica e culturale notevole, sia una importanza viaria fondamentale per collegare la città nuova di Gallipoli con lo splendido borgo antico che si erge sull'isola.

Proposta progettuale rifunzionalizzazione del Ponte seicentesco

Il ponte appare in stato di degrado materico avanzato, quindi si auspica un suo restauro ed eventuale consolidamento, con nuova pavimentazione in basolato e illuminazione.

Sarebbe anche opportuno una riqualificazione ambientale del ponte seicentesco, ossia il ripristino del tratto laterale, oggi occluso da una sede viaria con strutture precarie (gazebi), con lo scopo di liberare il manufatto antico per ristabilire così la visione e funzione di ponte con i due lati liberi sul mare così come appare nelle cartografie storiche.

Quantificazione delle risorse finanziarie

Il costo per la realizzazione dei progetti sopra descritti, è stato stimato considerando i possibili risultati attesi differenziandoli e le diverse tipi di interventi illustrati.

Pertanto :

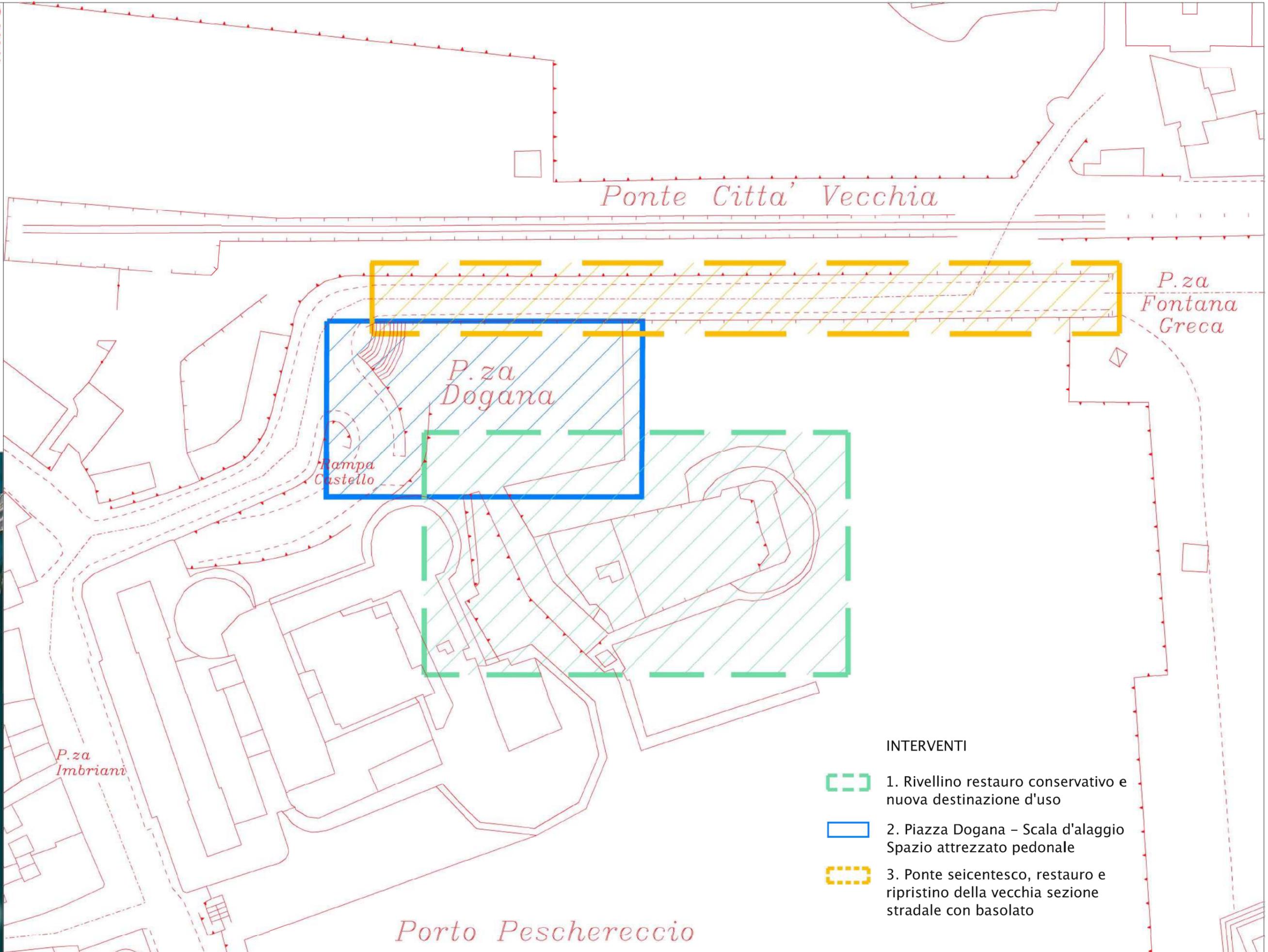
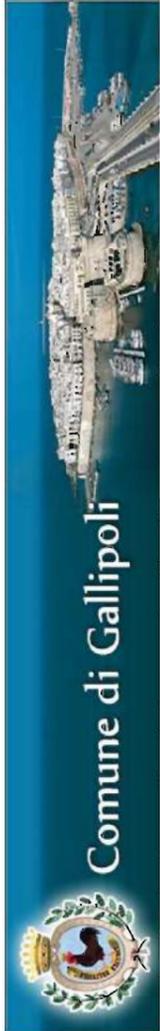
- Il costo per la riqualificazione della piazzetta dello scalo di alaggio, nuova pavimentazione, panchine in pietra, impianti di illuminazione, recupero scale, ecc. è di euro 600.00,00;
- Mentre il costo per il restauro e recupero del Rivellino, realizzazione passerella d'accesso, piastra di connessione tra il Castello e Rivellino, ecc., è di euro 2.000.00,00;
- Per il restauro, adeguamento funzionale, ripristino morfologico e pavimentazione in pietra dura del ponte seicentesco e nuova illuminazione è di euro 1.400.00,00;

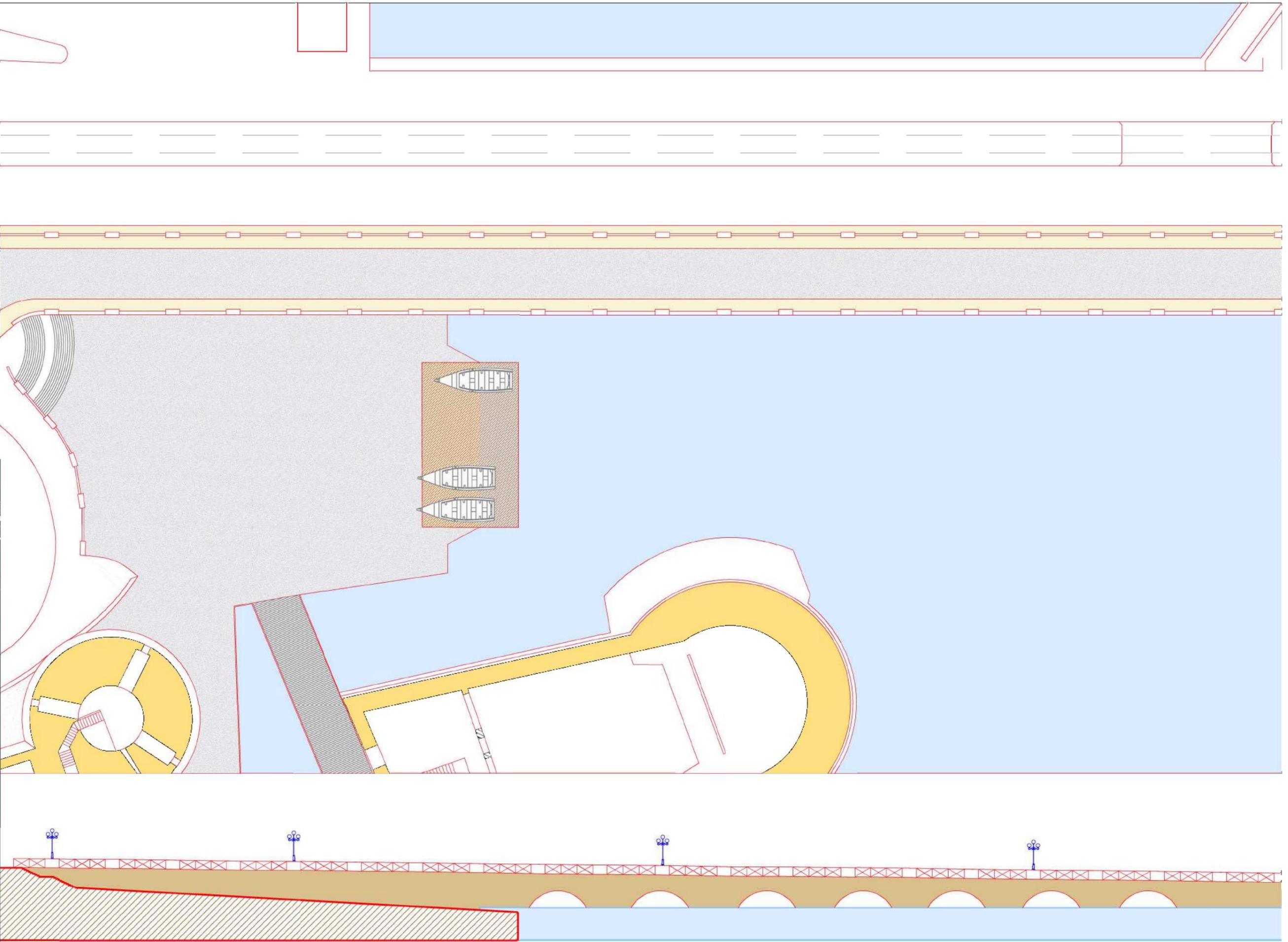
Il cui ammontare complessivo è pari ad euro 4.000.000,00.

Costo finanziario pari a : 4.000.000,00 €

ELENCO TAVOLE:

- Tav.1 planimetria generale degli interventi
- Tav.2 Relazione
- Tav. 3 Localizzazione aree di intervento
- Tav. 4 Impianto storico catastale dell'area di intervento
- Tav. 5 Stato di fatto: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 6.0 Documentazione fotografica: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 6.1 Documentazione fotografica: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 7 Documentazione storica: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 8 Progetto: Scalo di Alaggio e Ponte seicentesco
- Tav. 9 Stato di fatto: Rivellino, Pianta, R: 1:500
- Tav. 10 Stato di fatto: Rivellino, Pianta coperture R: 1:500
- Tav. 11 Stato di fatto: Rivellino, Prospetti R: 1:500
- Tav. 12.0 Documentazione fotografica: Rivellino
- Tav. 12.1 Documentazione fotografica: Rivellino
- Tav.13 Documentazione storica: Rivellino
- Tav.14 Progetto: Rivellino - Piastra, R:1500
- Tav.15 Progetto: Rivellino, Pianta, R:1:500
- Tav.16 Progetto: Rivellino, Prospetti, R:1:500

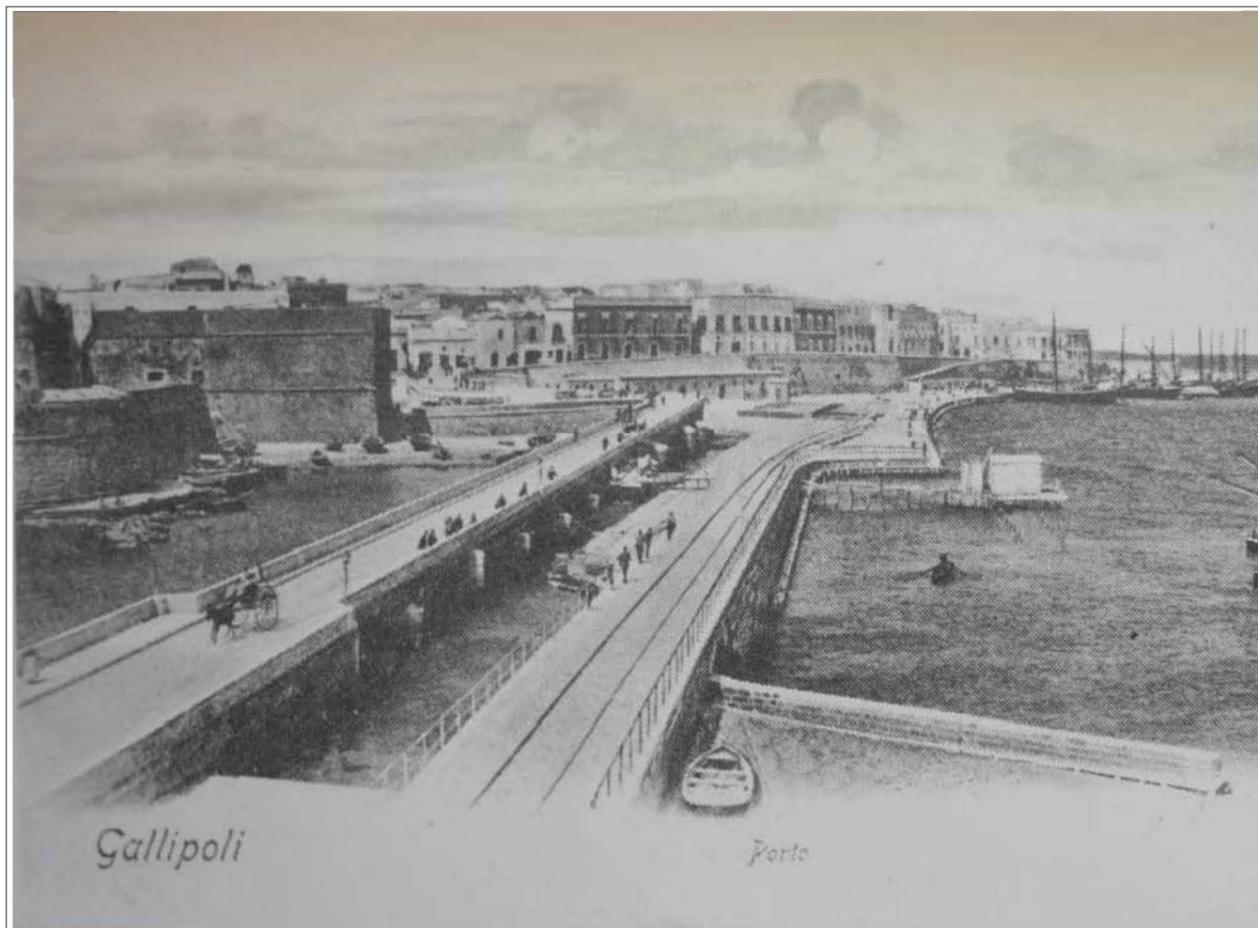
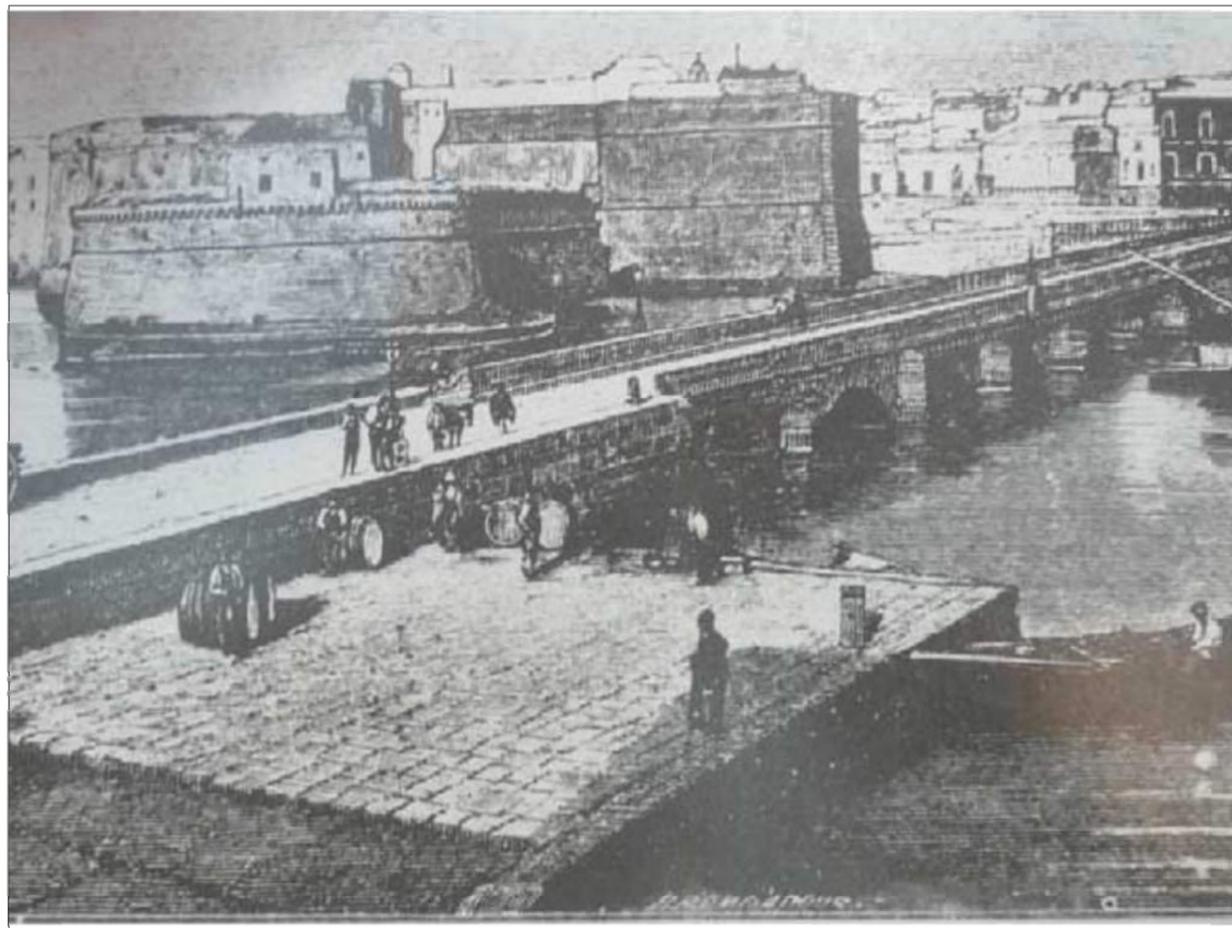


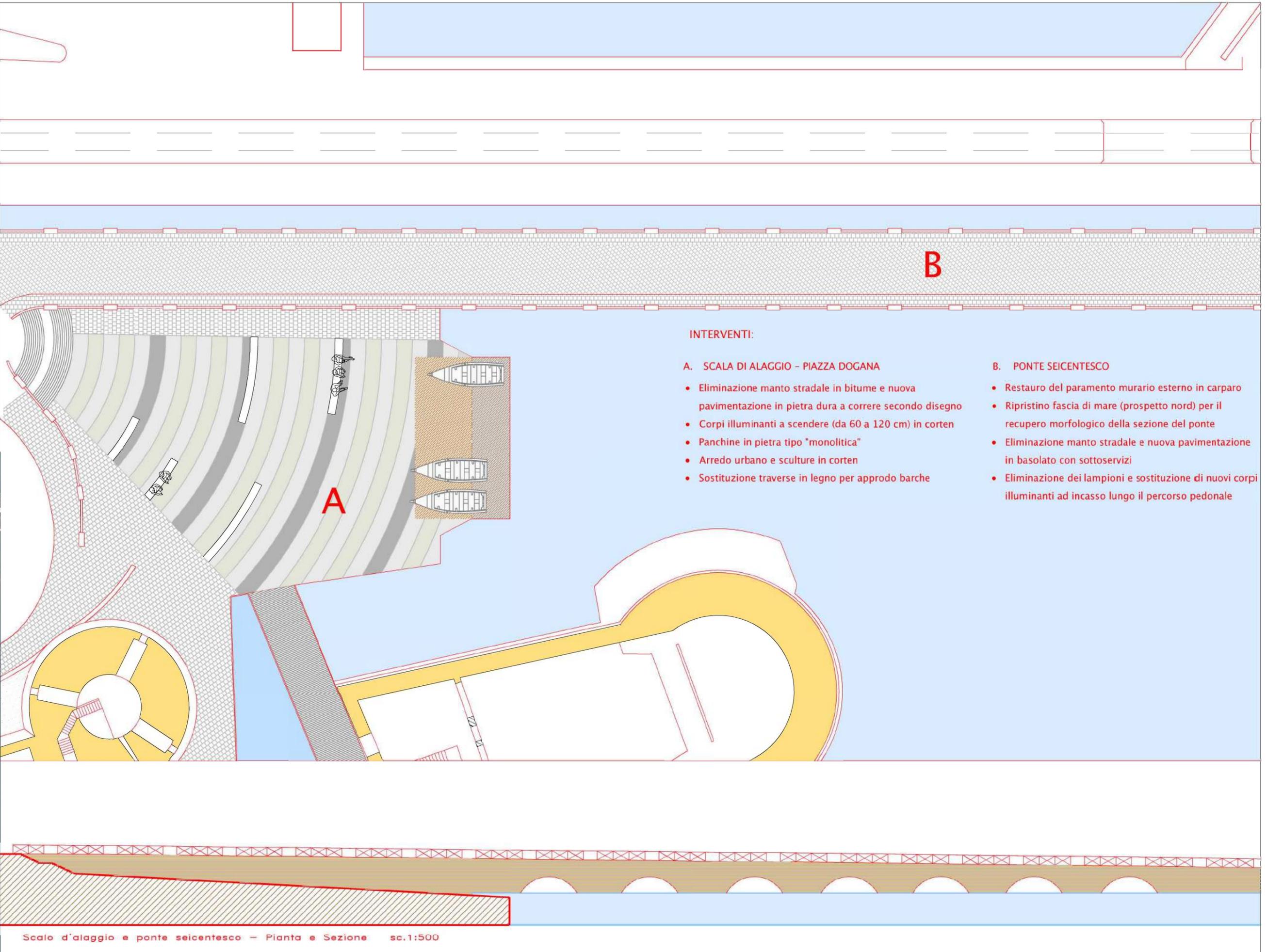


Scalo d'alaggio e ponte seicentesco - Pianta e Sezione sc.1:500

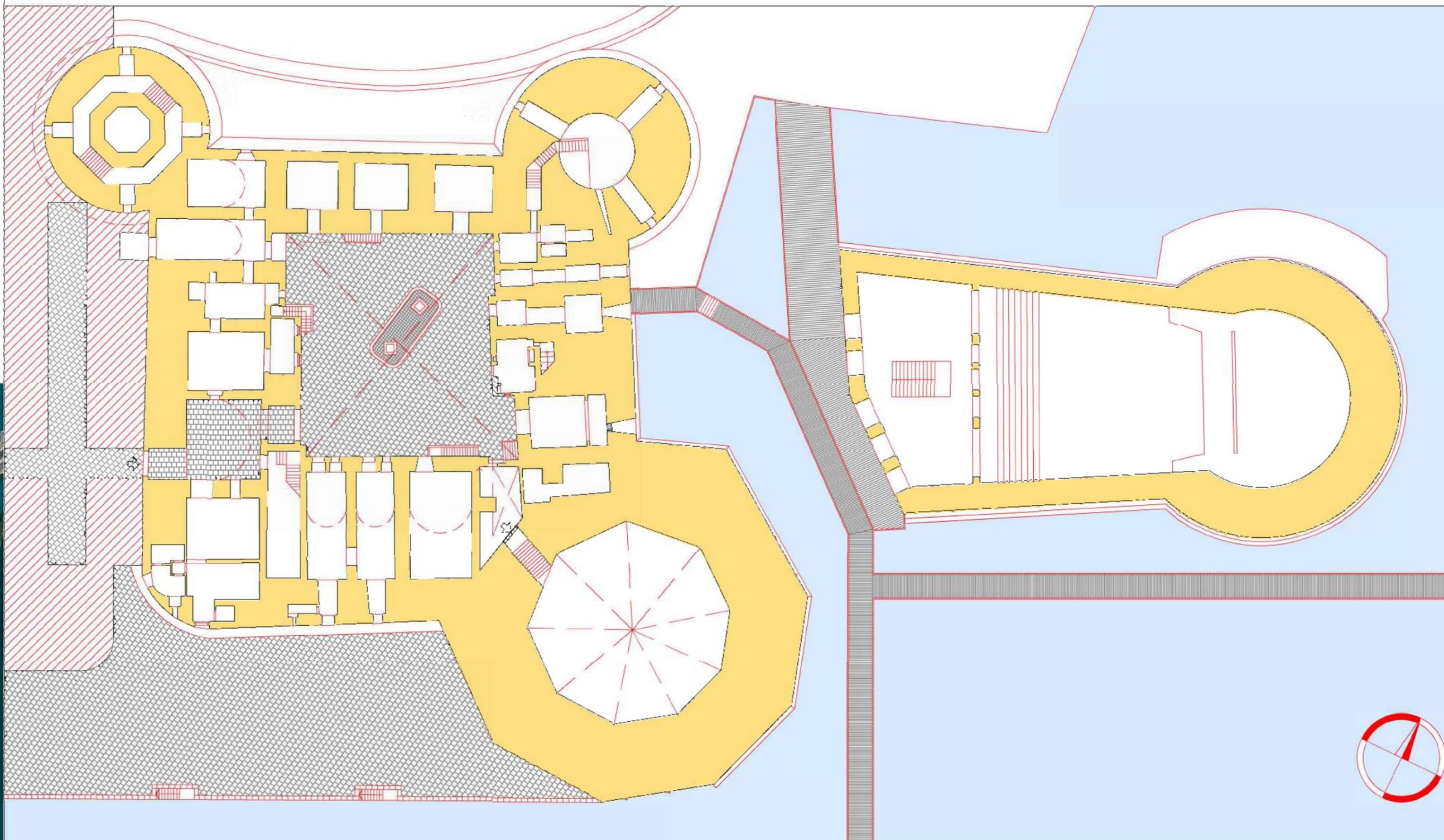






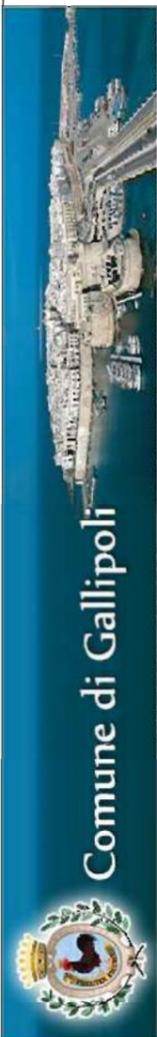


Programma Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) del Centro Antico



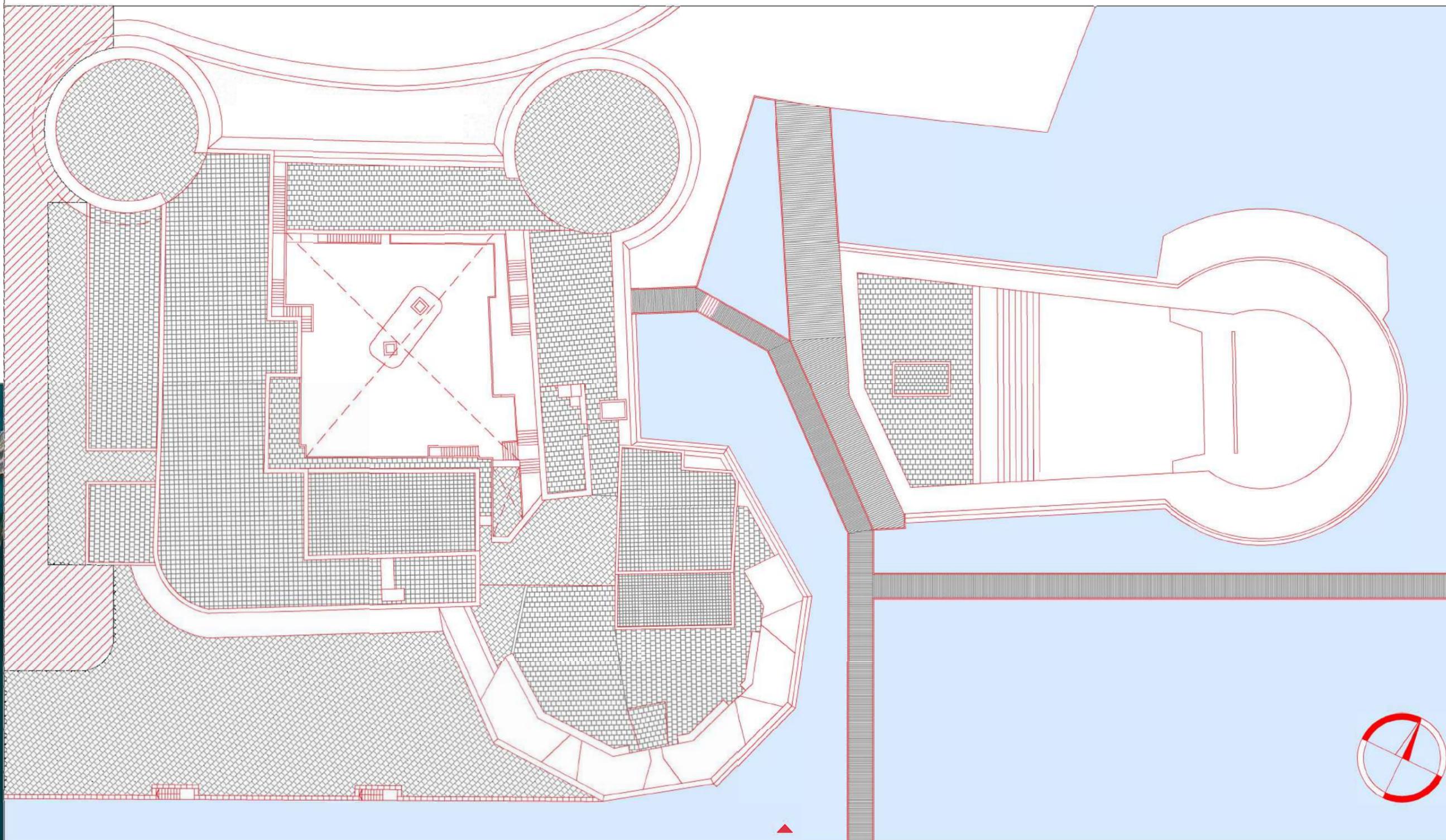
PLANIMETRIA GENERALE DEL CASTELLO E DEL RIVELLINO quota +6.80

sc.1:500



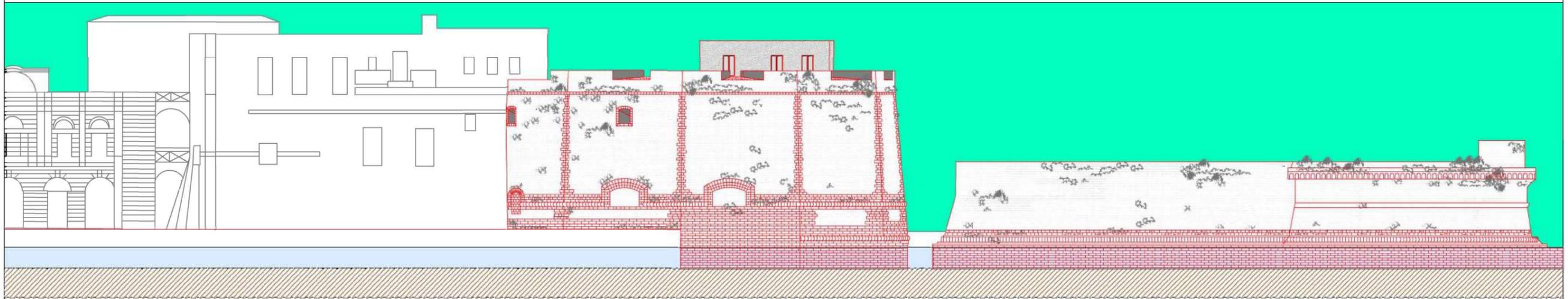
Comune di Gallipoli

Stralcio Programma Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) del Centro Antico

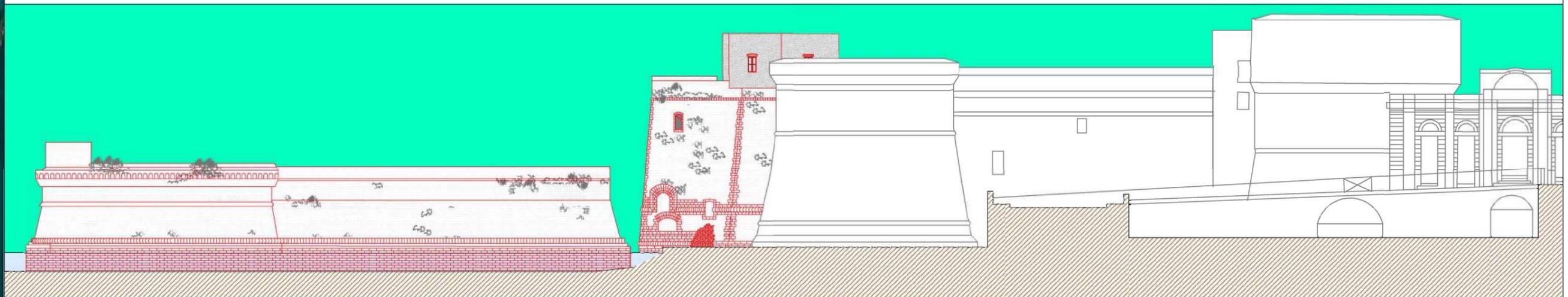


PLANIMETRIA GENERALE DEL CASTELLO E DEL RIVELLINO quota +20.70 sc.1:500

Programma Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) del Centro Antico



PROSPETTO GENERALE SUD-EST RAPP. 1:200



PROSPETTO GENERALE NORD-OVEST RAPP. 1:500



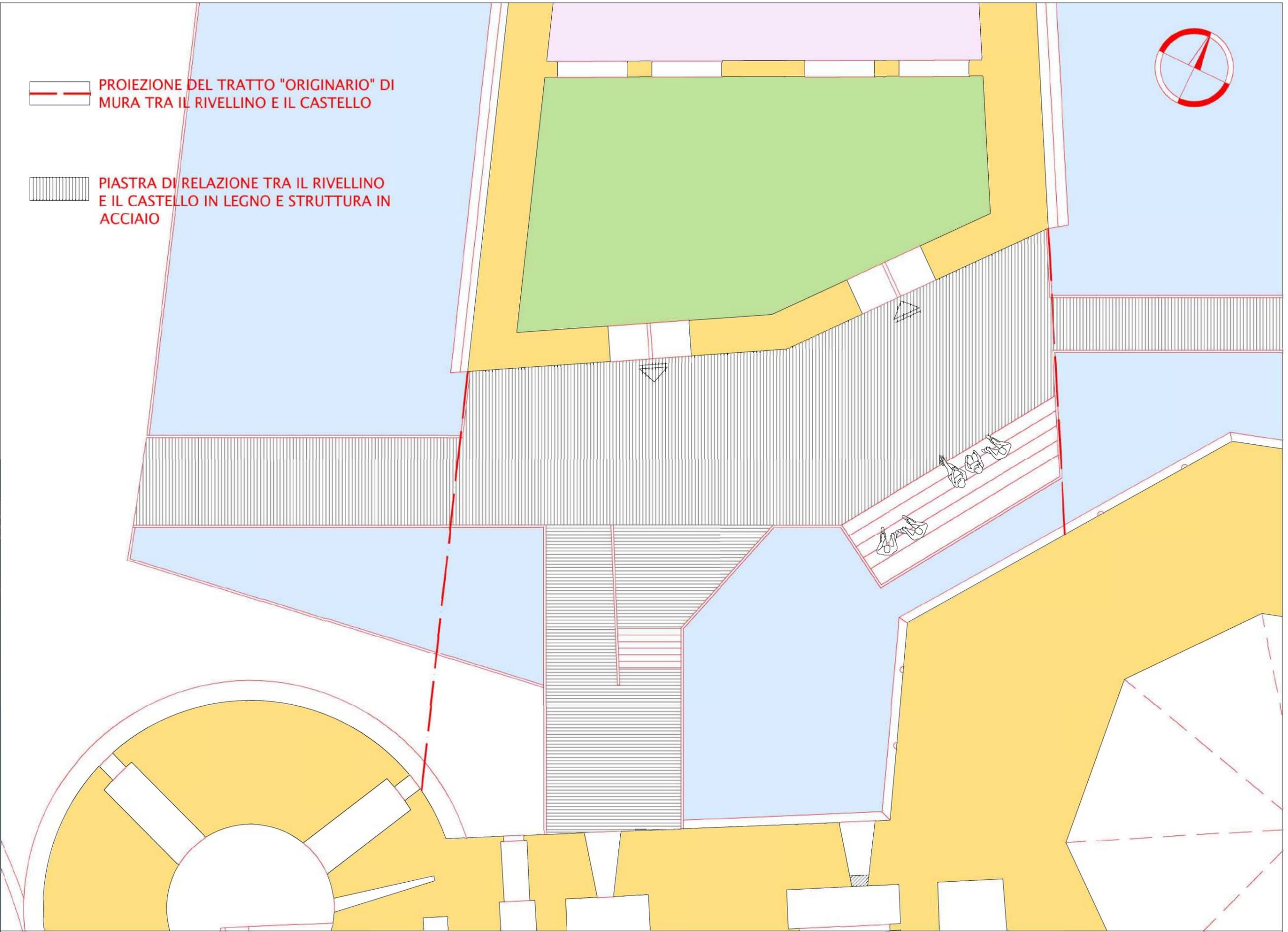




PROIEZIONE DEL TRATTO "ORIGINARIO" DI MURA TRA IL RIVELLINO E IL CASTELLO

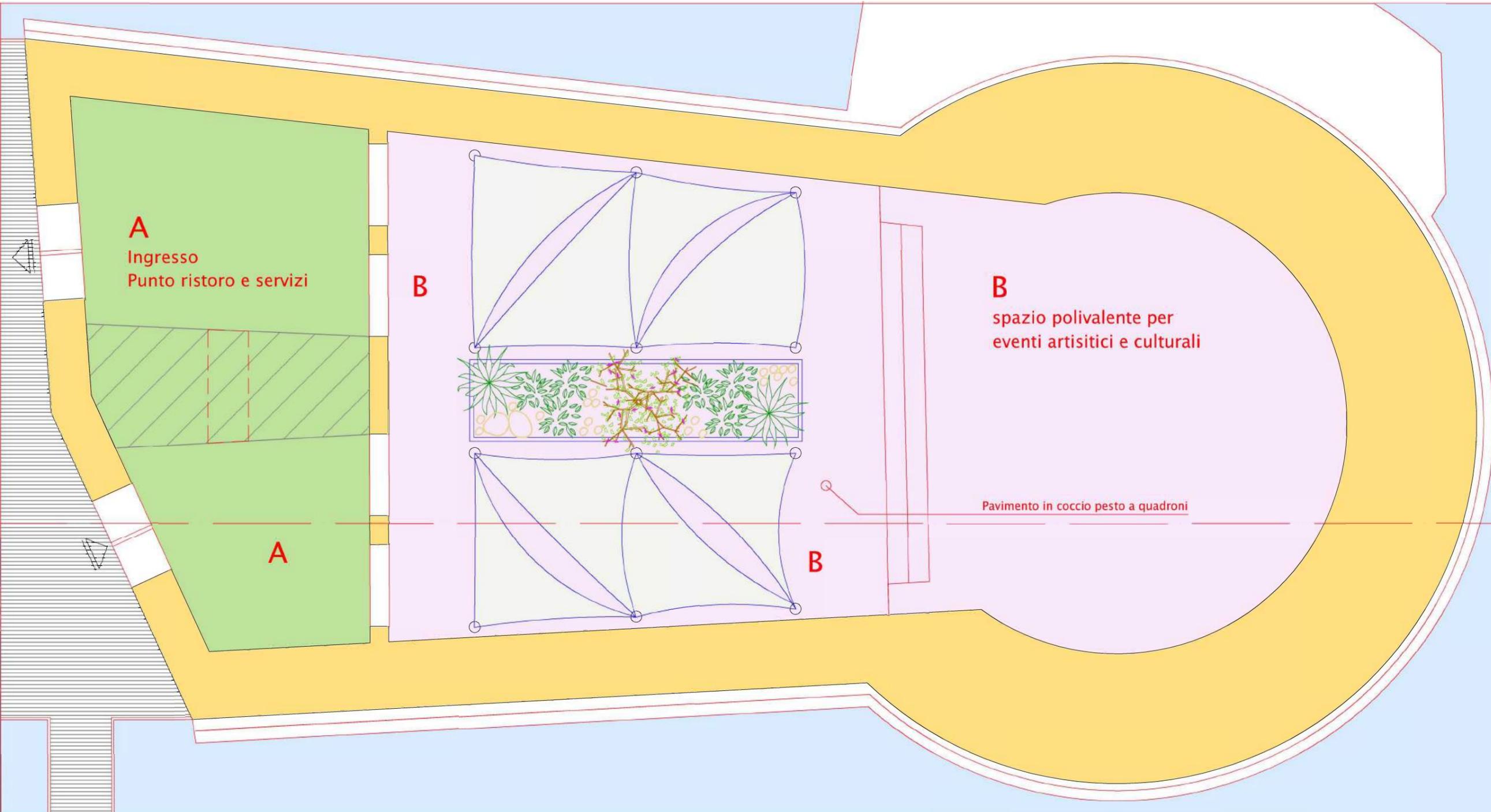


PIASTRA DI RELAZIONE TRA IL RIVELLINO E IL CASTELLO IN LEGNO E STRUTTURA IN ACCIAIO

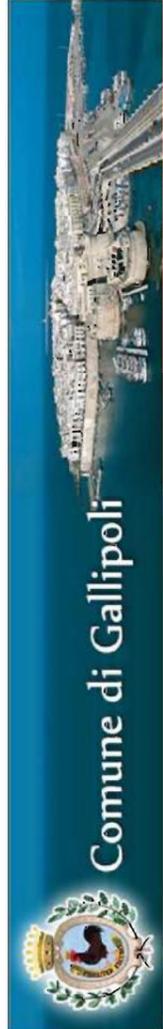


PARTICOLARE quota +6.80

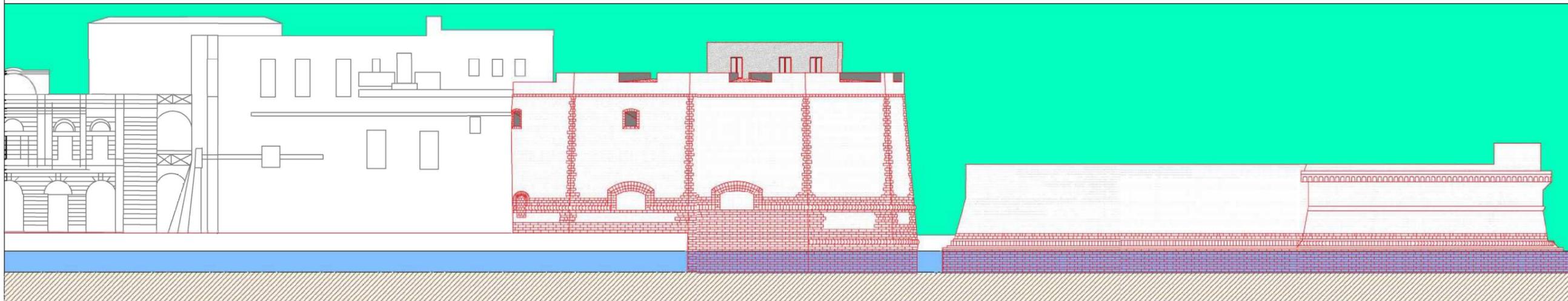
sc.1:200



Pianta e sezione Rivellino sc.1:200

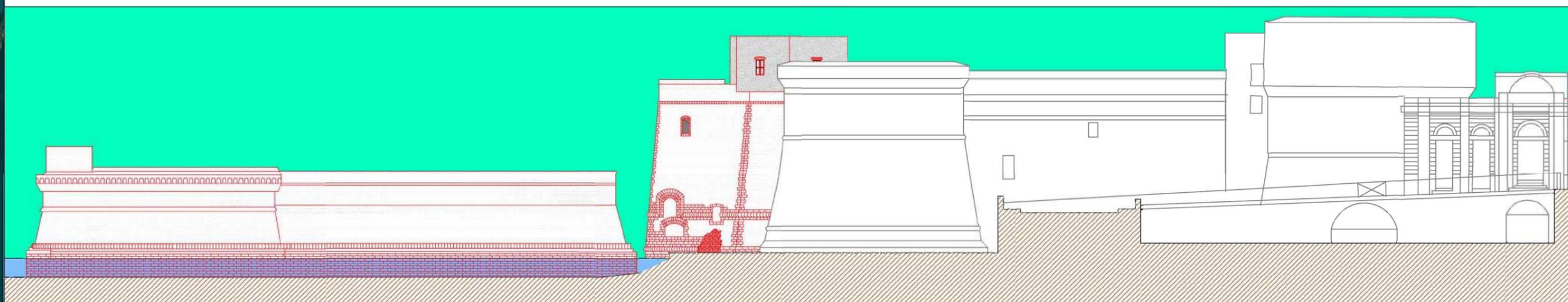


Programma Integrato di Rigenerazione Urbana (PIRU) del Centro Antico



PROSPETTO GENERALE SUD-EST

RAPP. 1:200



PROSPETTO GENERALE NORD-OVEST

RAPP. 1:500