SCHEMA STORICO DELL'AREA

1680
CARTA STORICA DEL BLEU

Porta Barete rappresenta sin dal **1300** l'accesso principale alla città dell'Aquila: segna il collegamento a ovest con Roma e Firenze.
La carta storica illustra la porta come monumentale, corredata di un'**antiporta** fiancheggiata da due torri di guardia e preceduta da una larga piazza.
Da Porta Barete si raggiunge il centro storico attraversando l'antico *Corso*, che successivamente all'unità d'Italia prenderà il nome di Via Roma.

1753
CARTA STORICA DEL VANDI

Il **terremoto del 1703** devasta la città e la ferisce anche nel sistema difensivo rasando al suolo parte delle mura e molte delle porte.
Porta Napoli a sud e Porta Bazzano a est vengono presto ricostruite.
L'area ovest dentro le mura viene gradualmente abbandonata e Porta Barete perde l'importanza che la Storia le aveva conferito.

1826
CARTA STORICA DEL CATALANI

La costruzione di un terrapieno risponde alle esigenze di un nuovo concetto di mobilità dell'asse "est-ovest" di ingresso alla città.
Il terrapieno agevola la forte pendenza di via Roma e prolunga l'antico collegamento tra la città *intramoenia* e la città *extramoenia*, sovrapponendosi alla lettura del passaggio attraverso l'antica Porta.

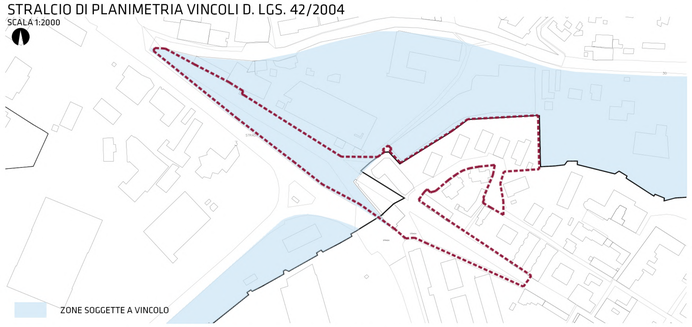
L'AQUILA 2009

Il devastante terremoto che nel 2009 ha colpito la città, ha suscitato nella comunità il desiderio di proteggere la propria identità storica e culturale, così gravemente colpita da questi eventi.
"Come nella vita individuale, così anche nelle comunità di cittadini i traumi provocano una drammatica pausa di riflessione, generano consapevolezza, innescano meccanismi di difesa, costringono a ripensare il passato e a immaginare un futura migliore" (Salvatore Settis)

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E TUTELA PAESAGGISTICA

STRALCIO DI PRG
SCALA 1:2000

STRALCIO DI PLANIMETRIA VINCOLI D. LGS. 42/2004
SCALA 1:2000



STRALCIO DEI PROGETTI STRATEGICI DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE
SCALA 1:2000

L'IDEA DI PROGETTO

STATO ATTUALE
strade carrabili / inaccessibilità

Il terrapieno realizzato nell'800 per collegare gli impervi dislivelli dell'area, pur risolvendo le moderne esigenze di accessibilità ne ha di fatto eliminato la **bellezza paesaggistica**, occludendo la vista della facciata laterale della Chiesa di Santa Croce, e interrando lo spazio antemurale che per quattro secoli aveva dato lustro all'accesso orientale alla città.
Ne è risultato uno spazio definitivamente destinato all'automobile, privo delle spazialità adatte al cittadino e ad altri tipi di mobilità sostenibili.

RIMOZIONE DEL TERRAPIENO
frattura / spazio vuoto / inaccessibilità

La rimozione del terrapieno restituisce alla vista le emergenze storiche dell'area di concorso, ma provoca inevitabilmente una **frattura** nell'impianto urbano contemporaneo, riportando la zona alle quote e ai dislivelli dell'epoca pre-settecentesca, incompatibili con le attuali esigenze di **accessibilità e di mobilità sostenibile**.
Si impone una riflessione sulla mobilità attuale, per scongiurare il rischio di isolare il centro storico dalla città *extramoenia* creando una frattura inaccessibile a causa del forte dislivello, generando di conseguenza spazi "vuoti" invece che spazi pubblici, in contrasto con la dichiarata volontà del DPP "*di creare continuità funzionale tra centro storico e periferia*".

CONNESSIONE EXTRAMOENIA/INTRA MOENIA
connessione / passaggio / soglia

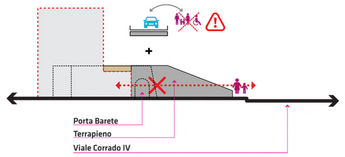
La rimozione del terrapieno genera tre aree eterogenee:
- lo **spazio extramoenia** parallelo alla Via Corrado IV, dal carattere prettamente commerciale e dal ritmo sostenuto, tipico delle periferie cittadine, situato alla quota -6.00m;
- lo **spazio intramoenia** contiguo all'area di scavo archeologico, luogo di contemplazione e dal ritmo lento, situato alla quota -6.00 m;
- lo **spazio antistante** la facciata della Chiesa di Santa Croce, il **sagrato**.

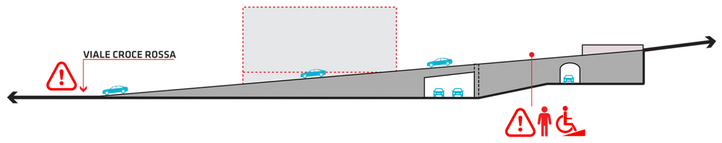
Il passaggio tra l'area intramoenia e quella extramoenia avviene attraverso un percorso che, passando al di sotto della Via Vicentini, supera il perimetro delle mura urbiche diventando **soglia**, trapasso fisico e simbolico, tra la città moderna a quella storica.

IL PONTE CICLO-PEDONALE
accessibilità / mobilità sostenibile

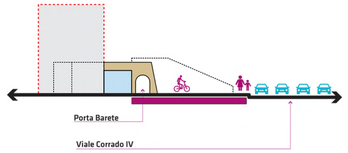
Il ponte ciclo-pedonale, coerentemente con gli **obiettivi del bando**, crea un collegamento **accessibile** che, attraversando l'area, ne ricollega i marcati dislivelli.
Il collegamento instaurato attraverso il ponte interagisce con un **contesto più ampio**: genera percorsi che riconnettono con il parco di Piazza d'Armi ad ovest attraverso un sottopasso pedonale, con il quartiere di Santa Croce e il parco di Viale della Croce Rossa a nord, e con le quote di Via Roma ad est.

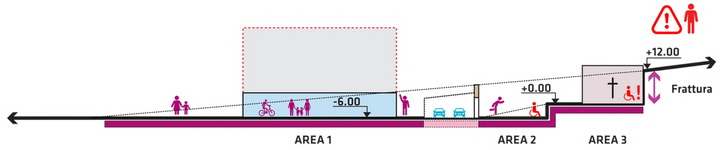
STEP 1
Stato attuale



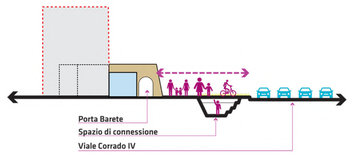


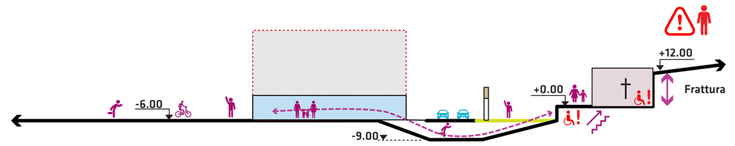
STEP 2
Rimozione del Terrapieno



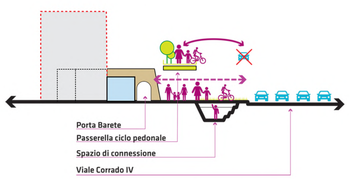


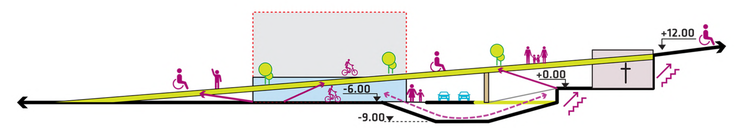
STEP 3
Spazio di connessione città extra moenia / città intra moenia

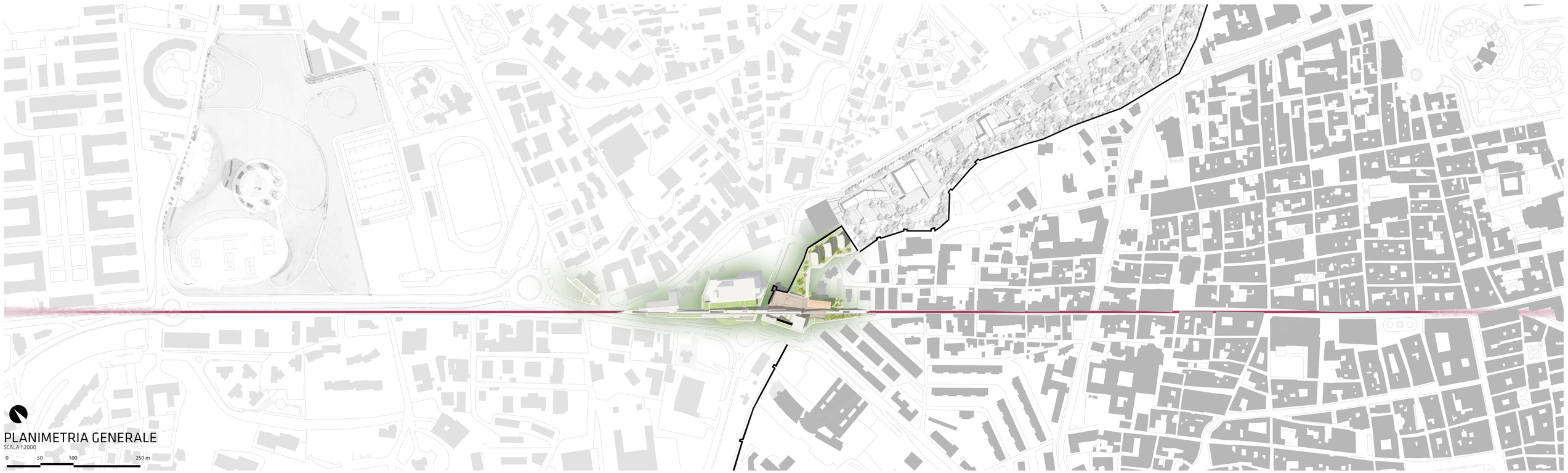




STEP 4
Passerella Ciclo Pedonale







PLANIMETRIA GENERALE
SCALA 1:2000

0 50 100 250 m