



*"...fare insieme per fare meglio"*

4 aprile 2023

***I ponti sul Po***

Storie e vicende degli attraversamenti del fiume di Torino



Il Ponte Vecchio fu costruito per collegare la zona Bertolla (e quindi anche Torino), sulla sponda sinistra, con la cittadina di San Mauro.

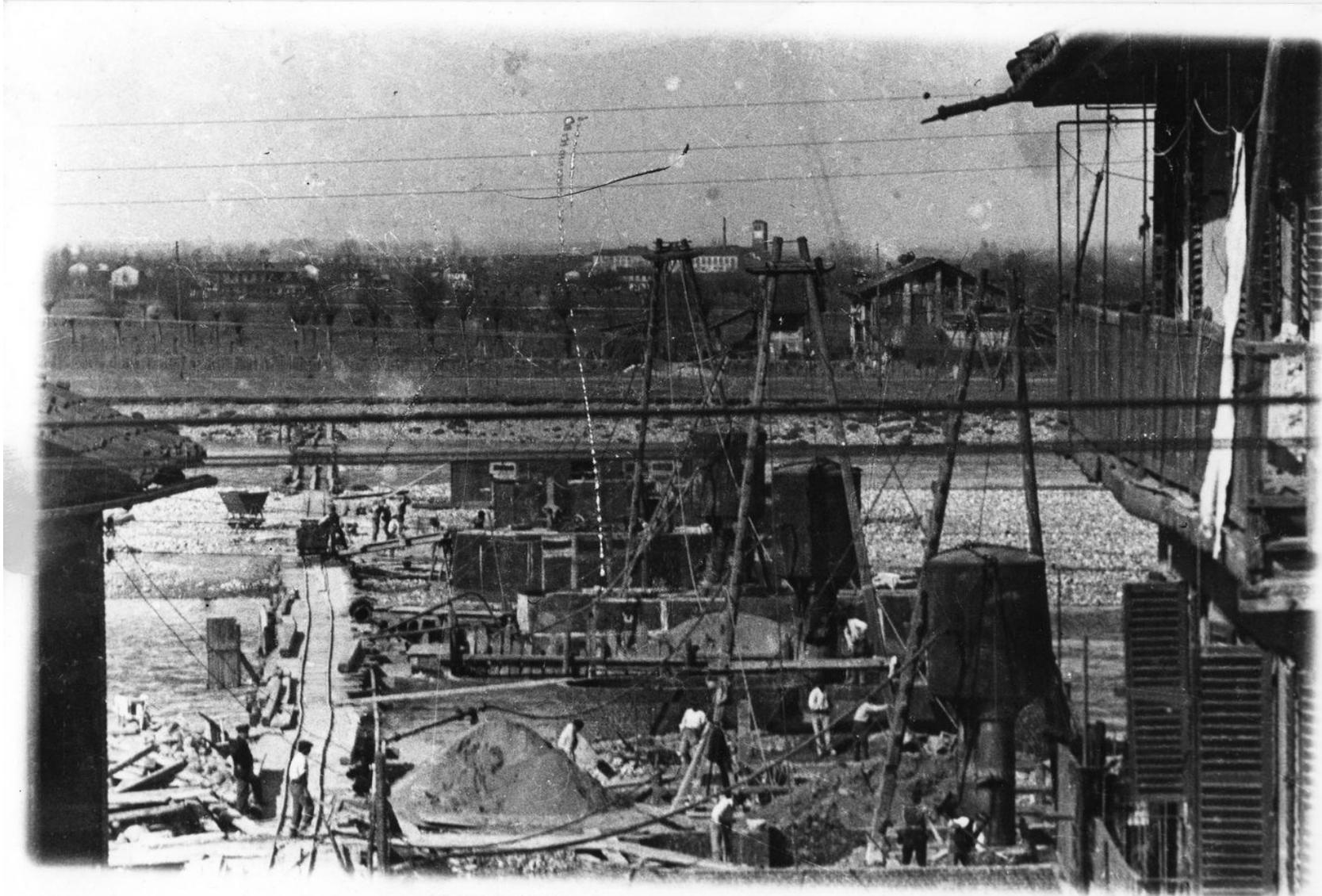
In seguito alla costruzione del cosiddetto “Ponte Nuovo”, il Ponte Vittorio Emanuele III ha perso la sua funzione primaria di via di collegamento delle due sponde ed è diventato, in parte, un’area pedonale molto frequentata, spesso meta di passeggiate e sede di importanti manifestazioni.

A valle dei ponti, uno sbarramento alimenta il canale Cimena dell’ENEL.

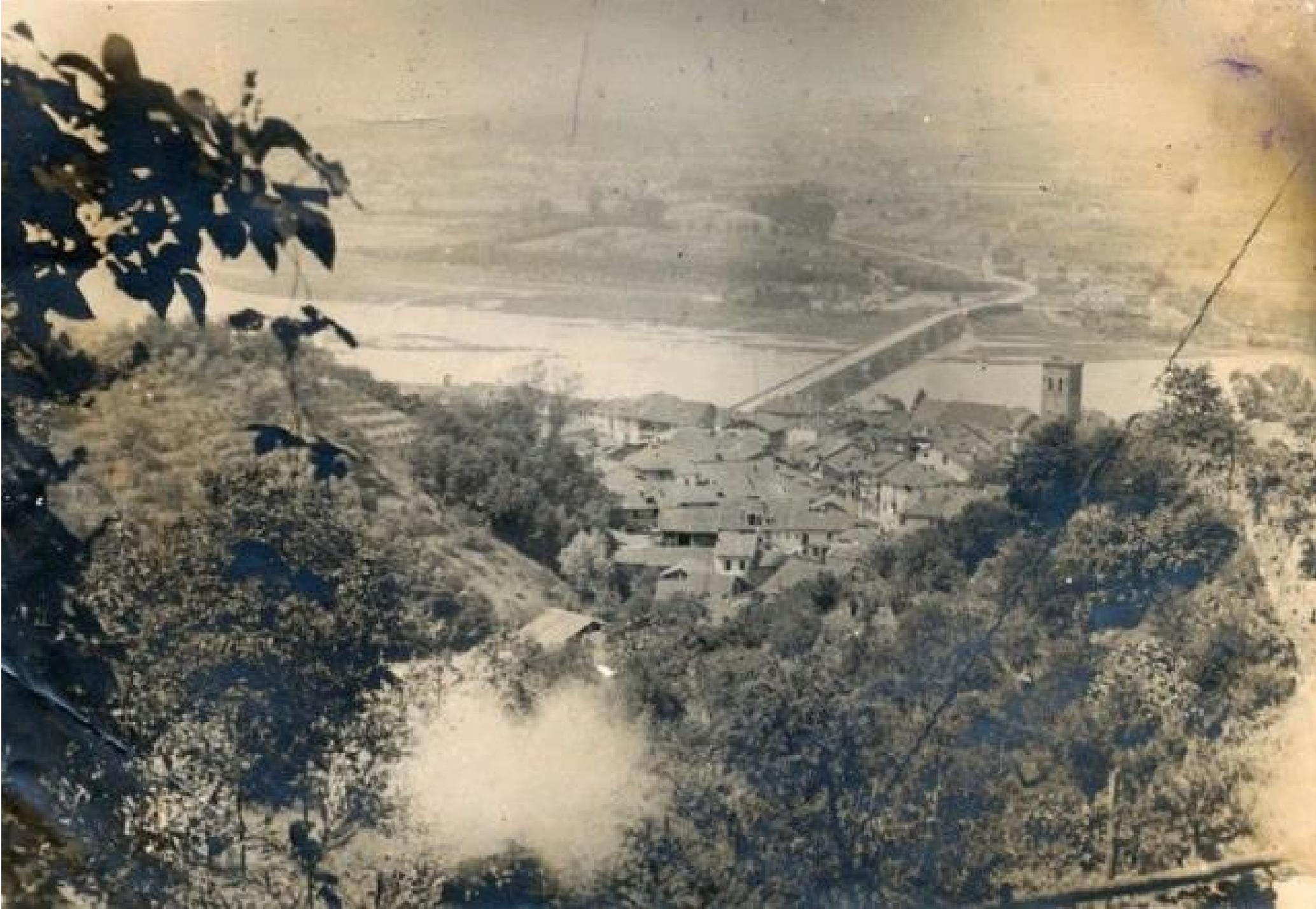
## **Ponti di San Mauro**



Questa cartolina illustra il traghetto che assicurava il passaggio del fiume fino al 1912. Due scafi lunghi una quindicina di metri sono uniti da una piattaforma. Un sistema di carrucole e funi consentiva lo spostamento. Il passaggio avveniva all'altezza della piscina Gramsci (in via del Porto).



Il cantiere della costruzione del ponte vecchio. Le acque del Po furono inizialmente deviate verso la sponda sinistra. I materiali furono trasportati su carrelli di tipo minerario, viaggianti su rotaie. Si sono costruiti i piloni iniziando con gusci di mattoni, materiale pregiato, poi riempiti di conglomerato cementizio, più economico. Il ponte fu inaugurato l'8 settembre 1912.



Un'immagine panoramica di Antonio Girardi che riprende il borgo ed il ponte negli anni '30.

Ponte sul Po - S. Mauro Torinese



Il ponte vecchio in una cartolina degli anni '20. Il ponte è stato realizzato su progetto dell'ing. Lombardi dall'impresa Allegri, la stessa che qualche anno prima aveva costruito il ponte Umberto I a Torino ed altri 6 ponti a Roma.



Il ponte, intitolato a Vittorio Emanuele III, è oggi pedonalizzato e sede di manifestazioni culturali e commerciali. Il manufatto è lungo 265 metri, largo 8 ed è composto da 9 arcate a profilo ribassato da 20 metri, di cui la prima supera la sponda del fiume. Nel 2011 è diventato Meraviglia d'Italia.



2001. La costruzione del tunnel stradale lungo la sponda destra che sottopassa l'accesso dei due ponti.



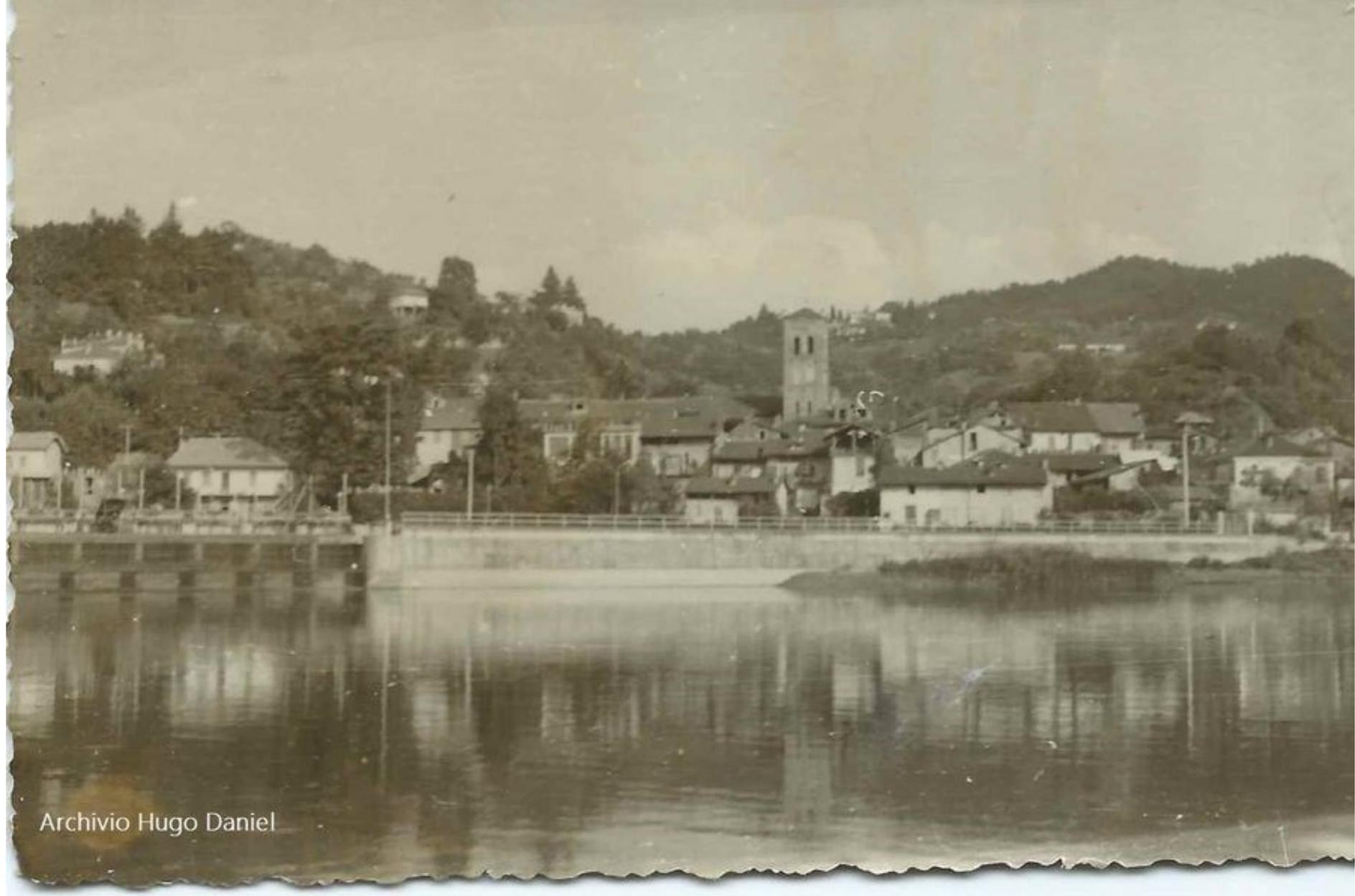
Due inquadrature molto simili, separate da circa un secolo...



Dopo 4 anni di lavori, nel 1990 è stato inaugurato il “Ponte Nuovo”, risolvendo il grave problema di congestione del traffico che attanagliava la zona.



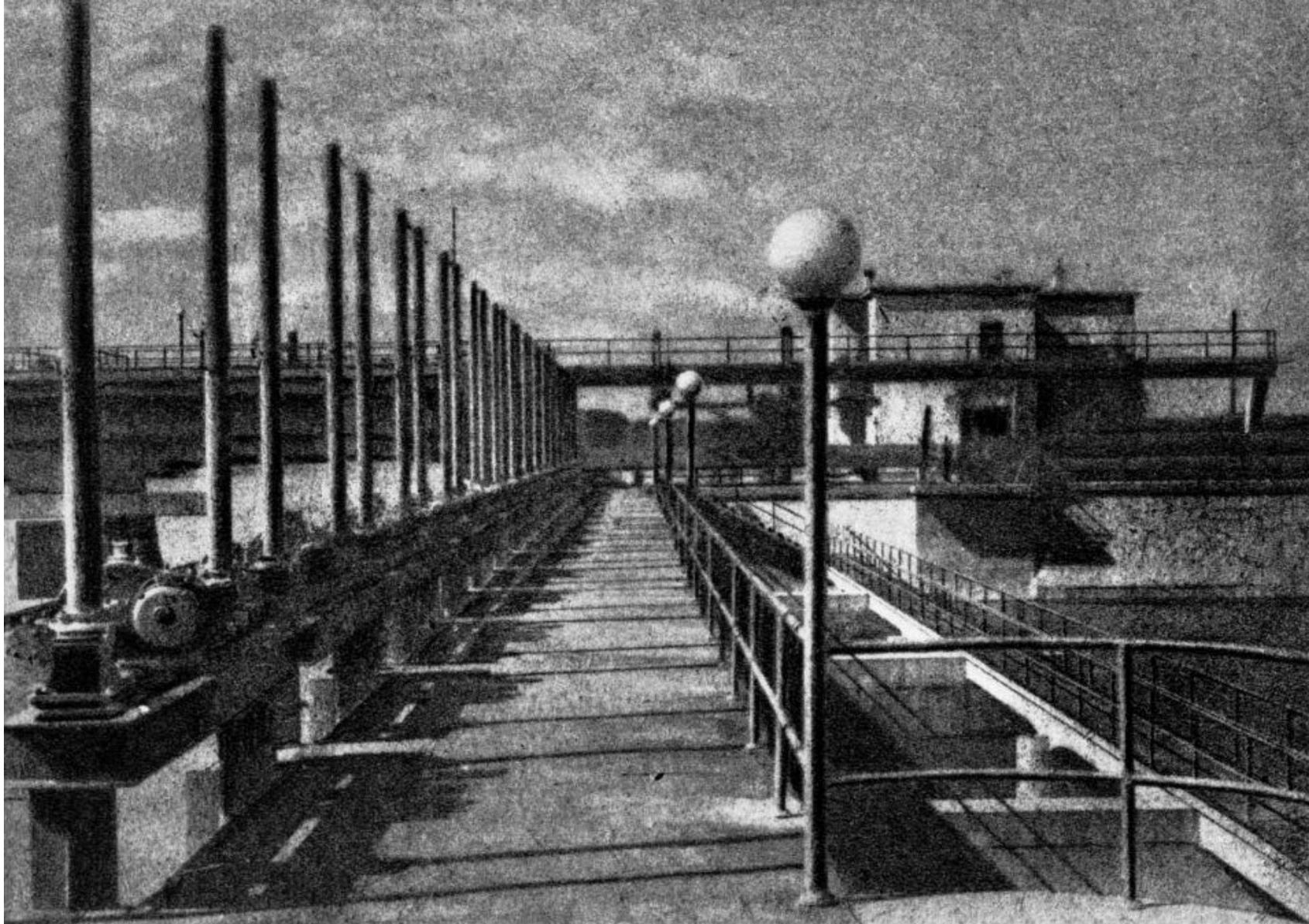
L'amministrazione comunale ha intitolato il ponte "XI Settembre" in seguito alla strage di New York. Da un paio di anni, sul ponte è stata installata una serie di pannelli fotovoltaici.



La diga dell'ENEL, da cui origina il canale Cimena, di quasi 13 chilometri, che alimenta la centrale Cimena nel comune di Castagneto Po.



I 110 m<sup>3</sup>/s del canale consentono di produrre circa 120 milioni di kWh all'anno.



L'opera di presa del canale Cimena, con le aste di manovra delle paratie. Una griglia trattiene eventuali materiali galleggianti per evitare che proseguano nel canale. L'impianto è stato realizzato tra il 1940 ed il 1949 dalla Società Idroelettrica Piemonte.



Il ponte-diga, ultimo ponte sul Po costruito a Torino, sulla direttrice di lungo Stura Lazio è stato realizzato tra il 1951 e il 1953, ad opera dell'Azienda Elettrica Municipale (attuale IREN). Nel 1969 il Comune effettuò un ampliamento per collegare il ponte a Strada Settimo e quindi abbreviare il percorso in direzione San Mauro. Il manufatto è costituito da undici campate formate da sei travi in cemento armato, di cui cinque sul Po, e misura 296,40 metri di lunghezza per 19,70 di larghezza.

## **Ponte Diga**



Dalla diga trae origine il canale che alimenta la centrale IREN di San Mauro, che con la portata di  $120 \text{ m}^3/\text{s}$  produce oltre 40 milioni di kWh all'anno.



La stagione invernale consente di osservare l'opera di restituzione dell'acqua utilizzata dalla centrale di San Mauro, normalmente nascosta dalla rigogliosa vegetazione della sponda.



Il ponte diga al giorno d'oggi.  
Tra il canale ed il Po si è creato l'Isolone di Bertolla, un'area naturalistica pressoché intatta: è l'unico esempio di garzaia urbana presente in Italia.



Il ponte Principe di Piemonte (dopo la guerra reintitolato ponte di Sassi), attraversa il Po collegando corso Belgio e piazza Pasini. È stato costruito tra il 1926 e il 1927 su progetto di Giuseppe Pagano Pogatsching (1896-1945). Realizzato in cemento armato, presenta tre campate decorate con semplici forme geometriche; misura 136 metri di lunghezza e 20 metri di larghezza. Realizzato contemporaneamente al ponte Balbis dallo stesso progettista, questo manufatto rivela una maggiore attenzione agli aspetti decorativi, inseriti in un disegno pulito e regolare.

## **Ponte di Sassi**



Le tre campate sono realizzate con profilo parabolico. Anche in questo punto, prima del ponte, era in opera un traghetto che univa le sponde del fiume.



*Torino - Ponte Sassi - Colle di Superga*

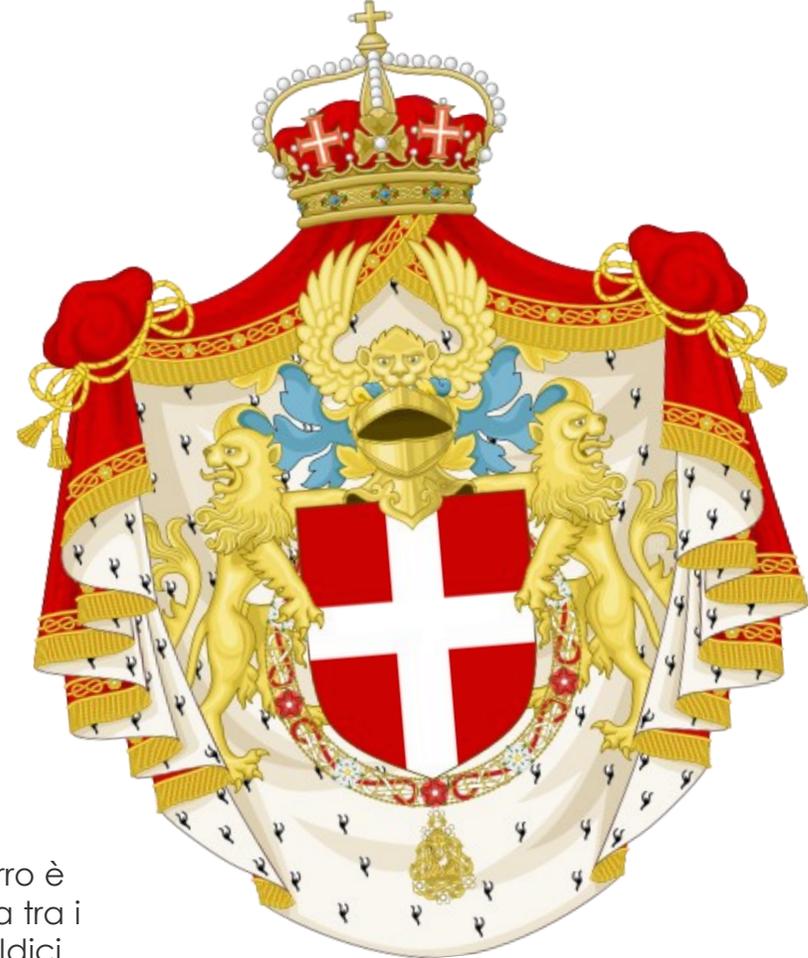
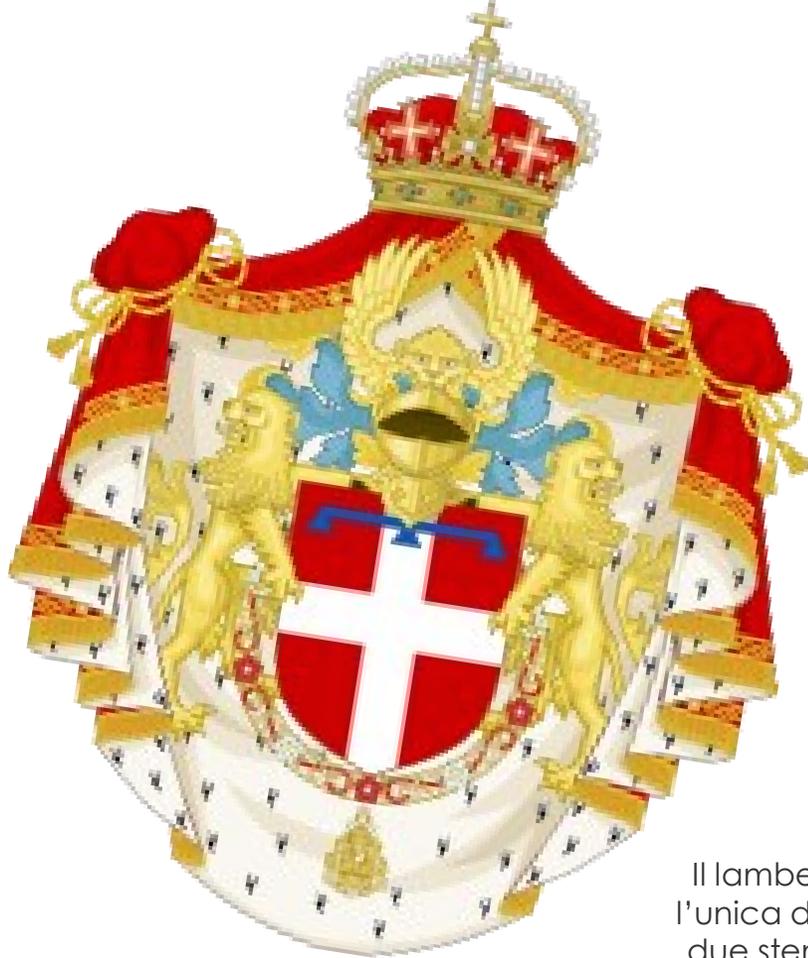
Il ponte in una cartolina degli anni '50.



Il ponte appena  
terminato in  
un'immagine di  
Gabinio.  
La costruzione fu  
affidata all'impresa  
Feletti.



Il fornice sotto cui passava il canale Michelotti è oggi percorso da un viale ciclo-pedonale.



Il lambello azzurro è l'unica differenza tra i due stemmi araldici.

*Principe di Piemonte* è un titolo nobiliare di Casa Savoia, istituito nel 1418 e poi devoluto quale appannaggio del maschio primogenito del capo della casata. Quando i Savoia divennero la casa regnante d'Italia, Vittorio Emanuele II decise, per i successivi eredi al trono, l'alternanza del titolo di principe di Piemonte con quello di Napoli, istituito allo scopo di rafforzare il sentimento di unità nazionale.



La passerella ciclo-pedonale tra piazza Chiaves e piazza Carrara è stata realizzata nel 2005. La struttura si presenta come una lama d'acciaio, di colorazione bianco ghiaccio, retta da due piloni in calcestruzzo armato ed ha una forma in pianta che si allarga sulle pile di supporto a formare delle vere e proprie piazzole. Su queste, chi transita a piedi o in bicicletta può sostare anche grazie alla presenza di panchine, mentre ai suoi lati la larghezza si riduce al minimo dove il percorso intercetta le alberature disposte lungo entrambe le rive.

## **Passerella Chiaves-Carrara**



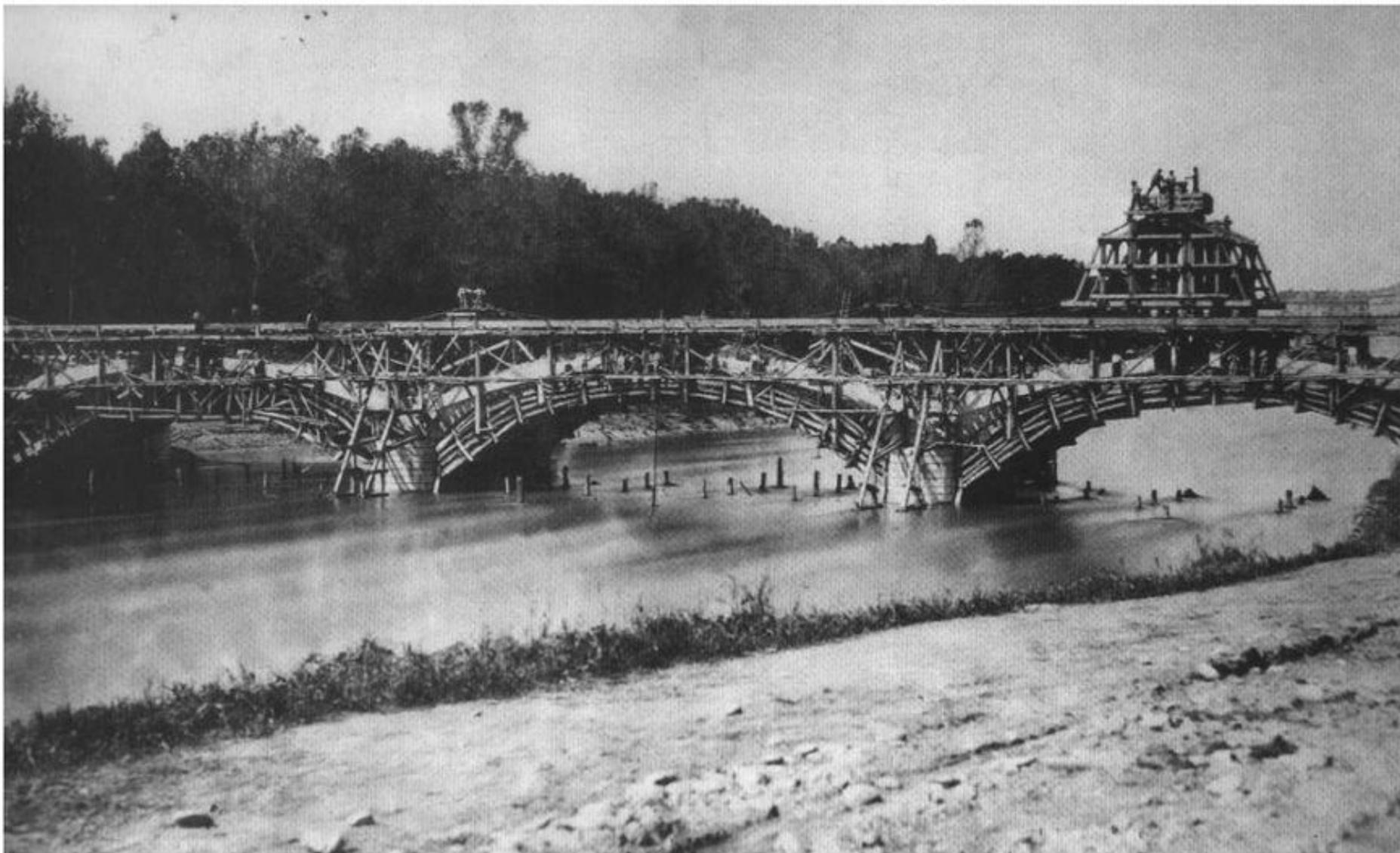
La passerella in costruzione.

La struttura è costituita da una semplice trave di 140 metri di lunghezza, con una campata centrale di 70 metri, due campate laterali di 35 e una larghezza variabile tra i 5 e gli 8 metri. La trave portante ha un'altezza massima di 120 centimetri in corrispondenza delle pile, che si riduce a meno di 60 nella sezione di mezzera della campata centrale e alle estremità. Per raggiungere tale risultato è stato necessario concepire una struttura interamente saldata (oltre 10 chilometri di saldature), costituita da quattro grandi conci di 35 metri di lunghezza e un peso di 400 tonnellate, realizzati nell'officina di cantiere e successivamente assemblati nella loro posizione finale.



## **Ponte Regina Margherita**

Un primo ponte sul Po per il proseguimento di corso Regina verso la zona collinare e corso Gabetti venne progettato nella seconda metà dell'ottocento; il progetto prevedeva che il ponte fosse collocato dove la cinta daziaria si interrompeva, in corrispondenza del fiume, come per congiungerne le due estremità.



La costruzione del ponte iniziò nel 1877 ed i lavori presentarono subito notevoli difficoltà a causa delle frequenti piene del fiume. L'incidente più grave si verificò il 5 aprile 1877 con l'annegamento di otto operai: 38 braccianti, per raggiungere la riva sinistra, salirono su un barcone che, guidato da inesperti, al momento dello sbarco si infranse contro l'armatura del ponte facendoli cadere in acqua.



Il ponte viene concluso nel 1882, a tre campate ad arco ellittico ribassato, con caratteristiche strutturali che ricordano quelle del Ponte Isabella. La struttura, in muratura, era larga 12 metri ed aveva nelle spalle due arcate che permettevano il passaggio da un lato del transito pedonale e dall'altra del canale Michelotti.



Il nuovo ponte è stato costruito nel 1972 ed ha una sola arcata in cemento armato poggianti su sei pilastri per lato. È opera dell'ing. Castiglia, docente del Politecnico di Torino. È lungo circa 130 metri ed è stato costruito dalla Soc. Italiana per le Condotte d'Acqua di Roma che vinse il concorso nel 1969.



Il nuovo ponte è stato realizzato in due fasi, per consentire comunque il transito. Dopo il collaudo (nella foto) e l'apertura al traffico della prima metà, si è proceduto a demolire il vecchio ponte e costruire la seconda metà, raggiungendo la larghezza complessiva di 35,50 metri.



Il nuovo ponte è stato realizzato in cemento armato precompresso su 4 appoggi, realizzato a sbalzi successivi con luce massima di 90 m. e ancorato agli appoggi esterni con tiranti profondi, realizzando una concezione strutturale del tutto innovativa. Le campate laterali sono zavorrate con tiranti ancorati alla roccia per contrappesare la campata centrale.



Lo spartitraffico centrale evidenzia la giunzione tra le due metà del ponte. In alto è ancora presente il bifilare del filobus per Chieri.



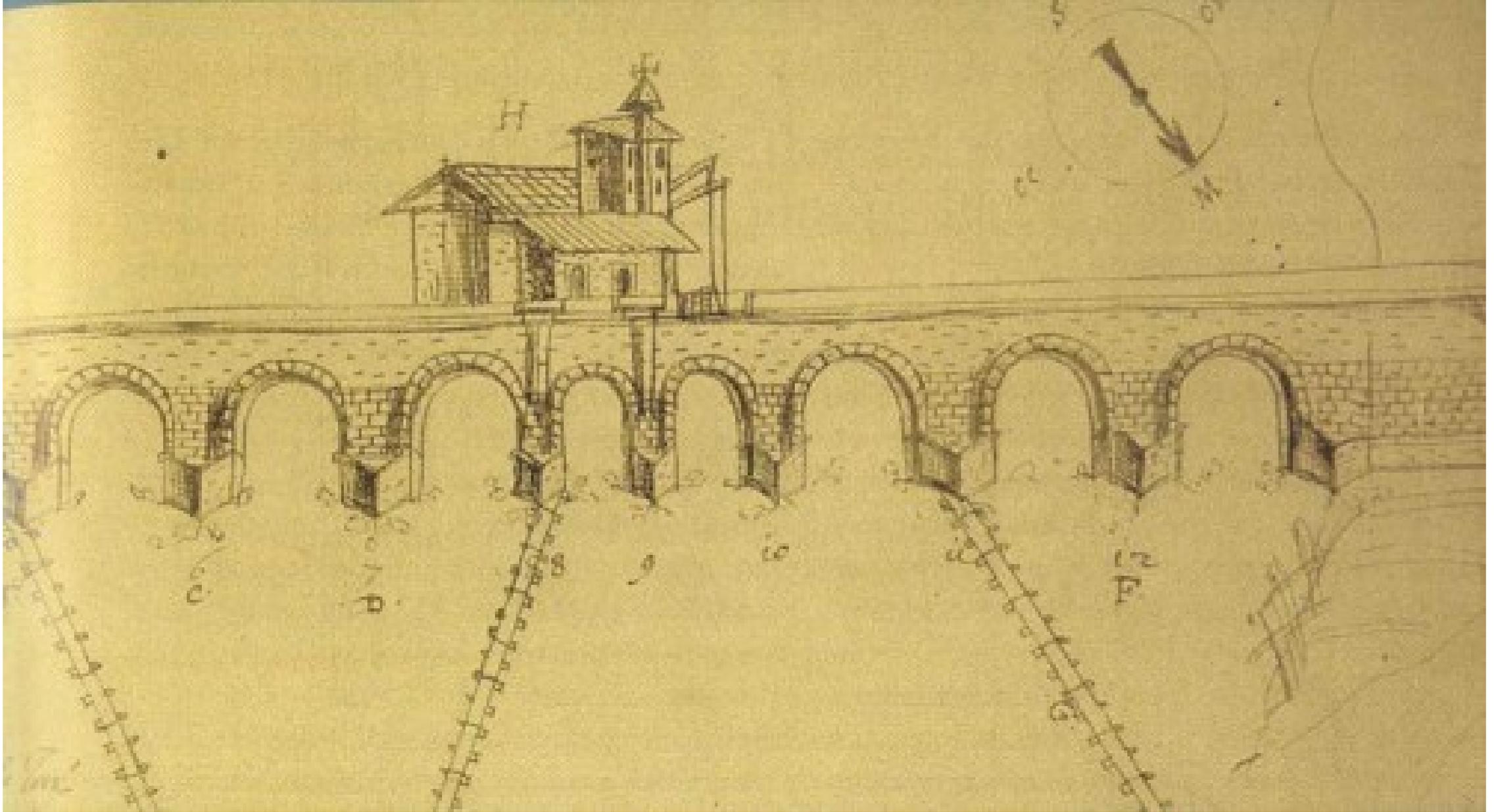
**Margherita di Savoia**, (Torino, 20 novembre 1851 - Bordighera, 4 gennaio 1926) è stata consorte del cugino re Umberto I e la prima regina consorte d'Italia. Nonostante le decise posizioni reazionarie e l'appoggio esplicito alla dura repressione dei moti milanesi, è sempre stata molto apprezzata dalla popolazione.



Il primo ponte di Torino sul Po, nel Medioevo, è stato quello del Vescovo Landolfo tra l'attuale via Giolitti e la Bastita del Monte. Questo ponte di legno, nel 1037, causò un conflitto tra i comuni di Chieri, Testona e Torino contro il Vescovo che ne traeva i benefici del pedaggio. Travolto dall'impeto del fiume, è stato rifatto nel 1204 e affidato ai comuni di Chieri e di Torino. Federico II nel 1219 concesse alla Città di Torino il diritto di riscuoterne il pedaggio. Il ponte è stato rifatto altre due volte, secondo i documenti rimasti negli archivi, nel 1380 e nel 1386. La costruzione di un più solido ponte di pietra risale al 1406 ed è stata realizzata con un contributo del papa Martino V: lungo 170 metri e largo 6,70, il ponte aveva al centro una cappella e le guardiole per la difesa delle due testate.

Demolito in parte da un'alluvione, è stato riparato con travature di legno.

## **Ponte Vittorio Emanuele I**



La costruzione del ponte del 1406, con l'indicazione delle arginature necessarie a canalizzare il fiume per poter lavorare all'asciutto.



1745. Veduta dell'antico ponte sul Po all'altezza di Borgo Po di Bernardo Bellotto, nipote del Canaletto. La veduta raffigura il ponte quando, dopo l'assedio dell'esercito francese del 1706, un pilone era crollato a causa di una piena e una buona parte della struttura era stata riparata con travi di legno.

Posa della prima  
pietra del ponte sul  
Po, 22 novembre  
1810. Découpage in  
carta.



La costruzione del ponte attuale fu decretata da Napoleone nel 1807. La struttura è stata realizzata da Charles Mallet (1766-1853) su progetto di Pertinchamp e con la collaborazione dell'ing. Pellegrini. L'importanza della progettazione e della costruzione di questa infrastruttura non risiede solo nell'influsso sullo sviluppo urbanistico, ma anche nel confronto dell'ingegneria piemontese con una cultura tecnica più avanzata come quella francese dell'*École Polytechnique* e dell'*École des Ponts et Chaussées* di Parigi.



Il ponte in una  
litografia del 1829.

L'opera si sviluppa su cinque arcate, è lunga 150 metri e larga 12,9, ed è stata conclusa nel 1813. Alla sua realizzazione hanno lavorato parecchi prigionieri della campagna napoleonica in Spagna. Con il ritorno dei Savoia, nel 1814, si propose di abatterlo, perché simbolo della passata occupazione, ma il re Vittorio Emanuele I si oppose all'idea e, sia il ponte che la grande piazza antistante (già Piazza d'Armi), gli sono stati entrambi intitolati.



In origine il ponte disponeva di parapetti in pietra.



Il Po nel 1897 con barcaioli, le pale di un mulino, la funicolare del Monte dei Cappuccini e, sul ponte, il tramvai a vapore Torino - Moncalieri. I parapetti in pietra sono stati sostituiti da una balaustra in ghisa.



*Torino Piemonte Antiche Immagini*

Il ponte nel 1975.



Vittorio Emanuele I nell'uniforme dei Carabinieri Reali in un dipinto di Tommaso Lorenzone. Il rientro a Torino in un dipinto di Tancredi Scarpelli del 1929.

**Vittorio Emanuele I di Savoia** (Torino, 24 luglio 1759 - Moncalieri, 10 gennaio 1824), fu re di Sardegna dal 1802 al 1821. Si deve a lui la costituzione del Corpo dei Carabinieri Reali. Secondo Montanelli, non era stato un gran re, ma un gran galantuomo, sì. Aveva assunto la corona senza desiderarla, l'aveva portata come un pesante fardello.



**Ponte Maria Teresa**

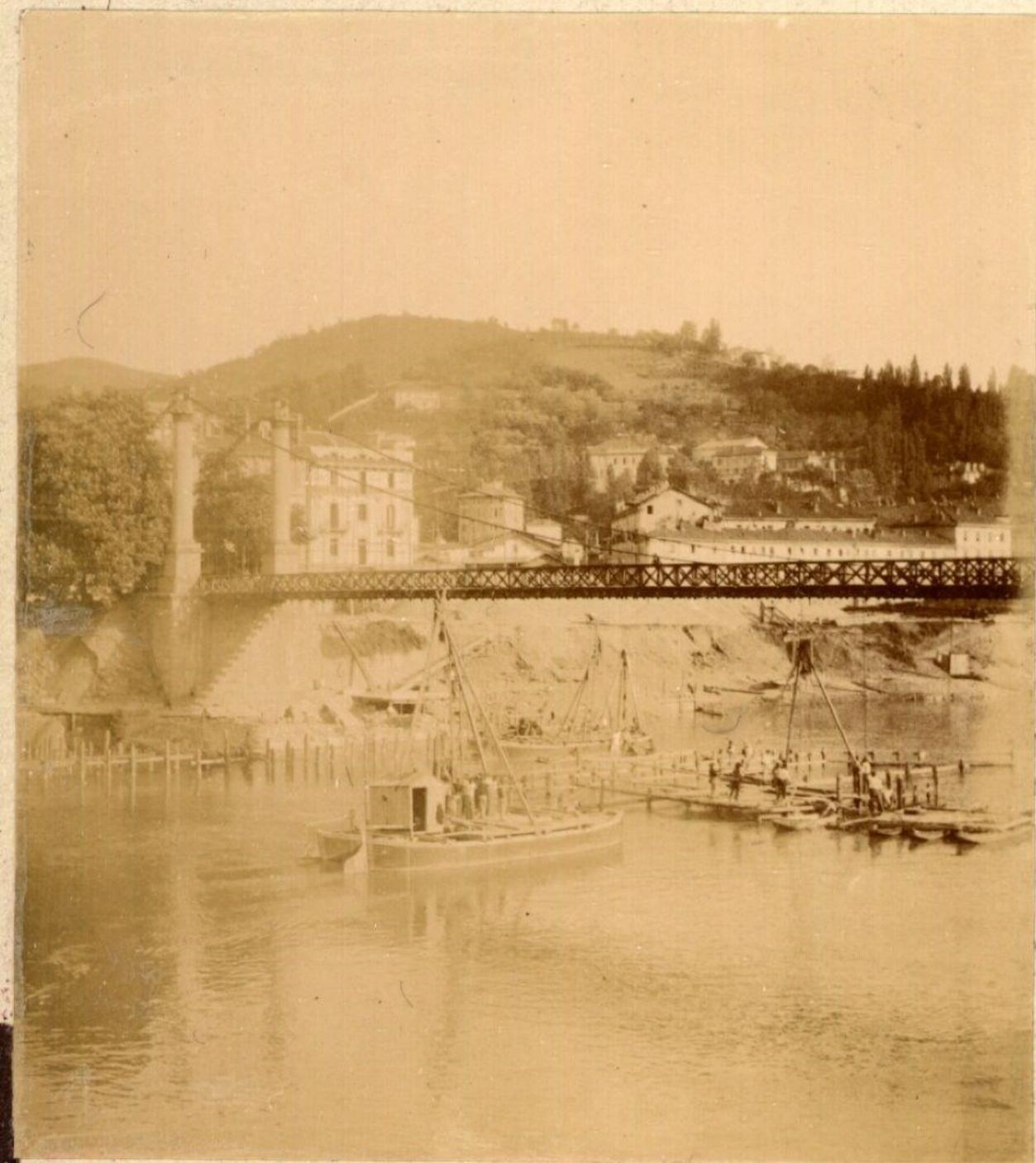


Il ponte, progettato dall'ingegnere francese Paul Lehaitre, è stato costruito nel 1840 grazie a un accordo tra il Re e Luigi Bonardet di Lione, che ha avuto il diritto di riscuotere un pedaggio per i successivi 70 anni. Il ponte era lungo 127 metri, largo 6 e realizzato quasi interamente in ferro; da qui la denominazione popolare di ponte di Ferro. Il peso della struttura era sorretto da cavi di acciaio ancorati su quattro torri alte 14,10 metri. Nell'altra immagine, il ponte Carlo Alberto a Cruseilles, in Alta Savoia, anch'esso progettato da Lehaitre.

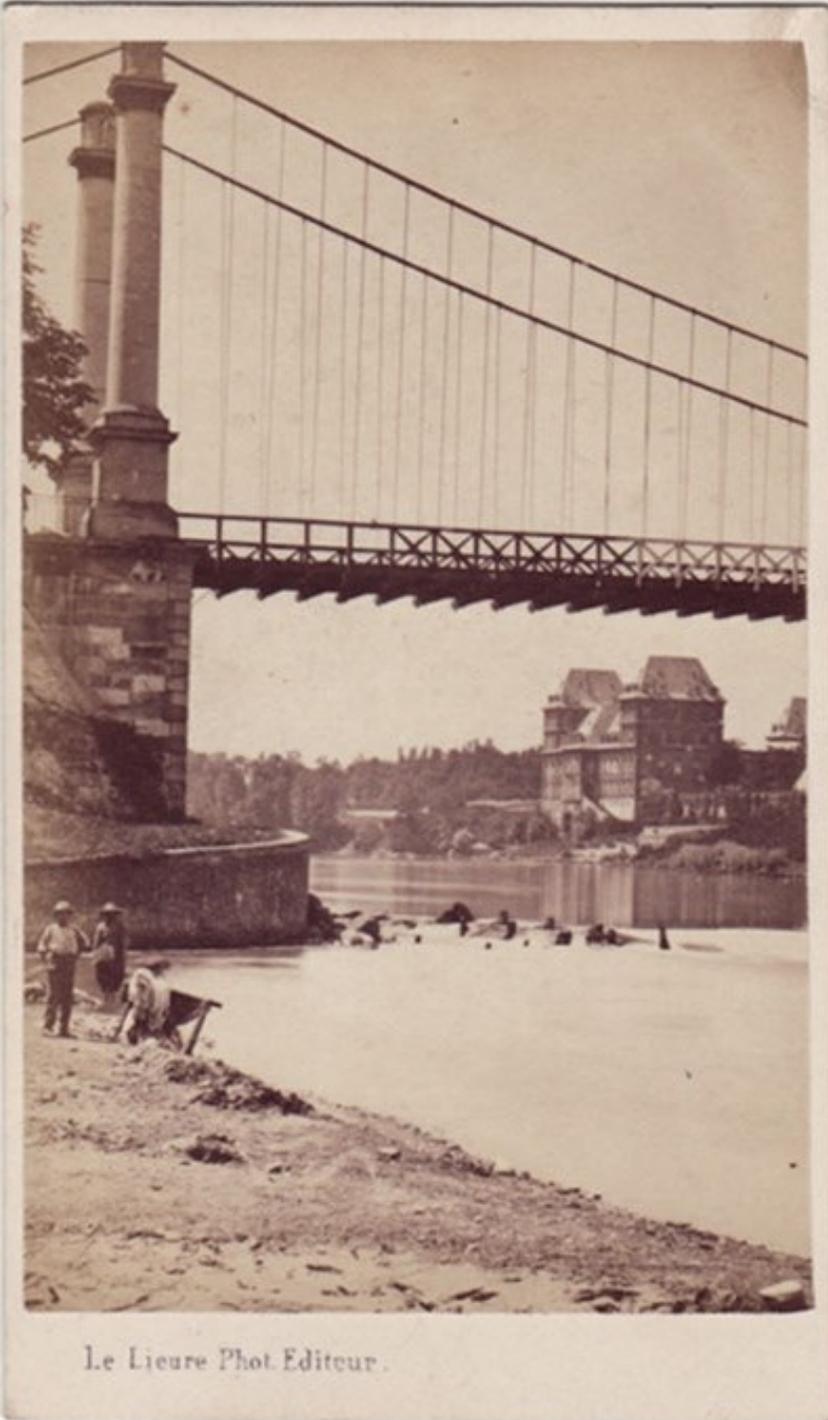


3737. TORINO - Riva del Po col Ponte di ferro ed il Monte dei Cappuccini.

Una celebre fotografia di Giacomo Brogi. I ponti sospesi in ferro, molto diffusi all'estero anche con realizzazioni ragguardevoli, non hanno mai incontrato il favore dei torinesi.



Dopo un primo periodo privo di incidenti, a partire dal 1879 il ponte iniziò a creare numerosi problemi, dovuti soprattutto al deperimento dei cavi. Nel 1881 venne acquistato dalla città di Torino e il pedaggio per attraversarlo fu abolito; tuttavia negli anni seguenti le condizioni del ponte continuarono a peggiorare, soprattutto a causa della scarsa manutenzione, e la struttura venne chiusa al pubblico nel 1897 e demolita nel 1906, disattendendo le attese di alcuni torinesi che avevano chiesto di spostarlo in una zona con meno traffico. Il ponte Maria Teresa è stato rimpiazzato dal ponte Umberto I. Nella fotografia del 1890 circa si vedono i lavori di palificazione propedeutici alla costruzione del nuovo ponte.



Una fotografia di Henri Le Lieure della spalla in sponda destra;  
e una panoramica di Giacomo Brogi.



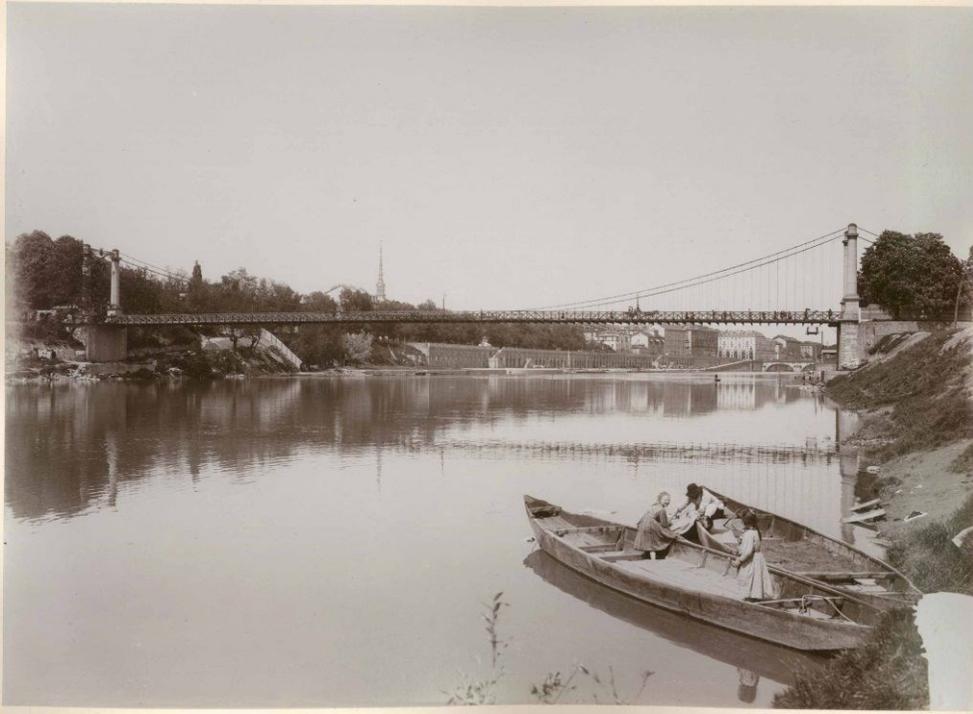
Un'immagine di Mario Gabinio dell'imbocco occidentale sul Valentino.



Sempre di Gabinio, questa immagine invernale evidenzia la struttura dei portali e degli ancoraggi delle funi portanti. Sono anche visibili i chioschi per l'esazione del pedaggio: 5 centesimi per un pedone, 40 per una vettura a 2 cavalli.



Ancora di Gabinio questa inquadratura. Sullo sfondo si vedono i panni stesi ad asciugare dai lavandai che operavano al borgo del Rubatto prima di essere obbligati a spostarsi a Bertolla. Il ponte correva a 10 metri sul pelo dell'acqua, che si riducevano a 5 in caso di piena.



Altri scatti di Gabinio. Oltre al ponte, si vedono le barche dei renaioli (sabionè) e, sullo sfondo, le ciminiere dello stabilimento Diatto, che si trasferirà in borgo San Paolo nel 1905.



Il suo stemma di famiglia, un ritratto di Benvenuti del 1817, in abiti vedovili in un'incisione di Gonin, una foto di Brogi della statua con la nuora alla Consolata.

**Maria Teresa d'Asburgo-Lorena di Toscana** (Vienna, 21 marzo 1801 - Torino, 12 gennaio 1855) nata principessa di Toscana, arciduchessa d'Austria e principessa di Ungheria e Boemia, divenne regina di Sardegna come moglie del re Carlo Alberto. Durante il regno del coniuge, non si è fatta coinvolgere negli affari di Stato, dedicando il suo tempo esclusivamente alla famiglia e alla spiritualità. È stata descritta come una rigida cattolica, ma anche come una persona spontanea e affettuosa, nonché molto legata alle tradizioni familiari.

Fervente sostenitrice dell'unificazione italiana e completamente convertita alla nuova ideologia monarchico-conservatrice che credeva nei controlli e nei contrappesi del potere reale, ebbe una grande influenza sul figlio maggiore. È sepolta a Superga.



In seguito ai problemi di sicurezza del ponte in ferro Maria Teresa (poi abbattuto nel 1906), iniziarono a susseguirsi le ipotesi per la costruzione di un nuovo ponte. Le società di canottaggio premevano affinché si realizzasse un ponte a una sola campata, ma gli studi evidenziarono come tale ipotesi fosse troppo costosa e difficile da realizzare e, alla fine, dopo oltre vent'anni di discussioni e decine di progetti esaminati, si scelse la soluzione a tre campate, su disegni di Vincenzo Micheli ed Enrico Ristori.

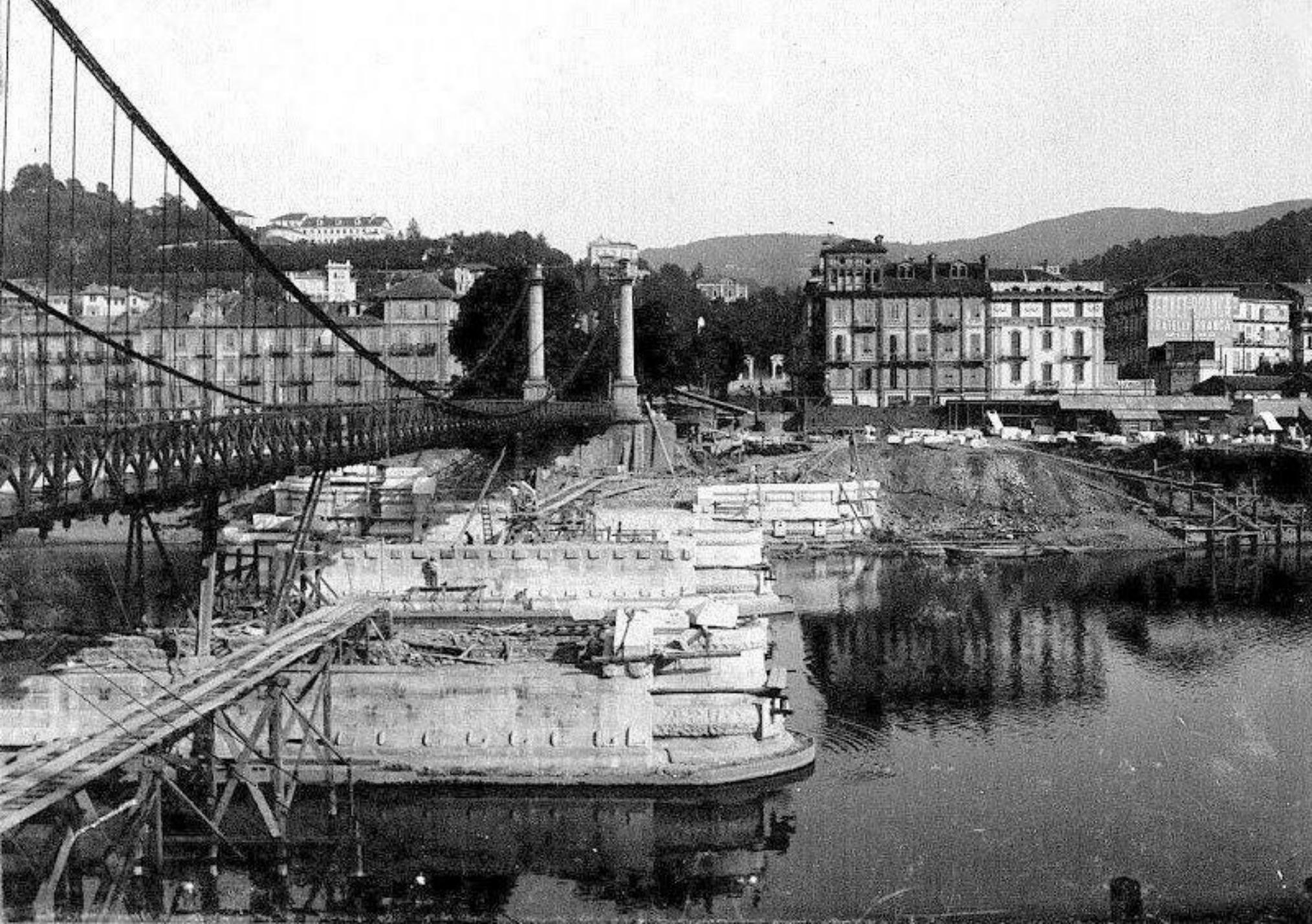
I lavori per la costruzione durarono quattro anni ed il ponte venne inaugurato nel 1907, alla presenza del re Vittorio Emanuele III.

Dopo aspre critiche per l'eccessiva linearità del progetto, vennero aggiunte ai quattro angoli del ponte delle statue, realizzate da Cesare Reduzzi e Luigi Contratti; in seguito a questa modifica il ponte fu inaugurato una seconda volta durante l'Esposizione Universale del 1911.

## **Ponte Umberto I**



Un'immagine del ponte in costruzione, prima dell'abbattimento del ponte di ferro. Il nuovo ponte, lungo 124 metri e largo 23, con tre archi a sezione policentrica, è stato realizzato dall'impresa Allegri, Lazzari & C. per l'importo forfettario di 1.690.000 lire.



Un'immagine ancora precedente, relativa all'allestimento dei piloni di sostegno. È evidente la struttura provvisoria in legno necessaria alla gestione del cantiere. La struttura è realizzata in muratura rivestita in pietra.



Qui il fotografo ha documentato la movimentazione dei conci in pietra utilizzati per i piloni. È anche visibile il ponte provvisorio in legno realizzato per consentire l'attraversamento del fiume.



Torino Piemonte Grup Antiche Immagini

@Torino Piemonte Grup Antiche Immagini

© Torino Piemonte Grup Antiche Immagini

Immagini

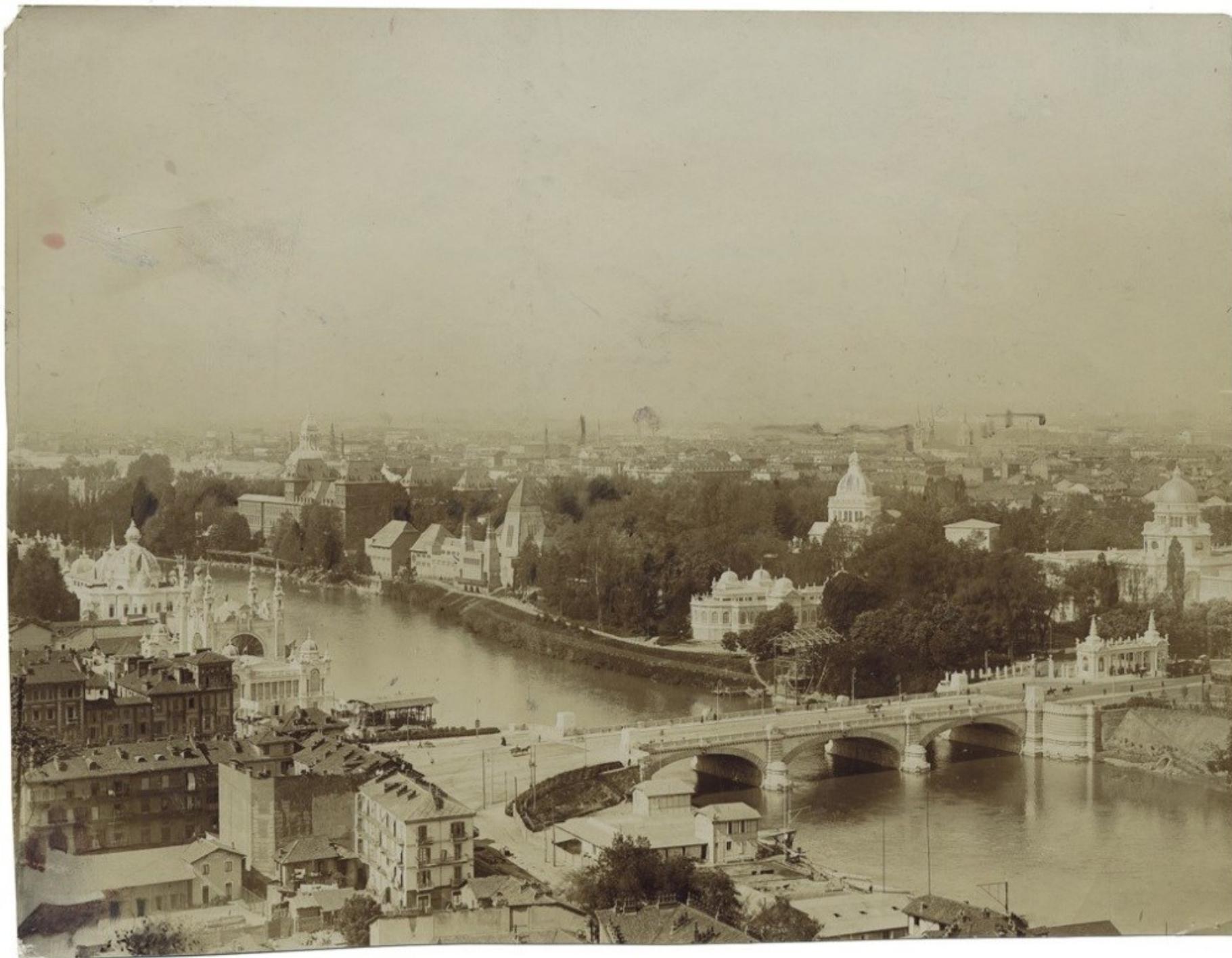
@Torino Piemonte Grup Antiche Immagini

Collezione Tore Mattana

In questa immagine del 1906 si vedono:  
il ponte Maria Teresa durante lo smantellamento,  
il ponte provvisorio in legno a valle,  
il cantiere per la costruzione del ponte Umberto I,  
le ciminiere dello stabilimento Diatto,  
il palazzo in costruzione all'angolo di corso Fiume.



Un'immagine del giorno della prima inaugurazione (26 maggio 1907). Il notevole afflusso di pubblico evidenzia il grande interesse della popolazione per la nuova opera urbanistica. È ancora presente il ponte provvisorio in legno.

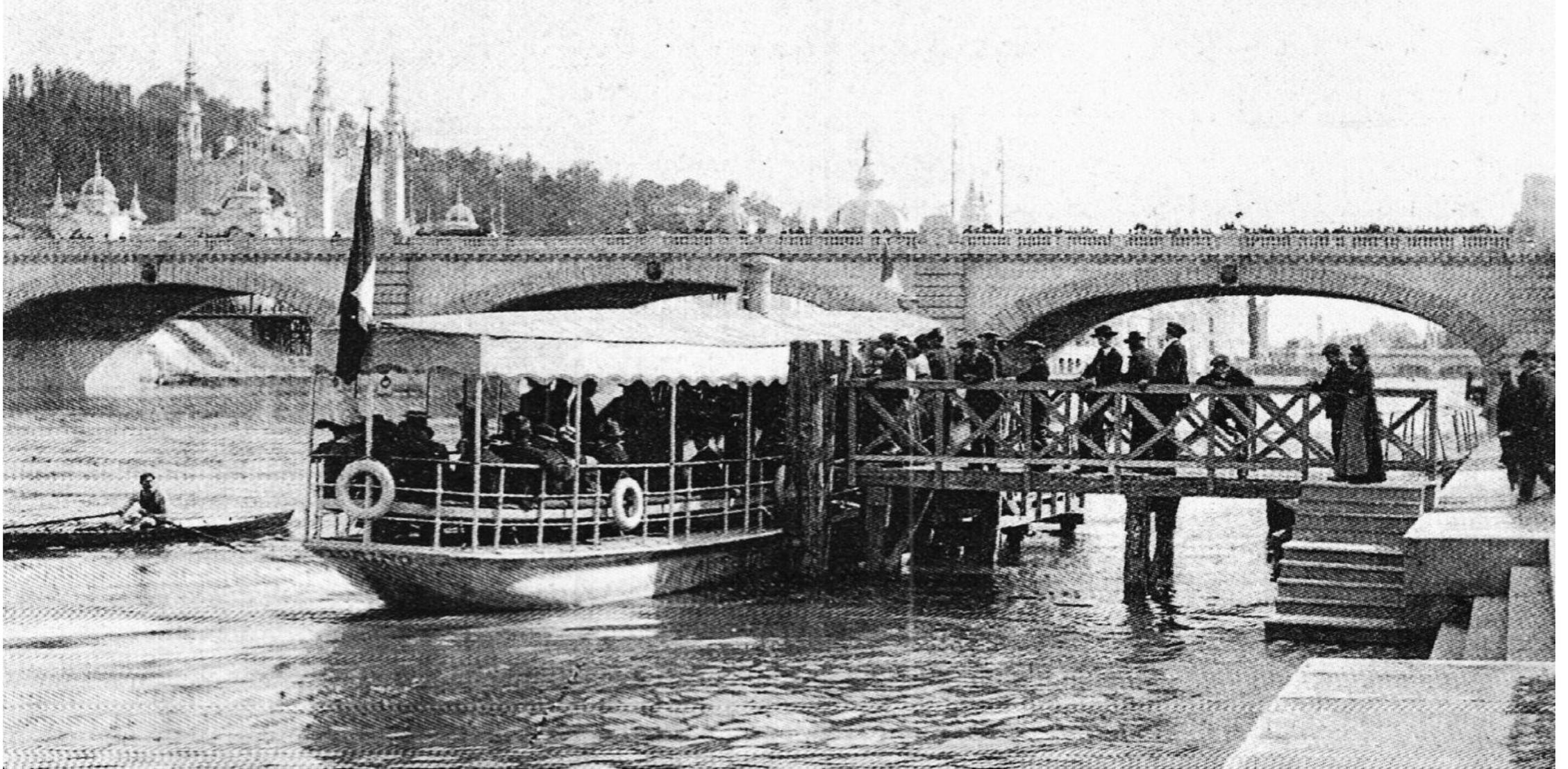


Una panoramica del ponte terminato, ma ancora privo delle statue ornamentali. Sono presenti le strutture dell'Esposizione Universale del 1911, tra cui la funivia subito a monte del ponte.



Un altro scatto del ponte con in primo piano la funivia attraverso il Po, smantellata al termine dell'Esposizione.

TORINO - Esposizione - 1911 — Ponte Umberto I. e Battello sul Po



Sempre in occasione dell'Esposizione Universale del 1911 è stato attivato un servizio di navigazione sul Po.



Nel 1911 sono state aggiunte le statue ornamentali.  
Da sinistra in alto in senso orario:  
Il Valore sul campo di battaglia.  
La Maestà che protegge l'Industria.  
La Pietà.  
La Maestà che protegge l'Arte.

POSTA AEREA TORINO-TRIESTE

TORINO. - Ponte Umberto I e Monte dei Cappuccini  
Idroplano in arrivo



Questa immagine riprende un velivolo in procinto di ammarare tra il ponte Umberto I e il ponte Isabella. La SISA di Lussinpiccolo ha esercito dal 1926 un collegamento tra Torino e Trieste utilizzando idrovolanti CANT 10 come quello della foto. Dal 1928 ha messo in servizio i trimotori CANT 22.



Una cartolina del 1956.



Un'immagine notturna del 2009, con i due battelli che sono andati perduti durante l'alluvione del 2016.



Una fotografia di Vianelli del re nel 1882.

Una foto di gruppo di Alinari che ritrae le famiglie dei Savoia e del kaiser Guglielmo II durante la visita ufficiale a Roma del 1888.

**Umberto I di Savoia** (Torino, 14 marzo 1844 - Monza, 29 luglio 1900) è stato re d'Italia dal 1878 al 1900. Viene ricordato positivamente da alcuni per l'atteggiamento dimostrato nel fronteggiare sciagure come l'epidemia di colera a Napoli del 1884, e per l'abolizione della pena di morte.

Da altri fu avversato per il suo rigido conservatorismo e le sue tendenze autoritarie, il suo indiretto coinvolgimento nello scandalo della Banca Romana, l'avallo alle repressioni dei moti popolari del 1898 e l'onorificenza concessa al generale Bava Beccaris per l'azione di soffocamento delle manifestazioni di Milano; condotte che gli costarono diversi attentati, fino a quello di Monza.



Per collegare i padiglioni dell'Esposizione Universale del 1911 sui due lati del fiume, venne realizzato un ponte dagli architetti Pietro Fenoglio, Stefano Molli e Giacomo Salvatori, progettisti dell'intera Esposizione. Il ponte è stato progettato come struttura di grande impatto scenico, completata dal colosso di una Fontana Monumentale sulle pendici della collina.

Il manufatto, lungo 106 metri e largo 25, attraversava il Po a duecento metri dal Borgo Medievale, poggiando le sue monumentali scalinate sui prati che oggi ospitano il Giardino Roccioso.

## **Ponte Monumentale**



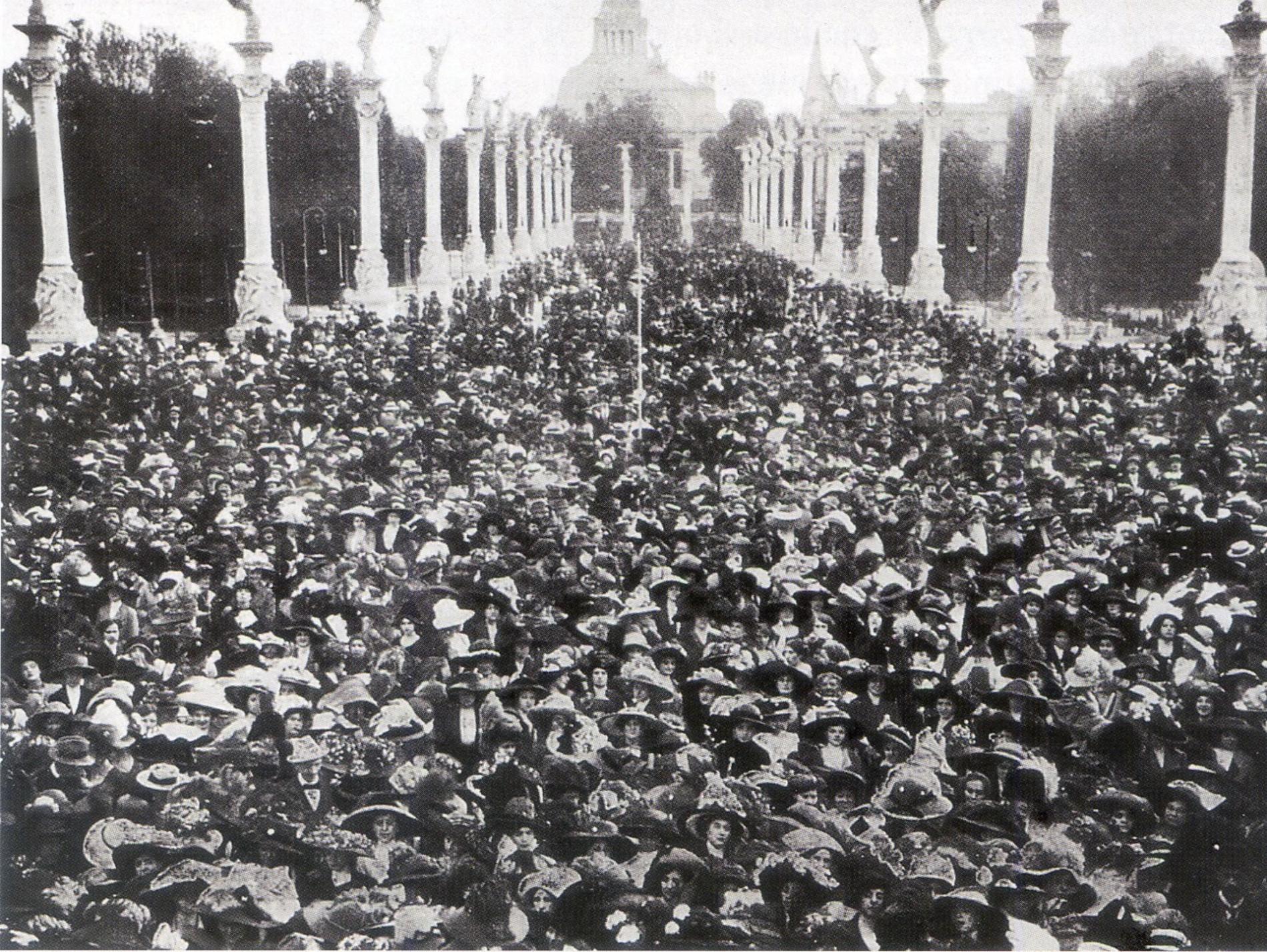
Le immagini del ponte in costruzione rivelano che la struttura portante era completamente fatta di legno. Tutto ciò che i 7 milioni di visitatori hanno visto era fatto di stucco, gesso, raramente di pietra. Una cura minuziosa dei particolari e una grande abbondanza di elementi decorativi davano l'impressione di essere di fronte a un'opera solidissima, destinata a durare nei secoli.



Lungo tutto lo sviluppo del ponte correva una galleria di collegamento fra le due rive del fiume. La galleria era divisa in tre tunnel paralleli: quello centrale ospitava un *tapis roulant*, quelli laterali permettevano di camminare ammirando la vista del fiume attraverso una lunga serie di finestre a lunetta. Questa è l'unica immagine nota della galleria, ancora in costruzione.



La motonave Torino faceva servizio turistico sul fiume nel periodo dell'Esposizione. Nell'immagine ha appena attraversato un'arcata del Ponte Monumentale.



Il ponte monumentale dell'Esposizione invaso dalle sartine nel giorno della loro festa.



L'espansione urbanistica che interessò la città a metà Ottocento coinvolse anche i borghi di Dora e di Po, comportò la costruzione della prima cinta daziaria, avvenuta tra il 1853 e il 1858 e rese necessaria la realizzazione di nuovi attraversamenti del Po.

Il ponte Principessa Isabella fu costruito, per rispondere a questa esigenza, tra il 1876 e il 1880 in corrispondenza dell'attuale corso Dante. La commissione giudicatrice scelse il progetto di Ernesto Ghiotti, che prevedeva una struttura a cinque arcate semiellittiche. L'eleganza architettonica del ponte è dovuta alla snellezza della struttura e al contrasto cromatico tra il mattone a vista dei timpani e i rosoni bianchi, realizzati con la stessa pietra del rivestimento delle arcate e delle pile. L'apparato decorativo era completato dai parapetti e dai lampioni in ghisa, sostituiti nella seconda metà del XX secolo.

## **Ponte Isabella**

Fig. 1 - Prospetto - Scala 1: 400

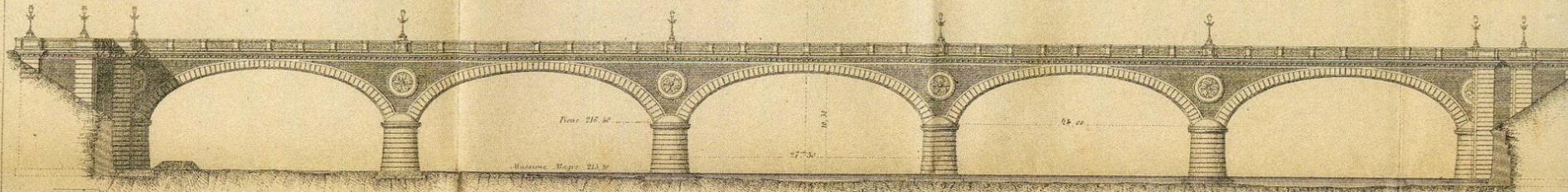


Fig. 2.

Pianta al livello delle riseghe

1 : 00

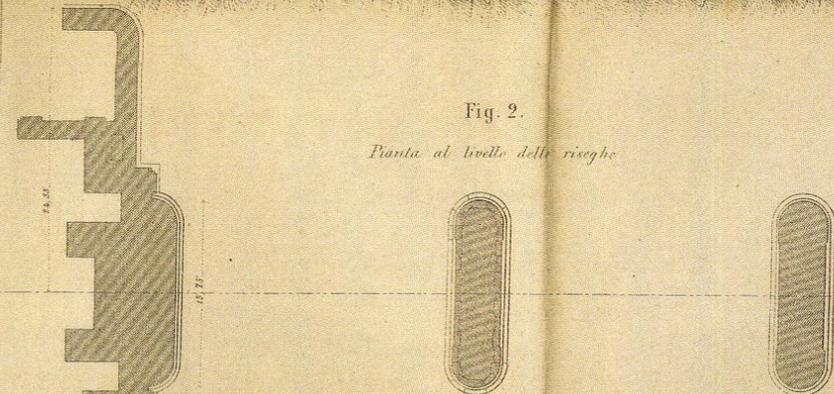


Fig. 3

Pianta al livello dei marciapiedi.

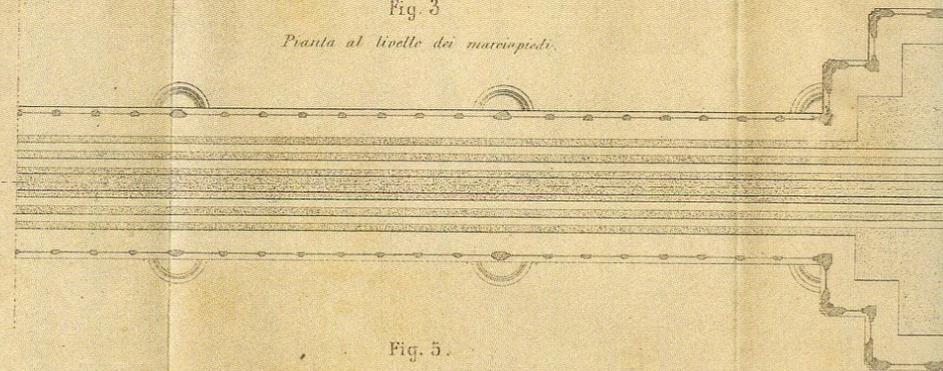


Fig. 4

Sezione trasversale alla chiave

1 : 300

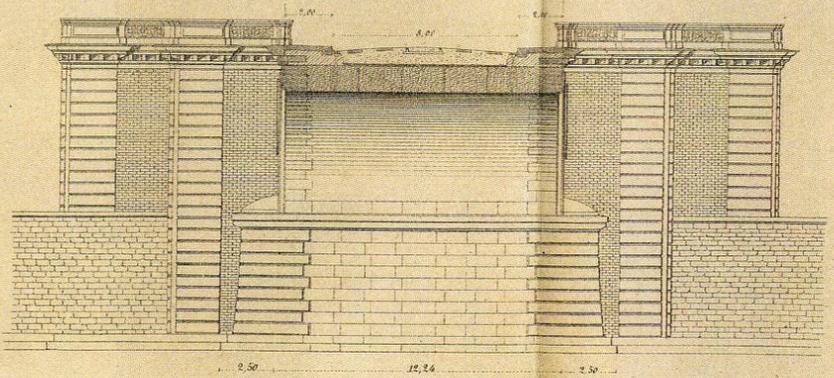
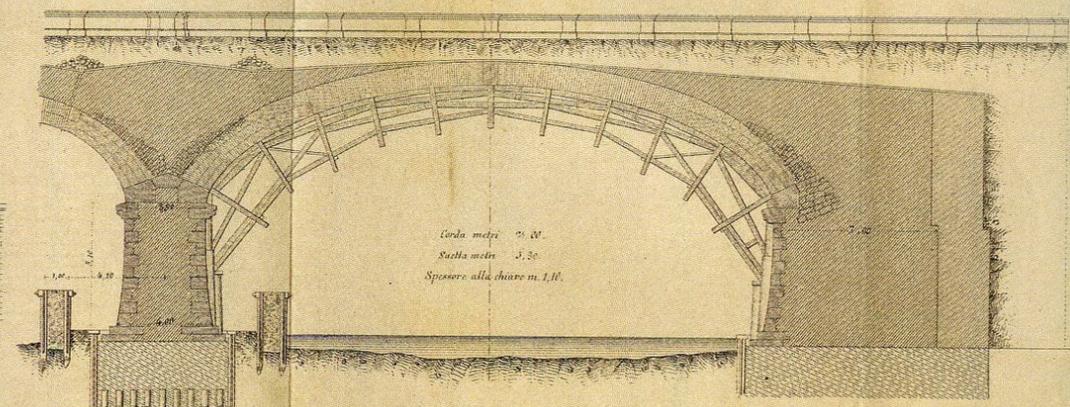


Fig. 5.

Sezione longitudinale sull'asse del ponte.



PONTE SUL PO A MONTE DEL CASTELLO DEL VALENTINO

Costruzione dell'Ufficio d'Arte della Città di Torino (Tav. I<sup>a</sup>)

Una tavola del progetto del ponte.

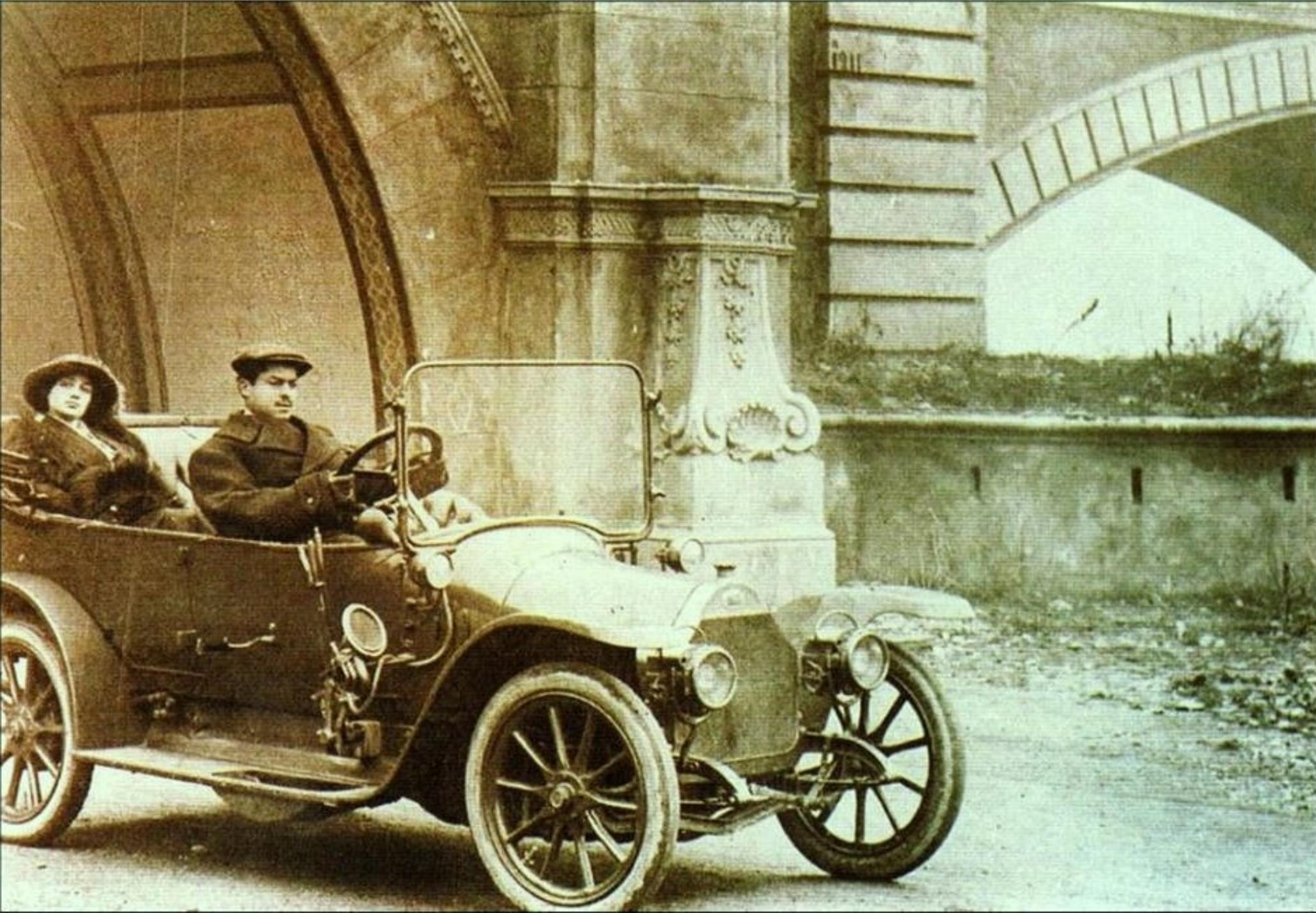


*Torino - Panorama*

Un'immagine del 1950 con in evidenza l'idroscalo.



Un'immagine del 1909 dal lato della collina.



Un dettaglio della spalla sinistra in una fotografia degli anni '20.



Il fornace del sottopassaggio di viale Marinai d'Italia nel 1911 e al giorno d'oggi.



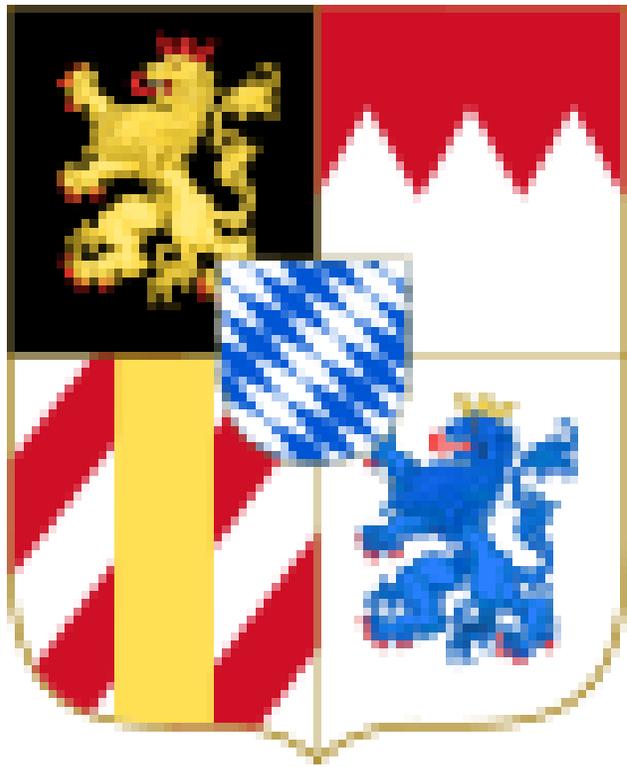
Il traffico degli  
anni '90.



Sotto la prima arcata è stata ricavata una pista ciclopedonale.



Una suggestiva immagine serale.



Lo stemma nobiliare della principessa  
Isabella.  
Una foto del 1880 col duca Tommaso.  
Isabella nel 1890.



**Isabella di Baviera** (Monaco di Baviera, 31 agosto 1863 – Roma, 26 febbraio 1924) era la moglie di Tommaso di Savoia, duca di Genova. Come duca e duchessa di Genova, Isabella e suo marito assolsero spesso funzioni in qualità di rappresentanti di Casa Savoia. Il duca Tommaso è stato ammiraglio e fu Luogotenente Generale del Regno d'Italia, dal 1915 al 1919.



Il ponte Vittorio Emanuele III, attuale ponte Balbis, che attraversa il Po tra corso Bramante e piazza Scevola venne edificato tra il 1926 e il 1927 dall'impresa Porcheddu su progetto di Giuseppe Pagano Pogatsching e fu inaugurato nel 1928, in occasione dell'Esposizione Nazionale per il decennale di Vittorio Veneto.

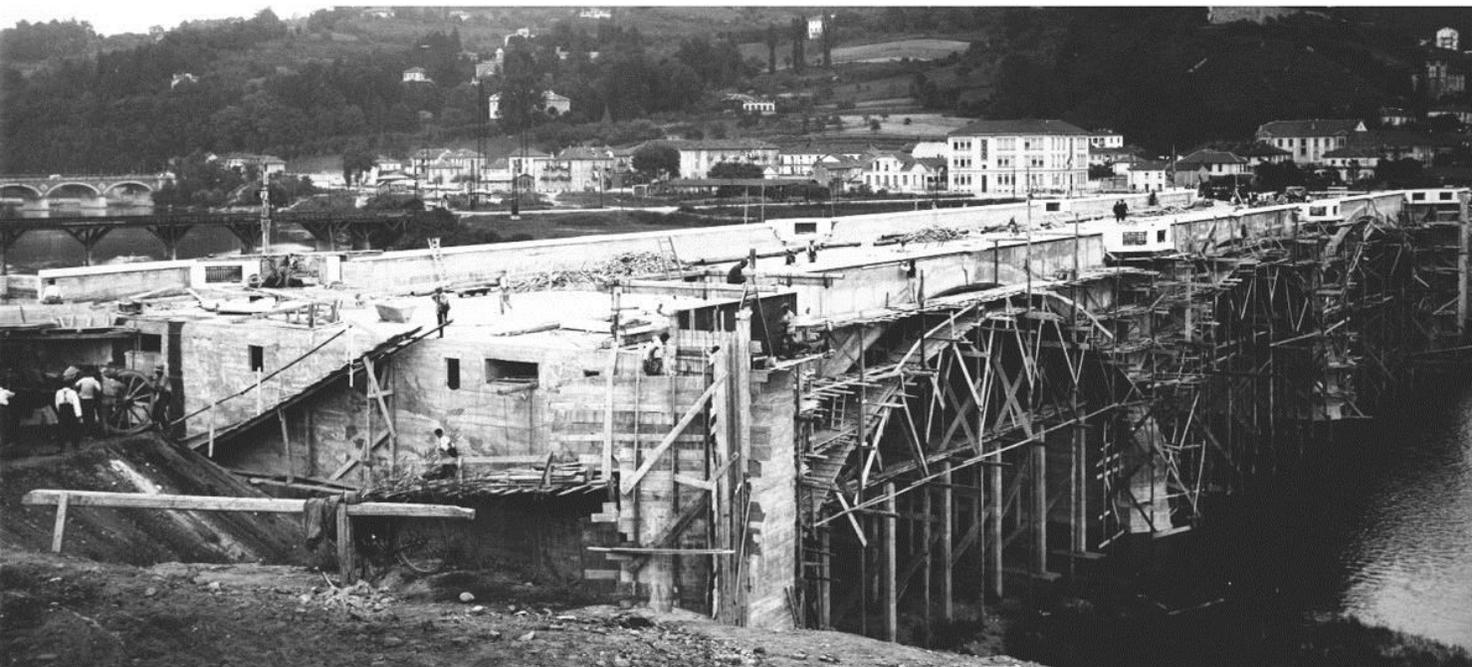
Costruito per alleggerire il traffico sul ponte Isabella, e anche in previsione della costruzione del grande complesso ospedaliero delle Molinette, ha una struttura in cemento armato a tre campate, lunga 147 metri e larga 20.

**Ponte Balbis**

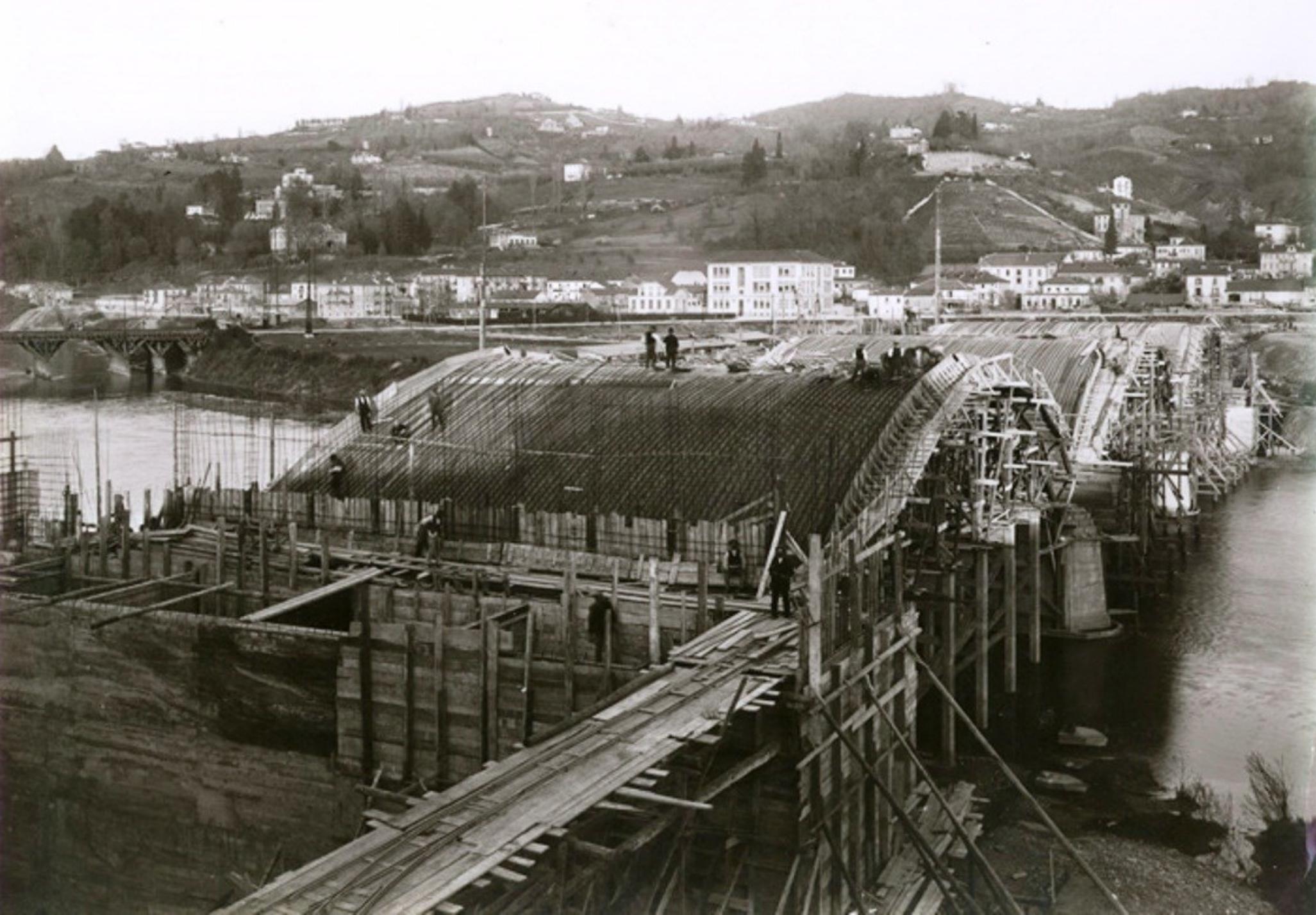


©Archivio Hugo Daniel

Il ponte in legno che attraversava il Po all'incirca all'altezza di via Cellini.



Due momenti della costruzione del ponte. L'utilizzo del cemento armato gettato in opera comporta una centinatura molto più massiccia e robusta rispetto alle costruzioni in muratura. La prima foto è di Gabinio.



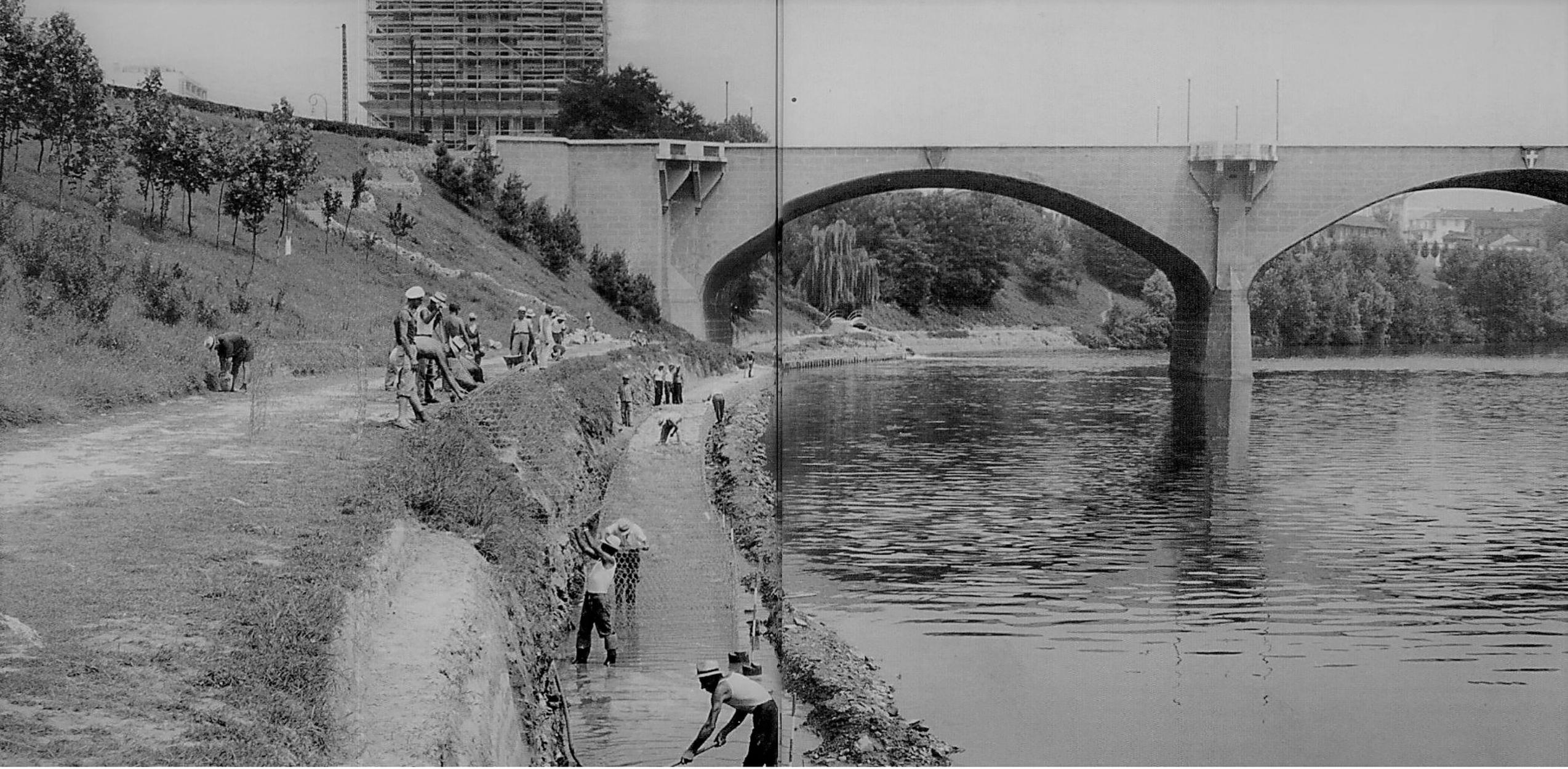
Il cantiere durante la posa dei tondini dell'armatura. Sullo sfondo il ponte in legno.



Vista di scorcio dalla sponda destra a monte durante la conclusione dei lavori in un'immagine di Gabinio.



Il ponte sottopassato dalla motonave Vittoria. Utilizzata dal '32 a Firenze sull'Arno, nel '35 è stata trasportata e rimontata a Torino. Con le sue 300 tonnellate di stazza e la capacità di 300 passeggeri sui due ponti, è stato il natante più grande che ha mai navigato il Po a Torino. L'insuccesso economico dell'operazione ne ha comportato il progressivo abbandono. Destinata al servizio traghetto di Settimo, durante il trasferimento è naufragata il 2 maggio 1940 sulla diga Michelotti.



Operai al lavoro per sistemare l'argine del fiume sullo sfondo del ponte. Si vede il cantiere per l'edificio all'angolo di via Menabrea.



La decorazione del ponte si riduce ai terrazzini in corrispondenza delle pile ed agli stemmi del comune di Torino e di Savoia sulla chiave degli archi.



**Franco Balbis** (Torino, 16 ottobre 1911 – Torino, 5 aprile 1944) è stato un militare e partigiano italiano. Capitano di artiglieria pluridecorato nel corso della seconda guerra mondiale, dopo la firma dell'armistizio dell'8 settembre 1943 entrò a far parte della resistenza. Catturato da membri della Federazione dei Fasci Repubblicani fu poi fucilato presso il Poligono Nazionale del Martinetto. Insignito dapprima di Medaglia d'argento al valor militare, quest'ultima fu poi trasformata in Medaglia d'oro alla memoria.



La passerella Italia '61, adesso conosciuta come passerella Turin Marathon, venne realizzata nel 1961, in occasione delle celebrazioni per il primo centenario dell'Unità d'Italia. La struttura, realizzata in metallo e cemento con piano di calpestio in legno, poggia su tre doppi pilastri e attraversa il Po tra corso Moncalieri e corso Unità d'Italia. Dopo le celebrazioni del 1961, fu chiusa e venne nuovamente riaperta due anni più tardi.

## **Passerella Turin Marathon**

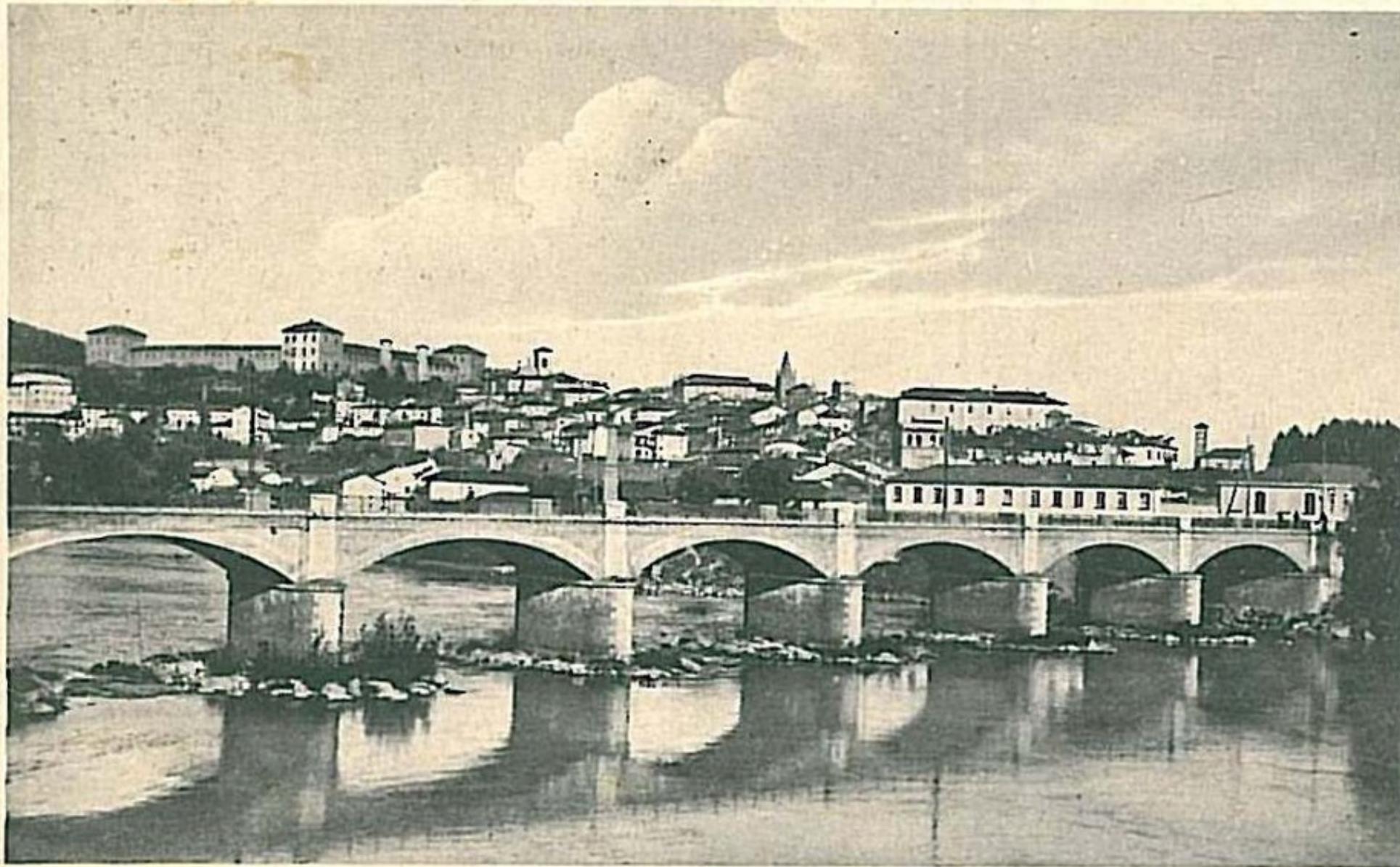


## **Ponti di Moncalieri**

Il primo ponte sul Po, fin dai tempi dell'Alto Medioevo, fu costruito in pietra, a sei arcate e sette piloni, lasciato in custodia all'ordine dei Cavalieri Templari, da cui il nome attuale. Quest'ultimi, lo cedettero nel XIV secolo ai Cavalieri Gerosolimitani, che dovettero ricostruirlo a causa di due esondazioni, nel 1425 e nel 1454. La sua funzione principale fu di collegare lo stradone proveniente da Genova con quello di Francia, senza dover necessariamente entrare a Torino. Altre ricostruzioni del ponte, dovute alle varie piene e alle modifiche dell'alveo del fiume, seguirono nei secoli successivi; in particolare quella dell'anno 1700, quando fu allungato fin quasi a Porta Navina (zona di Borgo Navile). A causa di successive alluvioni, il ponte fu interamente ricostruito in muratura nel 1880. Tuttavia, altre esondazioni lo danneggiarono e crollò rovinosamente, provocando numerose vittime, il 31 maggio 1939. Analisi approfondite in merito all'alveo fluviale portarono a costruire un nuovo ponte viario più sicuro, ovvero quello attuale, a sole cinque ampie arcate, leggermente più a sud, collegando così l'attuale corso Trieste. Nonostante la guerra in corso, i lavori del nuovo ponte dovettero procedere rapidi (1940-1941) per poter facilitare gli approvvigionamenti alla città.



Il ponte di legno costruito in attesa della realizzazione del nuovo ponte in muratura del 1880.



Moncalieri - Panorama dal Ponte Ferroviario

Il ponte costruito nel 1880 e poi crollato nel 1939 visto dal vicino ponte ferroviario.



Dopo il crollo del 1939 è stato realizzato un ponte di barche e subito dopo un ponte provvisorio di ferro.



Il ponte dei Cavalieri Templari, in muratura e cemento armato, si articola su 4 piloni e 5 arcate a tutto sesto.



Il lato a monte del ponte dei Cavalieri Templari con sullo sfondo il castello di Moncalieri.



Il ponte Martiri di Timisoara o “ponte nuovo” di via Martiri della Libertà è stato realizzato alla fine degli anni '50 praticamente sul sito del ponte originario. Recentemente è stato oggetto di importanti interventi di manutenzione.



Una cartolina del 1978 riprende i tre ponti visti dal quarto lungo la tangenziale. Negli anni '80 il ponte ferroviario è stato allargato per ospitare il quadruplicamento dei binari.

Moncalieri alluvione 1949



L'alluvione del maggio 1949 a Moncalieri. Si tratta della stessa serie di eventi che ha causato l'inondazione della Madonna del Pilone a Torino e la tragedia di Superga.



Il ponte dei Templari durante l'alluvione del 2016. La confluenza del Chisola ed il basso livello della pianura circostante provocano spesso disastrose alluvioni. Anche la massiccia struttura a 5 arcate a tutto sesto contribuisce ad ostacolare il passaggio dell'acqua.

***Per saperne di più:***

[https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Fondazione\\_Torino\\_Musei\\_-\\_Fondo\\_Gabinio\\_-\\_Ponte\\_Maria\\_Teresa\\_\(Turin\)?uselang=it](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Fondazione_Torino_Musei_-_Fondo_Gabinio_-_Ponte_Maria_Teresa_(Turin)?uselang=it)

<https://www.museotorino.it/resources/pdf/books/132/#1/z>

<https://www.youtube.com/watch?v=dLwKoczgPUc>

<https://www.ilgiornaledelpo.it/torino-2-maggio-1940-il-naufragio-della-motonave-vittoria/>

Perino, Faraggiana. I ponti di Torino, Edizioni del Capricorno, 2002

Garzaro, Nascimbene. Barriera di Nizza-Millefonti, Graphot Editrice, 2010