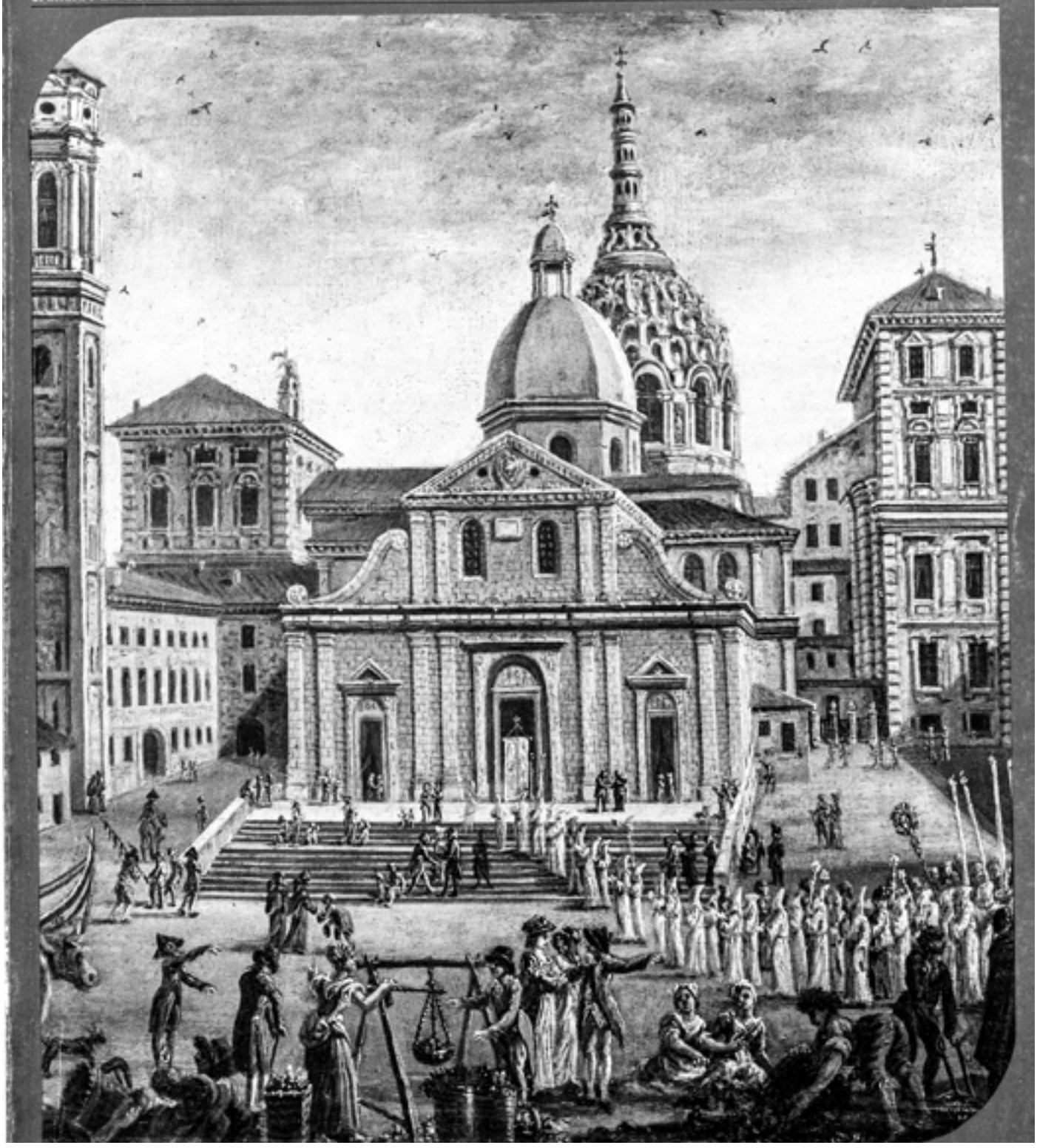
9-10 CRONACHE ECONOMICHE 1978

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TORINO - Spedizione in abb. postale (IV gr.)/70 - 2° semestre



Studio della Camera di Commercio di Torino, pubblicato nel 1978, sui ponti cittadini

Cultor - Home

I PONTI COME ELEMENTI DELLA COSTRUZIONE DEL PAESAGGIO FLUVIALE

Le immagini successive allineano la documentazione relativa ai ponti esistenti lungo Po, Dora, Sangone, Stura, nei tratti compresi entro la delimitazione territoriale del comune di Torino secondo la sequenza delle figg. 42-59, 60-83, 84-86, 87-90. Questi elenchi [12] sono da leggere tenendo presenti le indicazioni sul modo e sui tempi dello sviluppo urbano espresse dalla serie cartografica precedente e, in particolare, dalla carta dello sviluppo urbano qui oltre pubblicata.

Con questo riferimento, le immagini consentono, oltre ad una lettura tipologica del manufatto, peraltro significativa, anche di identificare e precisare un elemento importante delle relazioni tra fiume e città.

Nella localizzazione dei ponti spesso si conferma e si consolida il tracciato della preesistente struttura organizzativa tra città e territorio che aveva disegnato la scelta degli attraversamenti dei fiumi, o si impone un tracciato di nuovo impianto — è stato il caso dei ponti del sistema ferroviario e del sistema tangenziale, nella città ottocentesca e nella città attuale — con conseguenze diverse sulla forma urbana.

Nel contesto urbano, un ponte è una infrastruttura tecnologica da risolvere secondo i dati del progetto di viabilità, ma è, insieme, una componente determinante dello spazio urbano e dell'uso urbano, come elemento di mediazione tra le due sponde: pur senza ignorare i condizionamenti posti dalle esigenze della viabilità e della rete stradale in una grande città come Torino (dove, è risaputo, le immagini dei « fiumi di traffico » sono più presenti dei fiumi stessi), la documentazione è sufficientemente eloquente per leggere la riduzione della misura « architettonica » che accompagna la progettazione dei nodi di attraversamento fluviale.

Riduzione che è progressiva e recente, se si osserva — attraverso l'evoluzione della tipologia, in tre momenti particolari per Torino, l'800, il periodo attorno agli anni '30 e agli anni '60 — la crescente incompatibilità tra uso di transito pedonale e locale e uso di transito veloce di attraversamento urbano, sempre più spesso risolta senza tentare, ad esempio con una separazione di funzioni come altrove è stato fatto, di integrare tra loro soluzione tecnico-strutturale del ponte e soluzione degli spazi creati dal ponte.

Precedentemente invece erano state cercate soluzioni spaziali più unitarie, intendendo i ponti come generatori di nodi urbani caratterizzati: oltre ai progetti dell'inizio dell'800, per il ponte del Re e per il Ponte Mosca che sono parti di progetti urbani più estesi, vedi anche, come verifica dell'impostazione progettuale, i ponti del periodo successivo, organizzati spesso con una sistemazione a verde delle piazze allo sbocco, e secondo degli allineamenti urbani — come nel progetto mai realizzato — per un ponte oltre i murazzi, assiale con una importante preesistenza edilizia sull'opposta sponda del Po.

Il progetto del ponte come architettura urbana portava del resto a terminazioni di dettaglio nell'arredo, nell'illuminazione, nella ricerche di soluzione dell'attacco alle sponde, sia costruite che a verde — vedi i Murazzi di Po e di Dora; e ancora a soluzioni speciali per non interrompere la continuità di passaggio lungo le sponde come nei ponti di Pagano sul Po, cioè in risposta, o come proposta, all'uso urbano e quindi attento anche alle dimensioni pedonali.

È innegabile invece che il nodo dei ponti a Moncalieri, che gli attraversamenti alla periferia su Stura e Sangone sono rispondenti a funzioni e obiettivi estranei a queste dimensioni locali e di fatto separano, pur collegandole, le due sponde opposte.

Pur sotto i condizionamenti tecnici di viabilità andrà risolto nella costruzione del futuro paesaggio fluviale di Sangone e Stura, soprattutto, anche questo problema di mediazione con la città che si affaccia alla sponda in modo che gli attraversamenti non si oppongano alla « abitabilità » da rendere al paesaggio delle sponde dei fiumi perché vengano ad appartenere alla città.

Anche tenendo presente la necessità della costruzione di nuovi spazi urbani lungo il paesaggio fluviale mi sembra assai significativo rileggere qui questo « esempio » di quella relazione tra pensare - costruire - abitare [13], che deve svilupparsi in ogni progetto, anche, di paesaggio.

« Come esempio per le nostre meditazioni prendiamo un ponte.
Il ponte si libra « leggero e forte » sul fiume. Esso non collega soltanto rive già esistenti. Nel passaggio del ponte le rive si manifestano in quanto tali. Il ponte fa sì che esse stiano propriamente una di fronte all'altra.
Una sponda a causa del ponte risalta di fronte all'altra. Neppure le rive scorrono lungo il fiume come neutre strisce di confine alla terra ferma. Con le rive, il ponte porta di volta in volta al fiume l'uno o l'altro sfondo del paesaggio retrostante. Esso porta fiume e riva e terra in reciproca vicinanza. Il ponte raduna la terra in qualità di paesaggio intorno al fiume. Così l'accompagna attraverso i prati. I pilastri portano, giacendo nel letto del fiume, lo slancio degli archi che permettono il passaggio alle acque del fiume. O che le acque scorrano via calme e allegre o che le cateratte del cielo nella tempesta o nel disgelo picchino in onde dirompenti contro gli archi e pilastri, il ponte è preparato per climi del cielo e la loro instabilità. Anche là dove il ponte sovrasta il fiume, esso racchiude il suo fluire accogliendolo per qualche attimo entro l'arco per lasciarlo poi di nuovo libero. Il ponte lascia al fiume la sua via e concede contemporaneamente ai mortali il passaggio cosicché viaggino di terra in terra. I ponti guidano secondo modi svariati. Il ponte cittadino conduce dalla cerchia delle mura alla piazza del Duomo, il ponte sul fiume davanti al borgo di campagna porta carri e carrozze ai paesi dei dintorni. L'umile passaggio del ruscello costituito dal vecchio ponte di pietra permette al carro della vendemmia di passare dalla campagna al paese, porta il carro della legna dal sentiero alla strada maestra. Il ponte sull'autostrada è teso nella rete del traffico a lunga distanza calcolato per il massimo di velocità e di portata. Sempre e ogni volta in modo diverso il ponte guida su e giù le vie riluttanti e frettolose degli uomini in modo che approdino a diverse rive ed infine in quanto mortali all'altra sponda, il ponte si slancia talvolta oltre fiumi e voragini con alti archi, talvolta con archi appiattiti; chissà se i mortali badano allo slancio del ponte, oppure dimenticano che essi, pur sempre in cammino verso l'ultimo ponte, in fondo aspirano a superare quotidianità e sventura per portare se stessi di fronte alla salvezza del divino. ... Il luogo non preesiste al ponte. È vero che vi sono, prima che vi sia il ponte lungo il fiume, molti luoghi che possono venir occupati da qualcosa. Uno di questi si rivela un luogo e ciò accade per mezzo del ponte.
Così, pertanto, il ponte non viene a stare in un luogo bensì *dal ponte stesso nasce il luogo* ».

NOTE

[12] Per una informazione bibliografica cfr. i seguenti lavori, e le successive indicazioni per i progetti specifici di alcuni ponti, e loro ricostruzioni, su Po, Dora e Stura:

ROVERE C., *Le sponde del Po presso Torino*, Museo Scientifico Letterario ed Artistico, p. 228-229, p. 267-268 e p. 293-294, Torino, 1845.

ALBY V., *I Ponti sul Po*, in « Torino Rassegna », aprile, 1931.

GRAMMATICA A., *Fluviorum Rex il Po nella storia e nella vita Torinese*, in « Torino Rassegna », settembre, 1936; l'articolo continua in anno 1936, ottobre.

CONDULMER P., *La storia del Po*, in « Torino », anno 1969, n. 6.

SPRINGER A., *Turin, vue prise au dessus du Couvent du Mont*, in « Torino », anno 1968, n. 4-5.

AUDISIO V., *Quattro secoli di vita del vecchio ponte della porta di Po a Torino. Genesi e primordi del ponte di pietra Vitt. Em. I che lo ha sostituito*, in « Torino Rassegna », agosto 1936.

PALMERO G., *Spigolature sul Ponte di Po*, C. Torino, Torino, 1875.

ROUX O., *Nel primo centenario del Ponte in pietra*, L'esposizione di Torino, 1911, Torino, 1910.

REBAUDENGO D., *Il ponte di Napoleone*, Epoche - Cahiers di storia e costume del Piemonte, anno 1962, pag. 28-30, Torino, 1962.

MARINI G.L., *Il nuovo ponte sul Po e l'edilizia a Torino dall'occupazione francese alla restaurazione*, Torino napoleonica - supplemento al « Caval 'd Brons », anno 1965, giugno.

HEAT C., LEWIS J., *Turin, Bridge of Bonaparte from Palazzo Valentino.*

GRIOTTI E., *Il nuovo ponte sul Po costruito a monte del R. Castello del Valentino dall'Ufficio tecnico Municipale di Torino*, Camilla e Bertolero, Torino, 1881.

OVAZZA E., *Studio sul progetto Ferria pel nuovo ponte M. Teresa sul Po in Torino. Appendice alla relazione della Commissione incaricata di riferire alla Società sui progetti pel nuovo ponte*, Soc. Ing. e Arch. in Torino, Torino, 1893.

COMUNE DI TORINO, *Progetti presentati al concorso tenutosi nell'anno 1901 per un ponte in pietra sul Po da dedicarsi a Re Umberto I*, Studio di ripr. Artist.; Torino, 1901.

GIANOLI G., *Relazione sul progetto di ponte monumentale in granito a Umberto I presentato dalla Ditta ing. G. Gianoli e Fratello di Crusinallo*, Camilla e Bertolero, Torino, 1901.

Società degli ingegneri di Torino e degli Architetti in Torino, *Relazione della Commissione nominata dal Comitato Direttivo della Società degli Ing. e arch. in Torino sopra i progetti presentati pel Ponte Umberto I sul Po*, presentata all'Assemblea Generale del 10 gennaio 1902, Camilla e Bertolero, Torino, 1902.

FIORIO C., *I due ponti (M. Teresa e Umberto I)*, Ode, Sartori, Torino, 1907.

CORRADINI F., *Il ponte Umberto I sul Po a Torino*, Soc. Ed. Tecn. Scient., Milano, 1907.

COMUNE DI TORINO, *Il ponte Regina Margherita. Relazione dell'Ufficio d'Arte della città di Torino*, Relazione dell'Ufficio d'Arte della città di Torino.

GHIOTTI E., *Il Ponte Reg. Margherita sul Po a Torino - Cenni*, Tip. del Genio Civile, Roma, 1887.

GHIOTTI, *Ponte Regina Margherita sul Po a Torino*, 1887, pag. 567.

Ricostruzione del Ponte Regina Margherita, in « Torino Notizie », anno 1969, luglio, agosto.

PIVA A., *Risalendo il Po (dal Ponte Principe di Piemonte al Ponte Isabella)*, in « Pro Piemonte », 1930.

Ponte Vitt. Em. III - Ponte Principe di Piemonte - Ponte Ferdinando di Savoia, in « Torino Rassegna », dicembre 1927.

Il nuovo ponte Vittorio Em. III al Pilonetto, in « La Stampa », 8 nov. 1927.

Le grandi opere pubbliche, in « Torino Rassegna », 1927.

Ponte a 7 archi sul Po a Moncalieri, in « Giornale del Genio Civile », 1864.

Ponte Rossini sulla Dora in Torino, in « Torino Rassegna », 1928 (vol. II), pag. 551.

Ponte Washington sulla Dora, in « Torino Rassegna », 1932, ottobre, pag. 49.

Ponti, argini, fiumi, in « L'urbanistica », 1932, gennaio, pag. 34.

CAVALLARI - MURAT, *Osservazioni e considerazioni su 3 vecchi ponti tipo*, in « Atti e Rassegna Tecnica », 1950, aprile-maggio, pag. 49.

Ponte Vitt. Em. III - Ponte Principe di Piemonte - Ponte Ferdinando di Savoia, in « Torino Rassegna », 1927, dicembre, pag. 345.

Il nuovo ponte sulla Stura in prolungamento del corso Ponte Mosca, in « Torino Rassegna », 1927, novembre, pag. 309.

Inaugurazione dei ponti Ferdinando di Savoia e Vittorio Em. III (C. Bramante) e ponti Principe di Piemonte (C. Belgio), in « Torino Rassegna », 1928 (vol. II), ottobre, pag. 659.

Ponte Rossini sulla Dora, ponte sulla Stura, ponte Ferdinando di Savoia sulla Stura, in « Torino Rassegna », 1928 (vol. II), pag. 551.

Ponte Ferdinando di Savoia sulla Stura (foto), in « Torino Rassegna », 1966, n. 2.

A.S.T. S.R. *Arch. sist. acque Stura*, mazzo 166.

1824-25.
Ripari al tronco di strada che mette al ponte sulla Stura presso Torino.

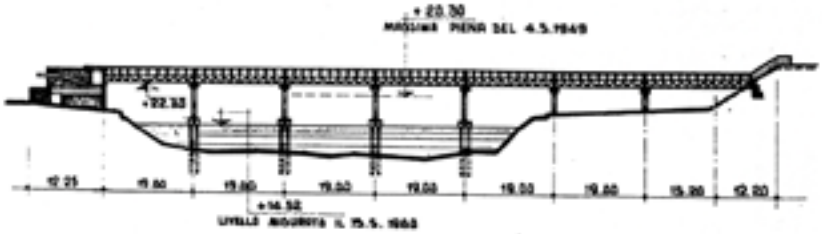
1816.
Rimborso spese ed elenco della medesima per riparazioni al ponte Stura in Torino.

1851.
Costruzione di un casotto ad uso di ufficio e di abitazione per percezione del pedaggio, da costruirsi a fianco del nuovo ponte sulla Stura.

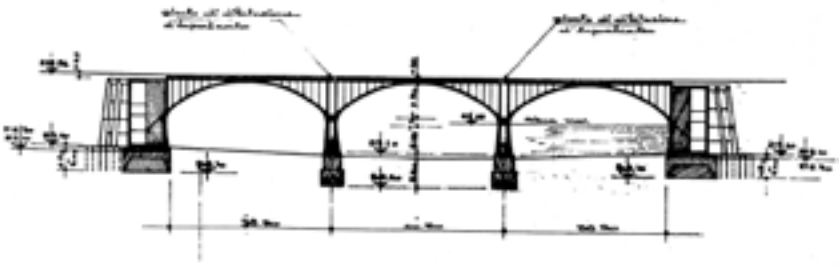
1840.
Riparazioni al ponte sulla Stura in Torino, peincipalmente nei due archi situati al nord di Torino, cioè verso la testa della sponda sinistra.

A.S.T. S.R. *1936 vers. G.C.*, pacco 2, fasc. 2.

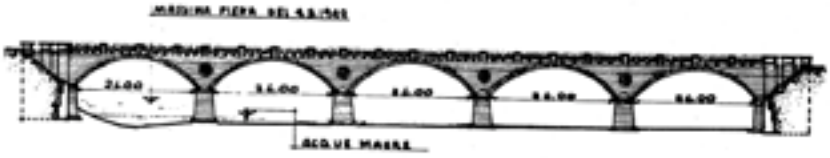
1857-66.
Torrente Stura - Costruzione di un ponte in muratura nel Comune di Traves.
Carte varie riguardanti la costruzione del ponte.



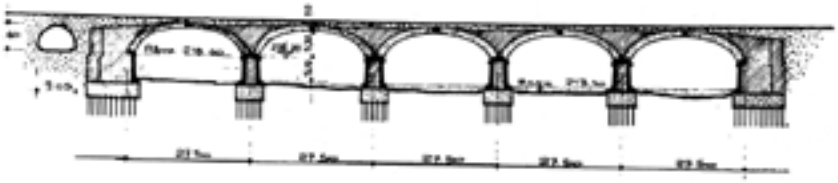
Prospetto



Sezione longitudinale



Prospetto



Sezione longitudinale

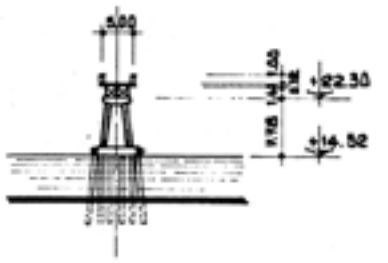
1860.
Perizia di stima di un ponte in muratura sul torrente Stura in sostituzione di quello attuale in legno esistente sulla strada comunale che mette da quella consortile di Cerres all'abitato di Traves.

1860.
Relazione sul progetto relativo al ristabilimento del ponte attuale con un ponte in muratura.

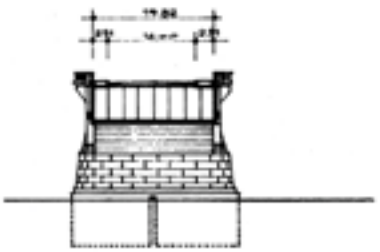
1860.
Disegno: un ponte in muratura sul torrente Stura in sostituzione di quello di legno.

1860.
Disegno: ponte in legno secondo il cosiddetto sistema americano da eseguirsi sul torrente Stura.

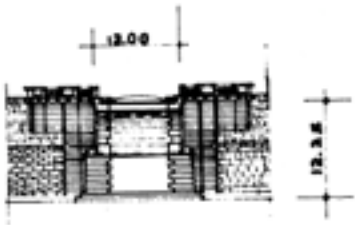
[13] M. HEIDEGGER, *Costruire, abitare, pensare*, in « Lotus » 9/75.



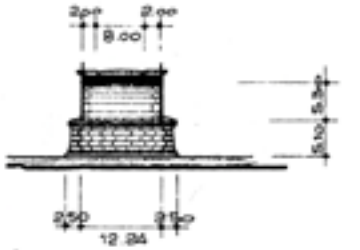
Sezione



Sezione trasversale



Sezione trasversale



Sezione trasversale

Illustrazioni di pag. 33:

Fig. 42. L. Tuminello. « Moncalieri »
Torino, Biblioteca Reale.

Fig. 42 bis. C. Bossoli.
Il ponte sul Po a Moncalieri.
(Views on the railway between Turin and Genoa. London 1853
in « La vaporiera » To, 1970 ed. Pinin Farina.

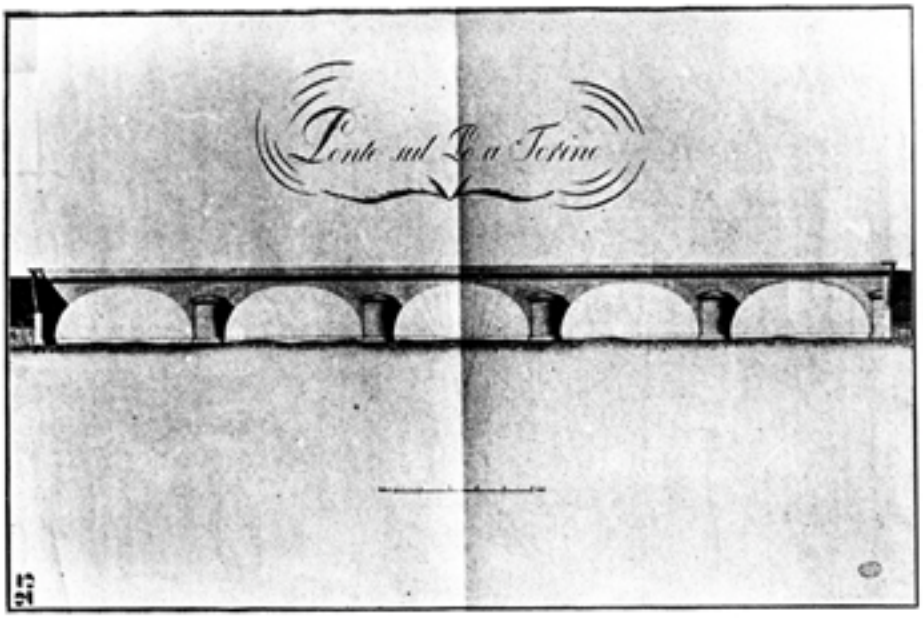


Fig. 43. Ponte sul Po n. 1.
Passerella pedonale (Collegamento C.so Unità d'Italia e C.so Moncalieri).
Manufatto costituito da una travatura metallica a sette luci di mt. 19 ciascuna appoggiate su stilate in calcestruzzo fondate su pali in cemento armato.
La lunghezza totale è di mt. 129.20; la larghezza fra i parapetti è di mt. 5.
Inaugurata nel 1961 in occasione delle celebrazioni per il Centenario dell'Unità d'Italia.

Fig. 44. Ponte sul Po n. 2.
Ponte medaglia d'oro Franco Balbis.
Sull'asse del C.so Bramante.
Manufatto in cemento armato a tre arcate di m. 38.30 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 120,10.
Larghezza tra i parapetti m. 20, dei marciapiedi m. 3,
della carreggiata m. 14.
Inaugurato nel 1928.
Progettista arch. Pagano Pogatschnig.

Fig. 45 Ponte sul Po n. 3.
Ponte Isabella. Sull'asse di C.so Dante.
Manufatto in muratura e pietra a cinque arcate di m. 24 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 134.
Larghezza tra i parapetti m. 12,
dei marciapiedi m. 2,
delle carreggiate m. 5.
Inaugurato nel 1880.
Progettista ing. Ernesto Ghiotti.

Fig. 46. Ponte sul Po a Torino.
Dim.: *85 × 53.*
Tecn. gr.: *china ed acquarello.*
Supp.: *cartoncino.*
A.S.C. 169 IV.

Fig. 47. Pont sur le Po à Turin.
Data: *10 luglio 1809.*
Aut.: *La Rumée Pertinchampt.*
Dim.: *88 × 56.*
Tecn. gr.: *china ed acquarello.*
Supp.: *carta.*
A.S.C. 4-1-3.

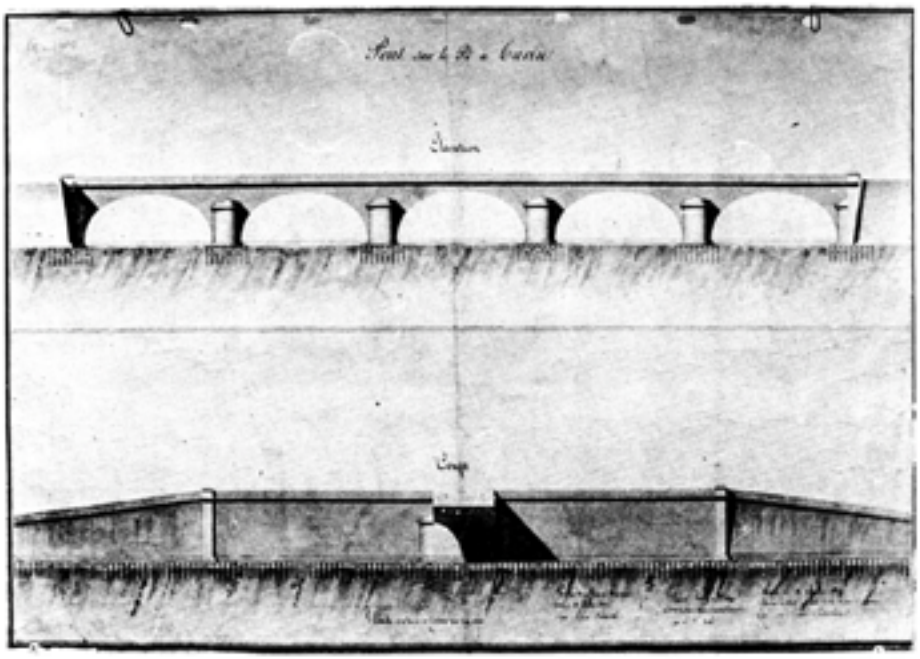


Fig. 48. Giulio da Milano. Strade di città 1928 (Civica Galleria d'Arte Moderna Torino).

Fig. 49. Ponte sul Po in Vanchiglia.
Data: *17 novembre 1875.*
Sc.: *1 : 200.*
Dim.: *78 × 57.*
Tecn. gr.: *china b. n.*
Supp.: *lucido telato.*

Fig. 50. Fiume Po presso il ponte Regina Margherita. Planimetria.
Data: *25 agosto 1949.*
Aut.: *Città di Torino. Servizio tecnico. LLPP Vighetti.*
Sc.: *1 : 500.*
Dim.: *63.5 × 154.*
Tecn. gr.: *china nera.*
Supp.: *lucido.*
A.S.C. 12-2-10.

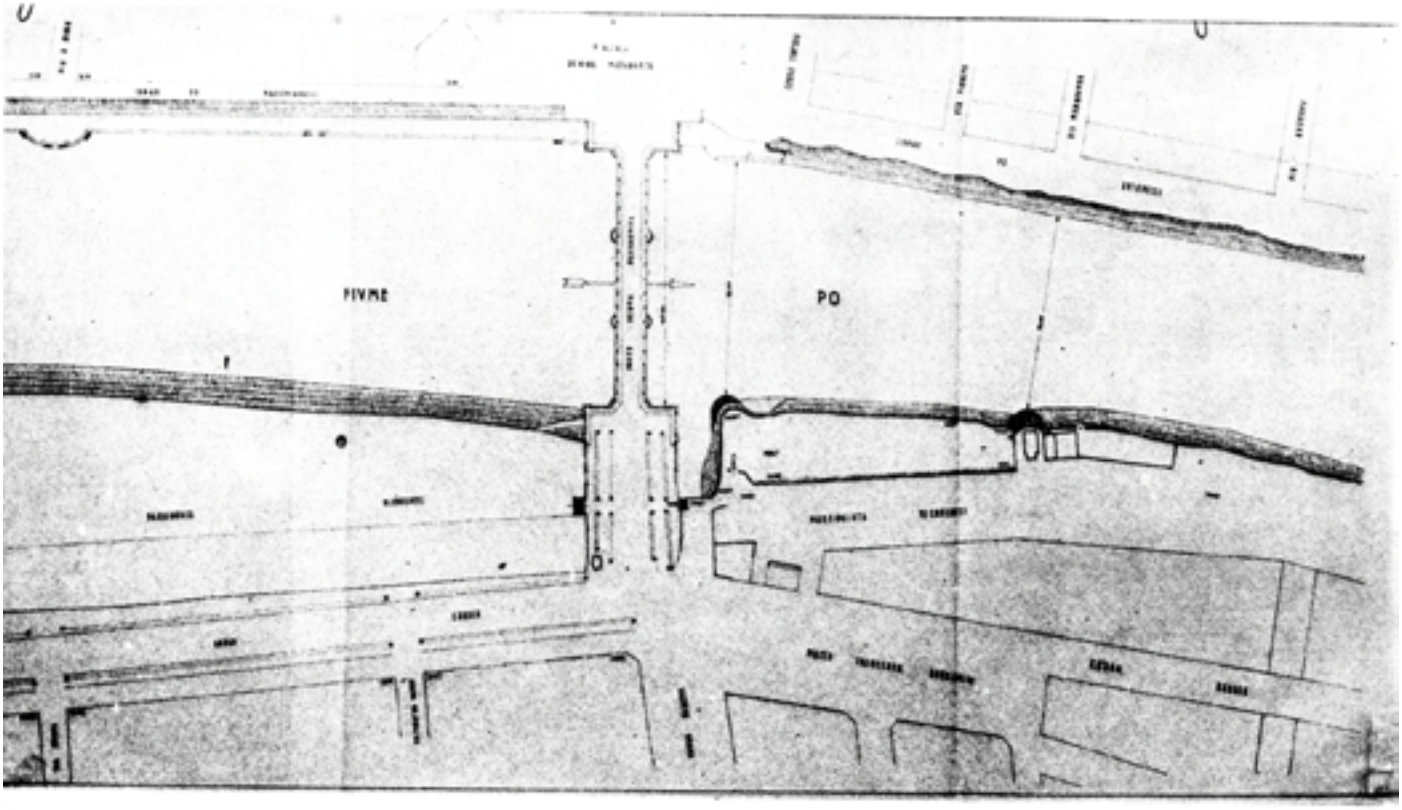


Fig. 48. Giulio da Milano. Strade di città 1928 (Civica Galleria d'Arte Moderna Torino).

Fig. 49. Ponte sul Po in Vanchiglia.
Data: *17 novembre 1875.*
Sc.: *1 : 200.*
Dim.: *78 × 57.*
Tecn. gr.: *china b. n.*
Supp.: *lucido telato.*

Fig. 50. Fiume Po presso il ponte Regina Margherita. Planimetria.
Data: *25 agosto 1949.*
Aut.: *Città di Torino. Servizio tecnico. LLPP Vighetti.*
Sc.: *1 : 500.*
Dim.: *63.5 × 154.*
Tecn. gr.: *china nera.*
Supp.: *lucido.*
A.S.C. 12-2-10.

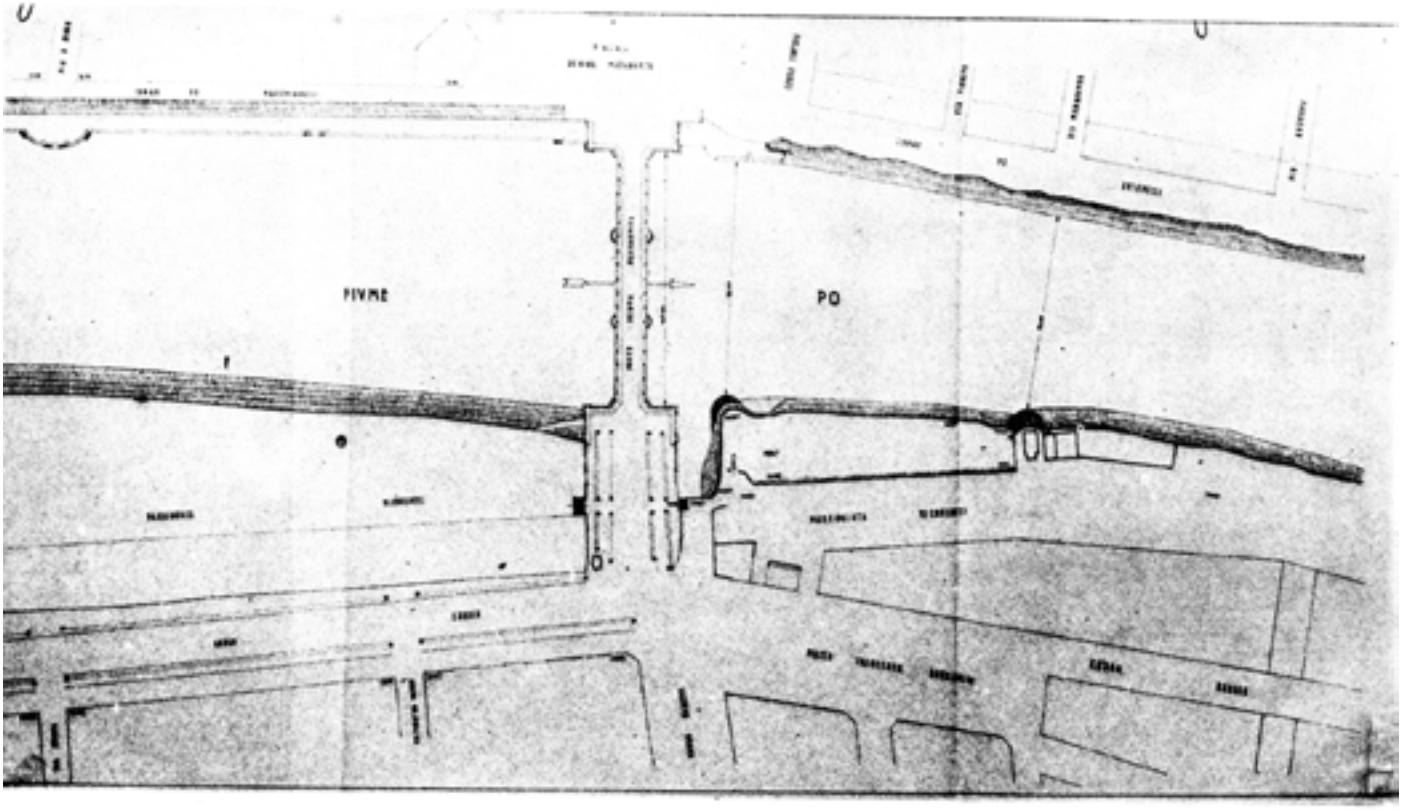
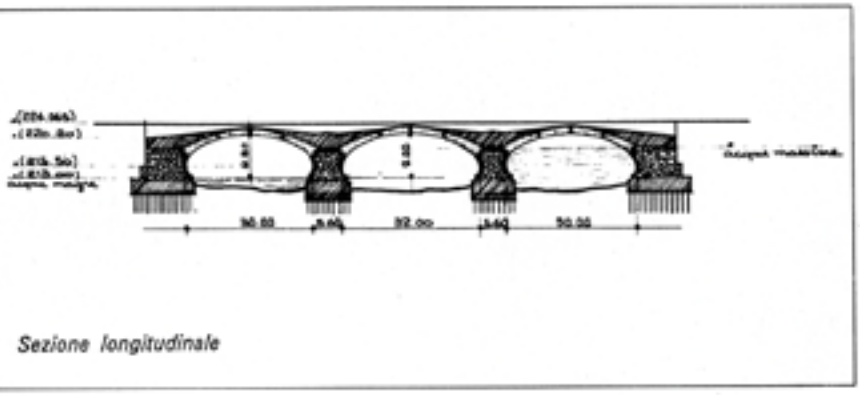
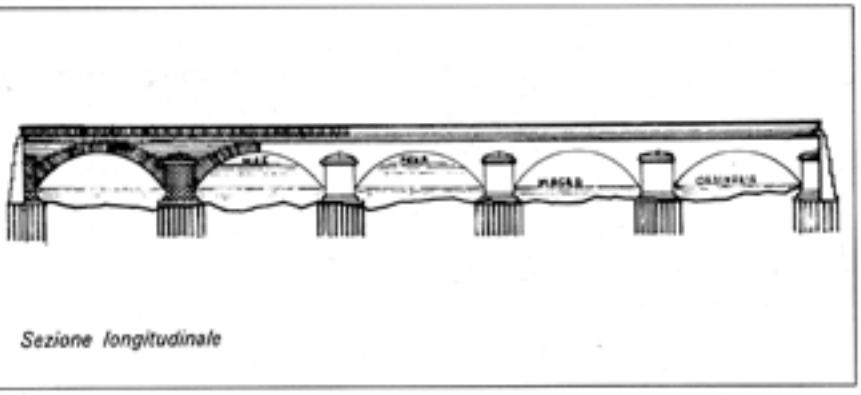


Fig. 51. Ponte sul Po n. 4. Ponte Umberto I
Sull'asse del C.so Vittorio Emanuele II.
Manufatto in pietra e muratura a tre arcate,
le laterali di m. 30,
la centrale di m. 32.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 103,20.
Larghezza tra i parapetti m. 22,
dei marciapiedi m. 3,50,
della carreggiata m. 15.
Inaugurato nel 1907.
Progettisti: Architetti Micheli e Ristori.
Gli imbocchi del ponte sono coronati
da gruppi di statue,
raffiguranti quelle lato
corso Vittorio Emanuele II
« il Valore e la Pietà »
(scultore Luigi Contratti)
quelle a lato C.so Fiume
« la Protezione delle Arti e la
Protezione delle Industrie »
(scultore Cesare Reduzzi).

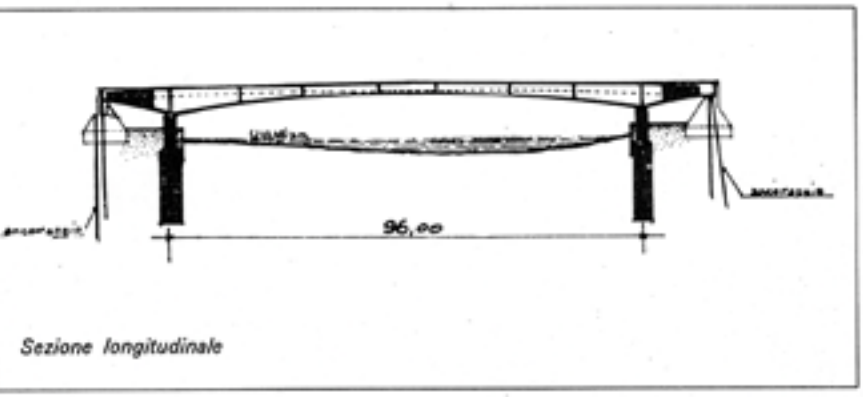


Sezione longitudinale

Fig. 52. Ponte sul Po n. 5.
Ponte Vittorio Emanuele I.
Sull'asse della Piazza Vittorio Veneto.
Manufatto in pietra a cinque arcate
di m. 25 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 147.
Larghezza tra i parapetti m. 12,90,
dei marciapiedi m. 2,32,
della carreggiata m. 8,26.
La costruzione del ponte, decisa
da Napoleone I, venne iniziata nel 1809
su progetto dell'ing. Giuseppe Pertinchamp
con l'impiego dei prigionieri della guerra
di Spagna. Il 22 novembre 1810
il principe Camillo Borghese
posa la prima pietra della prima pila
verso la sponda destra, nella quale
vengono racchiuse monete, medaglie
dell'epoca napoleonica ed un metro
in argento.
Il ponte venne aperto al transito
nel maggio 1814.



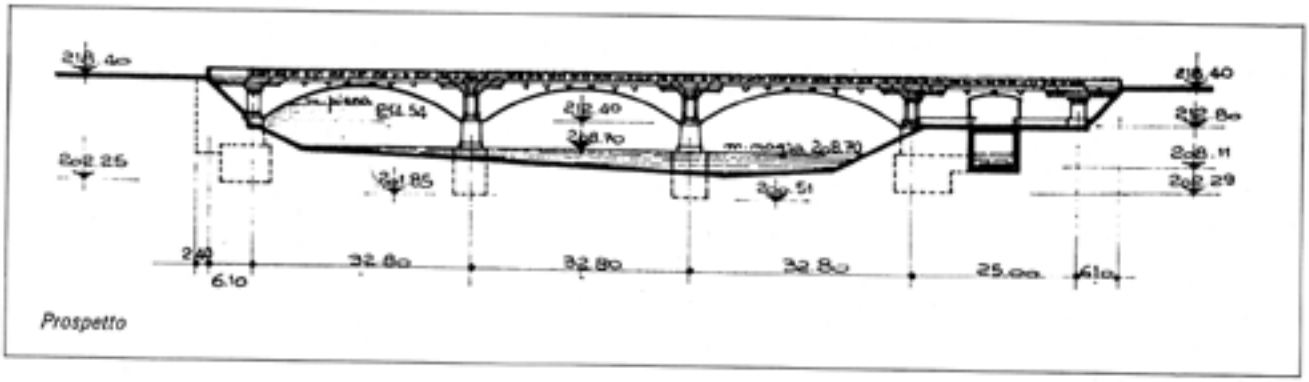
Sezione longitudinale



Sezione longitudinale

Fig. 53. Ponte sul Po n. 6.
Ponte Regina Margherita.
In corrispondenza del piazzale
Regina Margherita.
Manufatto in pietra e muratura
a tre arcate centrali di m. 30 ciascuno
più due sussidiarie ricavate entro le spalle.
Luce tra i fili interni di queste
ultime m. 97.
Larghezza tra i fili interni dei parapetti m. 12,
dei marciapiedi m. 2,50
della carreggiata m. 7.
Inaugurato nel 1882.
Progettista ing. Ernesto Ghiotti.
Demolito nel 1970 e sostituito con
un ponte ad arco in cemento armato
precompresso.
Luce del ponte m. 96, larghezza m. 36,50.

Fig. 54. Ponte sul Po a Sassi (da « Torino 1920-36 », op. cit.).



Prospetto

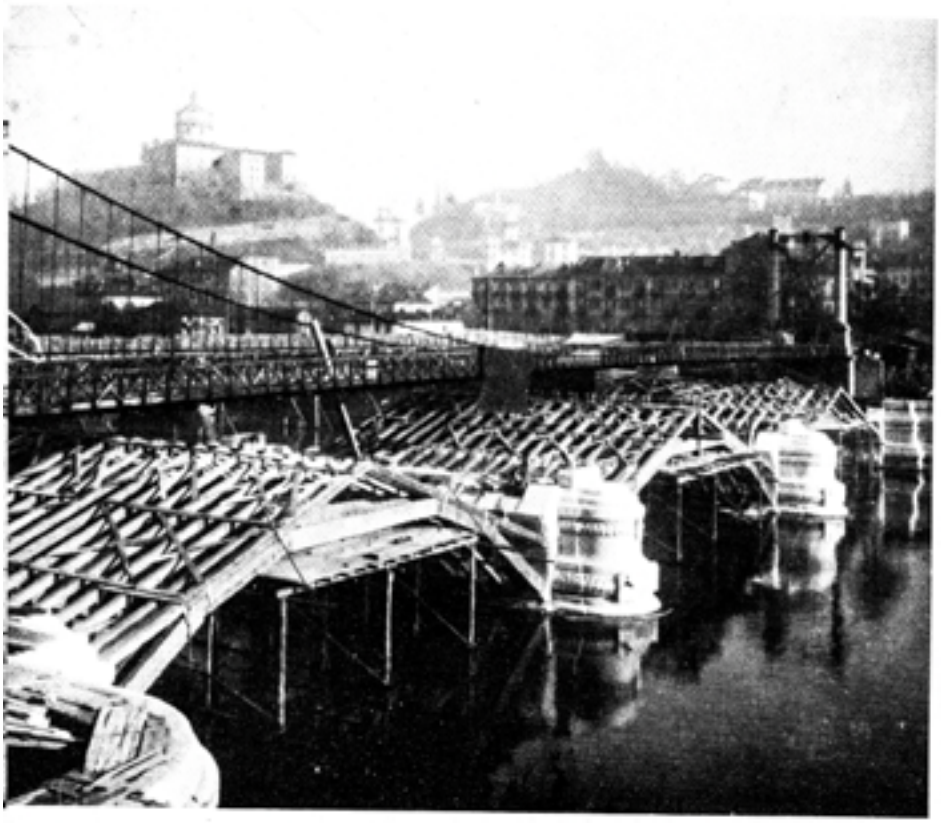


Fig. 55. Ponte sul Po n. 7. Ponte di Sassi. In corrispondenza del C.so Belgio. Manufatto in cemento armato a tre arcate di m. 30 ciascuna. Luce tra i fili interni delle spalle m. 95,60. Larghezza tra i parapetti m. 20, dei marciapiedi m. 3, della carreggiata m. 14. Inaugurato nel 1928. Progettista arch. Pagano Pogatschnig.

Fig. 56. Il ponte Umberto I in costruzione: sostituirà il ponte in ferro Maria Teresa. (da « Torino anni 100 »).

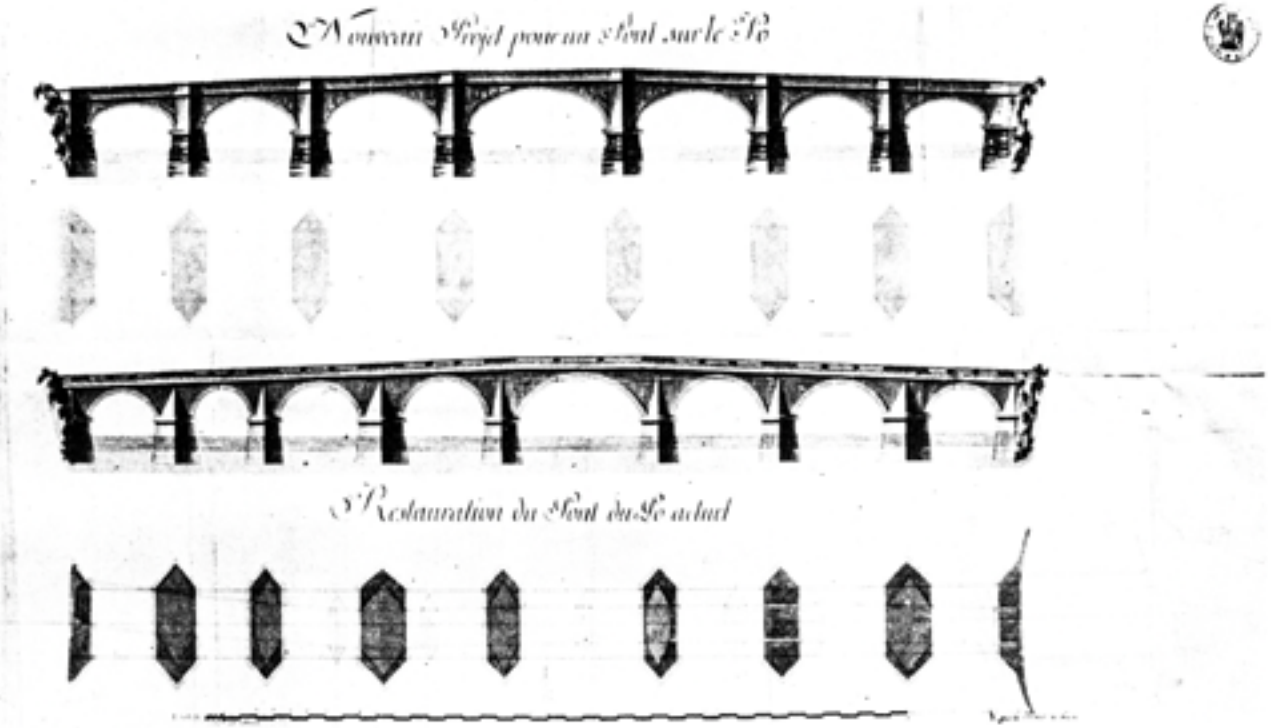


Fig. 57. Nouveau projet pour un pont sur le Po.
Restauration du pont du Po actuel.
Arch.: *Ferdinando Bonsignore.*
Dim.: *98 x 52.*
Tecn. gr.: *china ed acquarello.*
Supp.: *carta.*
A.S. 4-1-7.

Fig. 58. A la gloire de Napoléon le grand empereur et roi. Projet d'un nouveau pont sur le Po à Turin.
Aut.: *Joseph Cardon, Ing. Insp. des Dom. de la couronne.*
Sc.: *10 m = 4,5 cm.*
Dim.: *98 x 62.*
Tecn. gr.: *china ed acquarello.*
Supp.: *cartoncino leggero.*
Note: *sul disegno scritte a matita: donato al Municipio dal Dom. Roy. in novembre 1894.*
A.S. 4-1-1.

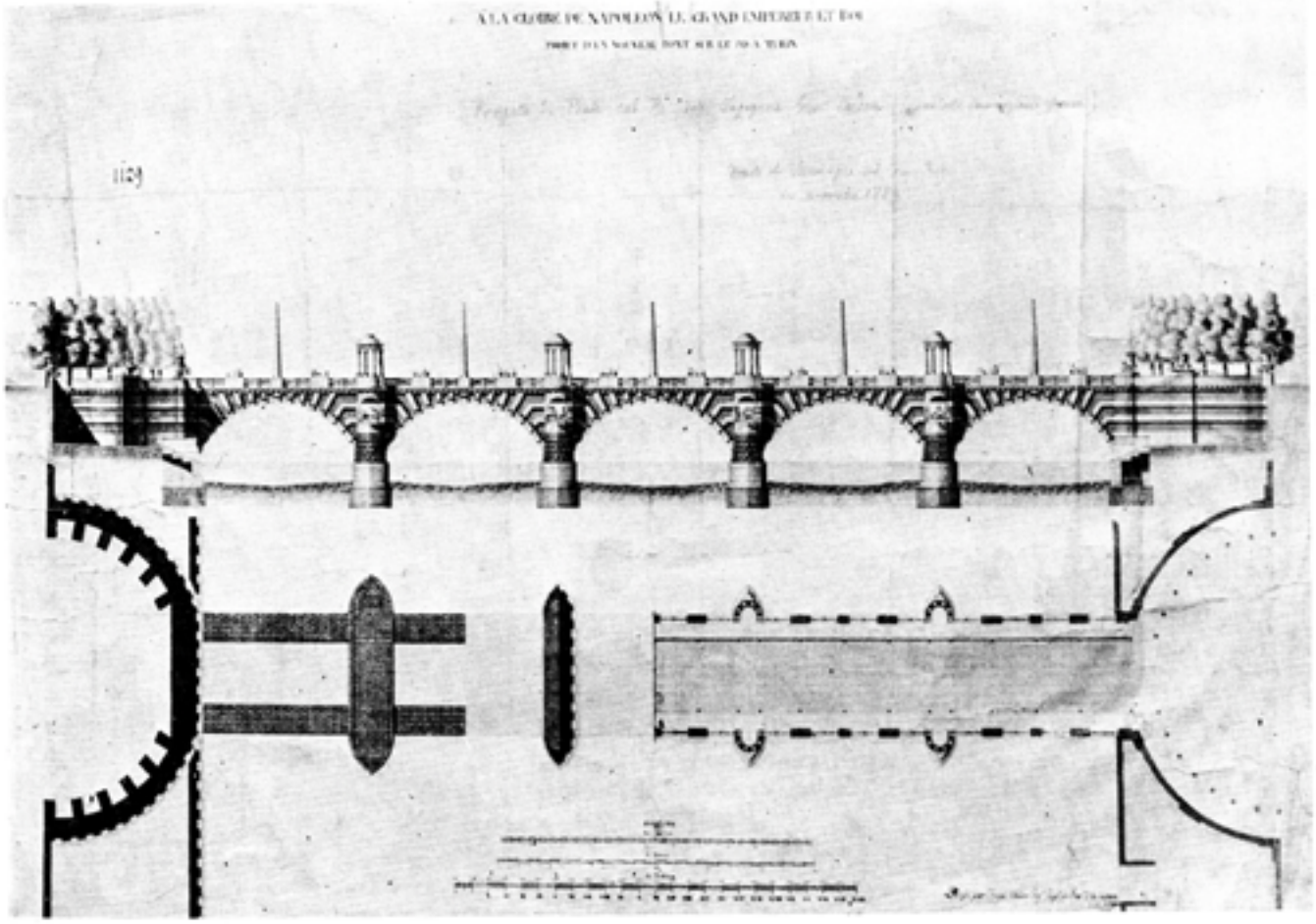


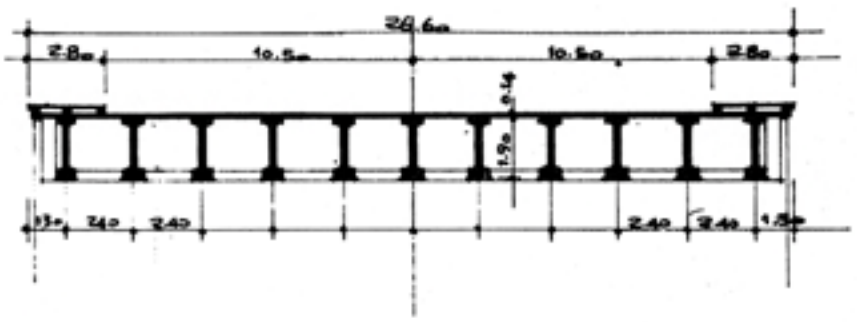
Fig. 59. Il corso del Po dal ponte in ferro Maria Teresa in una foto aerea, visto dal pallone frenato (da « Torino, l'altro ieri »).

Cfr. inoltre per il ponte Maria Teresa i disegni:

Progetto di ponte in pietra ad arco unico sul Po della luce di m. 90,00 e della saetta di m. 6,50 in sostituzione del ponte Maria Teresa.
Data: *30 marzo 1853.*
Sc.: *1 : 500.*
Dim.: *56 x 38,5.*
Tecn. gr.: *china rossa e blu.*
Supp.: *cartoncino.*
A.S.C. 4-1-21.

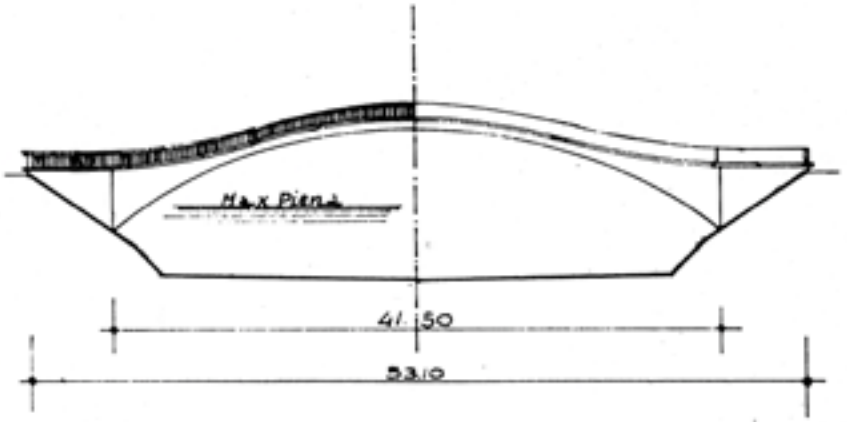
Progetto di ponte metallico sul Po in sostituzione del ponte Maria Teresa
Aut.: *Ing. V. Lombroso ed E. Ovazza*
Sc.: *1 : 10; 1/20.*
Dim.: *68,5 x 150.*
Supp.: *cartoncino.*
A.S.C. 4-1-40.

Fig. 60. Ponte su t. Dora n. 1.
Ponte Pietro II.
In corrispondenza della via Pietro Cossa.
Manufatto in cemento armato
ad una sola arcata di m. 36 di luce netta.
Larghezza tra i parapetti m. 6,25,
del marciapiedi m. 1,
della carreggiata m. 4,25.
Venne inaugurato nel 1917.
Sostituito con un nuovo ponte
in precompresso nel 1966
della larghezza di m. 26,60.
Travata ad una sola luce di m. 36,00.



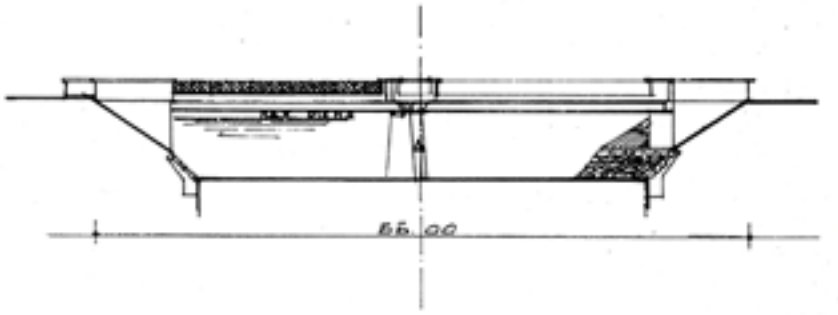
Sezione

Fig. 61. Ponte su t. Dora n. 2.
Passerella pedonale Parco della Pellerina.
Manufatto in cemento armato
ad una sola arcata di m. 41,50 di luce netta.
Larghezza tra i parapetti m. 4,00.
Costruito nel 1937 dall'impresa Bertelè.



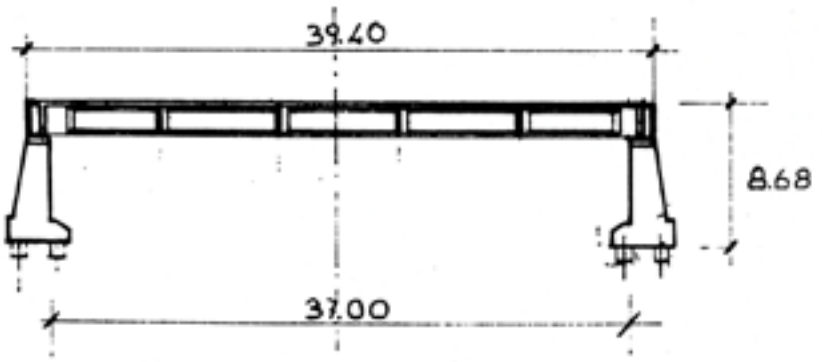
Prospetto

Fig. 62. Ponte su t. Dora n. 3.
Ponte della cascina Marchesa
(Parco della Pellerina).
In corrispondenza del C.so Monte Grappa.
Manufatto in cemento armato con travi
in ferro a due campate di m. 20,50.
Larghezza tra i parapetti m. 6,60.
Costruito nel 1936.



Sezione longitudinale

Fig. 63. Ponte su t. Dora n. 3 bis.
Ponte di C.so Regina Margherita.
Manufatto in cemento armato precompresso ad una sola luce di m. 37,
larghezza fra i parapetti m. 56,00.
Costruito nel 1966.

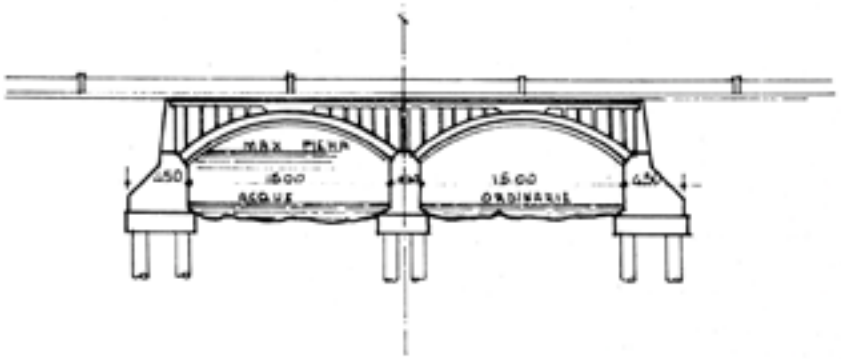


Sezione longitudinale

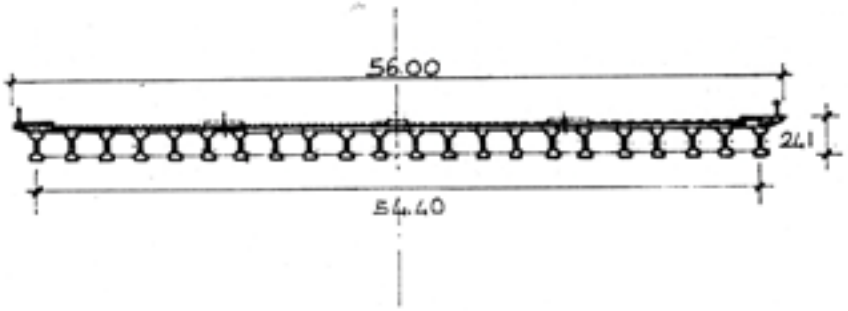
Fig. 64. Ponte su t. Dora n. 4.
Ponte di C.so Potenza.
Manufatto in cemento armato precompresso ad una sola campata di m. 36 di luce netta.
Larghezza tra i parapetti m. 56,00.
Costruito nel 1967.

Sezione longitudinale

Fig. 65. Ponte su t. Dora n. 5.
Ponte Candido Ramello.
In corrispondenza del C.so Svizzera (ex barriera del Martinetto).
Manufatto in muratura a due arcate di m. 15 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 32,30.
Larghezza tra i parapetti m. 20, dei marciapiedi m. 3,
della carreggiata m. 14.
Venne costruito nel secolo scorso ed allargato nel 1924.
Successivo ampliamento con struttura in cemento armato nel 1966.
Larghezza complessiva m. 52,50.

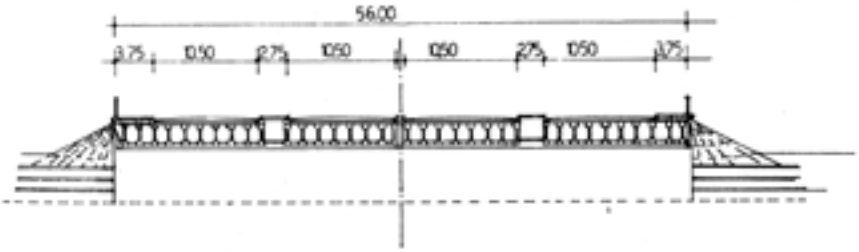


Sezione longitudinale



Sezione trasversale

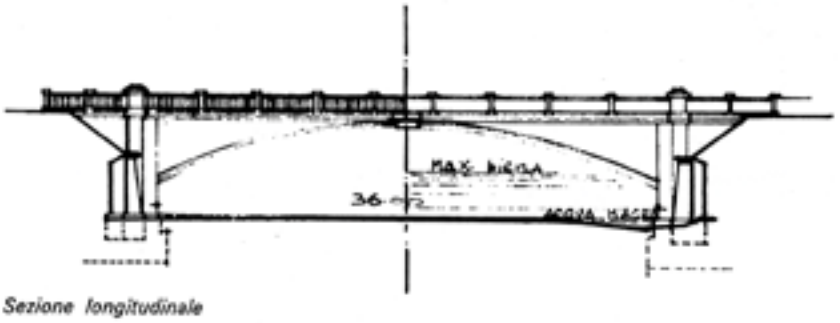
Fig. 66. Il corso della Dora al ponte di C.so Potenza.



Sezione trasversale

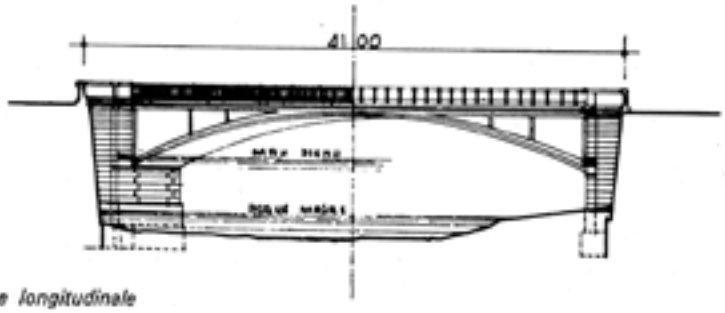
Sezione trasversale in chiave

Fig. 67. Ponte su t. Dora n. 6.
Ponte Carlo Emanuele III.
In corrispondenza del C.so Umbria.
Manufatto in cemento armato ad una sola arcata di m. 36 di luce netta.
Larghezza tra i parapetti m. 21,
dei marciapiedi m. 3,
della carreggiata m. 15.
Costruito dall'Impresa Bertelè,
venne inaugurato nel 1931.



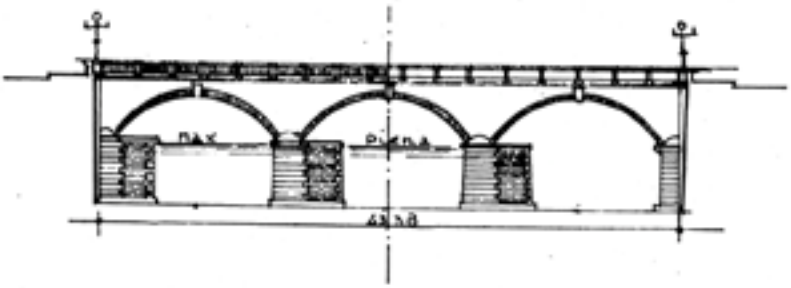
Sezione longitudinale

Fig. 68. Ponte su t. Dora n. 7.
Ponte Amedeo IX il Beato.
In corrispondenza della via Livorno
Manufatto in cemento armato ad una sola arcata di m. 35 di luce netta.
Larghezza tra i parapetti m. 15,40,
dei marciapiedi m. 2,20,
della carreggiata m. 11.
Costruito dalla Società Ing. Porcheddu
venne inaugurato nel 1912.



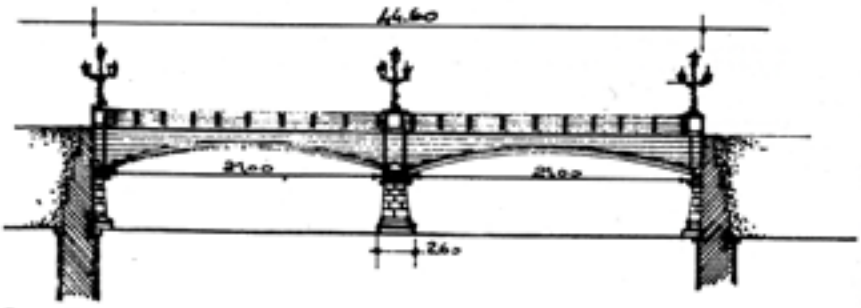
Sezione longitudinale

Fig. 69. Ponte su t. Dora n. 8.
Ponte Re Alberto del Belgio.
In corrispondenza del C.so Principe Oddone.
Manufatto in muratura a tre arcate di m. 11,80 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 40,70.
Larghezza tra i parapetti m. 13,20,
dei marciapiedi m. 1,30,
della carreggiata m. 10,60.
Venne costruito nel 1873
ed allargato nel 1910.

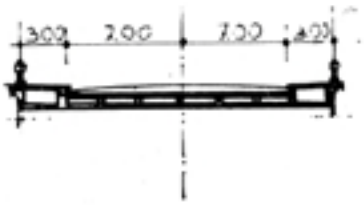


Prospetto

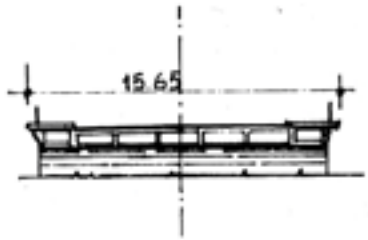
Fig. 70. Ponte su t. Dora n. 9.
Ponte Duca degli Abruzzi.
In corrispondenza della via Cigna.
Manufatto in cemento armato a due arcate di m. 21 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 43,25.
Larghezza tra i parapetti m. 14,
dei marciapiedi m. 1,90,
della carreggiata m. 10,20.
Costruito dalla Società Ing. Porcheddu,
venne inaugurato nel 1909.



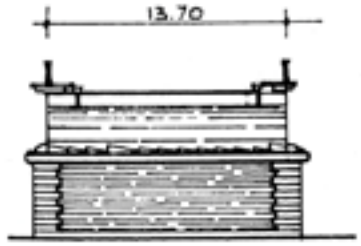
Prospetto



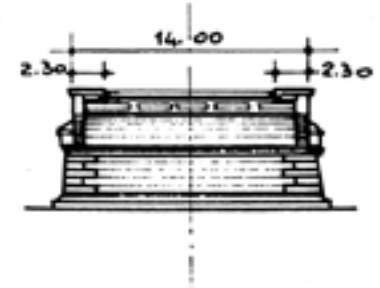
Sezione trasversale



Sezione trasversale in chiave



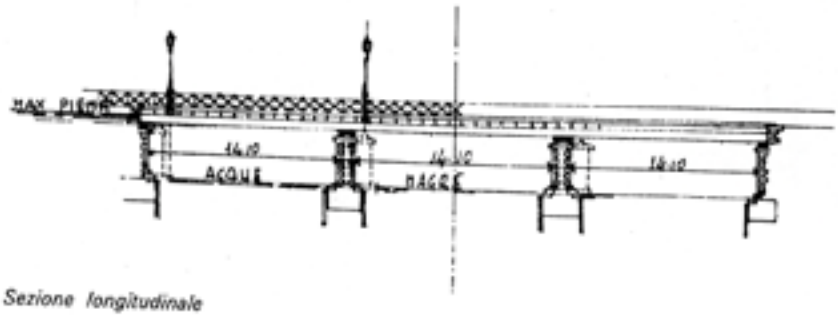
Sezione trasversale



Sezione in chiave

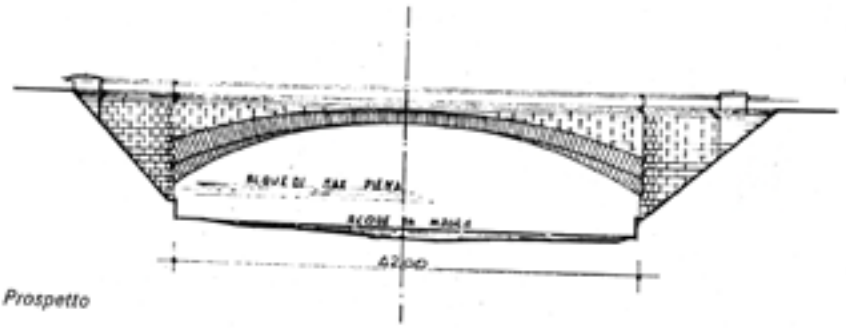
Fig. 71. Il ponte Carlo Emanuele III, in corrispondenza del C.so Umbria.

Fig. 72. Ponte su t. Dora n. 10.
Ponte Clotilde di Savoia.
In corrispondenza della Piazza Borgo Dora.
Manufatto in ferro a tre campate
di m. 14,50 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 46,80.
Larghezza tra i parapetti m. 9,
dei marciapiedi m. 1,60,
della carreggiata m. 5,80.
Venne costruito nel 1880.



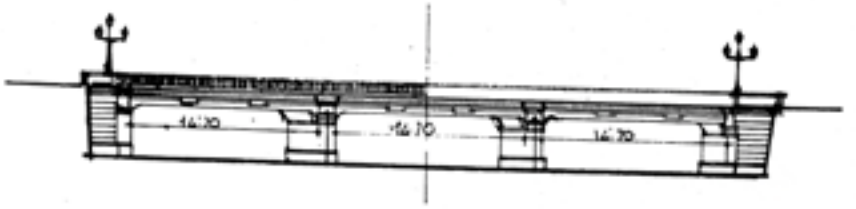
Sezione longitudinale

Fig. 73. Ponte su t. Dora n. 11.
Ponte Mosca.
In corrispondenza del C.so Giulio Cesare.
Manufatto in pietra ad una sola arcata
di m. 42 di luce netta.
Freccia dell'arco m. 5,50.
Larghezza tra i parapetti m. 11,80,
dei marciapiedi m. 1,60,
della carreggiata m. 8,60.
Opera dell'ing. Carlo Bernardo Mosca,
di estrema arditezza in relazione all'epoca
in cui venne costruito (1823-1830).



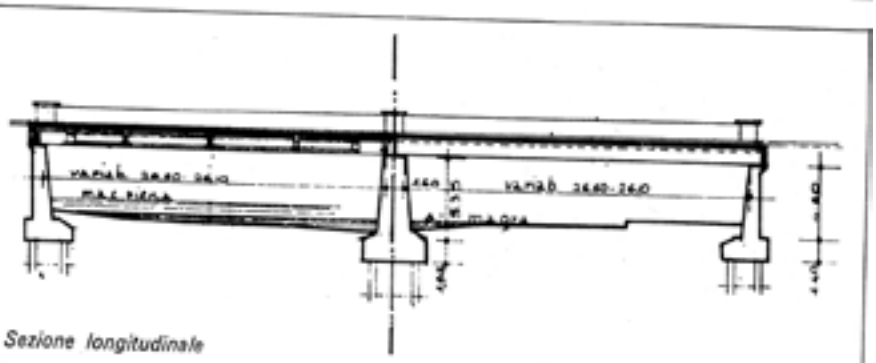
Prospetto

Fig. 74. Ponte su t. Dora.
Ponte di via Bologna.
In corrispondenza della via Bologna.
Manufatto in cemento armato
costituito da tre travate
di luce m. 14,15 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 44,80.
Larghezza tra i parapetti m. 15,
dei marciapiedi m. 2,
della carreggiata m. 11.
Venne costruito dalla Società ing. Porcheddu,
ed aperto al transito nel 1911.



Sezione longitudinale

Fig. 75. Ponte su t. Dora n. 13.
Ponte delle Benne.
In corrispondenza del C.so Regio Parco.
Manufatto in muratura a tre arcate
di m. 15,50 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 50,50.
Larghezza tra i parapetti m. 12,30,
dei marciapiedi m. 1,50,
della carreggiata m. 9,30.
Il nome del ponte deriva da un agglomerato
di capanne che esisteva nei pressi
dello stesso all'epoca della sua costruzione,
approvata e dichiarata opera di pubblica
utilità con Lettere Patenti
del Re Carlo Alberto in data 21 luglio 1840.
Demolito e sostituito con un ponte
in precompresso nel 1967.
Struttura a due luci di m. 26,40
media ciascuna.
Larghezza del ponte m. 34,50.

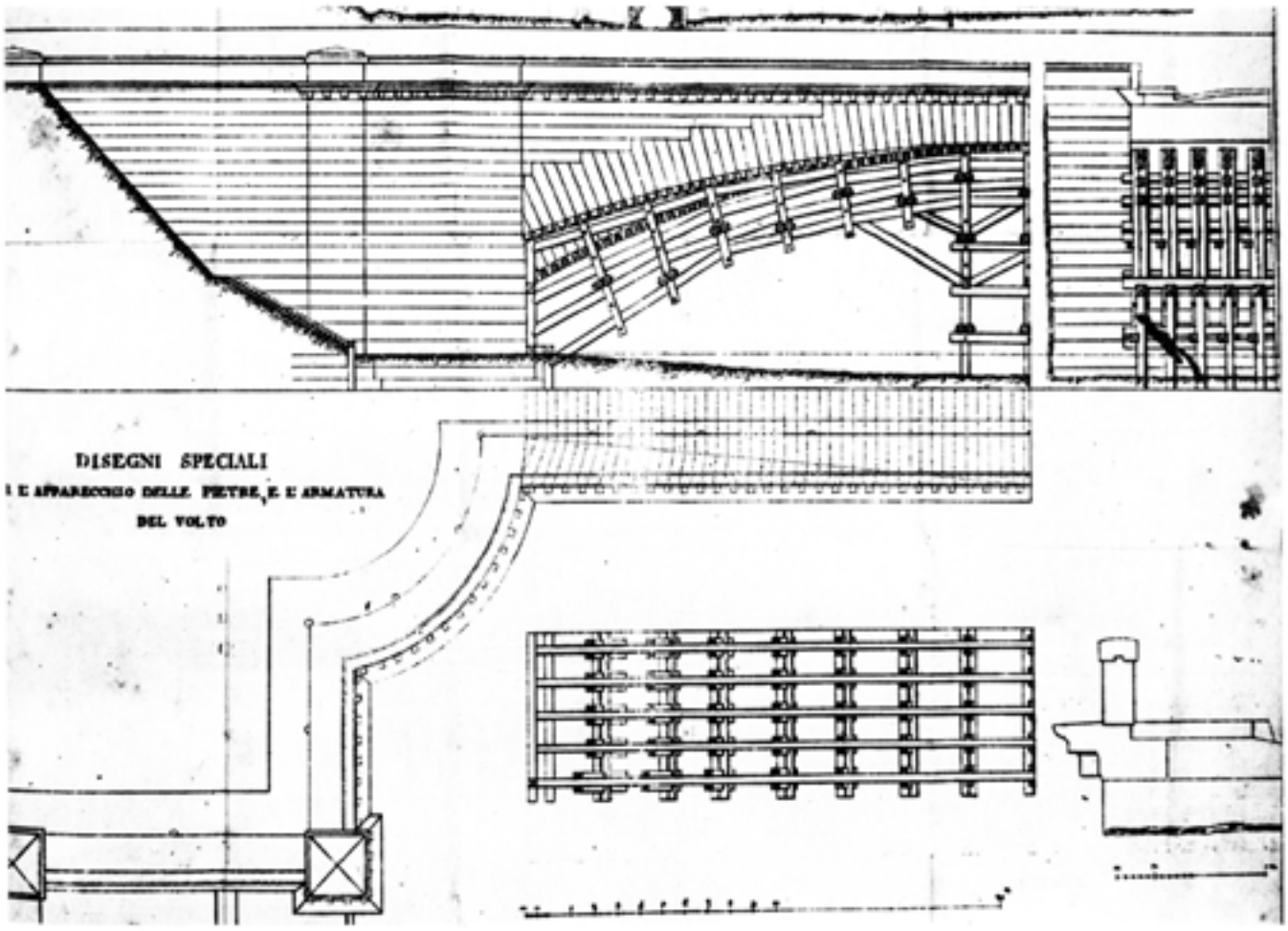


Sezione longitudinale

Fig. 76. Immagine del Ponte Mosca in una guida di «Torino e dintorni» dell'assoc. Pro Torino 1911.

Fig. 77. Disegni speciali per l'apparecchio delle pietre e l'armatura del volto.
Data: *1823.* Dim.: *cm. 57 × 47.* Tecn. gr.: *stampa.*
A.S.T. S.R. arch. sist. Dora Baltea Dora Riparia Mazzo 60.

Fig. 77 bis. Ponte Mosca — *Sezione del ponte sulla linea a b del piano e prospetto dei muri di sponda alla Dora Riparia proposti dall'ufficio del Genio Civile a variante del progetto dell'ufficio municipale di Torino in data 20 aprile 1884*
Data: *24 agosto 1885*
Aut.: *L'Ingegnere Capo S. Mosca.*
Sc.: *1 : 200.*
Dim.: *68 × 47.*
Tecn. gr.: *china nera.*
Supp.: *cartoncino da disegno*
Note: *sotto la sezione e disegnato a china il profilo della pianta della spalla del ponte.*
A.S.T. S.R. vers. G.C. vers. 1936 Pacco 2 Fasc. 9-10.



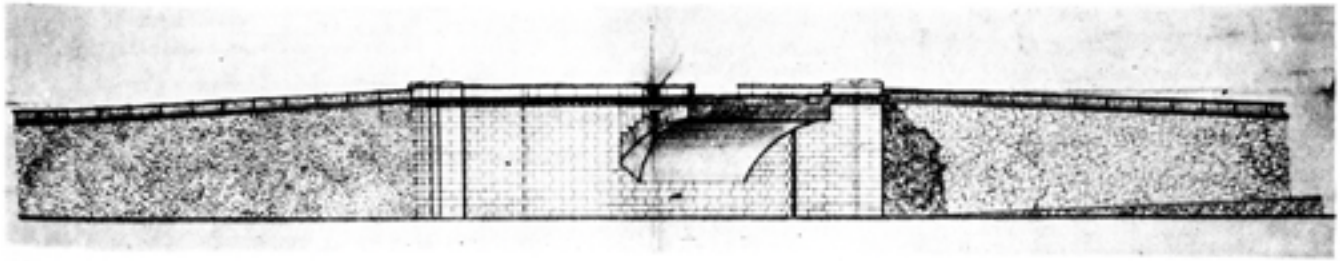
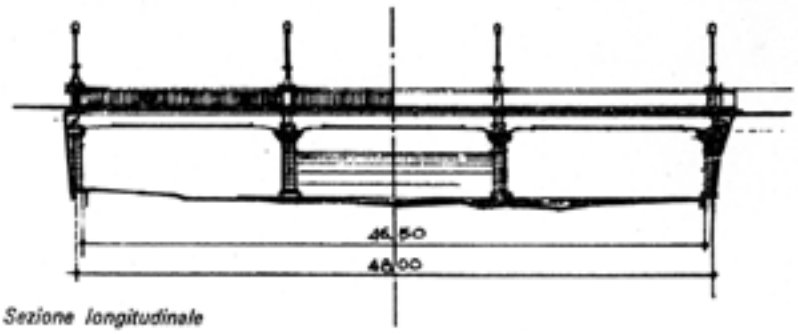
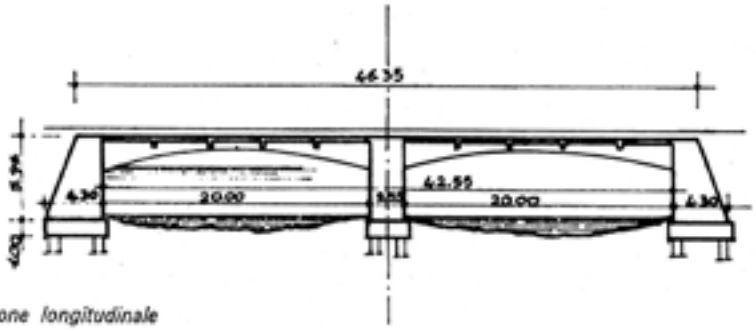


Fig. 78. Ponte su t. Dora n. 14.
Ponte Rossini.
In corrispondenza della via Rossini.
Manufatto in cemento armato costituito da tre travate di m. 14,83 ciascuna.
Luce tra i fili interni delle spalle m. 46,50.
Larghezza tra i parapetti m. 14,80, dei marciapiedi m. 2, della carreggiata m. 10.
Inaugurato nel 1927.
Venne costruito dall'Impresa Ing. Bertelè in sostituzione di uno stretto e malandato ponte di ferro.



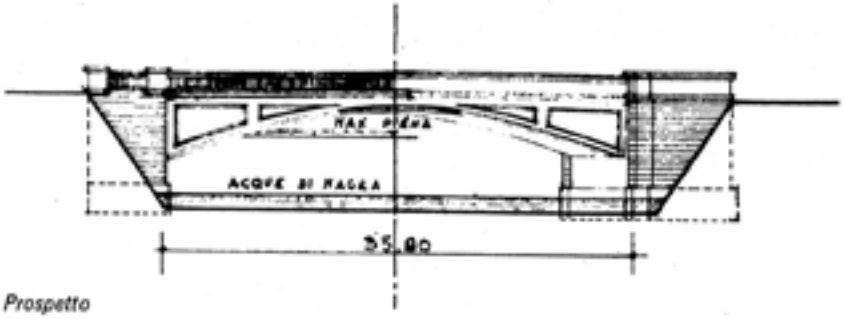
Sezione longitudinale

Fig. 79. Ponte su t. Dora n. 15.
Ponte Carlo Emanuele I.
In corrispondenza dei corsi Tortona e Novara.
Manufatto in cemento armato a due arcate di m. 20,16 ciascuna.
Luce tra il filo interno delle spalle m. 42,45.
Larghezza tra i parapetti m. 14, dei marciapiedi m. 2,00, della carreggiata m. 10,00.
Costruito dalla Società Ing. Porcheddu, venne inaugurato nel 1902.
Allargato a m. 41,00 nel 1966 con una struttura in cemento armato.



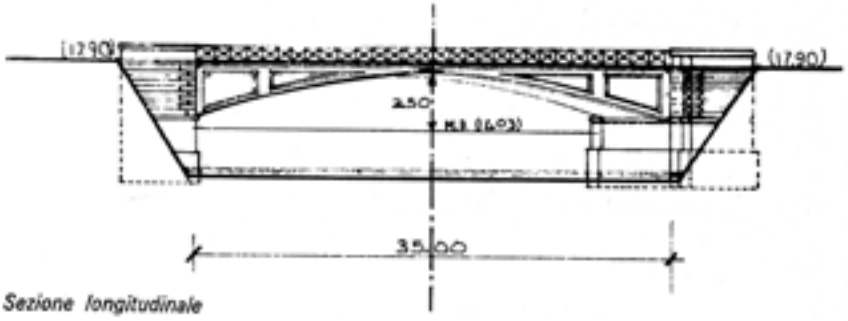
Sezione longitudinale

Fig. 80. Ponte su t. Dora n. 16.
Ponte Emanuele Filiberto.
In corrispondenza della via Fontanesi.
Manufatto in cemento armato ad una sola arcata di m. 37,50 di luce netta.
Larghezza tra i parapetti m. 14, dei marciapiedi m. 2, della carreggiata m. 10,00.
Costruito dalla Società Porcheddu, venne inaugurato nel 1921.



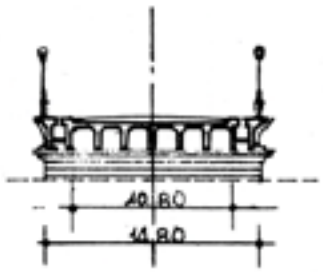
Prospetto

Fig. 81. Ponte su t. Dora n. 17.
Ponte Giorgio Washington.
In corrispondenza del C.so Brianza.
Manufatto in cemento armato ad una sola arcata di m. 35 di luce netta.
Larghezza tra i parapetti m. 18, dei marciapiedi m. 2,50, della carreggiata m. 13.
Costruito dall'Impresa De Filippi su progetto dell'Ing. Enzio Peretti.
Venne inaugurato nel 1932.

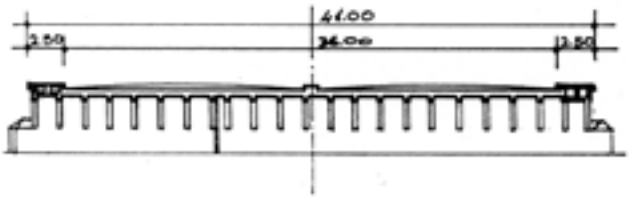


Sezione longitudinale

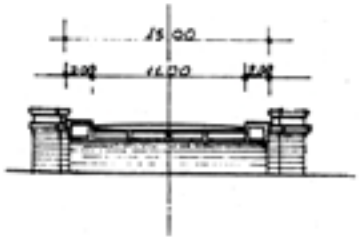
Fig. 82. L'utilizzazione attuale delle sponde, al ponte Rossini (da « Torino mon amour »).



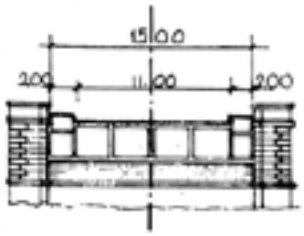
Sezione trasversale



Sezione trasversale



Sezione trasversale



Sezione trasversale

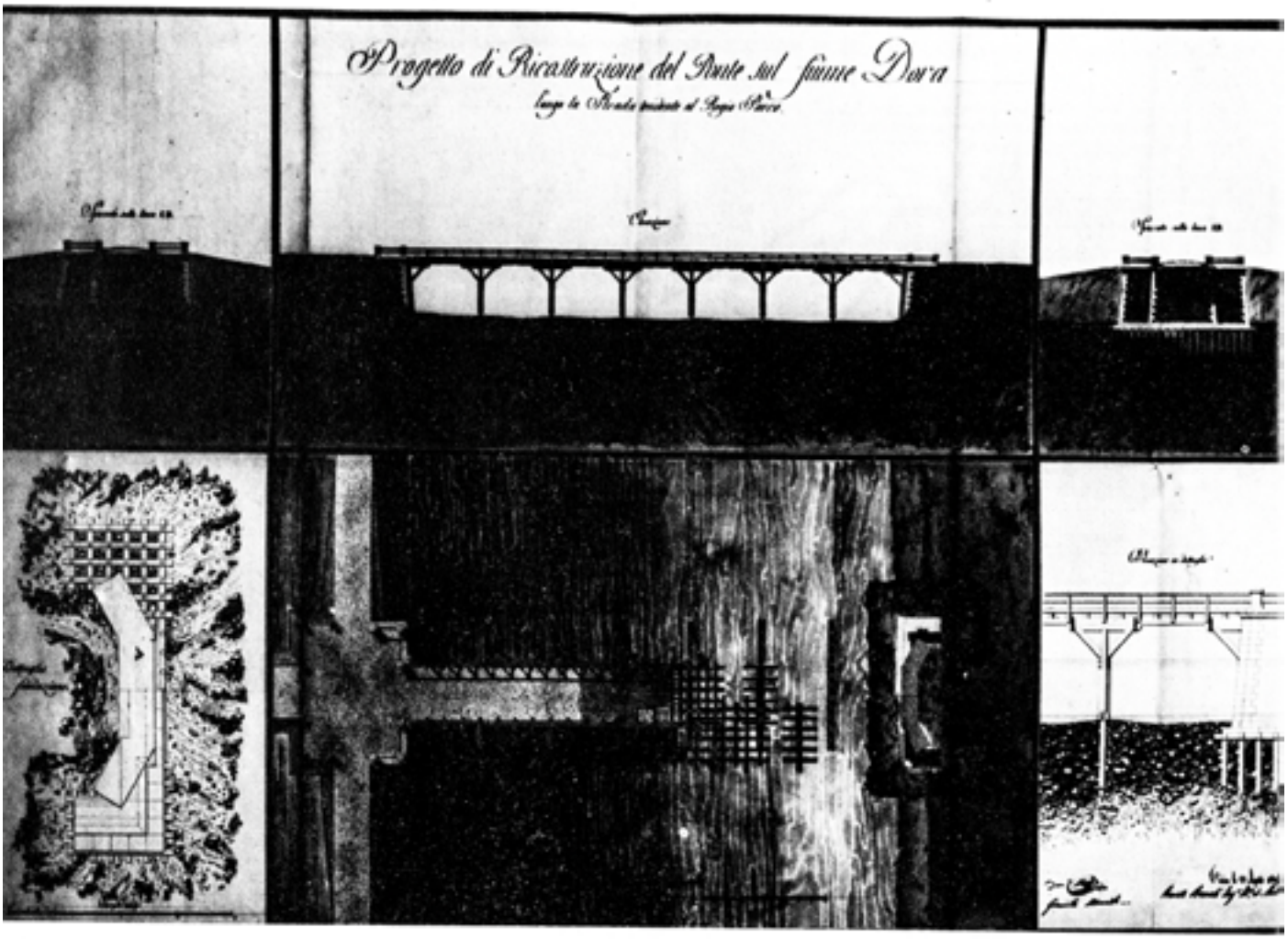
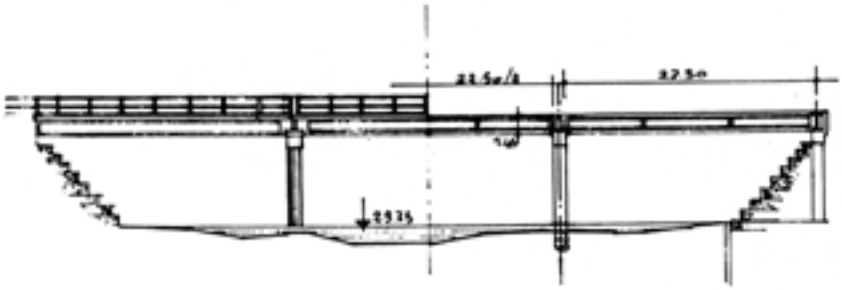
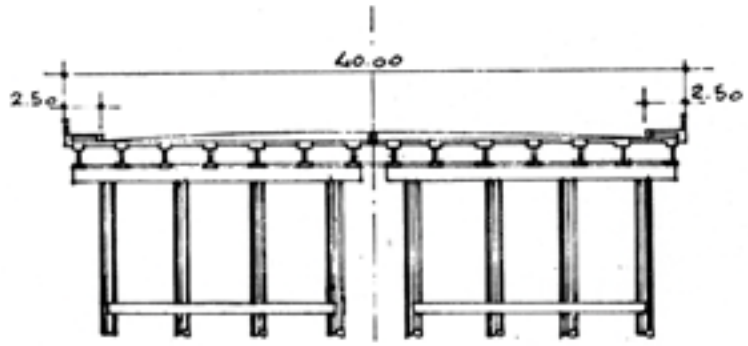


Fig. 83. Progetto di ricostruzione del ponte sul fiume Dora lungo la strada tendente al Regio Parco.
Data: *23 agosto 1814.*
Aut.: *Ingegnere architetto civile B. Brunati.*
Sc.: *1 : 100 generale; 1 : 50 per i particolari.*
Tecn. gr.: *china nera acquarellato.*
Supp.: *cartoncino da disegno.*
Note: *nella pianta sono evidenziate le varie fasi di costruzione. La tavola è compresa in un volumetto rilegato sotto il titolo di: sottomissione con cauzione delli Signori Manati e Maffei per la ricostruzione del ponte in legno sulla Dora 2 ottobre 1814.*
A.S.T. S.R. arch. sist. Mazzo 60
Dora Baltea e Riparia.



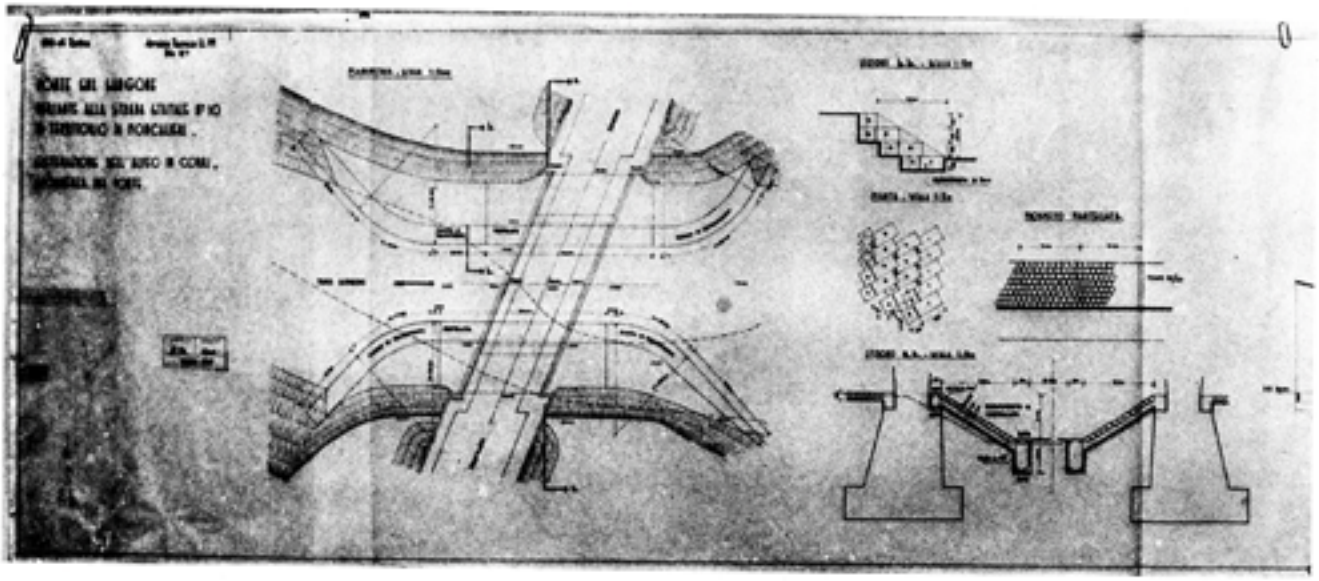
Sezione longitudinale

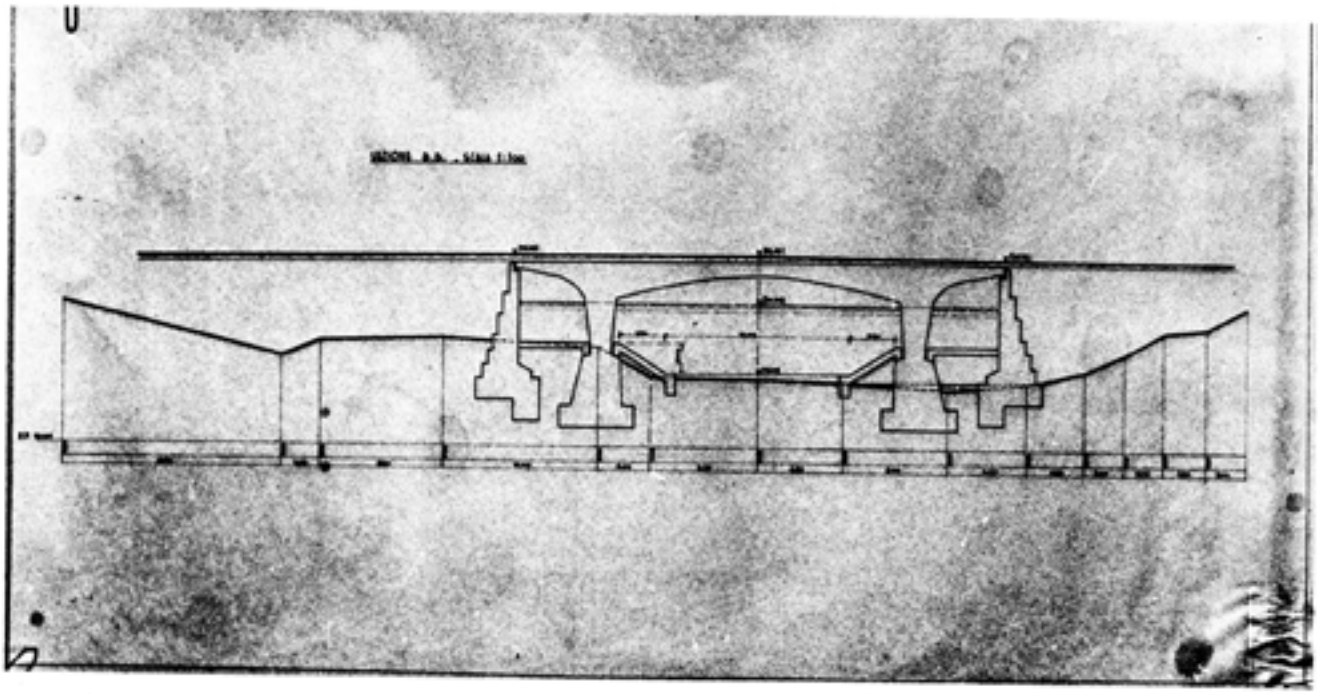


Sezione trasversale

Figg. 84 e 84 bis. Ponte sul Sangone n. 1. Ponte di C.so Unione Sovietica. Sull'asse dello stradale per Stupinigi. Manufatto costituito da travature in cemento armato precompresso poggianti su stilate in calcestruzzo cementizio fondate su pali in cemento armato. Ha tre luci di m. 22,50 caduna; la luce totale fra le spalle è di m. 55 e la sua lunghezza tra gli estremi dei parapetti è di m. 70. La larghezza tra i parapetti è di m. 40. Venne costruito ed inaugurato nel 1964 in sostituzione del vecchio ponte in muratura crollato a seguito della piena del Torrente nel 1962.

Fig. 85. Il ponte della S.S. n. 20 sul Sangone in Comune di Nichelino.





Figg. 86 e 86 bis.
Ponte sul Sangone.
Variante alla strada n. 10 in territorio di Moncalieri. Sistemazione dell'alveo in corrispondenza del ponte.

Data: *marzo 1947.*
Aut.: *LLPP Vighetti.*
Sc.: *1/200; 1 : 50; 1 : 100*
Dim.: *2 ÷ 4 dita x 11.*
Tecn. gr.: *china nera.*
Supp.: *carta da lucido.*
A.S. 4-2-13.

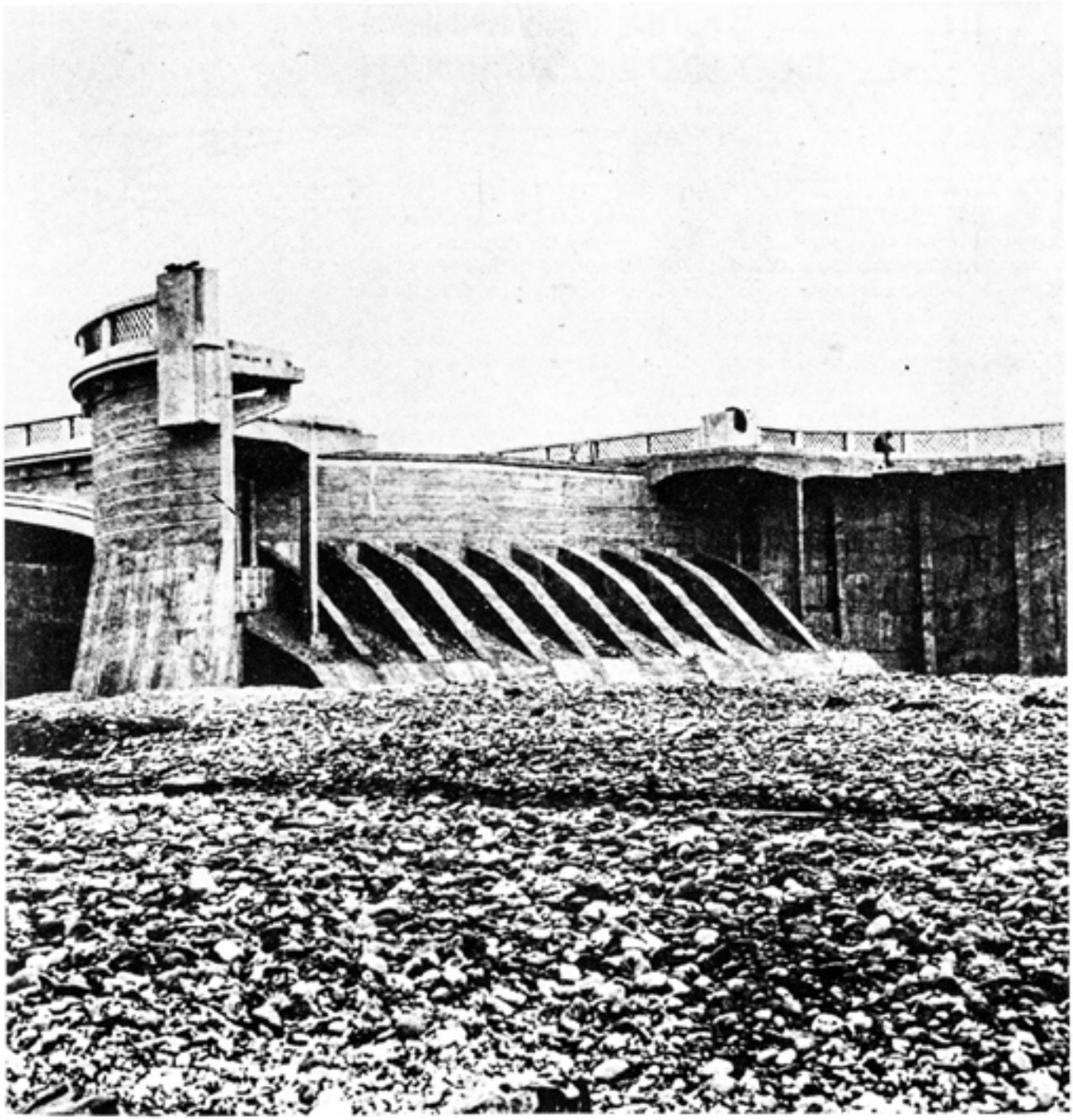
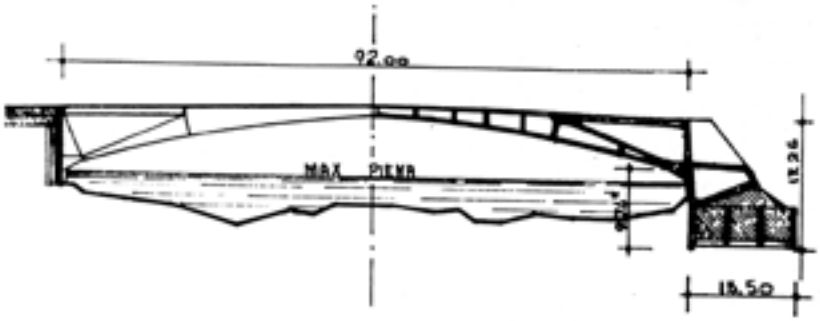


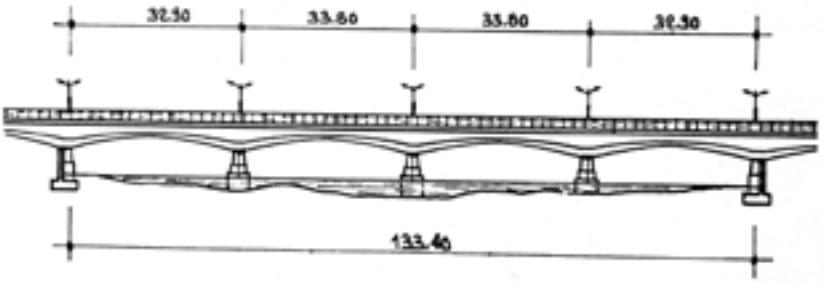
Fig. 87.
Ponte sulla Stura.
Particolare
del ponte Ferdinando di Savoia
in costruzione
(da «Torino 1920-1936», op. cit.).

Fig. 88. Ponte sulla Stura n. 1.
Ponte Vittorio Emanuele II.
Sull'asse di C.so Vercelli.
Manufatto in cemento armato costituito da due archi affiancati con campata unica di luce netta di m. 92 ed una freccia di m. 9,15.
Il ponte ha una larghezza complessiva di m. 30.
Il ponte venne eseguito in sostituzione a quello esistente crollato a seguito del progressivo abbassamento dell'alveo del Torrente.
Venne inaugurato nel 1964.



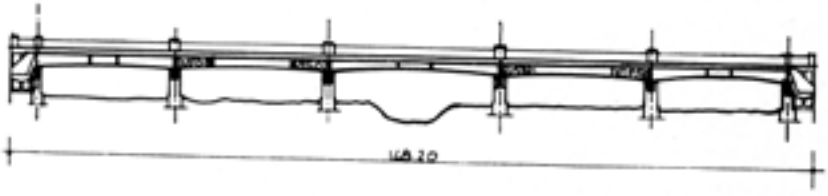
Sezione longitudinale

Fig. 89. Ponte sulla Stura n. 2.
Ponte Ferdinando di Savoia.
Sull'asse di C.so Giulio Cesare.
Manufatto in cemento armato ha quattro archi di luce m. 32 ciascuno e luce totale di m. 134 tra le spalle e la sua larghezza fra gli estremi dei parapetti è di m. 161. La larghezza totale è di m. 36.
Costruito nel 1929, venne allargato nel 1966.



Sezione longitudinale

Fig. 90. Ponte sulla Stura n. 3.
Ponte Amedeo VIII.
Sull'asse della strada di Settimo.
Manufatto in cemento armato, ha cinque luci di m. 20 ciascuna.
La sua lunghezza totale è di m. 153, la larghezza fra i parapetti di m. 20.
Il ponte venne costruito nel 1933 a sostituzione del vecchio ponte in ferro.



Sezione longitudinale