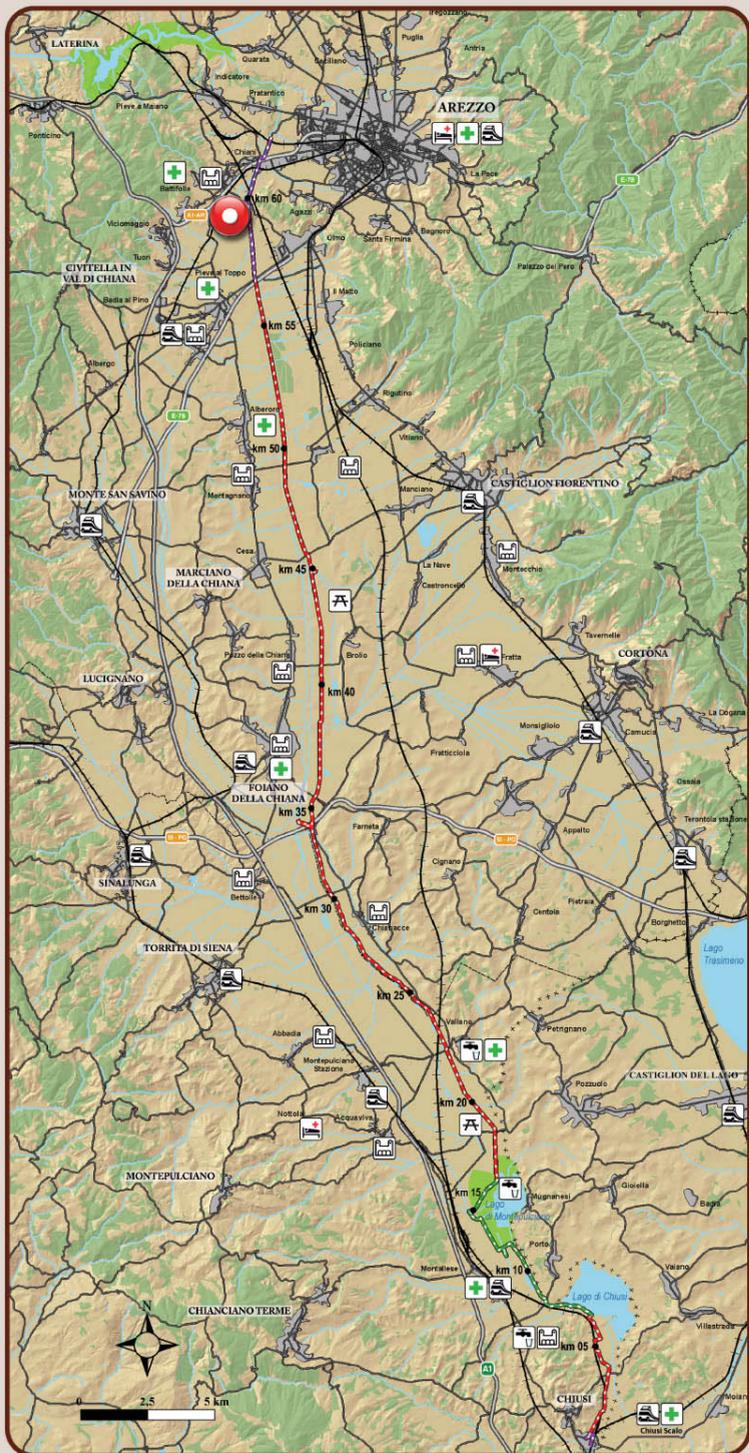


Ponte e Porto alla Nave The Naval Bridge and Harbor

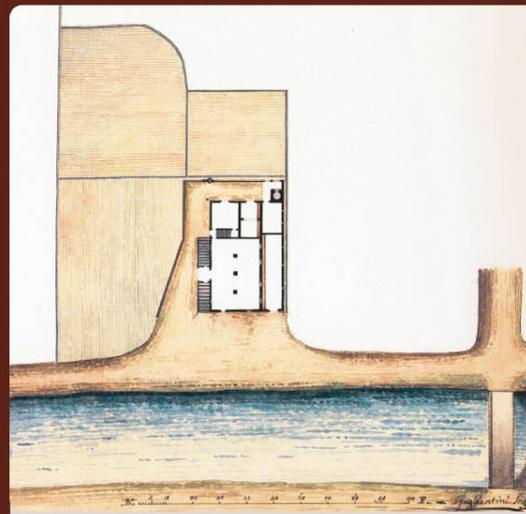


Legenda

- | | |
|--|---|
|  Punto di interesse
Point of interest |  Farmacia
Pharmacy |
|  Strada dedicata solo a pedoni, cicli e mezzi di servizio della Polizia Idraulica (Categoria FIAB 7*)
Road dedicated to pedestrians, cyclists and Hydraulic Guard Service (Category FIAB 7*) |  Ospedale
Hospital |
|  Strada promiscua con una bassa percorrenza motorizzata (Categoria FIAB 6*)
Mixed-use road with few motorized vehicles (Category FIAB 6*) |  Stazione Ferroviaria
Train station |
|  Sentiero su percorso natura (Categoria FIAB 4*)
Nature Trail vehicles (Category FIAB 4*) |  Linea Ferroviaria
Railway |
|  Fattorie granducali
Historical estate |  Area urbana
Urban area |
|  Punto di Sosta
Rest stop |  Corsi d'acqua
River, canal, creek |
|  Acqua potabile
Drinking water |  Lago
Lake |
|  Autostrade
Expressway |  Riserve naturali
Natural reserves |
|  Superstrada
Highway | |
|  Strade
Roads | |
|  Confine regionale
Regional Border | |
|  Confine provinciale
Province Border | |

In una mappa del XIV secolo è stato raffigurato il Ponte alla Nave come un manufatto a due luci con pila centrale a forma esagonale e probabilmente con impalcato in legno. La presenza di quest'opera è confermata sia nella mappa stilata da Leonardo da Vinci nel 1502 che in quella attribuita a Gherardo Meghini, stilata tra il 1592 e il 1595. In quest'ultimo documento appare chiaramente che il ponte era stato costruito in legname, tanto è vero che successivamente e per disposizione di Cosimo II l'opera fu demolita e

In a map from the 14th century the Naval Bridge was represented as a hand built masonry structure with two spans and a central pile with a hexagon form and probable wood framing. The presence of the work is confirmed in the map drawn by Leonardo da Vinci in 1502 and in the one attributed to Gherardo Meghini, drawn between 1592 and 1595. In this later document it appears the bridge was constructed using lumber.



Cabreo della Stufa, autore J. Gugliantini, Il ponte alla Nave ed il magazzino del Grano nel 1814, pianta
The Naval Bridge and the Granery in 1814, plan

ricostruita in muratura e, con probabilità, ad un solo arco, come sembrerebbe confermato da una mappa del 1646 dove il ponte è raffigurato ad arco unico. Nel 1815 Jacopo Gugliantini disegna l'alzato sud del ponte da cui si deduce che l'opera sarebbe giunta immutata sino alla prima metà del XIX secolo. Con i primi lavori di approfondimento ed adeguamento della sezione idraulica del canale Maestro il ponte fu demolito e ricostruito in legname. Ultimato l'intervento, tra il 1882 e



Cabreo della Stufa, autore J. Gugliantini Il ponte alla nave ed il magazzino del grano nel 1814, prospetto sud
The Naval Bridge and the Granery in 1814, south facade

During Cosimo II, the bridge was demolished and reconstructed in masonry, probably with a single span as confirmed in a map from 1646 where the bridge is represented with a single arch. In 1815 Jacopo Gugliantini drew the south elevation of the bridge which shows that the work went unmodified until the early mid 19th century.

During the first stage of work to deepen and widen the section of the Chiana Master Canal, the bridge was demolished and reconstructed with wood. Once work was completed, between 1882 and 1890, the bridge was reconstructed with piles in masonry and framed in iron, only to be destroyed in battle, and then reconstructed in reinforced concrete.



Il Magazzino del Grano nello stato attuale
The current status of the Granery

il 1890, l'opera fu ricostruita con pile in muratura ed impalcato in travi di ferro che, distrutto da eventi bellici, è stato ricostruito in cemento armato. Da tempi remoti è stato presente, adiacente al ponte, un porto fluviale ultimo attracco per le barche, provenienti dall'estremo sud della palude e, successivamente, del Canale Maestro, che scaricavano i prodotti, soprattutto, delle fattorie Granducali e dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano. I prodotti erano stoccati nel vicino magazzino, costruito nel 1781 dagli affittuari delle fattorie dell'Ordine, per essere poi inoltrati nei mercati di Arezzo, del Valdarno Superiore e soprattutto di Firenze. Il magazzino fu accorciato nel 1882 durante i lavori di allargamento del Canale Maestro. Il fabbricato tuttora esistente, restaurato in modo da conservare l'aspetto architettonico originario, resta a testimoniare l'importanza che rivestì la località sino a metà del XIX secolo quando il Canale Maestro cessò di essere utilizzato per il trasporto fluviale.



Il ponte alla Nave ricostruito a metà del XX secolo con impalcato in cemento armato sulle pile del 1890-1910

The Naval Bridge was reconstructed during the mid 20th century in reinforced concrete on piles from 1890-1910

Located next to the bridge was the last harbor for boats arriving from the extreme south of the marshlands. Merchandise produced in the area, mostly from the Grand Duke's farms and the Santo Stefano Knight's Order was unloaded here to be stored in a nearby warehouse. The warehouse was constructed in 1781 by the farm tenet's of the S.Stefano Knight's Order to store the merchandise to be sold in the markets of Arezzo, Valdarno, and mostly Florence. The warehouse was shortened in 1882 while working to widen the Master Canal.

The edifice still exists, restored in a way to conserve the original architectural aspects, and is a testimony to the importance that the area has had since the mid 19th century when the Master Canal stopped being used for water transportation.