in cui tranciare i nuovi spazi pubblici suturando i riallineamenti con facciate decorose e uniformi, anche se ciò comportava demolizioni di opere anche cospicue e recenti, come la chiesa vittoniana dei SS. Marco e Leonardo; ed emarginando il resto della preesistenza dal nuovo volto della città. Borgo Dora, definito da Charles Mallet « faubourg mal bâti mal habité », è poi del tutto scartato dal nuovo piano conseguente al decreto napoleonico del 27 dicembre 1807, di rilocalizzazione dell'attraversamento del fiume sull'asse della *Rue d'Italie*.

Nel programma urbanistico connesso al nuovo ponte sul Po, gli obiettivi paesistici sono quelli così sintetizzati da Modesto Paroletti nel « *Courier de Turin* » (26 ottobre 1810): « [...] joindre la belle régularité des rues de Turin avec les corps à maisons épars sur la montagne [...]. Par la prolongation de ses lignes la rue du Pô étendra sa domination sur la rivière, et par l'effet de son élévation, le dégagement de ses arches et la commodité de ses trottoirs, le nouveau pont relevera, coordonnera ed embellissera ces differens objets ». Anche per Charles Mallet, che diresse la costruzione del ponte, i beni ambientali da salvaguardare erano esclusivamente la veduta sul paesaggio collinare e il lungo viale alberato che costituiva fino a Moncalieri il primo tratto della « grande route de 2^e classe n. 99 de Turin à Naples par Alexandrie et Parme ».

L'affaccio della città ai fiumi si realizza di conseguenza mediante opere d'architettura intese come esemplari e rifondatrici del paesaggio, con interventi che per impegno urbanistico e per specifico interesse tecnico e formale risultano di grande rilevanza nel quadro della cultura urbana del neoclassicismo italiano.

Il primo dei due interventi, la ricostruzione del ponte sul Po, oltre ad essere quello più impegnativo, è quello più realizzato, sia pure attraverso una intensa serie di varianti al programma; che nel corso di circa vent'anni si sono stratificate fino a costituire l'assetto attuale di tutta la parte d'ampliamento della città di qua e di là dal fiume: Piazza Vittorio Veneto, il ponte, il Tempio della Gran Madre e la piazza ad esso circostante.

Il problema del rinnovo del fatiscente vecchio ponte, ridotto ormai da una fitta sequenza di crolli ad una successione di impalcati in legno sulle rovine delle pile in muratura, si impose per ragioni tanto tecniche quanto di ideologia urbanistica già dai primi anni del dominio francese.

Nel *Nouveau Plan* del 1802, a firma di Boyer, Lombardi e Bonsignore, relativo alla ridestinazione ed *embellissement* delle aree delle fortificazioni, il prospetto di ponte trionfale a tre archi posto in margine alla tavola tra i dettagli dei numerosi monumenti urbani proposti, archi, fontane, barriere, dimostra la predominante funzione rappresentativa attribuita all'opera (il che risulta anche in negativo, dalla sua evidente insufficienza funzionale).

Uguale carattere astratto e monumentale ha l'ot-

tagonale bacino di porto fluviale collocato poco a valle del ponte, tanto più considerando la modestia della navigabilità del Po; e in tutto il piano la ridefinizione dell'ambiente non si occupa del paesaggio fluviale se non per quanto riguarda le aree già occupate dalle fortificazioni, ora da allestire a giardini, che si situano per un piccolo tratto tangenti al Po.

I successivi progetti per la ricostruzione del ponte (due del Bonsignore, uno di Lombardi, uno di Cardone, uno anonimo, forse connesso al Piano Dausse del 1805) non specificano la collocazione del manufatto né i raccordi con le rive; mentre soltanto con il piano della Commissione nominata nel 1807, di cui faceva parte l'ingegnere capo di Ponts et Chaussées, La Ramée Pertinchamp, fu stabilito l'allineamento del ponte in asse alla urbana Via Po, anziché tendente alla direttrice suburbana del Viale della Villa della Regina. Tale scelta, nel successivo progetto del ponte di La Ramée Pertinchamp (1808), si arricchiva di eccezionali connotazioni, articolando sull'asse oltre le piazzette rettangolari di accesso al ponte, tagliate nel tessuto edilizio delle borgate rivierasche, l'immensa piazza a ventaglio — con colonnato e fontane — del *Cours Impérial*, prevista tra il fiume e la testata ad esedra di Via Po; non soltanto esempio del « sublime » neoclassico, ma puntuale realizzazione del tipo di piazza « *en patte d'oye* » d'ingresso alla città, proposto da Laugier nell'*Essai sur l'Architecture*.

Tale soluzione avrebbe avuto inoltre il vantaggio pratico di concentrare sull'unico ponte sul Po più direttrici di penetrazione urbana, disimpegnando il settore meridionale della città in modo diretto.

Pur rimasta irrealizzata quest'ultima opera, l'ideazione di La Ramée Pertinchamp (riferibile all'esempio della collocazione del ponte di Neuilly in asse al viale poi degli Champs Elisées, ad opera di Perronet) fu decisiva nell'attestare oltre il fiume la struttura urbana con un manufatto senza precedenti in Italia per caratteristiche tecnico-architettoniche.

Il ponte mantenne il proprio ruolo morfogenetico nella successiva costruzione della città, prima realizzazione torinese della nuova architettura e prototipo per le opere della successiva generazione di ingegneri piemontesi.

In particolare, il ponte non si limitava al solo corpo attraversante il Po, ma risolveva l'affaccio delle due piazze di testata con lunghi muri d'ala, proseguiti dai muri di sostegno delle rampe di discesa alle sponde, secondo un disegno a doppia simmetria, rispetto all'asse del fiume e a quello del ponte: le rampe sarebbero servite sia per la discesa all'abbeveratoio dei cavalli della guarnigione militare, sia come scalo fluviale e ricovero di alloggio per le barche da carico.

Ancora in epoca francese, il progetto originario venne ridotto nell'estensione dei *quais* su proposta di Mallet (l'ingegnere che aveva diretto la realizzazione dell'opera).

Un'interessante alternativa fu avanzata dall'Ispettore divisionale di Ponts et Chaussées, Defougè-