

res, secondo il quale le rampe a valle potevano essere sostituite, su entrambe le rive, da calate gradonate in pietra, affacciate ad un bacino d'acqua di sufficiente profondità, quale sarebbe risultato dal previsto arretramento subito a valle del ponte della Diga dei Molini secondo il progetto Michelotti (poi realizzato), rendendo navigabile il canale derivato, e collegando quindi lo scalo al bacino fluviale a valle dell'immissione della Dora, in ogni stagione di sufficiente profondità per la navigazione.

Non essendosi compiute queste opere per la caduta di Napoleone, i muri di risvolto del ponte, ridotti rispetto al progetto originario ma fedeli nei dettagli, vennero realizzati durante la Restaurazione, e le rampe furono costruite solo sulla sponda sinistra.

Mentre nel piano francese il complesso architettonico del ponte e delle piazze di testata dimostrava una sensibile vettorialità di lettura, procedente dal foraneo alla città, con la Restaurazione tale vettorialità pare invertirsi nell'impianto urbanistico del Tempio della Gran Madre, come monumentale attestamento della visuale urbana di Via Po, rinnovando il ruolo scenografico della demolita porta guariniana. La presunta unitarietà della concezione del sistema delle attuali piazze di testata al ponte e del programmatico ruolo ambientale conferito agli elementi naturali, il fiume, la collina, non trova conferma nella storia dell'intervento urbanistico, che fu realizzato in tempi e per iniziative diverse. Tuttavia ciò non pare sufficiente per escludere, dopo la decisiva scelta dell'allineamento del ponte all'asse di Via Po, un'ideazione definitasi per fasi coerenti e successive, riferendosi tutte alle parti via via costruite, con una precisa consapevolezza architettonico-ambientale (e ciò pare verosimile anche in considerazione del contributo dato ai diversi piani dai medesimi architetti, ed in primo luogo da Bonsignore); né è da scartare una possibile influenza dell'esempio urbanistico parigino della sequenza monumentale di spazi e costruzioni allineati sull'asse del Ponte della Concordia.

La struttura urbana attorno al ponte napoleonico resta l'unico tratto di sponda del Po dove l'affaccio del costruito sul fiume sia realizzato direttamente, senza la mediazione di elementi paesistici naturali. Sebbene l'immagine di una città direttamente affacciata sul fiume mediante passeggiate sostenute da murazzi sia persistita a lungo nelle immaginazioni e nei programmi urbanistici (ad esempio, in una nota fantasia di Carlo Bossoli, 1861; oltreché nel progetto e nella parziale costruzione dei Murazzi ad opera dell'ingegnere municipale Tommaso Prinetti, 1873-1883, e nei tracciati del Piano Regolatore del 1908), in realtà tali opere non vennero mai realizzate sistematicamente, prevalendo già da metà Ottocento, con l'impianto del Valentino, un modello di destinazione delle sponde fluviali a spazi pubblici, a verde o per passeggio, definiti di fatto con caratteristiche spesso differenziate, per tratti delimitati dai ponti. Ciò avvenne a causa del condizionamento dato tanto

dagli assetti preesistenti, quanto dall'estensione limitata prevista o realizzata nei singoli interventi; in tutti i quali generalmente l'affaccio del costruito sul fiume fu stabilito o restò mediato da fasce verdi, talora ridotte alla sola sponda, a vegetazione spontanea o piantumata.

Dopo la formazione del nodo ambientale del ponte napoleonico, il secondo affaccio alla città sul Po si realizzò con la costruzione nel 1840 del ponte sospeso a gomene di fili di ferro in asse al Corso del Re (oggi Vittorio Emanuele II). La costruzione del ponte «Maria Teresa» nel 1840, per iniziativa privata del concessionario Louis Bonnardet & C. ie di Lione su progetto firmato dall'ingegnere francese Lehaître (che l'anno prima aveva diretto la costruzione dell'analogo ponte sospeso «Charles-Albert» a La Caille in Savoia e stava dirigendo i lavori del ponte a due campate sul Po a Casale), concretò una proposta già avanzata nel 1826 da imprenditori piemontesi e ginevrini, rappresentati dal marchese Michele Benso di Cavour. Il ponte, progettato allora dal ginevrino G.H. Dufour, avrebbe costituito il primo esempio della nuova tecnica in Italia.

La collocazione del ponte — prescelta rispetto all'alternativa prospettata dell'asse del Castello del Valentino — era coerente alla tendenza della città di svilupparsi a Sud del nucleo originario, lungo il nuovo Corso del Re, e pose le premesse per l'espansione del costruito urbano nella zona inferiore della Valsalice, disciplinata nel 1865 col piano regolatore del Borgo del Rubatto.

Tuttavia la tipologia stessa del ponte sospeso, sorto come transito extraurbano, e l'incertezza della sua permanenza, a causa della limitata capacità di traffico, fecero sì che l'area fluviale interessata rimanesse a lungo indeterminata nel disegno urbano. Se a monte vi si consolidò l'impianto del Valentino, imitato successivamente nella sistemazione a giardini sulla sponda destra, a valle il sistema dei Murazzi rimase invece interrotto e la sponda antistante restò anche in seguito inaccessibile.

Fra queste due opere, si colloca l'altro impegnativo intervento di costruzione dell'affaccio della città sui propri fiumi nella prima metà dell'Ottocento, costituito dall'attraversamento della Dora in prosecuzione del tratto urbano della Strada d'Italia (Via Milano). Anche qui, la decisione del programma discendeva dal decreto napoleonico del 1807. Tuttavia la concentrazione non solo di risorse economiche, ma anche di maestranze e materiali, per la costruzione del ponte sul Po rimandò di alcuni anni la possibilità di realizzazione dell'opera; tanto che dopo la partenza dei Francesi da Torino nella primavera del 1814 pare essersi persa ogni traccia sia del progetto già redatto l'anno precedente da Mallet sia delle determinazioni conseguenti.

I piani francesi — che in Torino restarono testimoniati solo da un disegno del Conseil des Ediles in data 8 gennaio 1813 (ASCT *Tipi e Disegni*, n. 39-1-73) — prevedevano la prosecuzione della Rue d'Italie, attraversato il piazzale ottagonale di