

Porta Palazzo, con un viale intersecato da due vie trasversali, aperto sul fiume in un'essedra. Il ponte progettato da Mallet e Pellegrini in asse a questo tracciato sarebbe stato composto da cinque arcate a tutto sesto in muratura di mattoni e pietra da taglio, con struttura obliqua conseguente all'intersezione col corso naturale del fiume.

Questo progetto era stato rifiutato dal Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées di Parigi, che accogliendo le critiche e in parte la diversa impostazione del progetto indicata dall'Ispettore Defougères, prescrisse lo scavo di una deviazione del fiume in modo da poter realizzare il ponte a struttura retta, a sole tre arcate ribassate, «*en anse de panier*», simili cioè a quelle del ponte sul Po e a quelle del ponte coevo sull'Arve a Carouge. Di là dalla polemica tra Mallet e Defougères, sulla possibilità di deviare il letto della Dora e sull'opportunità quindi di adottare un manufatto retto o obliquo, alcune caratteristiche legano i due progetti tra loro: l'allineamento all'assialità urbana, con la medesima scelta dell'estendere i tracciati dell'assetto del territorio costruito a ristrutturare il foraneo oltre il fiume, come al ponte di Po (e pare indifferente, per la crescita di qualità del territorio, che questo sia edificato o attrezzato a parco: «*et loin ménagera des jardins superbes*», ne scrisse Defougères); la determinazione delle livellette del ponte al minimo compatibile con il deflusso delle piene (uno dei motivi di preferenza per la soluzione ad archi ribassati), la costruzione con una struttura più economica di quella del ponte sul Po, in muratura di mattoni con le sole parti più sollecitate (rostri, ghiera) in pietra. Dopo la Restaurazione il dibattito si ripropose negli stessi termini (forse senza potersi giovare degli studi già fatti, ma non escludendo le ipotesi delle nuove tecnologie dei ponti ad archi in ghisa). Prevalse la soluzione di Carlo Bernardo Mosca, per una costruzione in pietra da taglio ad arco unico, sul tipo del progetto non realizzato di Perronet per i ponti di Melun. E difficile giudicare se nell'adozione del progetto furono determinanti effettivamente le motivazioni tecniche o il desiderio — vivissimo, com'è testimoniato dalla critica coeva — di realizzare un'opera che giustamente è stata riconosciuta come un capolavoro d'ingegneria. Certamente, il successo del ponte, i cui livelli dovettero essere tenuti — per ragioni intrinseche alla tipologia — molto più alti dell'indispensabile (quale poteva essere conseguito da altre soluzioni, come testimoniano i progetti francesi e tutti gli altri ponti poi costruiti sulla Dora), costò il fallimento del piano urbanistico che prevedeva un monumentale, simmetrico, uniforme affaccio sul fiume dell'edificato.

Tale piano, reso allora impraticabile, nonostante le maggiori concessioni d'altezza dei fabbricati rispetto al progetto originario, dagli alti costi per il sopraelevamento rispetto al piano di campagna, si realizzò poi, variato e non più omogeneo nell'impianto, nelle destinazioni e nelle tipologie, nella seconda metà del secolo. Il ponte stesso non poté

essere inserito in un sistema coerente di murazzi, come dimostrò l'infelice tentativo della costruzione della rampa sinistra a monte nel 1873; e condiziona tuttora, interrompendo la continuità dei lungodora con un ripido dosso a sponde incolte (eccettuato per il murazzo sopracitato), la sistemazione di questo tratto di ambiente fluviale.

Pur rimasto in tal modo incompiuto, l'affaccio della città sulla Dora fu comunque impostato, scartata ogni ipotesi di continuità con il tracciato tradizionale del Borgo Dora, in termini di architettura aulica, sebbene in tono più dimesso in confronto all'affaccio sul Po, rispetto al quale mancavano, oltre al fondale naturale della collina, gli elementi spaziali della piazza aperta sul fiume ed il riferimento monumentale.

Con la realizzazione di queste opere, ed a seguito del successivo sviluppo urbano per parti funzionalmente differenziate (conseguente anche alle caratteristiche oro-geografiche del territorio), i destini dei paesaggi fluviali del Po e della Dora si dividono, a metà del secolo scorso.

Per la Dora, fiume di modesta ampiezza che solca la pianura a valle della città e già connesso ai suoi insediamenti protoindustriali nel foraneo, si registra un rapido processo di interclusione in un'espansione urbana a destinazione mista, sostanzialmente uniforme di qua e di là dal corso d'acqua. Questo fu presto rinserrato tra arginature a rafforzamento di quelle sponde compatte che già lo caratterizzavano naturalmente, rettificato con il taglio di alcune anse e attraversato da numerosi ponti, a carattere esclusivamente funzionale e privi di connotazioni auliche (com'è per lo stesso ponte del Regio Parco — d'antica origine, che le relazioni cinquecentesche descrivono invece ornato di decorazioni monumentali; ma che tra Sette e Ottocento era in legno —, ricostruito in muratura a metà secolo).

Ne risulta che le caratteristiche dell'ambiente fluviale della Dora e di tutti i suoi manufatti, pur là dove interessanti da un punto di vista storico, documentario o ambientale, sono frutto essenzialmente di stratificazione di usi pratici, espressioni di corretta tecnica, escluso ogni intento di rappresentazione.

Diverso è il caso del Po, dove tale intenzionalità è palese e determinante in tutti i programmi di intervento, realizzati o meno, almeno fino alla metà del nostro secolo; confermando come soltanto a questa, tra le fasce fluviali torinesi, si riconoscessero valori ambientali. Osserviamo però come questo riconoscimento (che ha trovato la sua conferma, peraltro di scarsa incisività, nel dopoguerra con il vincolo ambientale ai sensi della legge 1497/1939) non abbia mai riguardato il paesaggio «naturale» del fiume, quanto invece l'opportunità di conferire un carattere monumentale alle opere e sistemazioni di sponda, riconducendo ad un disegno coerente, di carattere urbano, non solo l'eliminazione di recenti superfetazioni territoriali — quali gli impianti industriali delle fonderie Diatto e Polla in riva destra a monte del