Ponte Vittorio —, ma tutto l'ambiente preesistente più o meno costruito: tracciati di percorsi lungofiume, alberature sulle rive, dighe, molini, borgate.

La sistemazione paesistica del Po è stata generalmente posta in relazione con la presenza immanente della collina.

Questa situazione geografica nel corso della storia ha determinato, almeno in parte, per motivi strategici (insieme alla presunta insalubrità delle rive) la riluttanza della città ad inglobare nel suo sistema urbano il fiume (ricordiamo l'ipotesi scartata, di comprendere il vecchio ponte nel perimetro delle fortificazioni del secondo ampliamento); ed ha comportato ovunque una netta diversificazione tra gli insediamenti di sponda sinistra, del tutto coerenti con la morfologia ed i tipi edilizi generalizzati nella città, e quelli di sponda destra, che se ne sono sempre differenziati, anche di là dai condizionamenti dettati dall'orografia e dalle casuali permanenze di tracciati e nuclei foranei (riplasmati sostanzialmente dai piani regolatori dalla seconda metà dell'Ottocento in poi, attestati ad alcuni caposaldi pianificati in corrispondenza dei ponti: Vittorio Emanuele, Umberto I, Regina Margherita, e quello ipotizzato nel Piano del 1908 tra le piazze Chiaves e Carrara).

La sponda destra del fiume presenta di conseguenza assetti vari per origine e caratteristiche, il cui valore ambientale è essenzialmente legato alla qualità e all'interesse storico di talune sistemazioni funzionali, quali le opere connesse alla costruzione del Canale Michelotti.

La sostanziale differenza dei tipi d'affaccio del territorio urbanizzato al fiume, così stabilitasi per le rive del Po, motiva non soltanto la prevalenza degli impianti monumentali sulla sponda sinistra, ma la tipologia stessa delle testate dei ponti, che dopo quello napoleonico (rimasto peraltro non completato in sponda destra nelle previste rampe di discesa al fiume e nei tracciati delle arginature) non prevedono mai il prolungarsi degli affacci costruiti in *quais*, ma soltanto piccole piazzuole di spalla protese da ripe inerbate, e le tipologie di tutte le opere di sistemazione di sponda.

Questi indirizzi, già impliciti nel prevalente valore di fondale prospettico conferito all'impianto del Tempio e della Piazza della Gran Madre di Dio, sostengono infatti la costruzione dell'affaccio della città sul fiume nei successivi interventi ottocenteschi.

Primo tra di essi è la costruzione dei muri di sostegno dell'urbanizzazione di Piazza Vittorio affacciati sulle rampe in prolungamento dei *quais* del ponte.

Realizzati attorno al 1830 da Carlo Mosca, in pietra da taglio a grande apparecchio, essi si confondono con le opere di risvolto del ponte e le raccordano ai successivi Murazzi, con una mediazione che ne attenua l'evidenza tipologica, già compromessa dal mancato completamento della loro simmetria rispetto all'asse del fiume.

I Murazzi propriamente detti, lungo Corso Cai-

rolì e i Lungopò Diaz e Cadorna, principati nel 1873 su progetto dell'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Municipale Tommaso Prinetti, costituiscono la maggiore testimonianza della volontà di risolvere con un'architettura di prestigio l'affaccio del costruito urbano sul fiume, in modo coerente ai tracciati viari determinatisi o proposti nel corso del secolo e ai modelli della contemporanea cultura urbana internazionale.

Le motivazioni che già dal 1860 spinsero alla decisione del progetto dei Murazzi furono programmaticamente espresse in termini di urbano, oggettivate in parte da ragioni igieniste: «senza indugio abbattere quell'antico Borgo Po cispadano, detto volgarmente il Moschino, fornito di miasmi e di infezioni d'ogni genere, triste ed immondo avanzo di luridi e fetenti abituri».

Non si trattò tanto di dare argini al corso del fiume come nella contemporanea costruzione dei lungotevere di Roma, quanto di sistemare aulicamente il ciglione che divideva le acque dal costruito urbano. La soluzione adottata, con la costruzione di un terrapieno a setti e volte con fronte monumentale in pietra da taglio a forte bugnato, affacciata su un'ampia banchina e arricchita da scalinate, risolse brillantemente tutti i problemi: l'affaccio panoramico del lungo fiume verso le acque e la collina, l'immediata sua agibilità eliminando il lungo assestamento dei terrapieni; la disponibilità di ampi locali d'affitto per «magazzini, laboratori, tintorie, lavanderie, deposito barche»; e fu completata con geniali e coerenti accessori di arredo urbano: lampioni, colonne rostrate in funzione di camini. Tuttavia anche quest'opera rimase interrotta: a valle la cinta daziaria fu raggiunta solo con la banchina; a monte la arrestò l'incertezza dei programmi di sostituzione dell'ormai insufficiente ponte sospeso. Nelle successive urbanizzazioni, quali Corso Machiavelli o Corso Antonelli, l'affaccio della città sul fiume fu poi sempre risolto racciardando la sponda ai lungopò con scarpate erbose alberate in sommità.

La città, nel frattempo, realizzava dopo lunghe discussioni sulla loro collocazione altri due ponti sul Po, ai limiti a monte e a valle dell'abitato. Ponte Isabella fu localizzato in corrispondenza del massimo protendimento della sponda sinistra verso la collina, là alquanto ripida, innestandosi perpendicolarmente su Corso Moncalieri senza alcun rilevante attestamento né visivo né viabile; Ponte Regina Margherita, sul confine della cinta daziaria, mediava i tracciati sghembi di Corso Regina e del percorso di ronda (Corso Tortona) con l'asse della Val San Martino. Entrambi i manufatti, su progetto dell'Ingegnere municipale Ernesto Ghiotti, trovarono un immediato apprezzamento nella manualistica del tempo, per il sobrio disegno arricchito di alcuni particolari di prestigio (come le strombature degli archi del Ponte Regina).

In realtà, si rivelarono insufficienti per caratteristiche intrinseche (la limitata larghezza, la scarsa sezione di deflusso delle acque del Ponte Regina)