

figurazione, almeno nel tratto a valle del parco della Pellerina abbia, sino alla confluenza col Po, del tutto cancellato l'antico uso agricolo, particolarmente intenso ancora alla fine del Settecento soprattutto sulla riva sinistra, come è attestato dalle numerose cascine ivi allora insediate e documentate dalla cartografia storica. Il Piano regolatore del 1908 fu lo strumento con cui la città oltrepassò la Dora, trasportando al di là di essa il reticolo della pianificazione urbanistica tardo-eclettica, essenzialmente viaria; la successiva variante del 1935 confermò la destinazione delle sponde ad insediamenti misti produttivi e residenziali. Al Piano del 1908 inoltre risale una delle più notevoli trasformazioni dello stesso corso del fiume: il taglio cioè dell'ansa che questo formava a cavallo del sito dell'attuale ponte Washington, mentre già nella seconda metà dell'Ottocento si era rettificato il tracciato della prima grande curva per consentire gli ampliamenti del Cimitero Generale.

Negli anni Trenta l'indirizzo dato per le zone affacciate sul torrente dal piano del 1908 venne confermato ed esteso; difatti questo prevedeva la trasformazione di larga parte del corso in un canale urbano, scorrente tra sponde murate e percorse da viali lungo fiume a schermo della fitta urbanizzazione subito al di là di questi. Tale impostazione proseguì quindi con la costruzione, negli anni Trenta, di nuovi murazzi, che cancellarono le principali preesistenze che il Piano del 1908 aveva mantenuto, cioè lo sbocco del canale dei Molini di Città (i Molassi) e le opere di presa del canale del Regio Parco.

Tuttavia le opere e gli interventi previsti non ebbero completa realizzazione in qualche tratto del torrente, oppure vennero in conflitto con indirizzi già precedentemente consolidati, e motivati da esigenze produttive, come è il caso degli insediamenti delle conerie e delle birrerie costruite verso la metà dell'Ottocento, con cui inizia l'uso del torrente come scolo delle acque di scarico industriale; oppure, come nel caso più a monte dell'insediamento della manifattura Paracchi, per la posizione esterna alla cinta daziaria ed i vantaggi economici a questo fatto dovuti. Per queste ragioni, sopravvivono ancora oggi frammenti di precedenti organizzazioni del territorio, come il ponte-canale della Ceronda, ed il canale rilevato, opera dell'ingegner Pecco, allora (attorno al 1870) Ingegnere Capo Municipale; o come l'assetto generale delle opere di presa del canale della Pellerina, nonostante il taglio della Dora successivo alla variante del 1935; o ancora come le due anse formate dal torrente in prossimità dell'attuale ospedale Birago di Vische, dove erano le prese del canale dei Molassi.

Da queste osservazioni si può quindi considerare come, percorrendo le sponde della Dora dal confine comunale alla confluenza, sia ancora possibile oggi cogliere la successione storica delle trasformazioni del tipo d'uso del fiume, che l'ipotesi unificatrice della pianificazione urbanistica avrebbe invece voluto cancellare, sino alla proposta (degli anni Cin-

quanta) di coprire addirittura il torrente e trasformarlo quindi in una grande cloaca urbana.

Per molto tempo sino a tutto il Settecento invece, il Po, massimo fiume della città, restò sostanzialmente ad essa estraneo, dato che l'uso che ne poteva esser fatto era limitato ai trasporti, sebbene la navigabilità non fosse certo comparabile a quella dei grandi fiumi europei, ed il regime la limitasse ulteriormente nel corso delle stagioni; inoltre Torino costituiva, essendo la città più importante, il punto di arrivo della navigazione fluviale di approvvigionamento che quindi doveva avvenire per il tratto a valle, a natanti carichi e controcorrente (anche se il De Bartolomeis ci parla di chiatte e barconi con carichi sino a 60 tonnellate!) mentre nel tratto a monte della città potevano passare solo trasporti assai meno pesanti: la funzione di via d'acqua del Po non poteva quindi essere molto rilevante; sappiamo dagli scritti di Pertinchamp e di Defougères che, sino alla confluenza con la Dora, esso restava impraticabile dalle «barche da cannoni» di circa dodici metri, e che nel tratto a monte da Villafranca a Torino potevano navigare solo carichi di un terzo di metro cubo di mattoni. Quindi, anche se l'iconografia — da Bellotto alle vedute a volo d'uccello delle Esposizioni otto e novecentesche — talvolta tende a mostrare il fiume popolato di vele e vapori, scarso doveva in realtà essere il traffico mercantile, data anche la mancanza di alzaie e di un porto fluviale urbano.

Sino al dominio francese d'altra parte il Po era completamente foraneo all'abitato: attraversato da un solo ponte diroccato e da precari traghetti, di uno dei quali, quello in asse al Castello del Valentino, resta in certo qual modo traccia nella esedra del giardino sulla sponda opposta. Il rapporto con la città col fiume invece divenne argomento centrale nel dibattito urbanistico quando, con l'abbattimento delle mura, gli ostacoli militari all'espansione urbana sino ad esso vennero a mancare: dibattito rilevante dal punto di vista della forma urbana, ma anche da quello più modesto dell'uso fluviale, sempre ancora centrato sulla navigabilità, ed estrinsecato in diversi progetti, da quello di Bonsignore e Lombardi nel 1802, che prevedeva un ampio porto-bacino in riva sinistra all'altezza di Vanchiglia, a quello di Pregliasco, che attraverso una complessa sistemazione di canali avrebbe voluto dare alla città un carattere acquatico se non fluviale.

La stessa ubicazione dell'opera più importante eseguita sul Po dal nostro punto di vista, la diga Michelotti (1816), fu a lungo discussa proprio per il fatto della navigazione: la costruzione della diga significò certamente, per il vantaggio contingente che essa arrecava, l'abbandono di ogni progetto di navigazione del Po da e verso valle. Le motivazioni della diga erano invece di carattere produttivo: essa serviva a garantire una adeguata alimentazione al canale Michelotti, che portava l'acqua motrice ai Mulini di Città, ubicati all'altezza della Madonna del Pilone e, prima della costruzione della diga e del