

-[T|C]-

-[T|C]-

*“Solo quando gli uomini hanno una cognizione discretamente matura di questa individualità territoriale in cui dimorano, si svolgono quei processi di costruzione che con il loro sedimentare e incrociarsi hanno prodotto il paesaggio”<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Gambi, *La costruzione dei piani paesistici*, in *Urbanistica* 85, 1986

## ABSTRACT

**V**i sono molteplici buone ragioni che mi hanno spinto a maturare con questa tesi un ragionamento più approfondito sulla storia del paesaggio storico legato al territorio esterno alla città di più antica acculturazione romana, fuori dalla Porta Segusina. La comprensione del presente e la pianificazione del futuro, tramite la memoria del passato, può essere, secondo me, il metodo più corretto, per agire correttamente sul territorio e sulla società urbana. Le opportunità e le risorse con cui costruire il futuro di Torino, non possono sfuggire ad una considerazione del paesaggio storico allargato a tutto il territorio. La complessa articolazione allargata della città storica, ad ampio raggio, deve fornire la chiave di lettura e la base progettuale, non solo dei percorsi di tutela del patrimonio di beni culturali presenti, scomparsi o trasformati del territorio, ma anche lo scudo difensivo di quelle piccole identità locali, soffocate dalla metropoli. Questa tesi vorrebbe essere, nel suo piccolo, un ulteriore tassello alle ben note ricerche dirette, a partire dagli anni settanta, da Vera Comoli Mandracci.

La ricerca del passato nel territorio fornisce spesso come risultato, un gran numero di tracce latenti, relative a strutture o infrastrutture scomparse, le quali tuttavia possono lasciare una traccia impressa, come una incisione, nel territorio. I vari strati storici, sono stati messi in evidenza tramite un attento studio della cartografia attuale e storica, ma anche con una complessa ricerca più letteraria, legata a documentazioni scritte d'archivio, in particolare per l'epoca medievale, la quale non ha fornito immagini iconografiche. Fissate le presenze più importanti del territorio oggetto di studio, la ricerca si è orientata ad uno studio del rapporto tra tali strutture e la città storica. L'acquedotto romano, il Castello Arduinico, la Colleasca, le strade, le case, i canali, i monasteri, i borghi, i mulini e le chiese, sono solo alcuni degli elementi che hanno caratterizzato per secoli l'aspetto del paesaggio osservabile nel passato. Ma cosa rimane di questa identità, di questo paesaggio storico in quello attuale? Come si è evoluta nel tempo la città?

## ABSTRACT

There are manifold good reasons that have pushed me to mature with this thesis a reasoning more deepened on the history of the tied up historical landscape to the external territory to the city most ancient Roman acculturation, out of the Door Segusina. The understanding of the present and the planning of the future, through the memory of the past, according to me, is the most correct method, to correctly act on the territory and on the urban society. The opportunities and the resources with which to build the future in Turin, cannot escape to a consideration of the historical landscape widened to the whole territory. The complex articulation widened of the historical city, to ample ray, must furnish the key of reading and the project basic point, not only of the runs of guardianship of the patrimony of present cultural goods, disappeared or transformed of the territory, but also the defensive shield of those small local identities, suffocated by the metropolis. This thesis would want to be, in his small, a further wedge to the well notes direct searches, beginning from the seventies, from Vera Comoli Mandracci.

The research of the past in the territory often furnishes as resulted, a big number of latent traces, related to structures or disappeared infrastructures, which nevertheless can leave an engraved trace as an incision in the territory. The various historical layers, have been put in evidence through a careful study of the actual and historical cartography, but also with a complex more literary search, tied up to documentations written of file, particularly for the medieval epoch, which has not furnished images. Fixed the most important presences of the territory object of study, the search was directed to a study of the relationship between such structures and the historical city. The Roman aqueduct, the Castle Arduinico, the Colleasca, the roads, the houses, the channels, the monasteries, the suburbs, the mills and, they are some of the elements that have characterized for centuries the aspect of the observable landscape in the past. But what remains of this identity, of this historical landscape in that actual? How has evolved in the time the city?

## 0\_INTRODUZIONE

*Studia il passato, se vuoi prevedere il futuro*  
**Confucio**

**N**on può esistere sviluppo avulso dall'eredità storico culturale dei luoghi. Tale rapporto, basato sul passato ed il futuro dei luoghi e delle persone che li abitano è maieutico. Le scelte e le vite delle persone, sono infatti fortemente condizionate dall'identità culturale. In tal senso l'UNESCO ha elaborato nel 2011, un documento che sintetizzasse e riassume tutti i temi che necessariamente vanno considerati al fine di agire secondo modalità contestuali e responsabili nel territorio antropizzato e costruito, la città. Le *"Raccomandazioni per il Paesaggio Storico Urbano"*<sup>2</sup> forniscono infatti i possibili scenari applicativi pratici, diretti alla riconnessione fra conservazione e sviluppo delle politiche di governo territoriale, in prospettiva metropolitana. Tra le premesse del documento UNESCO, si evidenzia l'invito a riconoscere la dinamicità delle città come entità vive e mutevoli, le quali sono poste nel punto di congiunzione fra l'uomo e l'ambiente che lo circonda.

Fondamentale risulta quindi l'analisi dei centri urbani nella loro totalità spaziale, considerando anche i rapporti che la città ha ed ha avuto con il resto del mondo, comprendendo anche gli aspetti più immateriali. Viene attribuito, in questo modo, il reale valore identitario e memoriale, a ciascun elemento del paesaggio, tenendo sempre ben presente il rapporto tra esso e la relativa percezione da parte degli abitanti. Il confronto tra il valore culturale e la sua relativa percezione reale da parte della popolazione dovrà servire alle amministrazioni per confermare o riconsiderare le priorità, ma anche le modalità di intervento. Interventi che comunque dovrebbero essere sempre orientati alla cura o al rinforzo del rapporto tra spazio e uomo, riconnettendo l'abitante al suo ambiente, favorendo la conoscenza dell'identità culturale locale, anche in micro ambito urbano.

---

<sup>2</sup> UNESCO, *Recommendation on the Historic Urban Landscape*, UNESCO World Heritage Centre, Paris, France, 2011

L'interpretazione della nuova geografia metropolitana alla luce di un confronto con gli studi storici è un meccanismo che si allenta, man mano che ci si allontana dal perimetro della "mandorla" fortificata, di pari passo con l'interesse e la consapevolezza della forte connessione tra il territorio esterno ed interno alle fortificazioni, dunque ho ritenuto necessario orientarmi secondo queste considerazioni.

La trattatistica più tradizionale sullo sviluppo urbanistico, interpreta la metropoli occidentale come "*il compimento evoluto dell'insediamento umano*"<sup>3</sup> secondo uno schema che partendo dal nomadismo ed ai primi insediamenti tribali raggiunge la città moderna, passando per quella romana ed in seguito alla globalizzazione mondiale diventando metropoli contemporanea<sup>4</sup>. Tuttavia secondo Alberto Magnaghi, un approccio critico alle teorie tradizionali può svelarci il senso della "forma metropoli" inteso come: "*espressione materiale della ratio imperialistica occidentale, della società capitalistico industriale matura e della sua evoluzione postindustriale*"<sup>5</sup> evidenziandone fragilità e caducità: "*in quanto esito materiale di un'idea di sviluppo che si va sempre più chiaramente rivelando inespportabile, insostenibile ed ecocatastrofica*"<sup>6</sup>.

---

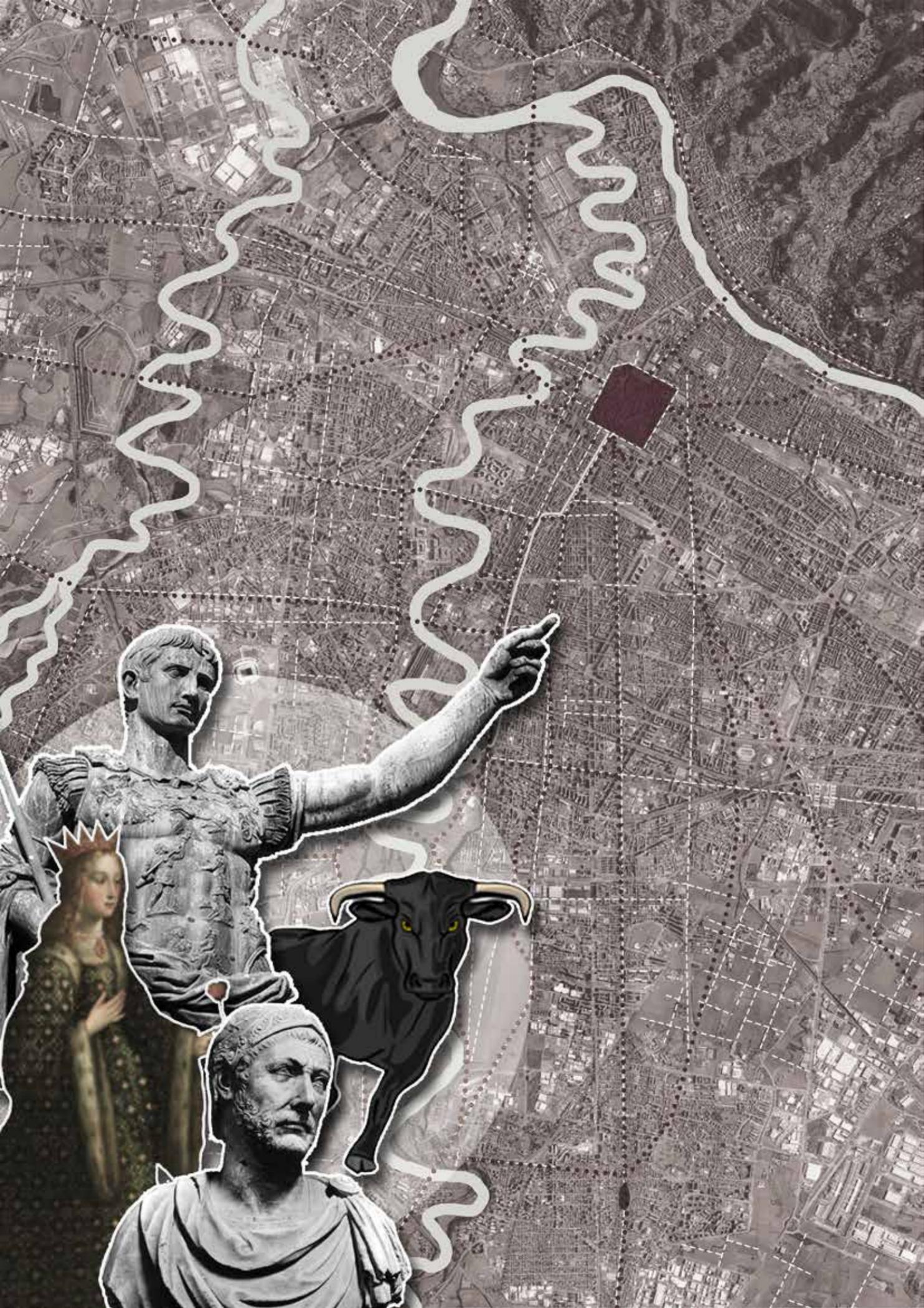
3 A.Magnaghi, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino, 2010

4 Ibid

5 Ibid

6 Ibid

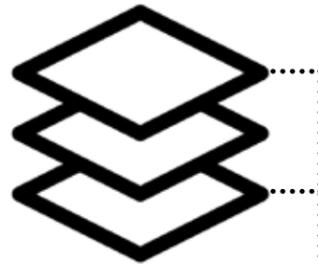
## 1\_IL PAESAGGIO



*"Il territorio è un'opera d'arte: forse la più alta, la più corale che l'umanità abbia espresso. Il territorio nasce dalla fecondazione della natura da parte della cultura. L'essere vivente che nasce da questa fecondazione (in quanto neoecosistema ha un suo ciclo di vita, è accudito, nutrito, ha una sua maturità, una sua vecchiaia, una sua morte, una sua rinascita) ha carattere, personalità, identità, percepibili nei segni del paesaggio"*<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> A.Magnaghi, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino, 2010

## 1.1 Il Paesaggio Storico



Il paesaggio storico può essere definito come una complessa sovrapposizione stratificatasi nel tempo, di diverse destinazioni d'uso del territorio, basato sulla inter-connesione di diverse infrastrutture naturali ed antropomorfe. Esse si sviluppano seguendo un caratteristico e particolare schema geometrico ed evolvono attraverso le epoche, in maniera più o meno forte secondo diversi "fattori", ad esempio naturali, come il cambiamento climatico, piuttosto che antropici, come incrementi o decrementi demografici, sviluppi tecnologici e cambi di utilizzo di porzioni di territorio. Tutto ciò genera continuamente una incisione corrispondente sul paesaggio, leggibile in qualsiasi momento.

Alcuni elementi di questo sistema complesso sono stati, ad un certo punto, abbandonati, rioccupati o ristrutturati seguendo le esigenze del momento. Mentre ne venivano creati di nuovi, altri continuavano ad esistere fino al presente, costruendo un "palinsesto"<sup>8</sup> di livelli il quale va decifrato e compreso, seguendo diversi metodi e ricercando diverse fonti e "data source". Secondo Arturo Lanzani: *"Immaginando paesaggi noi certamente costruiamo dei mondi possibili, ma poichè le forme del paesaggio sono anche segni che raccontano una storia geologica e una storia umana, questa immagine si iscrive sempre in un orizzonte più ampio, in un movimento, in un flusso a cui apparteniamo. La sua materialità, in quanto fisionomia, manifesta direzione di senso, eccede la sua pura attualità e si presenta come irriducibilmente mancante di qualità, allude ad un possibile divenire, così come richiama un processo di lunga durata"*<sup>9</sup>; dunque è proprio nella storia dei luoghi, nell'archeologia del paesaggio storico che può essere ricercata l'azione di riforma di ciascun territorio.

Il termine "landscape archeology"<sup>10</sup> o archeologia del paesaggio è stato usato per la prima volta in Gran Bretagna agli inizi del 1970, quando Mick Aston e Trevor Rowley, pubblicarono il libro "landscape archeology", seguendo l'introduzione del concetto di "archeologia campestre", trattato da Crawford nel 1954<sup>11</sup> e successivamente da Hoskins nel 1955<sup>12</sup>. La

8 Arnau Reynolds, *Detecting and understanding historic landscapes*, Sap, Mantova 2015

9 Arturo Lanzani, *In cammino nel paesaggio*, Carocci, Roma, 2011

10 Michael Aston & Trevor Rowley, *Landscape archaeology*, Hardcover, London, 1974

11 Crawford O., *Archaeology in the field*, Phoenix house, London, 1953

12 Hoskins W.G., *The making of the English Landscape*, Hodder & Stoughton, London, 1955

necessità di studi estensivi, cronologicamente complessi e culturalmente ricchi sul tema, richiedeva l'organizzazione di un metodo di analisi.

L'approccio post-moderno, negli anni novanta, ha generato un rapido sviluppo sul tema, privilegiando gli aspetti socio-ambientali e culturali, a sfavore dell'interesse economico. Una corretta analisi richiede la conoscenza di tutti gli aspetti, ivi compreso quello economico, che nel passato ha generato la riorganizzazione territoriale. Tale aspetto ha infatti anche influenzato le distinzioni sociali, la loro distribuzione spaziale, le ideologie e le religioni, elementi generativi dei diversi "fattori". Non considerare anche un solo aspetto può provocare errori di stima, i quali possono limitare la comprensione di come il territorio si è trasformato nel tempo.

Tale "sistema complesso" per funzionare necessita di una organizzazione sociale, ma anche produttiva, più o meno estesa a seconda dell'estensione territoriale, di un apparato difensivo e di mediazione tra i membri, orientando la psicologia dei singoli, per muovere il pensiero dei molti, causando effetti che partendo dalla piccola scala, raggiungono una dimensione più generale e territorialmente estesa<sup>13</sup>.

Tradizionalmente, la ricerca storica in ambito paesaggistico, è stata limitata all'analisi di particolari dati richiesti, a scapito di una visione complessiva. La topografia e l'archeogeografia, hanno in particolare studiato la parcellazione e centuriazione territoriale di epoca Romana<sup>14</sup>. L'avvento della tecnologia informatica ha dato un impulso propulsivo al rilevamento ed alla ricerca sul tema, l'archeologia ambientale si è soffermata quindi allo studio ed alla comprensione delle trasformazioni dovute all'uomo ed al clima, differenziandosi dalla archeologia "tout court" per la considerazione del paesaggio, non come contesto, ma come elemento fondamentale<sup>15</sup>. Particolarmente importanti sono stati gli studi sulle tracce del *paesaggio agricolo islamico in Spagna*<sup>16</sup>, durante la dominazione con riguardo per i manufatti e le opere idrauliche utili all'irrigazione.

I primi decenni del ventunesimo secolo hanno subito una veloce estensione della materia, con un sempre maggiore incrocio dei dati tra le materie utili alla ricerca, generando un "database" digitale, della cartografia, accessibile al pubblico ed agli esperti, con una sempre maggiore consapevolezza dell'importanza della comprensione e tutela del paesaggio storico, magazzino di elementi culturali importantissimi alla comprensione della storia e dell'archeologia, introducendo il concetto di "archeologia totale"<sup>17</sup> già codificato da C. Taylor nel 1974 o "archeologia globale"<sup>18</sup>, ovvero, in sintesi, una archeologia di relazioni complesse.

Il valore aggiunto diventa la ricostruzione del passato in maniera meno semplicistica, in quanto la semplificazione allontana dalla realtà storica,

13 Arnau Reynolds, *Detecting and understanding historic landscapes*, Sap, Mantova 2015

14 Brigand, *Centuriation romaines dans la plaine alluviale du Brenta*, Etudes rurales, Venezia, 2011

15 Arnau Reynolds, *Detecting and understanding historic landscapes*, Sap, Mantova 2015

16 M. Barcelo, *El diseno de espacios irrigados en Al Andalous*, CDH, Almeria, 1989

17 Taylor C., "Total archeology", Rogers e Rowley, Bury St. Endemus, 1974

18 Ibid

forrendo un approccio strumentale diretto alle comunità locali per conoscere e tutelare il territorio secondo un percorso di sviluppo sostenibile. Questo non vuole porre in secondo piano lo studio storico sugli elementi puntuali dell'architettura del paesaggio. Lo studio di un singolo edificio di un contesto viene compreso come importante fonte di dati attribuibili ad un territorio, utili alla sua ricostruzione e totale comprensione storica. I villaggi dell' Età del Bronzo, le città romane, i castelli medioevali, le fortificazioni, i luoghi di culto e gli edifici di residenza dell'ultimo millennio, sono in molte aree un importante e ricco registro di informazioni, tecniche, politiche, sociali, economiche, culturali ed ideologiche, con particolare attenzione alla differenziazione locale.

Passi significativi nel riconoscimento internazionale e dell'importanza del "paesaggio storico" sono avvenuti con l'introduzione da parte dell' UNESCO nel 1992, della tematica del "paesaggio culturale"<sup>19</sup>, applicata a livello europeo con l'evento di Firenze 2000, dal titolo eloquente: "The Eu Landscape Convention"<sup>20</sup>.

Tuttavia il paesaggio rimane ancora una delle più sottovalutate categorie di "bene culturale", carente dal punto di vista della salvaguardia e tutela. La recente crisi economica inoltre ha eroso buona parte delle risorse destinate alla ricerca ed alla manutenzione corretta del paesaggio, generando una sorta di ulteriore crisi culturale. Il concetto di comprensione della passato, al fine di ottenere una migliore comprensione del futuro sembra sempre meno valido e in paesi come Spagna, Grecia ed Italia si investe sempre meno nella ricerca archeologica<sup>21</sup>.

Sempre secondo Lanzani, il paesaggio: "spinge pertanto ad una frequentazione del mondo (più che ad una sua analisi), ed esprime una passione per il mondo nella sua diversità e varietà, che si oppone all'applicazione di un qualche predefinito modello al mondo, di semplici proiezioni lineari del suo divenire secondo un fare tipico della tecnica ingegneristica, del normale pensiero economico, delle scienze dell'amministrazione"<sup>22</sup>, dunque il paesaggio non più inteso come fonte di reddito, prodotto da "vendere", forma di marketing eccessiva, ma come motore di sviluppo per una migliore qualità della vita degli abitanti di ciascun territorio. Il paesaggio infatti, riprendendo l'interpretazione che Lanzani fa del testo di J. Jackson, Discovering the vernacular Landscape<sup>23</sup> : "rimanda ad una totalità, che è propria del mondo della vita e non dell'economia, spinge ad agire ricercando convivialità, più che produttività, mostrando attenzione alla vita quotidiana ed ai paesaggi ordinari, invita alla ricerca di un rapporto profondo con la terra che non si riduce all'uso del suolo e alla valorizzazione economica e che però non è più, ne può essere più quello del "possesso", dell'appartenenza univoca ad un contesto territoriale, del radicamento

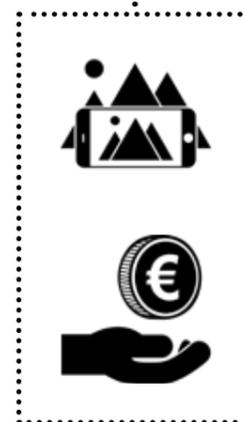
19 UNESCO, *The Eu Landscape Convention*, UNESCO World Heritage Centre, Florence, 2000

20 Ibid

21 Arnau Reynolds, *Detecting and understanding historic landscapes*, Sap, Mantova 2015

22 Arturo Lanzani, *In cammino nel paesaggio*, Carocci, Roma, 2011

23 J. B. Jackson, *Discovering the vernacular Landscape*, Yale Uni Press, New Haven, 1984



locale"<sup>24</sup>, siamo tutti quindi abitanti del paesaggio e dovremmo prendercene cura al di là delle logiche di esclusivo sfruttamento della proprietà. In questo senso risulta più utile immaginare il paesaggio: "come un possibile spazio di convivenza, che come uno spazio identitario, come medium e supporto di riferimento per popolazioni che coabitano senza condividere i medesimi valori e culture, come protocollo materiale di comunicazione che evita l'incomunicabilità tra differenti popolazioni, più che espressione materiale e simbolica organicamente coesa ad una società e cultura locali"<sup>25</sup>, questo soprattutto alla luce delle grandi migrazioni e degli spostamenti divenuti sempre più facili, i quali hanno spostato le popolazioni dal loro territorio identitario, catapultandole in altri contesti. Questo "stacco" tra le "persone" ed i "luoghi" se opportunamente reinterpretato può diventare la soluzione al suo stesso problema, il paesaggio storico come elemento di contatto tra culture ed identità diverse.

La deriva verso il "marketing territoriale"<sup>26</sup> è alla base della riduzione urbanistica a suolo del territorio, risorsa facilmente alienabile dalle amministrazioni comunali al fine di far quadrare i bilanci <sup>27</sup>, tuttavia poi: "disastri e squilibri ambientali semplicemente non sono contabilizzabili nelle dinamiche di mercato come in quelle dei piani (sono esternalità non considerate); talvolta sono scaricati sulle generazioni future o sul corpo e la salute degli individui, su un vivere più diffusamente disagevole e faticoso, talora sono ormai totalmente funzionali all'alimentazione di una domanda di benessere e di cura da ottenersi altrove o in qualche nicchia protetta (in questo senso le istanze salutiste contemporanee hanno di norma un carattere totalmente contrapposto a quello profondamente urbano e riformista che matura all'inizio del secolo e così tanto fortemente segna l'urbanistica del secolo breve)"<sup>28</sup>. Tutto questo rischia di accentuarsi dalla pericolosa convergenza tra la tradizionale tutela conservativa del paesaggio, che talvolta può sfociare in eccessiva musealizzazione del territorio e la promozione contemporanea dei paesaggi culturali<sup>29</sup>; la tutela del paesaggio ereditato è diventata sempre più la tutela di una "scenografia del turismo globale"<sup>30</sup>, dunque il concetto di bene culturale viene ridotto a bene patrimoniale e si rimane in una poco virtuosa (per la collettività) dimensione meramente economicista<sup>31</sup>.

Il processo di stereotipizzazione del territorio richiesto dalla globalizzazione moderna porta alla trasformazione in cartolina dell'immagine di un territorio, modificandone il senso e la forma, "esasperando delle

24 Arturo Lanzani, *In cammino nel paesaggio*, Carocci, Roma, 2011

25 Ibid

26 Ibid

27 Ibid

28 Ibid

29 Ibid

30 Ibid

31 Ibid

particolarità (non sempre così forti e spesso presunte), talvolta omogeneizzando e rispondendo ad una nuova internazionale del rustico [...] tuttavia pur riconoscendo la capacità sempre innovativa ed eversiva delle pratiche abitative e turistiche, non si può misconoscere la potenza che un patrimonio stereotipato di immagini paesaggistiche e dello sviluppo (siano esse quelle dei paesaggi collinari dei vigneti, delle tenute di campagna, o di quelle dei quartieri latini e/o dei creativi urbani e dei flessibili loft produttivi-residenziali) ha nel reinterpretare velocemente queste stesse pratiche e nell'indirizzarne così gli esiti finali, come ampiamente mostrano i molti processi di gentrificazione urbana e territoriale<sup>32</sup>. In questo senso l'attività edilizia contemporanea si è sovrapposta poi, senza riserve, al paesaggio ereditato, cancellandone ogni traccia e senza relazione alcuna con il contesto consolidato. L'architettura spesso ha perso il suo legame con il territorio, smettendo di "fare paesaggio"<sup>33</sup>.

**SERIE DI TRE FOTO**  
© Gianluca Doria Ottonaro 2018

del Monte Vulture, in Basilicata, nell'area paesaggistica storica della Via Appia, tra i comuni di Melfi, Rapolla e Venosa. Il complesso territoriale è un insieme ben distinguibile di elementi naturali ed artificiali che creano il palinsesto dei livelli sovrapposti. La via Appia fa parte del sistema di strade legate al percorso della via Francigena del Sud, tra Roma e la terra Santa, passando dai porti della Puglia e del Salento. Tale percorso è di fatto lo "step" successivo del percorso della via Francigena del Nord, tra le città nord europee e Gerusalemme, passando per Roma e nel caso specifico della tesi, Torino e l'area paesaggistica storica della Colleasca.



32 Ibid

33 Ibid

Essendo il territorio/paesaggio: "un prodotto storico di processi di coevoluzione di lunga durata fra insediamento umano e ambiente, natura e cultura"<sup>34</sup>, va trattato come: "un organismo vivente ad alta complessità, un ecosistema in continua trasformazione, prodotto dall'incontro fra eventi culturali e natura, composto da luoghi dotati di identità, storia, carattere, struttura di lungo periodo, che formano i tipi e le individualità territoriali e urbane"<sup>35</sup>. Tuttavia nell'epoca della produzione di massa, territorio è stato trattato in termini sempre più speculativi: "il produttore/consumatore ha preso il posto dell'abitante, il sito quello del luogo, la regione economica quello della regione storica e della bioregione"<sup>36</sup> divenendo solamente supporto tecnico di funzioni economiche, localizzate secondo razionalità socio economiche o tecnologiche, indipendenti dal contesto territoriale, dalle sue qualità ambientali, culturali ed identitarie. Dunque, sempre secondo Magnaghi è da molto tempo che non si produce più "città", ma solo una gran parte di frammenti connessi tra loro da reti connettive e sganciati dal territorio, "parti inanimate di un soggetto vivente smembrato: zone residenziali o quartieri dormitorio (per poveri ghettizzati o per ricchi blindati), zone industriali, strade mercato, zone commerciali, direzionali, di loisir..."<sup>37</sup>. Tutto ciò ha quindi inesorabilmente portato alla: "crescente ignoranza delle relazioni tra insediamento umano e ambiente, relazioni che hanno generato l'arte di edificare, la storia dei luoghi e la loro identità, unica, riconoscibile e irripetibile [...] la distruzione della biografia di un territorio ci fa vivere in un sito indifferente, ridotto a supporto di funzioni di una società istantanea, che ha interrotto bruscamente ogni relazione con la storia del luogo"<sup>38</sup>.

L'identità del territorio non indica solo il senso di appartenenza storica, ma la base fondativa di qualsiasi progettazione del futuro di un luogo, in quest'ottica l'individualità territoriale propria di un luogo si scontra violentemente con la decontestualizzazione architettonico urbanistica, capace di distruggere: "la prevalenza di opere generate da morfologie e regole esogene e astratte dalla relazione fra natura e cultura può distruggere il processo di produzione dell'identità del paesaggio sia urbano che rurale"<sup>39</sup>. La ricerca dell'identità territoriale, alle diverse scale di analisi risulta quindi: "fondamentale per avviare processi di riterritorializzazione. Questa individuazione richiede di leggere i processi di formazione del territorio nella lunga durata per reinterpretarne invariati, permanenze, sedimenti materiali e cognitivi in relazione ai quali produrre nuovi atti territorializzanti. Ogni ciclo territorializzazione riorganizzando e trasformando il territorio, accumula e deposita una propria sapienza ambientale, che arricchisce la conoscenza delle regole genetiche, contribuendo alla conservazione e alla riproduzione dell'identità territoriale attraverso le trasformazioni (distruttive e ricostruttive)

34 Ibid

35 Ibid

36 Ibid

37 Ibid

38 Ibid

39 A.Magnaghi, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino, 2010

indotte dalla peculiarità culturale del proprio progetto di insediamento. L'interazione fra i successivi atti territorializzanti determina in ogni luogo la massa territoriale che si presenta inegualmente distribuita sulla superficie terrestre proprio per le caratteristiche univoche differenziate della stratificazione dei cicli territorializzazione dei diversi luoghi. La massa territoriale è costituita dall'accumulo storico di atti territorializzanti di diversa natura (quali edifici, monumenti, città, infrastrutture di comunicazione, porti, ponti, terrazzamenti, appoderamenti, bonifiche, canali, sistemazioni idrogeologiche e ambientale ecc.) che nel loro insieme ne determinano il valore. La massa territoriale nei suoi caratteri qualitativi e quantitativi indica dunque il valore del patrimonio territoriale e le sue peculiarità per gli usi futuri. Lo sviluppo dell'identità territoriale nel lungo periodo attraverso l'accrescimento della sua massa precisa l'individualità e la personalità dei luoghi, ne rafforza il paesaggio, ne connota l'unicità e le peculiarità prodotte dalle permanenze e invarianze. Dunque per definizione il territorio ha sempre, e non può non avere, una sua profondità storica: il luogo (città, regione, valle) come concetto storico, inscindibile dalla dimensione temporale (contrapposto al concetto astratto, atemporale di spazio) ha una sua forza identitaria che interviene attivamente nella nostra esistenza individuale e collettiva, nei processi cognitivi, linguistici, percettivi, sensoriali, anche se sovente nelle forme latenti di una identità cachee di lungo periodo. A questo punto si impongono tre avvertenze. Innanzitutto l'analisi storica del processo di formazione del territorio non è finalizzata alla ricerca-conservazione della natura originaria del luogo (genotipo o memoria genetica) ma alla individuazione delle sue buone pratiche riproduttive che forniscono regole (costruttive, insediative, ambientali, relazionali) per proseguire l'opera di territorializzazione secondo criteri e forme innovative; dunque l'analisi non è finalizzata né a trasformare il territorio in museo né a copiare stili; ma ad acquisire sapienza ambientale e arte di edificare che hanno creato in epoche precedenti relazioni virtuose fra insediamento umano e ambiente e utilizzarle per il progetto di trasformazione. In secondo luogo l'analisi dei cicli di territorializzazione deve tener conto dell'identità culturale peculiare di ogni società storica, determinante della comprensione dei valori fondativi della città e del territorio (il mito, il rito di fondazione, l'utopia, le religioni, l'identità, le dimensioni, i rapporti sociali, l'economia ecc.) superando l'uso di criteri universali di valutazione per le diverse epoche storiche, tipico del riduzionismo positivista; ma ponendo anche attenzione a possibili riduzionismi ecologisti che legano troppo meccanicamente la formazione della città e del suo tipo territoriale alle qualità ambientali del sito<sup>40</sup>. Dunque per riuscire a curare il territorio ed i luoghi è fondamentale osservarli secondo diversi punti di vista, interpretarne le regole di riproduzione e sviluppo, ricercandone l'identità profonda, tuttavia però: "la mercificazione sistematica di tutti i bisogni riproduttivi, la trasformazione degli abitanti in consumatori ha comportato una delega crescente di saperi ambientali e riproduttivi a protesi tecnologiche. D'altra parte il turismo di massa, apparentemente interessato ai valori patrimoniali dei luoghi, è in realtà l'anticultura dei luoghi, anzi

contribuisce alla loro ulteriore distruzione, attraverso il loro consumo in quanto merce; l'opposto della loro cura, che richiede relazione con un territorio vivente, ospitalità, scambio culturale"<sup>41</sup>.

Sarebbe opportuno, alla luce di tutto ciò, dunque, avviarsi ad un approccio più completo al restauro territoriale urbano, che comprenda la totale complessità delle variabili che hanno realizzato la città, siano esse tangibili o meno. Si realizza così il concetto di "Paesaggio Culturale"<sup>42</sup>, costituito da fatti storici, espressioni delle culture passate. Tale approccio "paesaggistico-culturale"<sup>43</sup> considera le comunità come parte integrante del paesaggio, ne considera dunque le condizioni storico politiche e sociali, le quali hanno influito nel tempo a far maturare una identità propria dei luoghi<sup>44</sup>. Così facendo si potrebbe dunque cercare di cancellare il divario che spesso, nell'architettura, è presente tra l'ambiente costituente il tessuto storico ed i nuovi interventi edilizi ed urbanistici. Il paesaggio non è più solo risultato culturale, ma ancora e nuovamente generatore virtuoso di cultura diffusa, in quanto manifestazione dell'identità culturale attuale.

**SERIE DI TRE FOTO**  
© Gianluca Doria Ottonaro 2018

della Basilica romanica di Santa Maria Maggiore di Siponto. Di questa chiesa restano solo le fondamenta. Edoardo Tresoldi nel 2016 ne ha riproposto le forme con un intervento in reti metalliche, il quale crea la suggestione e guida l'immaginazione verso l'edificio ormai scomparso, aiutando la comprensione del paesaggio storico di Manfredonia e Siponto, nell'ambito della anticavariante alla via Francigena, verso la costa del Gargano.



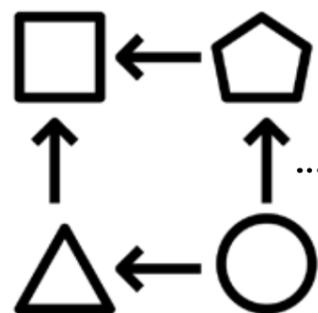
41 Ibid

42 Bandarin e Van Oers, *The historic urban landscape, managing the heritage in an urban century*, Wiley Blackwell, Chichester, 2012

43 Ibid

44 Ibid

## 1.2 Il concetto di “transfo-trasmissione” delle tracce latenti nel paesaggio



Lo studio degli orientamenti latenti o predominanti delle cartografie di pianificazione urbana o agricola, permette, ad esempio, la rilevazione di “tracce” dell’antica centuriazione romana e/o di infrastrutture della medesima epoca storica. A questo punto è d’uopo introdurre il concetto di “*transmission*”<sup>45</sup>, ovvero la transfo-trasmissione; spesso semplici confini particellari, magari dell’agro centuriato, sono diventati assi di sviluppo stradale in epoca successiva, dunque la traccia si è trasmessa alle epoche successive proprio grazie alla sua trasformazione nel corso dei secoli. Questo a dimostrazione della forte influenza che le tracce d’impianto romano, per esempio, hanno avuto nelle dinamiche di pianificazione e trasformazione.

Il termine “*transmission*” è stato coniato per la prima volta da G. Chouquer nel 2003, al fine di evitare inutili e complesse perifrasi, per spiegare questo semplice concetto di trasmissione e trasformazione di taluni caratteri predominanti<sup>46</sup>. Questo criterio analitico prende in considerazione, per esempio, la densità dei vari gradi di parcellizzazione, la loro frammentazione e densità. Tutto ciò, se opportunamente enfatizzato per mezzo di un processo grafico, genera un “*pattern*” denso di importanti informazioni di arqueo-geografia della distribuzione territoriale storica<sup>47</sup>.

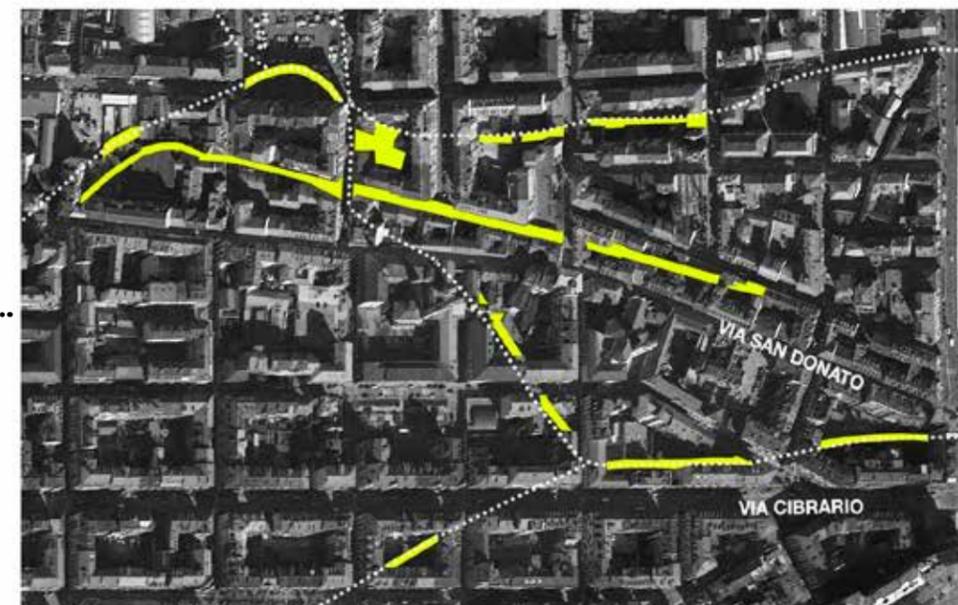
Da questo documento è possibile ordinare le varie fasi di trasmissione delle “forme” e ricercare gli allineamenti più o meno “latenti” nel paesaggio agricolo/urbanizzato. Gli allineamenti possono essere anche di tipo radiale, in congiunzione verso una polarità, ad esempio delle strade od assi radiali, in uscita da una porta di accesso, ovvero una polarità, di una città fortificata. L’eliminazione delle strutture difensive, la crescita di un agglomerato urbano, piuttosto che la deviazione di un corso d’acqua, sono tra le principali cause di modificazione degli impianti di distribuzione stradale. Tuttavia questo processo analitico di studio cartografico permette la ricerca della traccia latente, ovvero la transfo-trasmissione di una infrastruttura o di un elemento naturalistico, come un paleoalveo. In sintesi una strada romana può trasformarsi in un confine tra due particelle, oppure un paleoalveo di un corso d’acqua può influenzare gli orientamenti e la distribuzione particellare anche a distanza di secoli.

45 G. Chouquer, *Crise et recomposition des objets: les enjeux de l’archeogeographie*, Etudes Rurales, Paris, 2003

46 Ibid

47 Ibid

Questi due “indici” permettono la rilevazione di anomalie e fratture del sistema omogeneo, spesso discontinuità frutto della presenza di una “traccia latente”, proprio perché complessi meccanismi di resilienza e adattamento possono entrare in conflitto con le situazioni precedenti, è possibile e fondamentale, quindi, risalire alle differenti “morfo-Genesis” di un determinato sistema organizzativo territoriale<sup>48</sup>. In epoche più recenti, tuttavia, gli interventi urbanistici hanno cercato di mimetizzare il più possibile le anomalie e intense attività di “sventramento” del tessuto costruito compatto, hanno cancellato inesorabilmente importanti resti archeologici latenti.



Qualsiasi preconetto o preconvincione può influenzare negativamente la buona riuscita del lavoro e compromettere la correttezza della ricostruzione storico-morfologica ed è fondamentale considerare anche i più piccoli e “silenziosi” dettagli. In una seconda fase è importante la conoscenza delle nozioni di storia ed archeologia.

L’intera Pianura Padana presenta ancora oggi una grande quantità di tracce della centuriazione romana, nonostante in epoca medievale si sia generato quel sistema di strade e confini, apparentemente rilevabile ancora oggi, ma il quale si basa completamente sulla capacità di tale infrastrutturazione massiva e precisa del territorio agricolo romano, di perdurare nei secoli, a distanza di duemila anni<sup>49</sup>.

La complessa organizzazione della distribuzione delle acque in epoca romana ha fornito la materia di sviluppo della rivoluzione idraulica iniziata in epoca medievale, aspetto essenziale della nascita di paleo-industrie generatesi grazie alla presenza della forza motrice idraulica<sup>50</sup>. Serve quindi una importante attività di rilevamento e restituzione grafica alla base di una metodologia di tutela del paesaggio storico.

ORTOFOTO  
© Google 2018

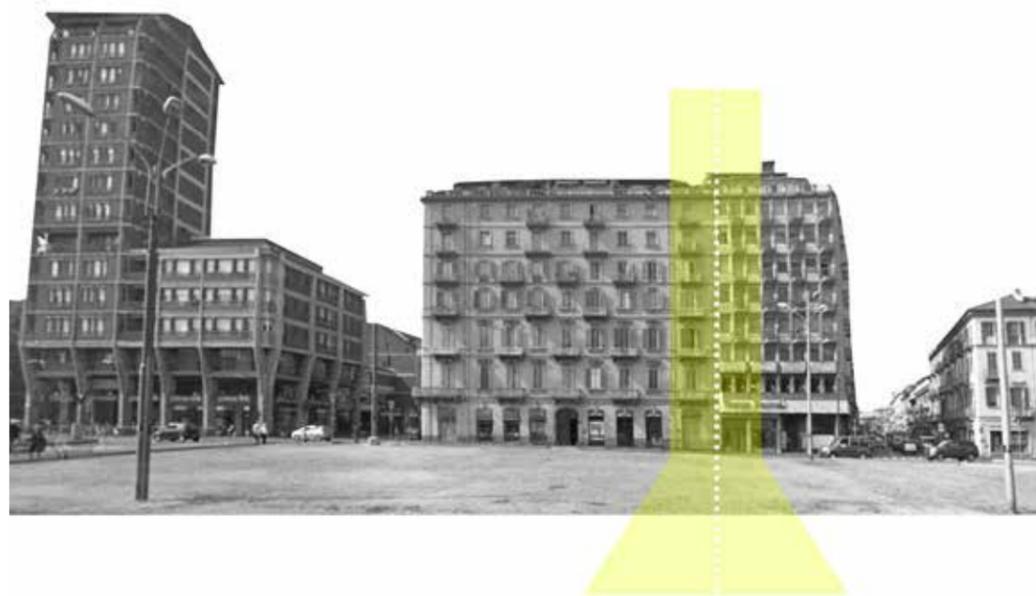
con evidenziate le tracce latenti che si sono trasfo-trasmesse nei secoli fino ad oggi nell’area del tessuto storico del secondo Borgo San Donato, ricostruito a partire dall’Ottocento. Con la linea bianca tratteggiata sono indicati i percorsi viari di impianto antico.

48 Arnau Reynolds, *Detecting and understanding historic landscapes*, Sap, Mantova 2015

49 Ibid

50 Ibid

## 2\_METODI GENERALI PER ANALIZZARE IL PAESAGGIO STORICO



Lo studio dell'intero paesaggio storico come metodo opposto allo studio dei singoli siti è fatto relativamente recente. A partire dagli anni sessanta del Novecento, con l'avvento delle moderne tecniche di rilevamento estensivo del territorio e l'affermazione del concetto di bene culturale territoriale, la comprensione del paesaggio storico è divenuta prassi<sup>51</sup>. Il paesaggio può essere studiato secondo molteplici procedure, ma nella maggior parte dei casi, tutte queste metodologie generano solamente una visione parziale e frammentaria della situazione storica<sup>52</sup>.

In conclusione, dunque, termine "paesaggio storico" si riferisce ad un insieme di fabbricati ed infrastrutture, tracce latenti, "pattern" di destinazione d'uso dei singoli appezzamenti di terra e talvolta anche di tradizioni culturali ed enogastronomiche, fortemente radicate nel contesto territoriale da tempo e spesso è possibile riscontrare come una buona parte di questi elementi sia ancora in uso attualmente, anche dopo tanto tempo<sup>53</sup>.

La corretta comprensione necessita di una analisi cartografica, è importante partire dunque dalle mappe più recenti, al fine di avere una visione completa dello stato attuale e solo successivamente è possibile gradualmente lavorare con elaborati più antichi. Altrettanto importante è integrare questo lavoro con altre analisi, ad esempio la ricerca dei toponimi caratterizzanti il paesaggio, piuttosto che scavi archeologici e destinazioni d'uso, questo perché il paesaggio storico è un palinsesto complesso, un

<sup>51</sup> Brogiolo, *Dall'archeologia dell'architettura, all'archeologia della complessità - Pyrenae*, University of Barcelona, Barcelona 2007

<sup>52</sup> Arnau Reynolds, *Detecting and understanding historic landscapes*, Sap, Mantova 2015

<sup>53</sup> UNESCO, *Recommendation on the Historic Urban Landscape*, UNESCO World Heritage Centre, Paris, France, 2011

documento ricco di dati sovrapposti, il quale è stato “scritto”, “cancellato” e “riscritto” più e più volte nel corso del tempo<sup>54</sup>.

Gli aspetti positivi del lavoro su “larga scala” sono dovuti alla miglior comprensione del territorio, osservando i caratteri ricorrenti, le anomalie e le “tracce latenti”, che su un campione di osservazione più esteso, possono essere più precisamente rilevati.

Individuare le singole unità di composizione di un paesaggio storico, quali l'orientamento, riscontrabile sulla cartografia, piuttosto che sulle ortofoto, gli elementi morfogenetici, ad esempio villaggi, castelli, ponti e strade, eventuali confini di sotto aeree e particelle ed elementi naturali, come ad esempio i corsi d'acqua, che nel corso della storia possono aver più o meno mutato il loro alveo, per ragioni naturali e/o interventi umani<sup>55</sup>.



**CARTA**  
Particolare della Carta topografica del territorio di Torino ad opera dell'Ufficio d'Arte della Città, a metà Ottocento. Conservata presso ASCT, Tipi e Disegni

54 Arnau Reynolds, *Detecting and understanding historic landscapes*, Sap, Mantova 2015

55 Ibid

## 2.1 Le fotografie aeree



Il punto di partenza nell'inquadramento analitico dell'area oggetto dello studio deve essere la prospettiva aerea dall'alto<sup>56</sup>. Il riconoscimento della potenzialità di tale procedura non è nuovo infatti, come dimostrato dalla diffusa produzione storica di prospettive dall'alto ed a “volo d'uccello”. Tuttavia il suo sviluppo si è verificato in occasione della Prima Guerra Mondiale, per necessità militari, tramite ricognizioni aeree, le quali forniscono una importante quantità di materiale studiabile ai fini della ricerca paesaggistica<sup>57</sup>. Le immagini aeree, dunque sono da considerarsi come la prima fonte di dati topografici, utili alla ricostruzione di un modello di misurazioni a qualsiasi scala di osservazione.

La visione, temporalmente ordinata, di una serie di immagini aeree, riferite ad un dato sito geografico, ottenute nell'arco degli anni, fornisce una interessantissima visione d'insieme delle dinamiche di sviluppo e trasformazione recenti e tutto ciò è anche facilmente fruibile su qualsiasi computer connesso ad internet, grazie agli strumenti forniti da Google Earth. Talvolta in aree densamente urbanizzate negli ultimi sessanta anni, le fotografie aeree sono l'unico mezzo di osservazione della situazione precedente alla trasformazione del paesaggio<sup>58</sup>.

Le immagini vanno interpretate da soggetti i quali hanno una conoscenza delle dinamiche di sviluppo del territorio osservato e con una certa esperienza nel campo dell'interpretazione archeologica delle fotografie aeree, con una corretta selezione dei dati di interesse, infatti, si possono osservare le tracce latenti di qualsivoglia origine, sia essa naturale, piuttosto che di origine umana<sup>59</sup>. Spesso si possono realizzare solo delle ipotesi, ma altrettante volte si ottiene l'esatta ricostruzione.

Dunque deve essere chiaro che per ottenere le giuste informazioni da questo sistema, deve essere categoricamente tenuto conto che le immagini sono influenzate dalla stagione in cui vengo scattate, in quanto essa influisce direttamente sul ciclo agricolo e della vegetazione, fornendo

56 Ibid

57 Ibid

58 Ibid

59 Ibid

quindi, a seconda del periodo, differenti dati da analizzare, relativi a differenti informazioni richieste in sede di analisi archeologica<sup>60</sup>.

Altro elemento fondamentale, di cui tenere conto, è la scala in cui è catturata l'immagine, che a seconda del suo valore influirà direttamente sulle informazioni rilevabili e visibili.

La distorsione ottica della fotografia, influenza assai negativamente l'osservazione, tuttavia ai fini della ricerca archeologica è dunque importante utilizzare esclusivamente "ortofoto", ovvero immagini scattate con un obiettivo incidente con l'asse ottico perpendicolare al terreno<sup>61</sup>. Per le immagini scattate in passato, utili alla presa visione del paesaggio, magari precedentemente ad una sua trasformazione importante, può essere eseguita una correzione della distorsione, la quale renderà l'immagine geometricamente più corretta<sup>62</sup>.



**FOTOGRAFIA**  
Veduta aerea Torino nel 1961 e Conservata presso Archivio Storico di Torino.

60 Ibid

61 Ibid

62 Ibid

## 2.2 Il sistema di telerilevamento Lidar



Il sistema Lidar, acronimo di "Light Detection and Ranging", è per certi aspetti l'equivalente del radar e del sonar, ma utilizza la luce, al posto del suono e delle onde radio, per registrare i dati di localizzazione di un punto. Tutto ciò consiste nella combinazione di una sorgente emittente, che invia un "laser attivo", ed un sensore ricevente, il quale registra i dati<sup>63</sup>. Il laser scanner può essere posizionato su una varietà di piattaforme, in stretta relazione con l'uso che se ne intende fare. Partendo da stazioni fisse, per la registrazione terrestre, attraverso piattaforme mobili terrestri, piuttosto che aeree, fino alle postazioni satellitari<sup>64</sup>. Alla scala paesaggistica vengono spesso utilizzati aerei ed elicotteri, scelti in base alla risoluzione richiesta<sup>65</sup>.

Come già detto questo sistema, con un meccanismo simile a quello del "radar" misura la distanza ed il relativo angolo della pulsazione di ritorno. La distanza è calcolata misurando il tempo di ritorno della pulsazione laser, una volta emesso il laser esso colpisce la superficie sottostante e ritorna di "rimbalzo" al sensore. La precisa posizione spaziale della trasmittente è indicata con delle coordinate G.P.S. ed I.M.U. del veicolo. Conoscendo l'origine e l'angolo del segnale, insieme alla distanza del "punto di ritorno", è possibile calcolare agevolmente la posizione di qualsivoglia punto sulla superficie terrestre. Questo sistema permette di rilevare e archiviare una larga serie di precise misurazioni e coordinate tridimensionali in poco tempo<sup>66</sup>.

Contrariamente alla realtà dei fatti, spesso si pensa che questo metodo possa misurare "attraverso le zone boschive". Tuttavia spesso la pulsazione laser riesce a inserirsi in piccole fessure tra le foglie degli alberi, raggiungendo la superficie terrestre. Spesso la pulsazione viene riflessa oltre che dalla vegetazione, anche dalle coperture dei fabbricati od altri manufatti, tuttavia grazie a numerosi filtri e algoritmi matematici, è possibile effettuare una pulizia dei dati, eliminando quelli non utili, generando il modello digitale del terreno (D.T.M.)<sup>67</sup>.

Come detto pocanzi, successivamente alla fase di rilevamento dei dati, il sistema genera una "nuvola" di punti con le relative coordinate (x, y,

63 Ibid

64 Ibid

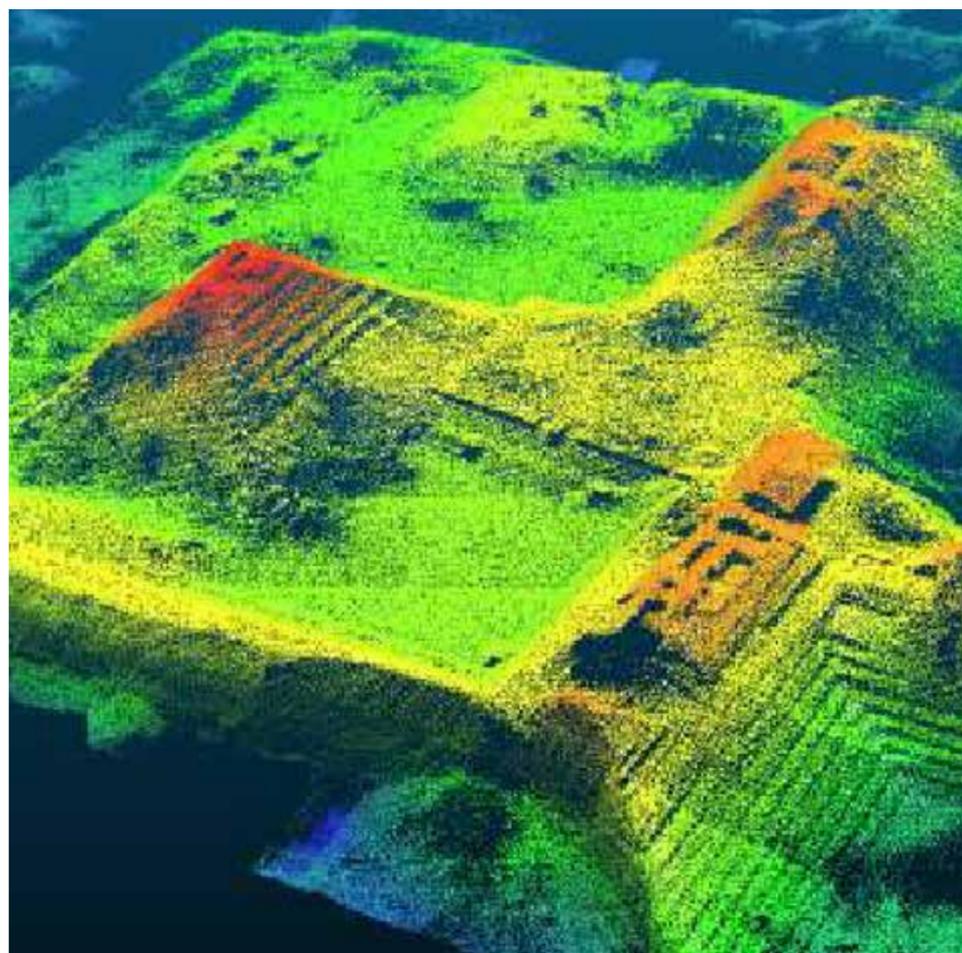
65 Ibid

66 Ibid

67 Ibid

z.), i quali creano il D.T.M., che grazie al possibile posizionamento digitale di una sorgente luminosa movibile, può essere facilmente interpretato grazie alle ombre, le quali forniscono una visione naturale del modello; con lo spostamento della sorgente luminosa è possibile dunque enfatizzare certe caratteristiche planovolumetriche, a seconda dell'obiettivo di ricerca e studio<sup>68</sup>.

Nessuna singola visualizzazione può essere utile ai fini della corretta comprensione delle tracce storiche latenti, quindi più sono le viste, più sarà precisa la comprensione del modello e la relativa "lettura archeologica"<sup>69</sup>.



**ESEMPIO**  
di rilievo Lidar, con nuvola di punti classificati per altimetria, nella Copan Acropolis della regione storica dei Maya.

68 Ibid

69 Ibid

## 2.3 Il sistema satellitare



Il "Satellite Synthetic Aperture Radar" (SAR) è un sistema di telerilevamento radar, attivo e a microonde. Il principio alla base del SAR è la possibilità di ottenere una elevata risoluzione angolare dall'analisi dello spettro del segnale in ricezione da un sistema radar di tipo coerente<sup>70</sup>.

L'immagine della regione rilevata è ottenuta distribuendo i valori mediati dell'onda elettromagnetica riflessa dalla superficie (modulo e fase) sulle aree di campionamento. Si ottiene in questo modo un'immagine "pixelizzata", tipicamente in bianco e nero. Quanto più il campione è chiaro, tanto più il modulo dell'onda riflessa è elevato. Il guadagno della superficie rilevata, dunque, dipende molto dalla disposizione geometrica delle discontinuità e dal materiale di queste discontinuità (un grattacielo di vetro e metallo avrà un guadagno in riflessione molto più alto che un palazzo in cemento)<sup>71</sup>.

A differenza dei sensori ottici, il SAR ha la capacità di osservare oggetti attraverso le nuvole e, anche se solo parzialmente, attraverso le precipitazioni. In questo sistema i dati rilevati sono sottoposti a una complessa procedura di post elaborazione, la quale consente la generazione di immagini ad alta risoluzione spaziale<sup>72</sup>. In particolare, sfruttando appunto questa antenna con una dimensione virtuale, si riescono a ottenere anche immagini satellitari di alta definizione. Viene utilizzato comunemente a bordo di aerei e satelliti oppure su sistemi a terra, antenne radar ad apertura sintetica sono state montate, per esempio, sui Satelliti Terra Sar-x, Envisat e Cosmo SkyMed<sup>73</sup>.

La prima applicazione di questo metodo in ambito archeologico è stata fatta nel deserto, al fine della ricerca di tracce latenti di canalizzazioni tra il nord del Sudan ed il sud dell'Egitto e i corsi d'acqua prosciugati nel Taklamakan, ma anche per la ricerca degli antichi sistemi di irrigazione dei Maya nella penisola dello Yucatan<sup>74</sup>.

Dagli anni duemila, la maggior facilità di accesso ai dati satellitari in alta risoluzione, ha aumentato l'interesse e l'utilizzo di questo sistema in

70 Ibid

71 Ibid

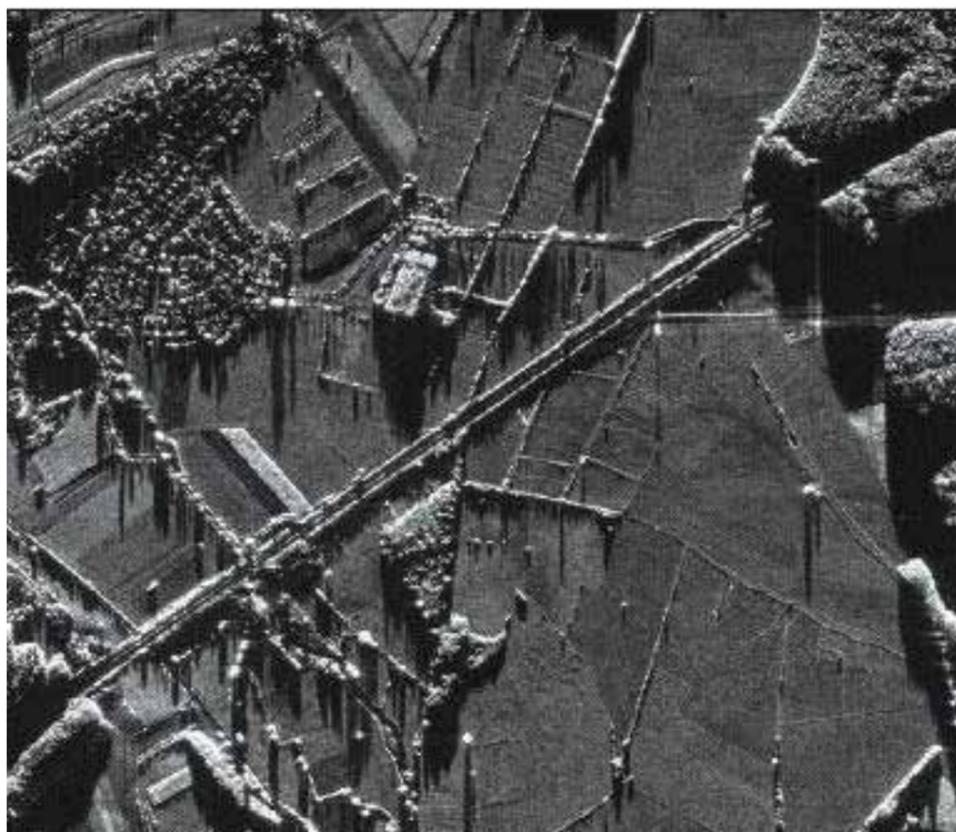
72 Ibid

73 Ibid

74 Ibid

ambito archeologico. Tuttavia la ricerca delle tracce archeologiche è più difficile con questo metodo, rispetto agli altri, in quanto SAR è caratterizzato da un grande numero di parametri influenzato, come ad esempio le caratteristiche della superficie terrestre, le caratteristiche tecniche del radar ecc... inoltre questi parametri spesso si relazionano anche fra di loro<sup>75</sup>.

Un altro aspetto potenzialmente importante di questo sistema è la possibilità di effettuare rilevamenti multi-temporali, pianificati nel tempo, coprendo l'intero ciclo stagionale delle piante, una acquisizione non multitemporale offre tuttavia dati abbastanza precisi, se pianificata nel miglior momento di osservazione dell'anno, diminuendo i fattori i quali possono interferire negativamente<sup>76</sup>.



**ESEMPIO**  
di rilievo ottenuto  
mediante sistema  
SAR.

75 Ibid

76 Ibid

## 2.4 La vegetazione

La ricerca di significative variazioni sulla superficie della vegetazione, come metodo di ricerca archeologica è ben noto fin dal passato, ad esempio William Camden ne parlava già a cavallo tra Cinquecento e Seicento<sup>77</sup>. Recentemente si è appurato che i moderni sistemi di agricoltura intensiva e largamente meccanizzata, stanno lentamente ed inesorabilmente cancellando, ove presenti, tracce latenti e le relative possibilità di ricerca tramite tale metodologia<sup>78</sup>.

Eventuali elementi od oggetti sepolti nel terreno, riescono infatti ad alterare profondamente le caratteristiche del sottosuolo e gli apparati radicali delle piante. Ad esempio i parametri di umidità influiranno sugli aspetti cromatici del terreno, ma anche delle foglie della vegetazione<sup>79</sup>.

**FOTOGRAFIA**  
aerea di Ostia antica,  
in cui sono riscontrabili  
diversi crop-marks  
riferibili alla domus della  
Regio IV.



## 2.5 Il nome dei luoghi

### BRUCIACUORE

BRUCIACORE  
BRUSACORE  
BRUSACOER  
BRUSACOEUR  
BRUSACHEUR  
BRICTERIE  
BRIQUERIE  
FOURNACHES

### LES FOURNACHES

Il nome dei luoghi rappresenta uno dei sistemi più immediati di ricerca, forniscono un valore aggiunto di carattere pratico e sociale, ma anche di uso e percezione da parte della società attraverso la storia.

Essi forniscono una preziosa "finestra" sulla situazione passata di un luogo, esperienze, fatti, caratteristiche fisiche, ma anche organizzazioni sociali precedenti, piuttosto che attività economico-religiose. Questo perché le denominazioni nel tempo sono "sorte" come elemento comunicativo ed estremamente riflettente le condizioni locali, questo forte radicamento ha permesso il più delle volte la trasmissione di un toponimo attraverso i secoli, rimanendo talvolta l'ultima traccia tangibile ancora oggi, di situazioni passate. E' comunque utile comprendere in quale momento sono "nati" certi toponimi, o come si sono evoluti nel tempo, ad esempio è improbabile che un toponimo medievale rappresenti una situazione preistorica<sup>80</sup>.

77 Ibid

78 Ibid

79 Ibid

80 Ibid

## 2.6 La cartografia planimetrica e storica

L'arqueo-geografia si occupa dell'analisi dello spazio storico. Lo studio delle planimetrie, della loro trasformazione, dell'evoluzione delle dinamiche di distribuzione fornisce molte informazioni sulla situazione passata. Occorre tuttavia differenziare l'analisi della cartografia storica, dall'analisi della cartografia tecnica attuale, ove studiando la disposizione di lotti, strade ed isolati costruiti, piuttosto che l'orientamento delle costruzioni è possibile "leggere" le dinamiche di sviluppo e trasformazione nel corso del tempo<sup>81</sup>. Uno dei più importanti aspetti di questo metodo è la comprensione delle dinamiche che hanno portato un luogo a trasformarsi nel lungo periodo. Ad esempio dallo studio della cartografia catastale attuale è possibile leggere le tracce latenti della centuriazione romana, in un contesto agrario, oppure l'impianto urbanistico romano in ambito cittadino e scoprire per quale motivo una situazione urbanistica o architettonica si sia trasmessa o meno negli anni<sup>82</sup>. L'omologazione della scala di rappresentazione della cartografia oggetto di analisi è un primo passo fondamentale, al fine di una corretta comparazione delle planimetrie<sup>83</sup>. La sovrapposizione digitale dei dati, in un singolo documento, permette, grazie alla geo-referenziazione rispetto ad elementi o emergenze ben distinguibili, una visione completa delle dinamiche di trasformazione, ai fini di una lettura archeologica dell'elaborato grafico<sup>84</sup>. Risulta opportuno depurare la cartografia dagli elementi rappresentati inutili ai fini della comprensione, questa riduzione di informazioni permette di enfatizzare taluni caratteri o aspetti tematici, piuttosto che altri<sup>85</sup>. Questo, di solito successivamente ad una selezione manuale a livello cartaceo. A seconda del tema oggetto di studio, saranno differenti le informazioni "filtrate". La cartografia catastale, disegnata nella metà del XIX secolo (per Torino si noti il Catasto Rabbini) è estremamente per l'analisi della parcellizzazione su larga scala, questo perché i rilevamenti, realizzati secondo procedure trigonometriche più precise, sono geo-referenzati al livello nazionale, cosa che evita maggiori distorsioni in fase di comparazione ed in quanto precede l'intenso sviluppo urbanistico della seconda metà del secolo<sup>86</sup>.



### ESEMPIO

Carta degli Stati Sardi in terraferma nel 1852.  
Conservata presso l'Archivio di Stato di Torino.

81 Ibid

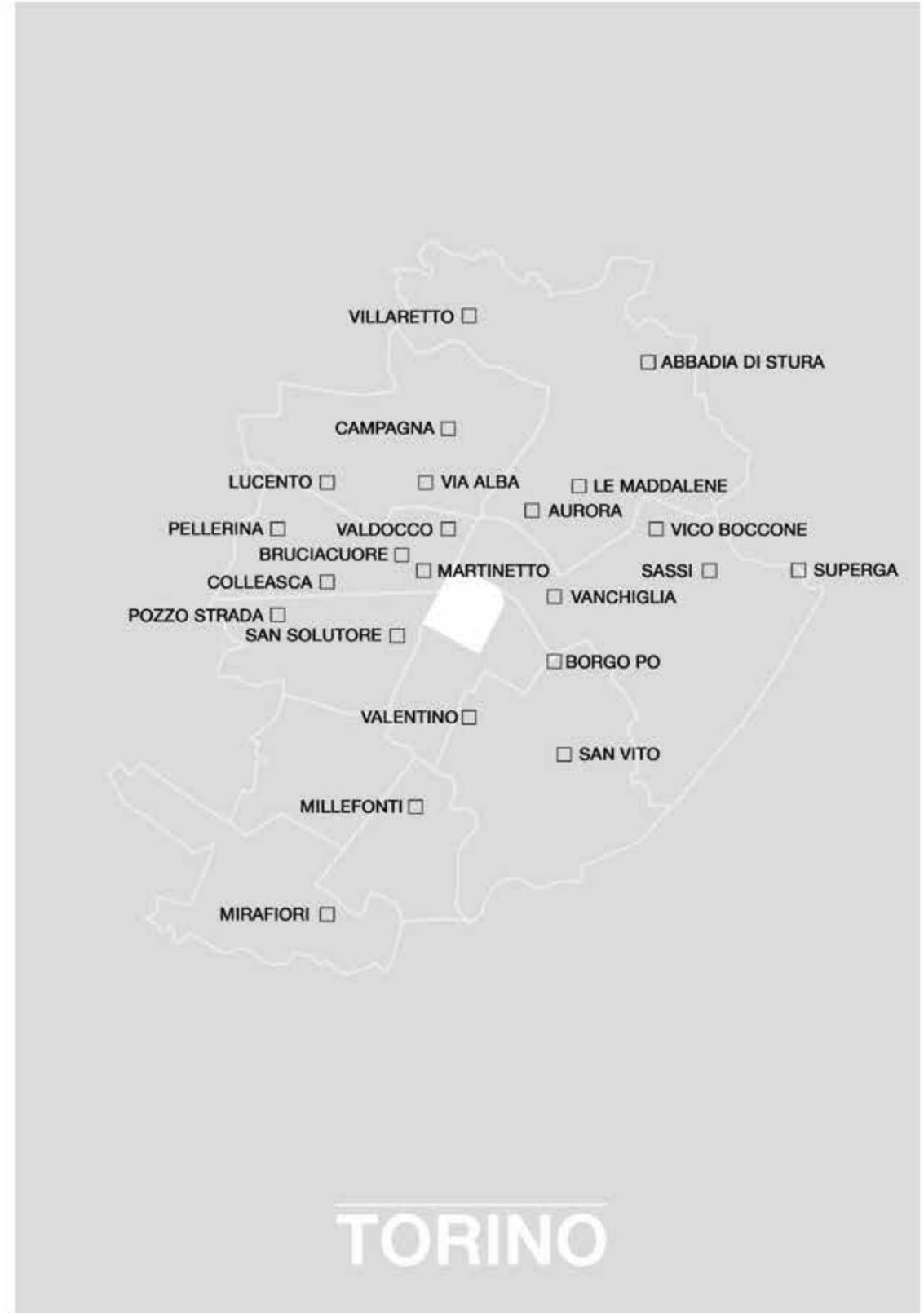
82 Ibid

83 Ibid

84 Ibid

85 Ibid

86 Ibid



*Piccola città in sito molto acquoso*  
**Montaigne 1581**

## 3\_IL PAESAGGIO STORICO DI TORINO

### 3.0 Metodologia operativa

Successivamente alla prima fase di elaborazione della tesi, ovvero alla consultazione di testi riguardanti temi di carattere più generale, relativi alla comprensione, analisi e conservazione del paesaggio storico, legati alle discipline della geografia e del restauro territoriale, propedeutici alla seconda fase più operativa riguardante l'ambito specifico, si è passati al contesto del paesaggio storico di Torino, passo fondamentale per riuscire a trattare poi l'ambito dell'area ovest, detta in passato "Colleasca", in quanto posta a "cavallo" della omonima via storica, ormai scomparsa.

Per quanto riguarda il paesaggio storico di Torino, si è presa in considerazione l'area esterna al perimetro della città di più antica acculturazione romana e solo parzialmente, ad esempio per quanto concerne le porte, le pusterle e la relativa cinta muraria, l'interno. Tali elementi, infatti, formavano una "cerniera" di congiunzione tra l'interno e l'esterno, capace di influenzare e viceversa, il suburbio.

La localizzazione di Torino, nel quadro dei collegamenti europei, assume una grande importanza, capace di generare dinamiche storico-culturali e sociali di grande rilevanza e diffuse nei secoli. Il mutare delle condizioni politico-amministrative, ma anche climatiche e tecnologiche, ha inoltre influito nello sviluppo della città e delle campagne.

Per tali ragioni si è provveduto ad approfondire la ricerca soprattutto nell'ambito dei collegamenti internazionali, in particolare, per l'area ovest, quello verso le Gallie ed i valichi alpini, divenuta poi l'area di strada della variante del Moncenisio della famosa via Francigena medievale, con le relative infrastrutture.

L'area Colleasca, inoltre, è stata da sempre, la porzione di territorio che ha "portato" l'acqua in città, a partire dall'acquedotto romano, largamente indicato nella cartografia Cinque-Seicentesca, ma anche per via delle numerose canalizzazioni della Dora Riparia, la cui più importante era detta "Colleasca", appunto.

Il canale Colleasca, infatti, entrava in città dalla porta Segusina, e nel tratto cittadino, seguendo il decumano, prendeva il nome di "Dora Grossa".

Per questo motivo è risultato necessario approfondire anche il rapporto della città stessa con le sue vie d'acqua. La raccolta delle informazioni è partita dall'analisi della bibliografia di carattere storico-scientifico ed è proseguita con l'acquisizione delle notizie presenti Quaderni della Soprintendenza ai Beni Archeologici del Piemonte, dai bollettini archeologici e delle segnalazioni e menzioni di ritrovamenti archeologici riportate nei testi scritti.

Si è proceduto all'analisi dei dati presenti in archivio storico della città di Torino e presso l'archivio di Stato, si sono analizzati i toponimi dei luoghi inseriti nel contesto territoriale d'ambito e si è presa visione delle fotografie aeree, al fine di individuare le anomalie legate alle tracce latenti, da verificare poi sul terreno e sulla cartografia tecnica attuale.

Sono state visionate carte e mappe rappresentanti il territorio in epoche anteriori alla moderna urbanizzazione, facendo particolare riferimento a quelle che riguardavano l'area Colleasca ad ovest della porta Segusina. In una carta dell'anno 1700, redatta dal Bertola, è stato possibile individuare la localizzazione della scomparsa chiesa di San Cristoforo degli Umiliati, presso San Donato, dell'oratorio dei frati di Sant'Agostino, del mulino antico del Martinetto, individuato anche nella Carta Sciolta n.1977, conservata presso l'ASCT della città di Torino, riguardante le canalizzazioni derivate dal Torrente Dora, nell'area d'ambito ed in particolare dell'acquedotto che giungeva alla torre della cortina muraria romana, posta in corrispondenza dell'attuale Piazza Savoia.

Tutte le informazioni raccolte sono confluite poi nella tesi e nelle relative ricostruzioni grafiche elaborate

### 3.1 Introduzione

*“La città è un fenomeno complesso, è il risultato non solo di ampliamenti e stratificazioni, ma anche di destrutturazioni e ristrutturazioni fisiche e funzionali. Queste si possono cogliere e interpretare attraverso i segni residui presenti nel concreto materiale; operazione questa, che si può attuare soltanto attraverso una periodizzazione della storia peculiare di quella specifica città, capace di portare all'evidenza le connotazioni e i caratteri tipizzanti validi nella lunga durata. [...] Se la realtà è spesso opaca esistono dunque strumenti, che noi riteniamo essere preminentemente di tipo storico, atti ad indagarla e ad esprimerla. Esistono spie, indizi, che permettono di riconnettere nella ricerca storica fila e tessuti spesso smagliati o apparentemente illeggibili. La conoscenza storica è del resto sempre indiretta, indiziaria, congetturale. Per questo la conoscenza autentica della città esistente non si può esaurire con le descrizioni, per quanto analitiche ed esatte, capillari, intelligenti esse siano. Decisivo per il futuro della città è un rapporto autentico, con un linguaggio comprensibile, tra i due processi.”<sup>87</sup>*

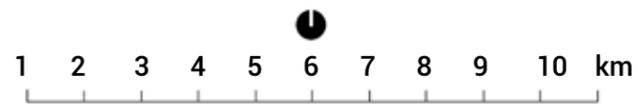
L'area di paesaggio storico oggetto di analisi è quella esterna alla cinta muraria della città di Torino, romana e medievale. Sebbene il paesaggio con il suo sistema stradale di collegamento con le Gallie e con Roma e con l'apparato di approvvigionamento e distribuzione delle acque si sia formato già in epoca romana con la fondazione della colonia di Augusta Taurinorum, è verosimilmente in epoca medievale che si va consolidando quel complesso insieme di strade, canali e borghi, tipico della pianura torinese e che “transfo-trasmettendosi” nei secoli risulta potenzialmente leggibile sullo spazio fisico e topografico attuale.

In via sintetica si può dunque definire che le presenze forti esterne alla cinta muraria della città romana e medievale siano sempre stati corsi d'acqua e strade di rilievo internazionale, elementi che hanno generato forti attrazioni abitative e produttive nella storia, intessendo un rapporto saldo e stretto con la città principale, quale era collegato per mezzo delle porte, in primis le quattro porte romane, agli estremi di cardo e decumano massimo ed in secondo luogo con le molteplici nuove “aperture” di epoca medievale, volte a sottolineare la forte relazione tra l'ambito urbano e quello rurale “extra muros”.

Dunque le tematiche analizzate prendono in considerazione il sistema fortificato e le porte, per le quali passava la via Francigena, ma anche il rapporto che la città stessa ha con le acque, poco note attualmente alla città moderna, ma così presenti, fondamentali e determinanti nel paesaggio storico della città di Torino, sia dentro, che fuori le mura della città più antica.

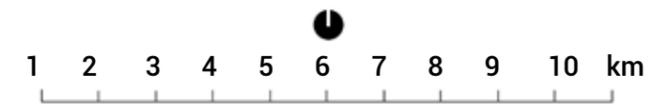
---

<sup>87</sup> Vera Comoli Mandracci, *Beni culturali e ambientali nella città di Torino*, Politecnico di Torino e Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino, 1984



**CORSI D'ACQUA PRINCIPALI:** Po, Dora Riparia, Stura di Lanzo, Sangone, Canale Pellerina, Canale di Torino, Canale del Valentino, Bealera Meana - Molassi

**TORINO 2018**



**ALTITUDINE 1:** m s.l.m.  
**ALTITUDINE 2:** m s.l.m.  
**ALTITUDINE 3:** m s.l.m.

**TORINO 2018**

### 3.2 Le porte della città in relazione con l'esterno

**TABULA PEUTINGERIANA** degli itinerari militari e commerciali romani e medievali, consolidatesi durante l'Impero Romano. La sua copia altomedievale è conservata a Vienna presso l'ex-biblioteca della Corte Imperiale. Si noti come Torino venga rappresentata con tre torri contigue.

Per poter comprendere il paesaggio esterno alla cortina muraria romana e medievale, quello definito "extra muros", è necessario volgere molta attenzione all'elemento di confine e soprattutto alle porte, elemento di congiunzione e relazione tra i due spazi. Alle quattro porte urbane romane principali<sup>88</sup>: la Porta Pretoria, da cui partiva la strada Imperiale delle Gallie, a ovest; la Porta Pretoria, a est, da cui partiva la strada di Po; la Porta Principali Dextera, a nord, da cui partiva la strada Padana superiore e la Porta Principalis Sinistra, a sud, da cui partiva la strada diretta alle Alpi Marittime, varchi coincidenti con gli estremi del Decumano e Cardo maggiore della città, in epoca medievale si affiancano molteplici nuovi varchi, sintomo di una crescente relazione con l'area del suburbio<sup>89</sup>.

Le principali vie romane che raggiungevano e partivano da Torino erano: La via Fulvia e la via Domizia/Cozia.<sup>90</sup> La via Fulvia era la strada che partendo da Tortona raggiungeva Torino, mettendo in collegamento diretto Roma, il sud e l'est della penisola italiana con Torino, punto di partenza dei principali percorsi transalpini del Monginevro e del Moncenisio, ovvero la via Domizia la via Cozia. A Torino la via Fulvia entrava verosimilmente per porta Marmorea, con un tracciato approssimabile all'attuale via Nizza nell'area più prossima alla città. La via Domizia, era la strada che partendo da Torino, raggiungeva la valle del Rodano e la Spagna, mettendo in collegamento diretto Augusta Taurinorum, con la Gallia Narbonensis. Fu la prima strada costruita in Gallia ed è chiaramente segnata della "Tavola Peutingeriana"<sup>91</sup>. La via, uscita dalla porta Ovest, poi detta di Susa, raggiungeva l'attuale Collegno e per questo venne poi anche chiamata, in questo tratto, "Colleasca" o "Antica di Collegno". Collegno, un tempo "Ad Quintum", era infatti la "mansio" che segnava il quinto miglio da Torino, mentre Rivoli era posta "ad Octavum", ovvero all'ottavo miglio, posto lungo la strada. "Ocelum Ad Fines", l'attuale Avigliana, era invece il punto di confine tra il territorio direttamente controllato dai romani ed il protettorato del Regno dei Cozi.<sup>92</sup>

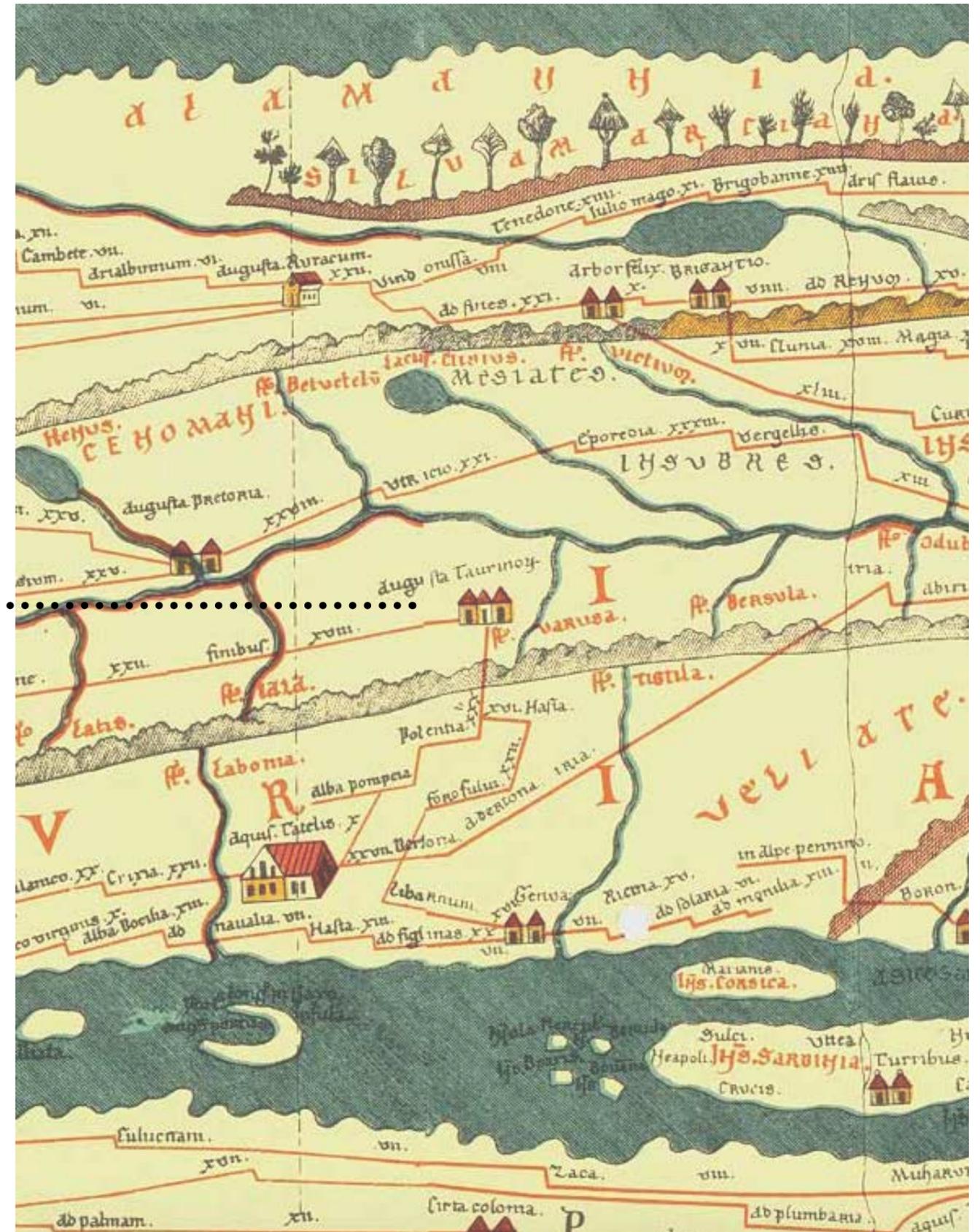
88 Carassi e Gritella, *Il Re e l'Architetto*, Hapax, Torino, 2013

89 Ibid

90 Pierangelo Lomagno, *Il regno dei Cozi*, Priuli & Verlucca, Ivrea, 1991

91 [www.hs-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab\\_pe04.html](http://www.hs-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_pe04.html) (link Tavola Peutingeriana)

92 Pierangelo Lomagno, *Il regno dei Cozi*, Priuli & Verlucca, Ivrea, 1991



Da qui (Avigliana), la strada raggiungeva Segusium, l'attuale Susa, antica capitale della regione delle Alpi Cozie, o Regno dei Cozii, in destra orografica al torrente Dora Riparia, transitando con buona probabilità al di sotto dell'arco di Augusto, poco fuori il centro storico. Il tratto tra Torino e Gap, per buona parte transitante nel territorio dei Cozii, venne poi risistemato e rinominato "Via Cozia".<sup>93</sup> La via Cozia, o via delle Gallie, era infatti la strada che partendo da Torino, raggiungeva l'attuale Gap, in Francia, un tempo chiamata "Vapincum", molto probabilmente tramite il Valico del Monginevro, ricalcando la via Domizia e riscendendo poi nella valle della Durance. Tuttavia questo tratto di via Domizia/Cozia, cadde in declino successivamente alla caduta dell'impero romano d'Occidente. Venne sostituita, già a partire dal Medioevo, dalla "Via Francigena", transitante in sinistra orografica al torrente Dora Riparia, anche detta "Via Pellegrina", la quale valicava le Alpi, non più presso il Monginevro, ma presso il Moncenisio. La via era utilizzata infatti dai pellegrini del nord Europa, i quali volevano raggiungere Roma e gli imbarchi pugliesi per la Terra Santa.<sup>94</sup>

Una indagine archeologica, realizzata da TERNA s.p.a. nel 2015, in occasione del progetto definitivo per la realizzazione di una rete di sottoservizi nei comuni di Collegno e Pianezza, mette chiaramente in luce la necessità di una attenta analisi storica ed archeologica nell'area ovest di Torino, abitata fin dai tempi più antichi e per quanto riguarda il sistema di strade verso le Gallie, presenti in tale territorio, offre un interessante punto di partenza per la comprensione del paesaggio storico in epoca romana: *"I punti essenziali della definizione del processo di romanizzazione, sono fondamentalmente legati alla comparsa del fenomeno urbano e alla sistemazione della viabilità sui colli alpini, snodo strategico essenziale per il collegamento tra Italia e Gallie. Cardine di questa espansione verso la Valle di Susa fu la strada che trovava nel valico del Monginevro il punto di passaggio e che le fonti antiche mettono in relazione con gli stessi accordi politici tra Cozio e Ottaviano: secondo Ammiano Marcellino, fu Cozio stesso a costruirla come «dono memorabile» (memorable munus) come via centrale e più breve (media et compendiana) rispetto agli altri passaggi delle Alpi occidentali, ma certo la strada esisteva già prima dell'ingresso delle Alpes Cottiae nell'assetto territoriale romano. La ricerca archeologica degli ultimi decenni ha raggiunto notevoli informazioni circa il percorso stradale e i suoi punti di controllo, e in relazione allo sfruttamento del territorio come risorsa indispensabile, fonte di materie prime e bacino di produzioni agricole e silvane necessarie al mantenimento della popolazione e allo scambio con i centri di pianura. Di questa strada si sono occupati molti studiosi, ipotizzandone le tappe soprattutto sulla base degli itinerari antichi (Vasi di Vicarello; Itinerarium Burdigalense; Tabula Peutingeriana), ma senza disporre di dati archeologici precisi. Già nel 1888 Ermanno Ferrero tentava una sintesi dei dati, dovendosi tuttavia basare solamente sui pochi miliari sopravvissuti, spesso dislocati e con notizie incerte sul luogo di rinvenimento originano.*

93 Ibid

94 Ibid

*Le ultime scoperte archeologiche hanno invece recuperato nuove evidenze in rapporto diretto con la strada. Nell'area in esame un primo elemento è stato scoperto nel 1990 a Rivoli, sul Truc Perosa, un terrazzo soprastante la riva destra della Dora Riparia: si tratta di un breve tratto della via antica, con andamento curvilineo, lungo 100 m e largo 6,40 m.*

*Dovrebbe essere una variante realizzata tra la fine del II e d il III secolo d.C., rispetto ad un tracciato precedente sconosciuto, che ha cancellato in parte un insediamento rurale del quale restano poche tracce di murature, risalente ad età augusteo-tiberiana (inizi del I secolo d.C.). L'insediamento, nelle parti sopravvissute mostra segno di essersi protratto sino al periodo tardoantico, sino a quando la strada, mantenuta in uso, fu oggetto di manutenzione costante. La collocazione della strada è perfettamente coerente con un tracciato che, lasciata Torino in direzione della Valle di Susa, si manteneva sui primi terrazzi fluviali, inserendosi nel solco vallivo tra la collina morenica e il corso del fiume. Dalla stessa località proviene un importante reperto, sino a poco tempo fa misconosciuto: una «lapide migliare in marmo bianco» recuperata, secondo Goffredo Casalis, nel 1823 in località Perosa. Le circostanze della scoperta restano incerte, ma la colonna venne interrata presso lo spigolo della settecentesca chiesa di San Bartolomeo in Rivoli e solamente nel 2008-2009 è stata recuperata e restaurata.*

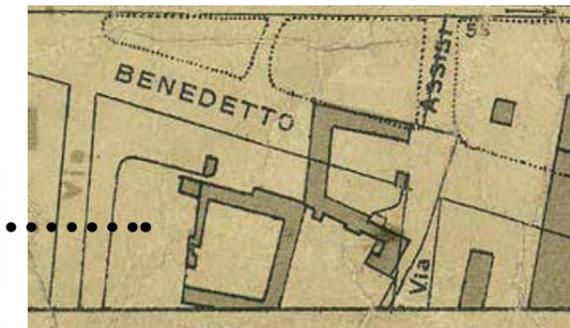
*Il miliario recuperato, in marmo valsusino di Chianocco, alta 1,825 m, potrebbe appartenere alla categoria dei lapides posti a intervalli regolari lungo le strade e privi di indicazioni di distanza, come anche di dediche da parte dei costruttori della via o degli imperatori che ne avevano curato il restauro, anche se dalle dimensioni sembrerebbe scorciato alla sommità e dunque forse privato già in antico della parte epigrafica.*

*Il cursus publicus per le Gallie passava quindi lungo il piede nord-occidentale della collina di Rivoli; i ritrovamenti non fugano tuttavia l'incertezza circa la località a cui si riferisce il toponimo ad octavum (lapidem) segnalato dall'itinerario di Bordeaux (333 d.C.) lungo la via delle Gallie, che dovrebbe tuttavia cadere più a est del centro di Rivoli, forse presso la chiesa, oggi scomparsa, di Santa Maria de strata (presso cascina Bastone).*

*Ancora più incerto risulta il rapporto con un altro selciato stradale antico, anch'esso a nord dell'asse corso Francia-corso Susa, segnalato nel 1887 presso villa Nuvoli.*

*Costituisce insediamento di primario interesse afferente la via delle Gallie la mansio ad quintum lapidem, ubicata in corrispondenza della chiesa di San Massimo a Regina Margherita di Collegno, sul confine con il territorio grugliaschese. L'attestazione della mansio costituisce un punto fermo per la ricostruzione della viabilità nel territorio. Il toponimo Collegno suggerisce un riferimento ad un collegium (viatorum) o (peregrinorum) formula quest'ultima che appare in una iscrizione (CIL XIII, 6453) o a un collegium di sacerdoti o sacerdotesse della dea Drusilla, dato il rinvenimento delle fondazioni di un tempio dedicato alla sorella di Caligola, identificata con tale divinità.*

*Sotto e nei pressi della chiesa di San Massimo è stato localizzato un vasto edificio di rappresentanza a pianta basilicale, a cui si aggiunse un nuovo complesso a pianta aperta, comprendente la struttura templare prima citata: il suo legame con la vicina via delle Gallie e con una rete secondaria di*



**PIANTA DI TORINO**  
del 1935, depositata in ASCT a Torino, rappresentante i due edifici rustici, non ancora inglobati nelle espansioni dello stabilimento industriale contiguo.

viabilità interna, è confermato dal rinvenimento di una strada acciottolata che, dall'aula basilicale si dirigeva ad ovest in direzione della chiesa. Allo stato attuale degli studi risulta ancora incerta l'identificazione delle strutture con la mansio.

Non lontano dalla chiesa doveva estendersi una necropoli, dalla quale provengono numerosi elementi poi impiegati nella costruzione della chiesa romanica, appartenuta alla popolazione che viveva nell'insediamento. Esso dovette svilupparsi su di un lungo arco di tempo, sviluppatosi a partire dal I sec. d.C. e protrattosi senza soluzione di continuità fino al IV secolo.

L'ennesima conferma della fitta presenza di insediamenti rurali e della presenza di una rete viaria secondaria ma capillare, connessa al diffuso sfruttamento del territorio nella pianura ad ovest di Torino, a cui si è accennato, è il recente rinvenimento in loc. Cascina Canonica di Collegno di un complesso rurale, di età imperiale, composto sviluppato intorno ad una corte centrale sulla quale si affacciavano gli ambienti disposti sui tre lati noti dell'edificio. Tale testimonianza si aggiunge alle strutture emerse lungo la strada della Viassa, a breve distanza dalla tangenziale di Torino, e alla presenza di aree di spargimento di laterizi nei terreni lungo la sponda sinistra della Dora e presso Via Donizzetti. Ulteriori testimonianze, a partire dal I sec. d.C., giungono anche dalle attestazioni di agglomerati necropolari, affiorati in più parti del territorio comunale (Cascina Favorita, Cascina Ferraris).

Le stessa frammentarietà degli insediamenti è documentata anche nelle limitrofe aree di Rivoli e Pianezza, dove sono emerse strutture riconducibili a fattorie o insediamenti (Fornace Garrone, via Druento, presso il palazzo comunale a Pianezza; a Rivoli presso il Truc la Perosa ed il Castello) e a numerose aree a destinazione funeraria (centro urbano, regione Bruere, Circonvallazione per Alpignano, generica dal territorio a Pianezza; Loc. San Pietro, Regione Mongioie Cascina Bastone, Cascine Vica, Regione Tetti Neirotti, cascina Ormea a Rivoli).

Ad un insediamento rurale di età romana, Cruliascus, sembra rimandare anche il toponimo di Grugliasco, documentato fin dal 1143 e successivamente come Gruliaschus, Gruglascus, che rappresenta un probabile prediale in -ascus costruito sul personale Correlius; dal territorio sono noti due distinti rinvenimenti connessi a sepolture, in regione Fabbrichetta e indiziata dalla cosiddetta "lapide dei gladiatori" rinvenuta nel 1877 murata nella chiesa di San Cassiano.

**FOTOGRAFIA AEREA**

della fine degli anni Trenta del Novecento, archivio ANCR. Da notare le cascine Scaravella e Bianchina, prima della loro demolizione. Esse si sono sviluppate a partire dal 1456 sui resti del Castellazzo di Vialbe, di proprietà Scaravello. Si noti il muro contro terra delimitante il terrazzamento fluviale nord della Dora Riparia, ovvero l'antica sponda fluviale, dell'ansa rettificata nel 1498, testimoniata in un documento dove viene evidenziato l'avvenuto pagamento di Gio Antonio Scaravello agli operai per il lavoro di deviazione del fiume: "[...]per ruoltar la Dora che passava sotto il palazzo di Vialbe per il Sig Gio Antonio Scaravello" (Archivio di Stato di Torino, Sezioni Riunite, Insinuazioni di Torino, 1628, L.10, Inventario di Francesco Scaravello, c. 249, carta 249 retro, Transazione del Sig Gio Antonio Scaravello con muratori per la diversione del fiume dora 1498 et li 19 febrero tab.to sott.to ferrerij)

**INCISIONE**

del "Theatrum Sabaudiae" del 1640, rappresentante l'assedio "dei cognati", con il particolare dell'ansa rettificata nel 1498



I toponimi Rivoli e Pianezza, invece, pur riferibili a voci latini sono di attestazione incerta; Rivoli è riconducibile all'etimo ripulae, diminutivo di ripae "piccole rive", con chiara allusione della collocazione dell'insediamento lungo il fiume; Pianezza è invece derivato di plano di cui, con valore aggettivale, ritroviamo nel 985 la citazione di un loco et fundo Planicio.

Sulla base di alcuni tra i ritrovamenti citati, si è fatta maggiore luce sulla possibilità di un tracciato viario per le Gallie che tra Torino e Pianezza si sviluppa anche lungo la sponda sinistra della Dora: era opinione prevalente che il sistema stradale romano per le Gallie si sviluppasse nel suo primo tratto sulla destra orografica della Dora, mentre la sponda sinistra fino a Collegno era considerata una specie di "spazio morto" nella schematizzazione dei percorsi, ritenendo che la strada che percorreva la sponda sinistra prendesse origine dal ponte di Collegno, prosecuzione di una strada in destra di Dora nota nel Medioevo come Pellerina. Le caratteristiche di questo tracciato inducono a ritenere che la sua origine sia più antica, probabilmente attribuibile all'età protostorica o all'età repubblicana.

I cospicui ritrovamenti in territorio di Collegno e Pianezza in sinistra di Dora suggeriscono una direttrice che trova nei ritrovamenti di Pianezza una naturale prosecuzione.

I dati comprovano una consolidata presenza di vita in età romana e a rendere quanto mai plausibile l'esistenza di una via di collegamento, collegata con quella in sponda destra da una serie di guadi. In un documento del 1216 si fa riferimento ad una località ad vadum de Malbex, probabilmente inesatta trascrizione di Vialbex, che testimonia la presenza di un guado nell'ansa compresa fra fontana Gagliarda ed il luogo detto in Giudeo.

Una via de Vado è attestata nel 1263 ultra Duriam ubi dicitur in valle Sacti Benedicti, cioè nell'ansa compresa fra la curva del Castellazzo di Vialbe e quella di Lucento; un terzo guado, quello della Pellerina, è documentato nella valle di Sant'Andrea. Infine a Collegno, nel catasto del 1538 si menzionano le regioni ponte del gran bosco e in Vadomagano verosimili sedi di attraversamento della Dora.

Inoltre si evidenzia per Pianezza un abitato piuttosto sviluppato nell'area che diverrà della chiesa di San Pietro, connesso ad un ponte sulla Dora, visibile ancora nelle carte del 1706.<sup>95</sup>

VIA PELLERINA  
Pianezza - Lucento - Via Alba - Lanzo

STRADA DI SETTIMO  
Ivrea - Pavia - Aosta

VIA DELLE GALLIE COZIA DOMIZIA  
Collegno

STRADA DEL VIBOCONE

VIA DELLE GALLIE COZIA DOMIZIA  
Rivoli

Ponte di pietra

STRADA DI GRUGLIASCO

DORA RIPARIA

- 1 Porta Susina
- 2 Posterla S.Solutore
- 3 Posterla
- 4 Porta Nova
- 5 Porta marmorea
- 6 Porta Bilio De Ruovere
- 7 Porta Fibellona
- 8 Posterla S.Solutore Minore
- 9 Porta Episcopi
- 10 Porta Doranea
- 11 Porta San Michele
- 12 Porta Pusterla
- 13 Porta Mosella

STRADA DI PINEROLO

VIA FULVIA  
Roma - Nizza

STRADA DI PO

In epoca medievale, le nuove porte, spesso sorte su antiche “pusterle” pedonali romane<sup>96</sup>, diventeranno insieme alle più antiche e monumentali, oggetto di riferimento, insieme ad altre emergenze architettoniche cittadine, come le chiese, nell’indicazione del luogo di beni immobili, oggetto di alienazione o dibattito. Così negli atti storici si può osservare la comparsa della “Porta Nova”<sup>97</sup> sorta a meridione nel 1116, la “Porta Episcopi”<sup>98</sup> originatasi in corrispondenza del quartiere vescovile sorto nell’area dell’antico teatro romano; la “Porta Pusterla”<sup>99</sup>, a nord ovest, la “Porta San Michele”<sup>100</sup> a nord. Le porte urbane durante il medioevo cambiarono nome e così possiamo riconoscere la porta Segusium nell’antica porta Pretoria, la porta Doranea o Palatina nell’antica porta principale di destra, la porta Marmorea, nella precedente porta principale di sinistra e la “Porta Filis Bellonis”<sup>101</sup> o Fibellona nel varco addossato alla Porta Decumana. Sorge la “Porta Mosella”<sup>102</sup> o Mesella, o ovest, in stretta relazione con i poli religiosi di Sant’Andrea e San Benedetto, la porta “San Solutore”<sup>103</sup> in corrispondenza del grande monastero e la “Porta Billi de Ruovere”<sup>104</sup> a sud est. Ad eccezione di quest’ultima e della porta del Vescovo, sorte per esigenze evidentemente più “private”, questo grande numero di varchi indica una aumentata relazione con l’esterno, oggetto sempre più di maggiore attenzione da parte dei torinesi, ma anche una importante opera di trasformazione della cinta urbana romana. Dalle porte si possono evincere anche i nuovi percorsi che si affiancano ai precedenti, sia dentro, che fuori città; si creano nuove strade in uscita, le quali designeranno anche l’espansione del costruito esterno, talvolta addossato alle mura, sia dentro che fuori, ma anche i nuovi percorsi di attraversamento urbano. Ad esempio le porte San Michele e Nova, evidenzieranno la nascita di un nuovo asse cardine, parallelo al vecchio cardo romano, sull’asse delle vie Milano e San Francesco.

Le regole relative al passaggio delle merci in città, possono dunque definire i percorsi di transito, non solo dell’area della città antica, ma di tutto il paesaggio storico suburbano, a grande raggio. Per esempio: “i carichi provenienti dalle zone oltremontane debbono entrare dalla Porta Segusina e uscire per la Porta Palazzo, o per le altre porte settentrionali, se sono diretti verso Vercelli lungo la strada Lombarda; uscirà invece per la Porta Fibellona, o per altre porte meridionali, chi è avviato per la strada Genovese o

96 Carassi e Gritella, *Il Re e l’Architetto*, Hapax, Torino, 2013

97 Augusto Cavallari Murat, *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. (Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche)*, Unione tipografica editrice torinese, Torino, 1968

98 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

99 Ibid

100 Ibid

101 Ibid

102 Ibid

103 Ibid

104 Ibid

*Astigiana. Il contrario avviene per chi, dalle regioni padane si dirige ai varchi delle Alpi occidentali. Non pochi elementi inducono a ritenere che la strada Lombarda, costituente nell’antichità l’asse di transito più importante, sia stata la prima in ripresa dopo l’alto medioevo, mentre il percorso indirizzato verso Asti e Genova, anch’esso antico, avrebbe superato l’importanza del primo soltanto durante il XIII secolo, in corrispondenza con la crescita economica di Asti e di Genova”<sup>105</sup>.*

Le porte ed i relativi percorsi di transito saranno dunque la base delle espansioni medievali “extra muros” della città, che formeranno i borghi suburbani, a partire da quelli esterni alle porte a nord ovest, in coincidenza alle aree di transito della via Francigena, infatti: “già in età romana, tali porte apparivano come le più importanti in quanto collocate sulla strada che dalle Alpi Cozie, attraverso Vercelli e Pavia, portava a Roma, l’unica ricordata dagli itinerari tardo-antichi”<sup>106</sup>. Tale percorso risultava molto spesso munito di ponti in pietra, realizzati sugli affluenti di sinistra orografica al Po, al fine di evitarne l’attraversamento in più punti, diminuendo le difficoltà di transito.

Tutto ciò delinea quindi una viabilità a grande scala, capace di generare precisi effetti morfologico urbanistici anche all’interno della città vecchia di Torino, con un percorso curvilineo di raccordo tra il decumano ed il cardo in prossimità del foro, capace di fluidificare il transito d’attraversamento della via Francigena, anche all’interno della Torino quadrata. Per quantificare lo stato di trasformazione delle antiche mura romane, a partire dal medioevo, invece, risulta utile consultare la cronistoria novalicense relativa a Torino: “alla vendicativa malvagità del vescovo Amolo il cronista di Novalesa attribuisce, negli ultimi anni del IX secolo, la rovina delle torri e delle mura che, dall’età romana, l’avevano fin allora protetta; ricordando l’episodio si afferma infatti che questa città era stata ben circondata da torri frequentissime, e tutto intorno vi erano deambulatori coperti, con bastioni e contrafforti. In altri punti della sua opera, non manca di fare ripetuti riferimenti alle mura, sia nel narrare certi avvenimenti, sia per indicare la collocazione di edifici. L’opera demolitrice perpetrata dal vescovo Amolo, se davvero avvenuta, aveva recato danni in seguito certamente riparati”<sup>107</sup> e ancora: “nel 1317 materiali di spoglio destinati a nuove costruzioni si ricavarono allora dai muri di Porta Nuova e di Porta Segusina, altri vennero estratti dal muro e dal fossato esterno di quest’ultima; si spezzano la volta, le grosse pietre di Porta Marmorea e il muro vicino, rabberciati in seguito alla meglio. La stessa sorte tocca ai muri presso Porta San Michele”<sup>108</sup>.

105 Ibid

106 Ibid

107 Ibid

108 Ibid



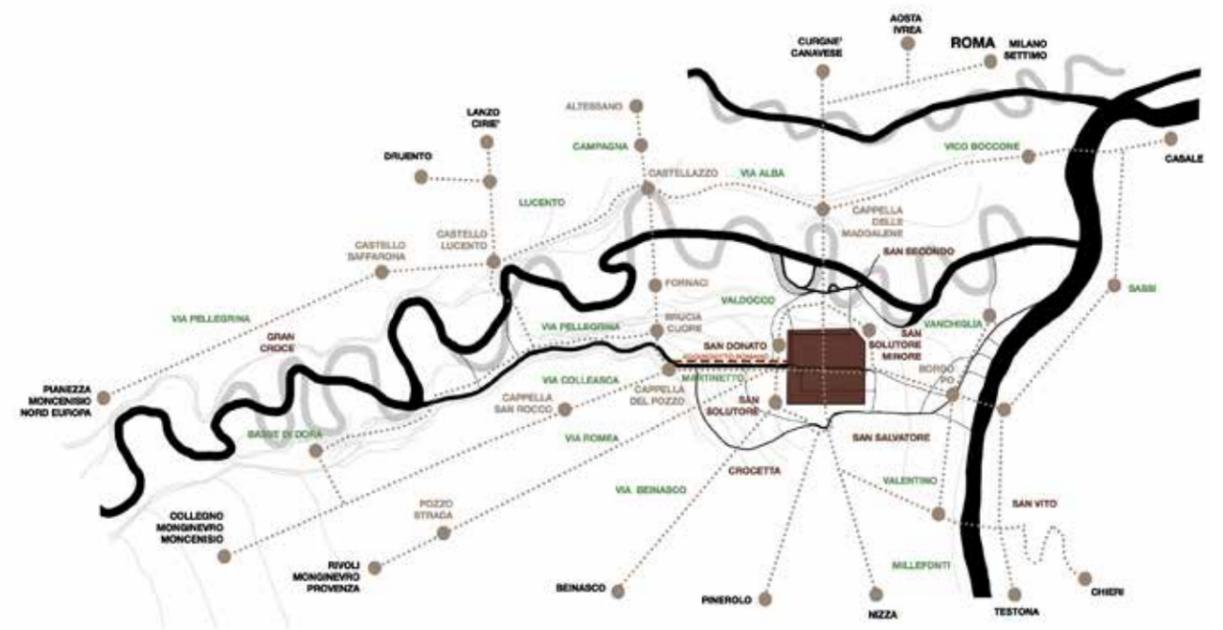
Le cinta urbana, durante l'alto medioevo appare priva di fossato esterno, infatti è possibile riscontrare la presenza di terreni e immobili posti in adiacenza con le fortificazioni antiche: "nel 1031 poiché in tale anno un prato posto prope de Taurino civitate confina da un lato direttamente con il murum civitatis"<sup>109</sup>. Nel 1218 il Monastero di San Solutore contribuirà economicamente alla realizzazione del fossato civico di Torino<sup>110</sup> e da quel momento in poi il fossato verrà periodicamente inserito come punto di riferimento nella localizzazione dei beni immobili suburbani, ad esempio: "un contratto del 1230 relativo ad una peziola de terra vacua posta fuori città iusta murum civitatis, alla quale è coerente ad oriente il fossatum civitatis e ad occidente il murum civitatis, prolungandosi dalla porta del vescovo fino alla prima torre che si trovava lungo le mura dalla parte della Dora"<sup>111</sup>, dunque le mura erano evidentemente scostate dal fossato. Un'altra evidenza è la certa presenza di un buon numero di torri addossate alla cortina muraria, spesso coincidenti con delle pusterle romane<sup>112</sup>.

109 Ibid

110 Ibid

111 Ibid

112 Augusto Cavallari Murat, *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. (Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche)*, Unione tipografica editrice torinese, Torino, 1968



**IN ALTO A SINISTRA**

fotografia aerea, con ricostruzione dei percorsi storici verso le valli ed i valichi alpini.

In particolare risalto, con tratto evidenziato in bianco è segnato l'asse della via Cozia Domizia delle Gallie poi chiamata "via Colleasca" e successivamente "strada Antica di Collegno e San Rocchetto", tra la Porta Segusina e la Valle di Susa.

**IN ALTO A DESTRA**

ricostruzione schematica dei principali percorsi nell'area torinese fuori le mura. In verde sono indicati i toponimi di ambiti e strade di impianto antico, in marroncino le costruzioni ed in neretto le destinazioni finali dei percorsi in epoca Medievale.

Alla cinta perimetrale, sicuramente verso l'interno, ma non è escluso anche verso l'esterno, si addossarono fino al 1257 numerose costruzioni, le quali evidentemente avevano ristretto non poco l'intervallum presente tra fortificazioni ed edificato; in tale anno infatti venne decretato l'abbattimento di questi fabbricati, in favore di una sicura strada, "larga almeno due tese"<sup>113</sup>, nella quale potessero carri e cavalli.

Donatella Ronchetta, nel suo saggio, "Dati di topografia antica, quali premesse per una archeologia urbana", per il volume "Beni culturali ed ambientali nel comune di Torino", edito dal Politecnico di Torino, si riferisce in questi termini all'area compresa tra la via delle Gallie ed il torrente Dora Riparia: "La zona extramoenia occidentale che si dispone ai margini della strada delle Gallie, uscente dalla porta praetoria (la medioevale Porta Segusina), si caratterizza per la destinazione funeraria secondo diverse tipologie (cremazione in anfora segata e inumazione entro cassa plumbea). La collocazione delle necropoli, in prossimità e lungo la direttrice di transito transalpina, indica l'importanza dell'asse stradale e nello stesso tempo quest'ultimo condiziona la disposizione delle singole sepolture. Il ritrovamento invece tra la piazza della Repubblica e il Cottolengo di un numero veramente enorme di anfore disposte coerentemente in uno o due strati lungo un'ampia fascia definita, sembra da porsi in relazione con la conformazione del terreno

113 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

e la vicina Dora. La consistenza del gigantesco manufatto porta a pensare alla realizzazione di un'opera di contenimento del terreno, di cui costituirebbe la platea di fondazione e sostruzione, in corrispondenza di una depressione naturale della zona, nell'ottica della protezione, non solo del territorio ma anche di una qualche struttura di importanza veramente eccezionale, da possibili straripamenti. Inoltre la particolare situazione orogeografica dell'area individuata, compresa tra la sponda destra della Dora e la sinistra del Po, consente di privilegiarla rispetto alle altre zone, al di fuori e in prossimità delle mura, come area di probabili insediamenti a carattere artigianale-manifatturiero e attività pubbliche approdi-porti, horrea, mercati e fori, che non dovevano sicuramente mancare.<sup>114</sup> Nel saggio si specifica inoltre, come tutta l'area ovest fosse verosimilmente abitata: "Il decumano massimo della città trovava al di fuori della porta la sua prosecuzione nell'antica via delle Gallie (la medioevale via Franchigena) che conduceva a Segusium (Susa) e, attraverso i valichi del Monginevro e del Moncenisio, oltralpe. Questa arteria rappresenta a partire dall'età romana una delle principali vie di comunicazione fra l'Italia e il mondo transalpino. Uscita dalla porta praetoria (Segusina) procedeva verso ovest sulla destra orografica della Dora; nel suo tratto iniziale, fra Torino e Avigliana (la statio ad fines che segna il confine politico e doganale tra la XI regio augustea e la provincia delle Alpes Cottiae) il suo andamento era presumibilmente rettilineo. Le tombe che si attestano fra la Dora e lo stradale di Rivoli in prossimità della vecchia strada Torino-Collegno (in Collegno si è identificata la prima stazione ad quintum) ne indicano in maniera approssimativa il percorso. I ritrovamenti di tombe anche a distanza maggiore da questa grande arteria di traffico suggeriscono l'esistenza e il fiorire di insediamenti rurali gravitanti intorno ad una viabilità minore ad essa collegata"<sup>115</sup>.

114 D. Ronchetta, *Dati di topografia antica, quali premesse per una archeologia urbana in Beni Culturali ambientali nel comune di Torino*, Celid, Torino, 1984

115 Ibid

### 3.3 Il Sistema delle vie Francigene

La città antica, ha da sempre rivolto tutte le sue attenzioni territoriali al collegamento obbligato con la Francia presente nella Valle di Susa, elemento fondamentale già in epoca romana. In epoca arduinica, il controllo dei valichi del Monginevro e del Moncenisio, passaggi fondamentali al fine di attraversare le Alpi, garantirono il successo della marca dei territori torinesi e valsusini. Questo tratto di strada tra il nord ed il sud dell'Europa, generalmente durante il medioevo prende il nome di via Francigena.

A Torino questo percorso giungeva già in epoca romana, principalmente per mezzo della Strada di Rivoli, "Rippolarum"<sup>116</sup> e la Strada di Collegno, "Collegii"<sup>117</sup> e probabilmente solo in epoca medievale tramite la strada alternativa di Lucento e Pianezza, detta strada Pellerina, "Pellegrina". Questi percorsi possono dunque essere considerati come un'importante risorsa commerciale obbligata, durante gli anni arduinici infatti, l'Imperatore Corrado II: "assicurò ai cittadini di Asti libero uso della strada transitante per la Vallem Secusiensem"<sup>118</sup>.

Tuttavia nel Medioevo "I due principali percorsi francigeni tra il Po e le Alpi erano quello diretto verso il valico valdostano del Gran San Bernardo e quello diretto verso il Moncenisio, che metteva in comunicazione le valli della Dora Riparia e dell'Arc nella regione della Maurienne. Una variante di valico della via Francigena valdostana era il Piccolo San Bernardo, più usato per il traffico locale; una variante di quella valsusina era il Monginevro, il quale addirittura in età romana era stato il passo più importante prima che i trasporti medievali – propensi a percorsi aspri, con grande dislivello, ma con transito montano più breve, favorissero l'affermazione del Moncenisio"<sup>119</sup>.

Al Colle del Moncenisio, a partire dall'825 era attivo un ospizio per i pellegrini ed in viandanti<sup>120</sup>, punto di sosta dell'itinerario transalpino. Poco oltre, lungo la strada per Susa era situata l'abbazia di Novalesa. Passando dalla Sacra di San Michele e per l'abbazia di Sant'Antonio di Ranverso, si

116 Augusto Cavallari Murat, *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. (Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche)*, Unione tipografico editrice torinese, Torino, 1968

117 Jacopo Durandi, *Notizia dell'antico Piemonte Trasadano: Marca di Torino, Marca d'Ivrea, Alpi Graie e Pennine*, Volume 1, Stamperia di Saverio Fontana, Torino, 1803

118 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

119 Ibid

120 Ibid

raggiungeva Torino lungo "l'*Itinerarium Burdigalense*"<sup>121</sup>, ovvero il più antico racconto di un percorso di pellegrinaggio cristiano, scritto da un anonimo pellegrino durante il viaggio da Bordeaux a Gerusalemme, al fine di venerare il Santo Sepolcro, nel 333 d.C.

Dunque tutta l'area del torinese ha legato il suo sviluppo, anche economico alle varie strade di comunicazione internazionale, le quali, molteplici, attraversavano il territorio, alternandosi per importanza nel tempo. Tutto ciò realizzava dunque un complesso sistema di aree stradali<sup>122</sup>, le quali potevano toccare un villaggio, piuttosto che un altro, seguire la destra o la sinistra orografica di un corso d'acqua e attraversare un fiume in un luogo, piuttosto che un altro. Tutta l'area ad ovest della città di Torino, fuori porta Segusina, dal periodo romano, al "riordino territoriale" di Bertola e Garove ad inizio del XVIII secolo, era in strettissima relazione con la bassa val Susa. La Val D'Och, Valdocco appunto, va immaginata come un territorio d'unione tra il contesto vallivo e quello urbano di Torino, fondamentale risulta quindi la più completa comprensione del paesaggio storico della Valle di Susa, per poter analizzare questa porzione di paesaggio storico oggetto d'analisi in questa tesi. Da Susa a Torino si poteva viaggiare sia in destra, che in sinistra orografica, tuttavia durante il medioevo il percorso più "battuto" era il sentiero che viaggiava in destra orografica della Dora Riparia<sup>123</sup> e dall'area delle antiche Chiuse Longobarde era possibile arrivare a Torino passando per Rivoli, Collegno, Grugliasco, piuttosto che Pianezza. Va specificato che era anche possibile, in un'epoca dove gli accordi tra i territori, così frammentati amministrativamente, "by-passare" delle città, magari al fine di evitare il pagamento dei pedaggi, o velocizzare il transito. Noto è che: "da Avigliana, costeggiando i due laghi, si poteva raggiungere la val Sangone, l'area pianeggiante di Trana e Giaveno e di là, lungo la direttrice Sangano/Rivalta, accostarsi a Torino evitando lo sbocco della valle di Susa nella pianura torinese. Sempre da Avigliana, dirigendosi invece verso nord, si poteva usare il percorso alternativo di Almese, riportandosi nel flusso principale della valle di Susa all'altezza di Camerletto e Caselette. Da Rivoli, infine, il percorso della via Francigena poteva compiere la deviazione più importante: perché poteva dirigersi verso Testona, passare il Po a quell'altezza su un importante ponte, e quindi dirigersi verso Chieri, Asti e Genova evitando Torino, scelta, quest'ultima, che obbediva spesso a calcoli politico-militari"<sup>124</sup>. Anche Torino era dunque facilmente evitabile; presso il Castello di Lucento era presente un bivio, un ramo della strada proveniente da Pianezza, attraversando la Dora, giungeva tramite la "Pellerina" in città per la via Colleasca presso la Porta Susina, mentre un secondo percorso raggiungeva la strada padana superiore, in direzione di Settimo e Milano, volgendo a nord, attraversando le attuali aree di Madonna di Campagna, Borgo Vittoria e Barriera di Milano, tale percorso, seguendo verosimilmente le direttrici della centuriazione, aveva un

asse est-ovest, infatti dall'area occidentale di Lucento, raggiungeva l'est, passando per il Castello di Vialba, il "*Castellacium de Vialbe*"<sup>125</sup>, legato al nome dell'antica "*via Alba*"<sup>126</sup> appunto.

Il comune di Torino perciò: "*cercava di imporre ai signori dei luoghi circostanti la custodia dei percorsi di volta in volta praticati, pur riservandosi di mutarli secondo le sue necessità e proibendoli ai mercanti che avessero tentato di sottrarre i loro carichi al pedaggio riscosso in città, come si convenne, ad esempio, nel 1239 con i signori di Beinasco*"<sup>127</sup>.

Ad est della città di Torino era possibile raggiungere Chieri, risalendo la collina per poi proseguire in direzione di Asti, oppure raggiungere il ponte sul Po di Testona, verso Moncalieri e proseguire poi, evitando i grossi dislivelli collinari. Importante risulta in questo caso il tema dell'attraversamento del fiume Po, strettamente legato ai percorsi in uscita dalle porte a sud est della città. Il territorio collinare, molto importante per ragioni strategico economiche con la città storica, era raggiungibile sicuramente tramite un vado, presso la strada di San Vito al Valentino: "*il vadum S. Viti è infatti costantemente ricordato dal XII secolo in poi e rimase in attività anche dopo la costruzione del ponte. Ad esso adduceva la via pubblica che vadit ad vadum S. Viti, doppiata da un sentiero, entrambi correnti sulla sponda sinistra sotto San Salvario, verosimilmente da nord a sud perpendicolarmente al fiume. Via S. Viti si chiamava anche la strada che procedeva parallela al Po desubter S. Gosmarium, forse la stessa che giungeva us que ad Padum attraverso la zona del rio del fontanile Porcaria, località entrambe ubicabili a monte dell'attuale parco del Valentino, nella zona approssimabile alle Molinette*"<sup>128</sup>. Un simile guado fluviale, non tenderebbe ad avvalorare la presenza di un ponte, quindi non si può per questa ragione affermare, ma nemmeno smentire, che ci fosse un ponte di pietra di epoca romana presso la Strada di Po, al contrario del ponte romano, presente presso l'attraversamento del torrente Dora, a nord della Porta Palazzo. Il Po verosimilmente veniva agevolmente attraversato anche da traghetti: "*all'inizio del Trecento compare occasionalmente, fra i diritti in possesso del vescovo, anche quandam naviglam, forse segno di una possibile attività di navigazione fluviale. I porti attestati vanno tuttavia intesi come semplici traghetti e ancora negli statuti cittadini del Trecento si parla di naves e di naute solo in rapporto con l'attraversamento del fiume*"<sup>129</sup>.

Dalla Porta Marmorea era quindi facilmente raggiungibile il guado San Vito, luogo verosimilmente collegato anche con la Porta Fibellona di Po e gli scavi archeologici hanno riemerso che: "*dopo essere stata attivamente usata nei tempi precedenti, la sede stradale verso il Po, appare in disuso dalla metà del III secolo in poi; viene riattivata tra la fine del V e la prima metà del VI secolo rimanendo in uso sino al X. Seguono un nuovo abbandono e*

125 Biasin, Maurizio, Rodriguez, Valter, Sacchi, Giorgio, *Strada interpodere romana*, in «quaderni del Cds», III, 2004, 5, 57-67

126 Ibid

127 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

128 Ibid

129 Ibid

121 Ibid

122 Ibid

123 Ibid

124 Ibid

un nuovo ripristino intervenuto nella prima metà del XII secolo sinché, all'inizio del XIV, con la costruzione del castello degli Acaia, la porta viene sostituita da un'altra aperta più ad ovest<sup>130</sup>. Il ramo nord della via Romea che uscita dall'Urbe tendeva alle Gallie transalpine e la quale si congiungeva con il ramo ovest della stessa, già detta "Cozia" in onore all'area governata in epoca romana da "Re Cozio"<sup>131</sup>, proprio dentro la città vecchia di Torino, prendeva, a seconda dei periodi storici, dell'importanza che una città raggiungeva, rispetto ad un' altra, lungo il suo percorso e delle varianti, resesi necessarie, già a partire dall'alto medioevo, a causa degli attraversamenti fluviali della Dora e della Stura, soggetti a rapido trasferimento a seguito dei processi erosivi e di divagazione d'alveo, prendeva durante il medioevo, il nome di "strada soberior"<sup>132</sup>, ovvero Padana Superiore. Le sue molteplici varianti in funzione dei ponti di Dora e Stura, generarono, soprattutto nell'area compresa tra i due fiumi, una serie di percorsi alternativi, dismessi, chiamati "strata Vetus"<sup>133</sup>, o "Vetula"<sup>134</sup>. Tutti i percorsi comunque, prima di raggiungere il Vercellese e la città di Pavia, passavano dal settimo miglio da Torino, località probabilmente coincidente con l'attuale Settimo Torinese, indi per cui prendeva spesso anche il nome di "Strata de Septem"<sup>135</sup>. I ponti e gli attraversamenti di Stura e Dora, nel torinese, erano di fondamentale importanza per un percorso commerciale così importante; in epoca romana sulla Dora era presente un ponte in pietra, il quale si era reso successivamente inutilizzabile, in quanto il torrente aveva cambiato percorso. Nel 1139 è citato un recente edificio religioso dedicato a San Pietro; "ultra pontem Durie veteris"<sup>136</sup> con terreni posti "subtus pontem veterim"<sup>137</sup> e sempre nelle vicinanze della chiesa venne fondato l'ospedale di Santa Maria Maddalena, cosicché tutta l'area, compresa la porzione di strada, almeno sino alla Stura, prese il nome dalla Santa. Il ricovero era anche definito come posto appena "ultra Duriam iuxta lapideum pontem"<sup>138</sup>, detto anche "de ponte pera"<sup>139</sup>, o "desubtus pilonum de Petra"<sup>140</sup>, tutto ciò conferisce al manufatto una precisa e facile collocazione, essendo l'ospedale e la chiesa, facilmente riscontrabili nella cartografia storica anche più recente. Tale ponte, ormai resosi inutile fu letteralmente smontato in blocchi, i quali vennero riutilizzati poi nella formazione del Castello degli Acaia.

130 Ibid

131 Goffredo Casalis, *Dizionario geografico storico-statistico-commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Maspero Marzorati, Torino, 1853

132 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

133 Ibid

134 Ibid

135 Ibid

136 Ibid

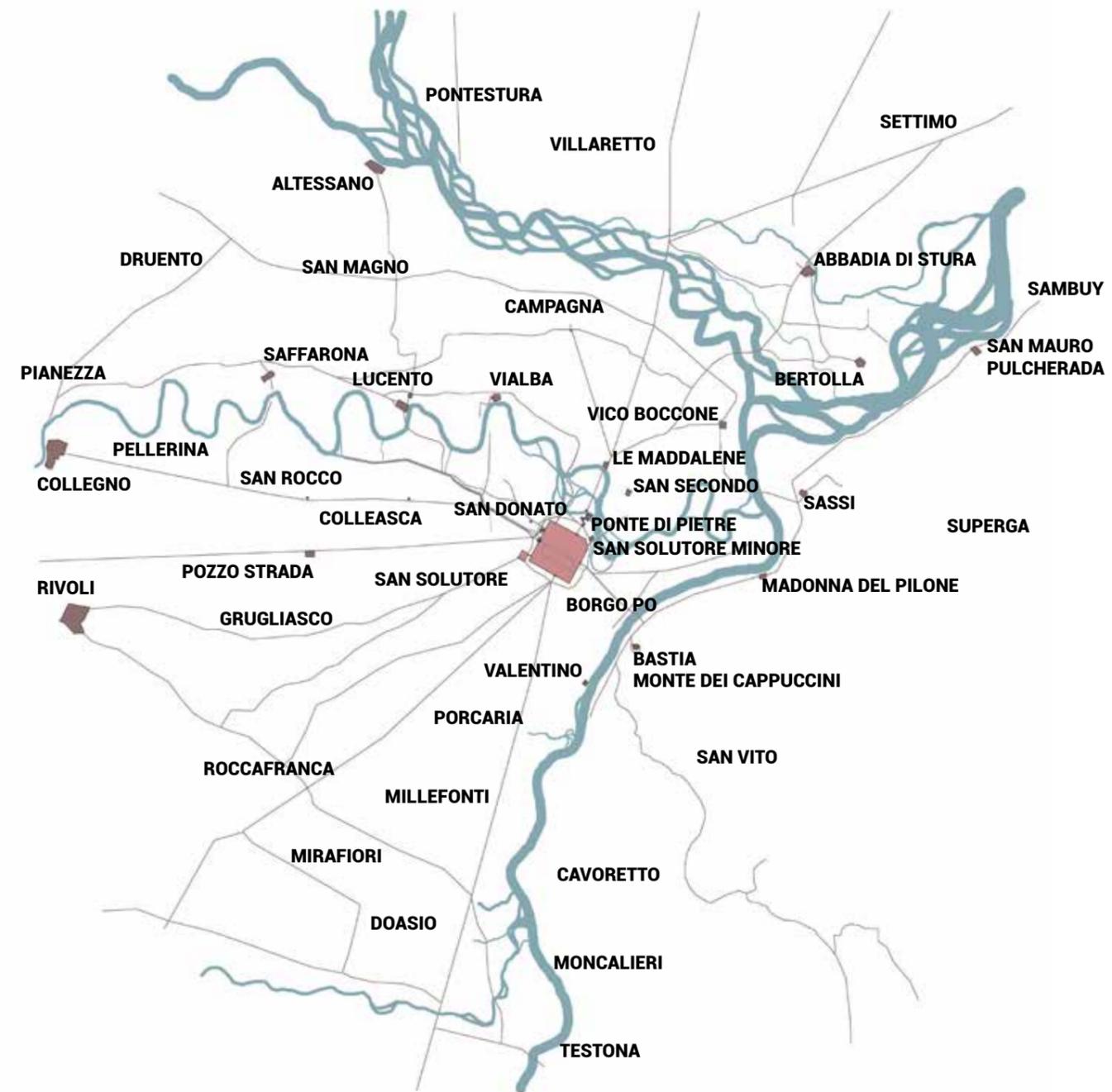
137 Ibid

138 Ibid

139 Ibid

140 Ibid

**RICOSTRUZIONE GRAFICA**  
 delle principali polarità edificate e  
 degli ambiti storici in epoca medievale





Il percorso alternativo, creando una deviazione a ovest, poco dopo le uscite delle porte Palazzo e San Michele, attraversava la Dora con un nuovo manufatto, in un nuovo punto e si ricongiungeva al precedente, presso l'ospedale, spostandosi verso est, nel 1281 è citato infatti un "*pons Durie Taurini*"<sup>141</sup>.

Difficile risulta al momento certificabile la presenza di un ponte romano anche sulla Stura, tuttavia nel: "*1214, ci si propose di costruire un ospedale e un ponte, da affidare all'abate di San Giacomo di Stura. Questi prometteva che, se il manufatto fosse stato distrutto dall'impeto delle acque o in qualunque altro modo, sarebbe stato suo compito ricostruirlo curando, nel frattempo, il traghetto gratuito dei passanti*"<sup>142</sup>.

Tuttavia con la scomparsa della principessa Adelaide, venne meno la regolare amministrazione Arduinica del territorio, la marca, infatti, venne contesa tra più pretendenti successori, i quali non riuscirono a garantire l'unità, ciò nonostante i torinesi si poterono garantire comunque il provento economico riscosso alle porte cittadine, in particolare quelle attraversate dalla via Francigena.

Due sono gli itinerari scritti che sono giunti fino a noi, quello di Matthew Paris: "*L'iter de Londinio in Terram Sanctam*"<sup>143</sup> scritto nel 1273 e quello di Eudes di Rigaud, che nel suo: "*Regestum visitationum*"<sup>144</sup>, indica le tappe di sosta del suo viaggio di ritorno da Roma.

Nel primo testo, scritto in francese dal benedettino Matthew, come guida per i pellegrini, il percorso inizia a Londra e prosegue per Newgate, Cripplegate, Bishopsgate, Westminster, Rochester, Canterbury, Dover,

141 Ibid

142 Ibid

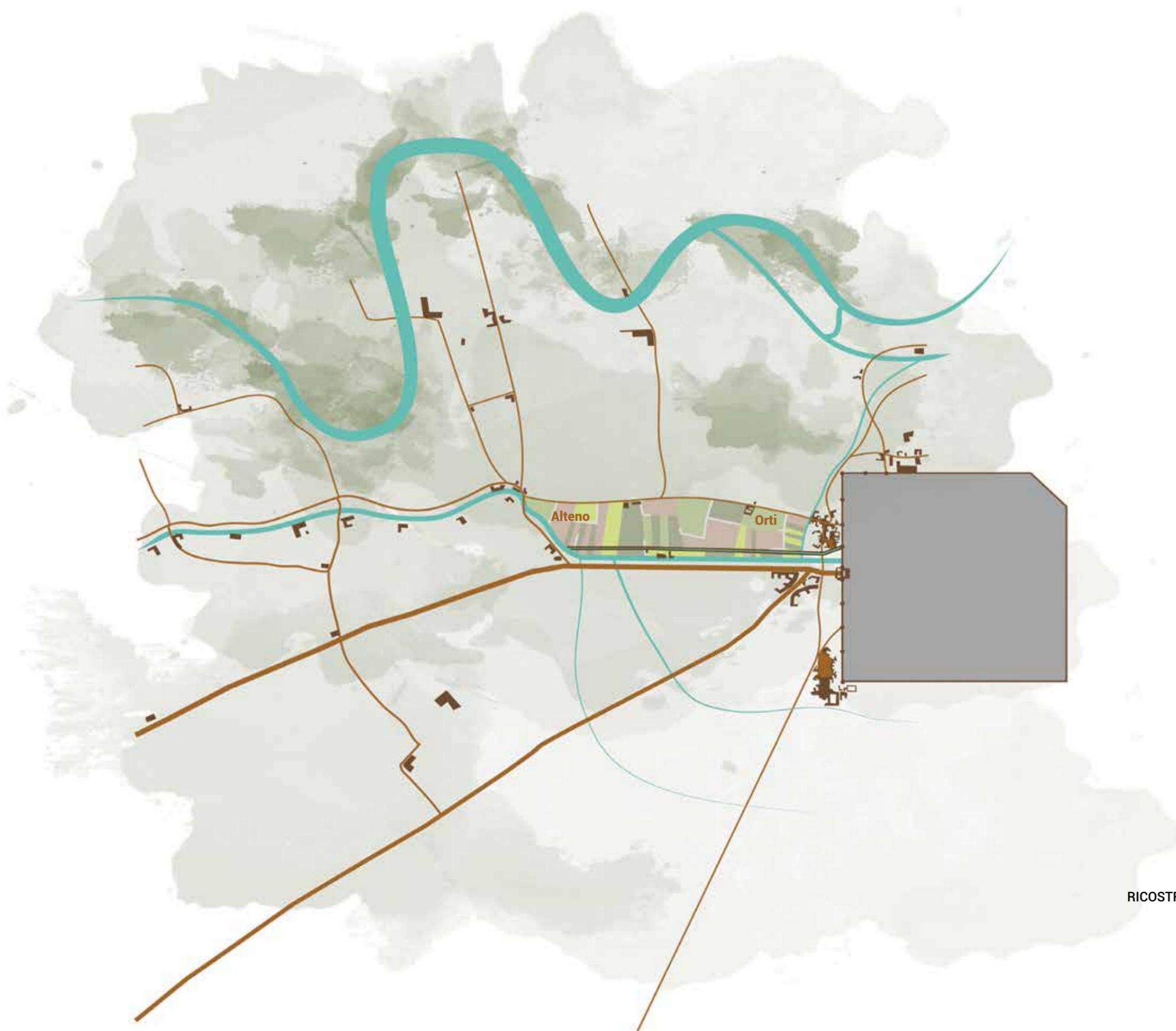
143 S. Sansone, *Tra cartografia politica e immaginario figurativo. Matthew Paris e l'«Iter de Londinio in Terram Sanctam»*, ISS per il Medioevo, Roma, 2009

144 G.Sergi, *Lungo la via Francigena da Chambéry a Torino*, Deputazione subalpina di storia patria, Torino, 1978

Wissant, Montreuil-sur-Mer, Saint-Riquier, Poix, Beauvais, Beaumont-sur-Oise, Parigi, Provins, Nogent, Troyes, Bar-sur-Seine, Châtillon-sur-Seine, Beaune, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Lione, La Tour du Pin, Chambéry, Montmelian, Aiguebelle, Termignon. Valicato il Moncenisio passava da Novalesa e raggiungeva Susa, Avigliana, Torino, Chivasso, Vercelli, Mortara, Pavia, Piacenza, Fiorenzuola d'Arda, Borgo San Donnino, dove si poteva scegliere tra due percorsi alternativi, quello attraverso la Cisa, che proseguiva per Luni, Lucca, Siena, San Quirico d'Orcia, Montefiascone, Viterbo, Sutri, Roma. Oppure era possibile passare per Parma, Reggio nell'Emilia, Modena, Bologna, Imola, Faenza, Forlì, bagno di Romagna, Passo di Serra, Arezzo, Perugia, Foligno, Spoleto, Rieti ed infine Roma.

L'itinerario di Rigaud, francescano, docente di teologia all'Università di Parigi ed arcivescovo di Rouen<sup>145</sup>, partito in pellegrinaggio nel 1253 per Roma ed ora in ritorno verso Rouen, parte da Sutri e tocca: Viterbo, Montefiascone, Acquapendente, Radicofani, San Quirico d'Orcia, Siena, Poggibonsi, Pisa, Lucca, Sarzana, Passo del Bracco, Sestri Levante, Recco, Genova, Arenzano, Savona, Carretto, Cortemilia, Asti, Torino, Sant'Ambrogio di Torino, Susa, Termignon, Saint-Michel-de-Maurienne, Aiguebelle, Chambéry, La Tour-du-Pin, Sant'Antonio di Vienne, Vienne, Lione, L'Arbresle, Thizy, Marcigny, Pierrefitte-sur-Loire, Decize, Nevers, Cosne-sur-Loire, Gien, Lorris, Cepoy, Nemours, Melun, Villeneuve-Saint-Georges, Parigi, Senlis, Compiègne, Noyon, La Neuville-Roy, Beauvais, Gisors, Le-Petit-Nojan-sur-Andelle e infine Rouen.

145 Ibid



**RICOSTRUZIONE GRAFICA DEL TERRITORIO  
IN EPOCA ALTO MEDIOEVALE**

- Torino romana
- Acquedotto
- Strade
- Corpi d'acqua
- Costruzioni



Numerosi iniziarono ad essere i mulini, presso la Porta Doranea, sorti lungo le canalizzazioni della Dora: *“nel 1116 infatti i canonici di San Benedetto concedono un aquale ad molendinos vel valcatores faciendum prevedendo che se ne costruissero almeno tre; alcuni nel 1047, insieme con diritti di pesca, erano in possesso dei canonici del Duomo, e verso la fine del secolo il vescovo già vi possedeva, i mulini chiamati de Roqueta”*<sup>154</sup>, mentre presso l'angolo “smussato” delle mura, a ridosso del Polo Vescovile, si insediò il monastero di *“San Solutore Minore”*<sup>155</sup>, indicato dal Paciotto, nel suo progetto delle fortificazioni e della cittadella nel Cinquecento. Scavi archeologici hanno dimostrato in oltre la presenza di numerose costruzioni di età romana, nell'area esterna, a ridosso della cortina muraria, compresa tra le porte Pusterla e Doranea, tra cui un grande edificio pubblico: *“A trentatrè metri a oriente della torre di via Sant'Agostino, le mura si collegano ad una sorta di poderoso contrafforte, sviluppato per m 9,20 verso nord, realizzato con tecnica analoga a quella della cortina, sul quale si fonda il palazzo settecentesco. La presenza di un cunicolo di accesso alla ghiacciaie ha impedito di verificare stratigraficamente il rapporto tra questo elemento e le mura, se cioè la muratura sia stata costruita contemporaneamente alla cinta, o in un tempo successivo. Problematica resta, al momento, anche l'interpretazione della funzione di questo muro, che di fatto si presenta planimetricamente come un raccordo tra il circuito delle mura ed un grande edificio pubblico, che si sviluppava parallelo ad esse all'esterno della città. Di questo, che doveva essere stata un'imponente costruzione, erano già state messe in luce alcune parti del 1904, incluse nella pianta della città elaborata dal D'Andrade, ma sorprendentemente nell'archivio della Soprintendenza non risulta alcuna documentazione, né grafica, né descrittiva, del ritrovamento e non ne compare cenno in alcuna pubblicazione. Il vasto intervento oggi attuato ha riportato in luce parte delle murature perimetrali, poco conservate nel lato nord perché distrutte da due grandi condotti fognari, uno dei quali scavato e costruito in galleria, erodendo le strutture antiche dal basso. Lo schema planimetrico è quello di un lungo fabbricato, di cui non sono stati raggiunti i limiti né ad est, perché situati oltre il margine dell'area di scavo, né a ovest in quanto non più conservati.*

---

154 Ibid

155 Patrizia Cancian, *l'abbazia torinese di S. Solutore: origini, rapporti, sviluppi patrimoniali*, CIII, Torino, 2005

*In posizione intermedia tra i due muri perimetrali N e S si è ritrovata la fondazione di un solo grande pilastro, malgrado si sia cercata con attenzione l'eventuale traccia di altri elementi simili allineati. Probabilmente fu poi l'andamento del terreno naturale, in pendenza verso la Dora, a determinare le differenze costruttive tra le due strutture longitudinali. Quella meridionale, più prossima alle mura, presenta infatti uno spessore di fondazione inferiore rispetto a quello del muro N (m 1,20 contro m 1,50), ma soprattutto il lato settentrionale è caratterizzato, verso l'interno dell'edificio, dalla connessione con una serie di concamerazioni cieche che probabilmente non emergevano oltre il piano pavimentale, e che quindi facevano parte integrante del complesso sistema di fondazione. La parete meridionale conserva ancora all'interno l'arriccio in malta signina e alcuni lacerti dell'intonaco originario dipinto a motivi geometrici”*<sup>156</sup>. Tuttavia tale edificio doveva presentarsi abbastanza aulico e decorato se nel 1833 ne venivano descritti i resti così: *“un pavimento assai grande, di costruzione romana, fatto con brecce e cipolini antichi, e alcuni frammenti di antiche statue”*<sup>157</sup> ed ancora poco dopo Carlo Promis a descrivere: *“un vano con pareti ricoperte di marmo giallognolo e di un emiciclo rivestito e pavimentato di marmo bianco, [...], gli stipiti di una porta marmorea”*<sup>158</sup>; la posizione di questo edificio rispetto allo schema della città romana e del punto di arrivo dell'acquedotto, il quale in prossimità delle mura urbane ad ovest, accennava ad una inclinazione verso nord, proprio verso l'edificio in questione, potrebbe far pensare ad un grande edificio termale, accessibile tramite la Porta Pusterla, il quale scaricava poi direttamente in Dora, le acque.

Nell'area esterna, posta a est, sono gli scavi archeologici di Palazzo Carignano e del museo Egizio a fornire interessanti dati circa la situazione medievale del suburbio: *“nonostante che tra l'età romana e il basso medioevo fosse periodicamente interessata da eventi alluvionali, si sono individuate fondamenta di edifici in ciottoli, tra le quali vennero in seguito deposte sepolture di età non precisata”*<sup>159</sup>.

---

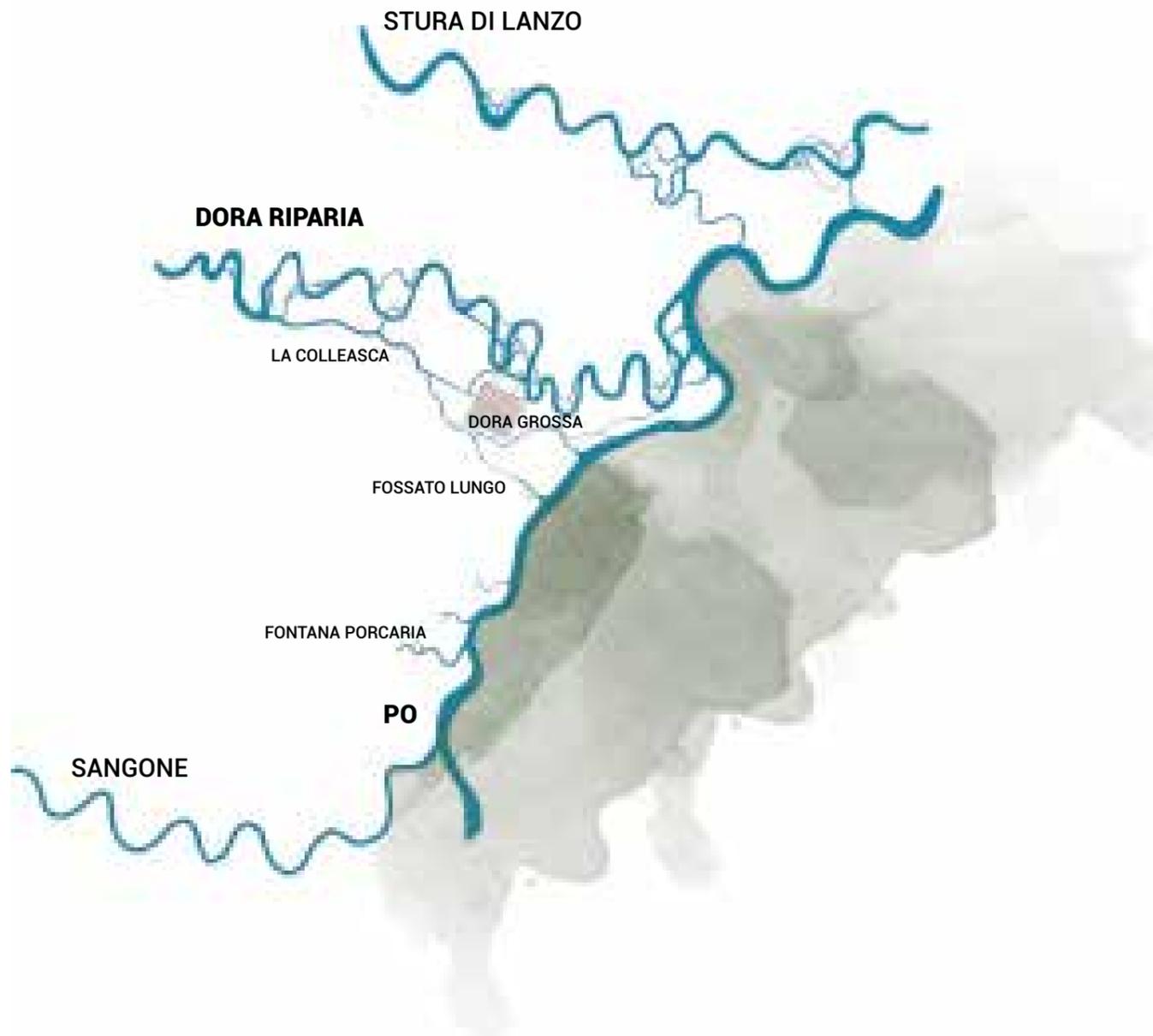
156 Filippi, Pejrani, Baricco, Levati, *Torino, indagini nel centro storico*, in «Quaderni della Soprintendenza archeologica del Piemonte», A. 13, 1995, 361-364

157 Liliana Mercado, *Testimonianze di monumenti perduti*, in *Archeologia a Torino. Dall'età preromana all'Alto Medioevo*, U. Allemandi, Torino 2003

158 Ibid

159 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

### 3.5 Il rapporto della città con i suoi corsi d'acqua



**RICOSTRUZIONE GRAFICA**  
dei meandri "incassati" del torrente Dora Riparia nei  
vari rami d'alveo in epoca medievale

Dal VI secolo è ormai chiaro che il reticolo idrogeologico ha fornito la forza motrice utile allo sviluppo delle prime attività pre industriali, le quali si sono localizzate in prossimità dei corsi d'acqua, ad esempio i mulini per la macina del grano. Questo ha anche causato un rapido sviluppo del reticolo idrico minore, con la nascita di numerosi canali, e infrastrutture legate all'accumulo e distribuzione dell'acqua. Nel caso specifico della città di Torino, si è cercato di andare a cercare le origini primordiali del reticolo idrografico artificiale principale. I numerosi canali, i quali sono stati il motore principale della città industriale, a cavallo tra XIX e XX secolo, sono per la maggior parte derivati dalla Dora Riparia, la vera forza energetica di Torino.

Essi sono appartenenti a due sistemi originari:

- una grande opera di canalizzazione, molto antica, e molto precisa, la quale viaggiando lungo ed a "cavallo" del terrazzamento fluviale della città nell'area di Valdocco superiore, tra la Pellerina ed il centro, ha portato l'acqua nella città vecchia per secoli;
- un sistema ad esso parallelo e relazionata, nell'area di Borgo Dora, di adeguamento e rettifica di vecchi "rami" secondari del torrente Dora.

L'acqua del torrente è dunque sempre entrata in città, lo stesso decumano massimo di Torino era attraversato, per tutta la sua lunghezza, da un "canaletto", come molti altri assi minori e lo stesso acquedotto romano, la cui presenza è certa, per via dei "ritrovamenti"<sup>160</sup> del sistema distributivo secondario nel centro storico, captava le sue acque dalla Dora, poco più a monte dell'abitato.

Difficile ritrovare nella cartografia antica tracce dell'acquedotto antico, tuttavia è possibile che un'opera di questo livello sia stata completamente cancellata dalla storia? E che relazione con l'infrastruttura romana, ha avuto il sistema artificiale di distribuzione delle acque cittadine derivate dalla Dora?

Cercare nella cartografia una soluzione è cosa assai difficile, ma non impossibile, in quanto le raffigurazioni più antiche risalgono nella maggior parte al periodo successivo al trasferimento della capitale ducale da Chambery a Torino. Tuttavia l'imponente sistema difensivo iniziato sotto l'occupazione francese nel 1536 e proseguito nel suo sviluppo dai Savoia ha stravolto tutto l'immediato circondario della città romana e medievale, incidendo pesantemente.

<sup>160</sup> Pejrani, Ratto, Girardi, Cabiale, *Torino via Botero 3, strutture residenziali e blocchi di acquedotto di età romana*, in «quaderni della Soprintendenza Archeologica del Piemonte», 2012, 27, 318-320

Benché Torino sorga presso la confluenza di più fiumi, il villaggio antico infatti nasce prossimo al luogo in cui il torrente Dora Riparia confluisce nel Po, ha osservato per molti secoli le acque con dovuta distanza. Spesso è proprio il Po ad essere considerato propriamente il fiume di Torino, dimenticandosi semplicisticamente di quanto sia sempre stata la Dora riparia a fornire acqua ed energia ai Torinesi, a generare la forma dell'abitato e a localizzare le attività produttive. Ma anche in epoche più recenti, in seguito alla crescita urbanistica, a generare i maggiori danni durante le non rare alluvioni. Questa sua "vocazione", ha però portato il corso d'acqua a essere spesso considerato un canale di scolo, da sfruttare, deviare, inquinare e nascondere, risultando spesso un sacrificio oggetto funzionale e non naturale.

Ed è proprio sulla Dora che verrà indirizzata la primordiale necessità di controllo fluviale e captazione, con la realizzazione di acquedotti e canali, capaci di incanalare le acque e spostarle addirittura fin dentro la città più antica, posta a livello altimetrico ben sopra il terrazzamento fluviale.

La cartografia più antica dunque poco considera i due fiumi, spesso tagliati fuori, piuttosto che inseriti in maniera marginale, in favore delle "Doire"<sup>161</sup> ed in particolare la Dora Grossa, il canale il quale scorreva al centro del Decumano Massimo di Torino, già dall'epoca medievale e proveniva dalla "Bealera Colleache"<sup>162</sup> o della Colleasca. Tuttavia le dore cittadine verranno coperte a partire dal 1724 con direttive prescrizionali, volte a sancire l'ormai avvenuta trasformazione dei piccoli canali in veri e propri scarichi urbani, non più consoni al contesto della nuova via Dora Grossa, ormai in via di rettifica e all'immagine della moderna capitale europea.

Funzionalmente la Dora è: "il principale fiume di Torino fino almeno all'inizio del XIX secolo, usato attraverso una capillare rete di canali e bealere per l'irrigazione dei campi e soprattutto della fascia orticola periurbana e per soddisfare una parte almeno delle esigenze igieniche e di consumo idrico della città, per muovere le ruote dei mulini, per l'energia idraulica necessaria alle prime installazioni protoindustriali"<sup>163</sup>. Il Po ha invece subito un più tardo uso delle sue acque, infatti: "i primi mulini, ancora natanti, si installarono soltanto in età moderna e che a lungo non diede risorse idriche né per l'irrigazione, il primo canale derivato dal Po, infatti, fu l'ottocentesco canale Michelotti"<sup>164</sup>.

Attualmente l'abitato di Torino, risulta a prima vista enfatizzare l'aspetto pianeggiante, l'espansione urbanistica ha infatti modellato ed addolcito, secondo le sue esigenze i vari dislivelli territoriali che più terrazzi fluviali hanno generato nel corso della storia più antica. La morfologia generata dai corsi d'acqua risulta offuscata e poco partecipante rispetto al sistema di circolazione interna, e spesso le piccole "Vallate" cittadine, così

### ASSETTO IDROGEOLOGICO



ALLUVIONE 1994  
TORINO - MADONNA DEL PILONE



ALLUVIONE 2000  
TORINO - C.SO REGINA MARGHERITA



FLASH FLOOD 2007  
TORINO - C.SO GABETTI

ancora diffuse nella toponomastica, sono scomparse tra gli isolati costruiti, piuttosto che opportunamente livellate.

Tuttavia, sebbene resi inoffensivi a livello visivo, tali forti dislivelli esistono ancora oggi e ad esempio il limite del perimetro allagato, durante l'evento alluvionale del 2000, lungo la Dora Riparia, nel comune di Torino, sia in destra, che in sinistra orografica, e le complesse dinamiche di deflusso delle ingenti portate di acqua e fango nelle aree della Pellerina e dei vecchi stabilimenti industriali, ora scomparsi, sorti proprio a ridosso del fiume, ne sono la più evidente rappresentazione attuale. Torino, nonostante gli ingenti sistemi recenti di protezione dalle alluvioni, non può dirsi esente dal rischio idrogeologico, non solo per quanto riguarda la Dora, ma anche per la Stura, il Sangone, il Po e la collina con i suoi numerosissimi rivi.

Tale dinamica ha sempre colpito Torino nel corso della Storia, sebbene fosse una città con una popolazione nettamente inferiore a quella attuale e per grande maggioranza, posta al sicuro dalle piene. La Torino romana viene fondata durante un periodo climatico ottimale, a cui seguiranno diverse fasi di intense precipitazioni: "abbiamo per ora valutato, in attesa di ulteriori verifiche, per la regione piemontese, che l'oscillazione della piccola età glaciale, a sua volta definita da fluttuazioni interne di breve periodo, si sia caratterizzata per una diminuzione della temperatura media annua tra 1 e 1,5 gradi centigradi e da un aumento delle precipitazioni di circa il 50 per cento, prendendo a riferimento il modello del miglioramento recente del 1850-1950. In sostanza dunque, nella pianura almeno, il fattore limitante risultano essere le precipitazioni; diventa difficile credere che in questa situazione di mutamento climatico il coefficiente di deflusso dei corsi d'acqua sia rimasto stabile o abbia subito oscillazioni ininfluenti; la stessa affermazione di Plinio secondo cui il Po sarebbe stato navigabile da Torino, mentre in età moderna il fiume era già navigabile più a monte, da Villafranca, può trovare spiegazione nel fatto che Plinio scrive in un periodo climatico assai diverso da quello – più piovoso dell'età moderna, quando il fiume aveva probabilmente una portata maggiore"<sup>165</sup>.

Meno difficile e di più facile comprensione è l'analisi del disordine idrogeologico che un simile percorso climatico ha dunque generato sul torinese, con importanti e frequenti inondazioni, interrimenti spontanei d'alveo e distruzione di manufatti, seguiti da complesse fasi di evoluzione, processi di meandricazione e divagazione. Il fiume Po, compreso tra la collina e il conoide di deiezione detritica della Dora, non è soggetto ad eccessivo mutamento d'alveo, a differenza di Sangone, Dora e Stura, i quali sono stati più soggetti a instabilità di tracciato con evidenti e rischiosi fenomeni di erosione spondale.

161 Vittorio Marchis, *Acque, lavoro e mulini a Torino, in Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988

162 Ibid

163 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

164 Ibid

165 Ibid

Tali fiumi a carattere torrentizio sono quindi stati sempre soggetti a brusche e abbastanza veloci variazioni di portata, proprie delle loro caratteristiche morfodinamiche, alternando piene impetuose a periodi di siccità, particolarmente gravi per quanto riguarda la Dora, a causa della sua territorialmente estesa, opera di captazione. I documenti d'archivio ed i rilievi cartografici si infittiscono a partire dal XVII secolo: *"periodo che corrisponde alla presa d'atto del problema dell'instabilità degli alvei, fatto che, nel quadro più generale della regione, sembra di poter collegare al culmine della piccola età glaciale e di datare al periodo compreso tra la fine del XVII secolo e i primi decenni del XVIII secolo"*<sup>166</sup>.

La divagazione degli alvei dei corsi d'acqua torinesi richiese l'introduzione di distinzioni nominali, molto importanti per capire la dimensione e l'estensione del fenomeno, divenne importante: *"distinguere fra un Padus vivus ed un Padus mortuus, fra una Dora propriamente detta ed una Duria vetus, mentre insieme con la Stura si menzionano una Sturia mortua e una Sturella. Anche per il Sangone, del resto, si prevede la possibilità che locum seu alveum mutabit"*<sup>167</sup>.

La numerosa quantità di carte topografiche relative al XVII, XVIII ed al XIX secolo, permettono una approfondita analisi dei processi dinamici fluviali, in particolare, per quanto riguarda l'area presa in considerazione in questa tesi, della Dora Riparia. Ricercare nella cartografia precedente a quella sopracitata pocanzi, le dinamiche fluviali diventa tuttavia più difficile e di meno corretta precisione, sebbene possa fornire comunque una importante visione del paesaggio fisico.

Nella relazione propedeutica al progetto del cavidotto interrato di TERNA s.p.a., già citata in precedenza, si fa anche riferimento all'andamento del torrente Dora nel tratto compreso tra Alpignano e la foce, il quale: *"presenta un andamento particolare definito nella letteratura scientifica come a meandri incassati, in questo caso entro i depositi fluvioglaciali rissiani e wurmiani. In linea generale, nel meandro si possono distinguere una riva concava ed una riva convessa: la riva concava è caratterizzata da una sponda piuttosto alta (in genere > di 6 m) e su di essa si concentra l'erosione fluviale, quella convessa è invece caratterizzata da una sponda bassa (in genere < di 2 m) e in essa prevale la tendenza alla deposizione del carico solido. Le anse dei meandri tendono a migrare verso valle in quanto gli effetti dell'erosione sono più attivi sulla semi-ansa concava posta a valle piuttosto che su quella posta a monte"*<sup>168</sup>

166 Ibid

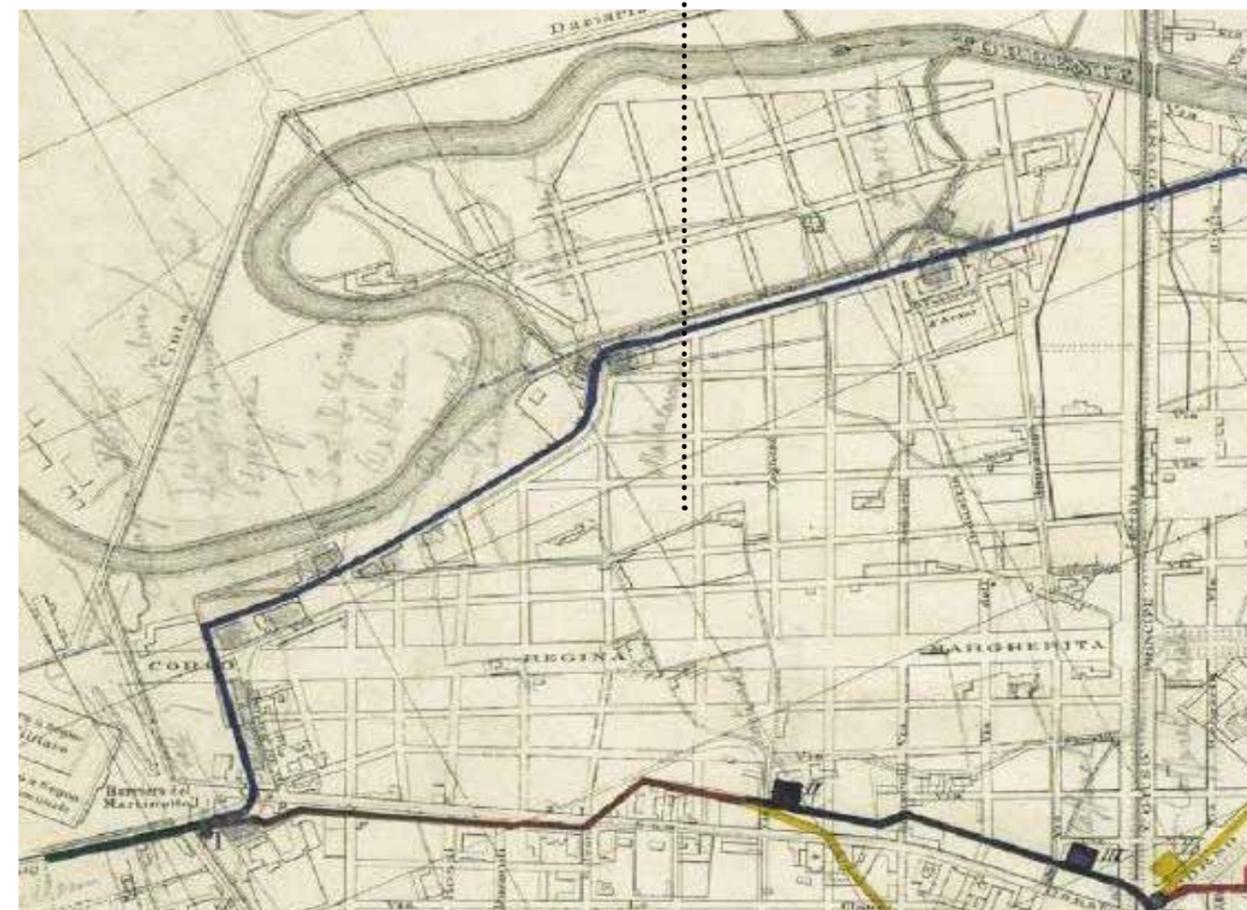
167 Ibid

168 TERNA s.p.a., Relazione archeologica, *Razionalizzazione rete Torino T.213 PIANEZZA - GRUGLIASCO, Torino, 2015*



**CARTA A SINISTRA**

schema militare assedio di Torino 1640, si noti come la bealera Colleasca venga rappresentata con un tratto blu colorato paragonabile al torrente Dora Riparia. Conservata presso la Biblioteca Nazionale di Francia.

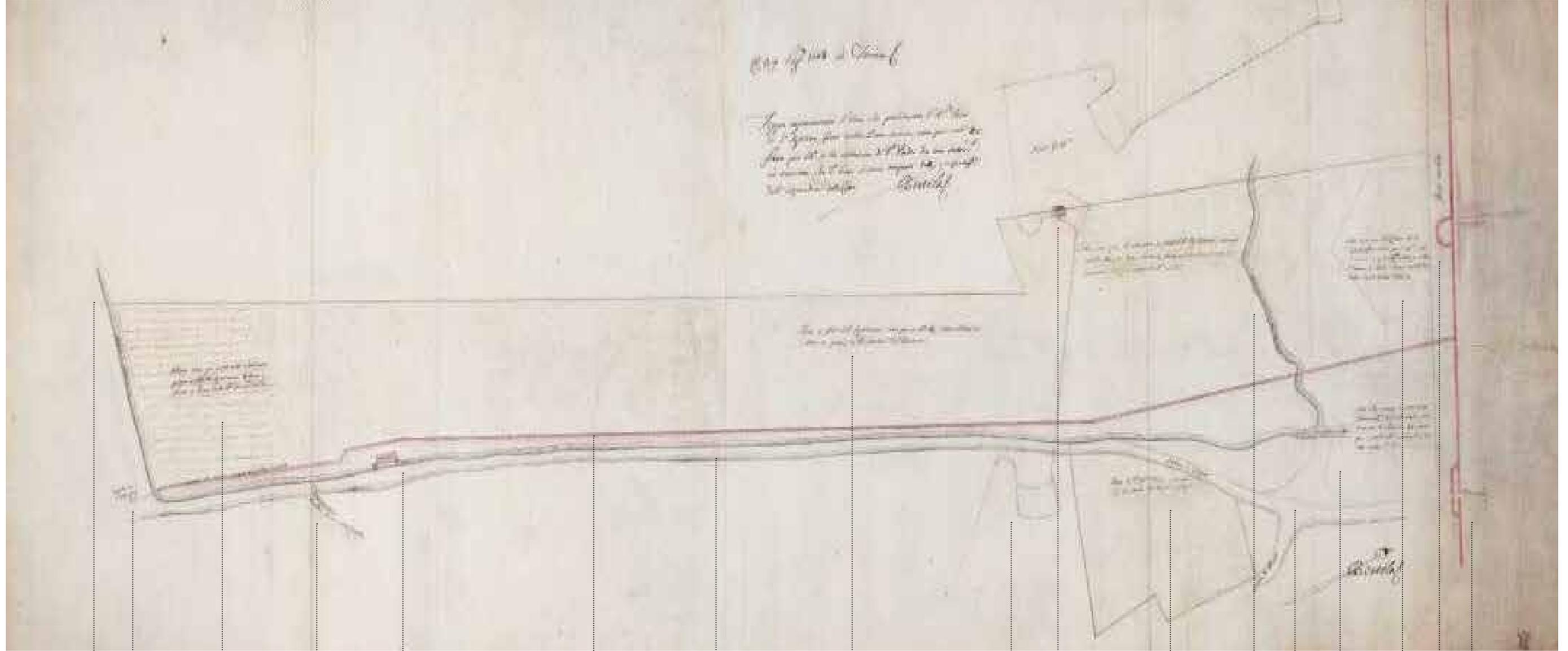


**CARTA IN BASSO**

particolare della carta dei canali della città di Torino 1886, ASCT, Collezione X. Si noti la sovrapposizione del nuovo reticolo urbano d'ampliamento, ortogonale, al reticolo della viabilità di impianto antico

**"TIPO RAPPRESENTANTE LI BENI CHE POSSEDEVANO LI R. PADRI DI SANT'AGOSTINO FUORI DELLA PORTA SUSINA "**

disegnato da Bertola ad inizio Settecento, ma rappresentante alcuni elementi ben più antichi e precedenti; è conservato presso l'Archivio di Stato di Torino.



CANALE COLLEASCA

CAPPELLA LE CLER

ALTENO DI SANT AGOSTINO

CANALE DEL VALENTINO

MULINO DEL MARTINETTO

ACQUEDOTTO DEL GIARDINO  
DI SUA ALTEZZA REALE

STRADA ANTICA DI  
COLLEGNO

PRATI DI SANT AGOSTINO

TRACCIA MURA DEL FUTURO  
TERZO AMPLIAMENTO

CONVENTO SANT AGOSTINO

PRATO DI SANT AGOSTINO  
COMPRESO TRA LE VIE DI  
COLLEGNO E RIVOLI

CANALE SCARICATORE  
DELLA COLLEASCA, VERSO  
IL CANALE DEI MULINI DI  
DORA

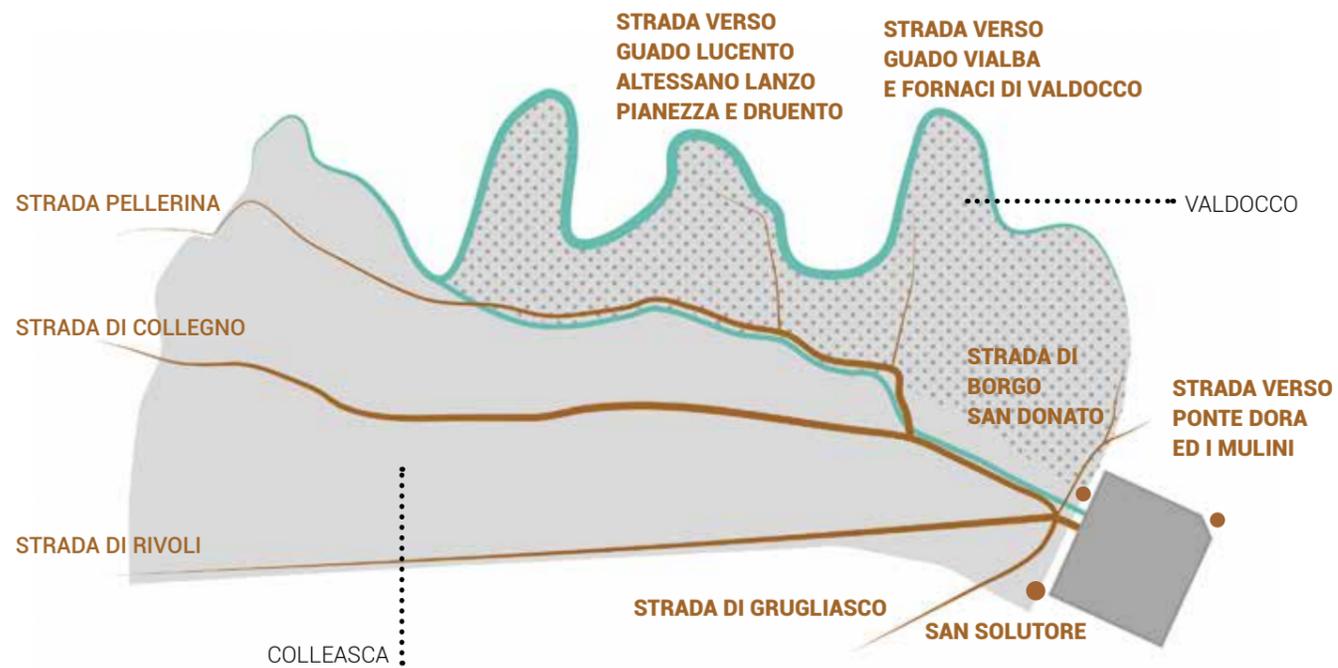
BIVIO DELLE STRADE

STRADA VERSO CHIESA E  
BORGO SAN DONATO

SITO DELLA CHIESA DI SAN  
DONATO, POI SAN CRISTO-  
FORO DEGLI UMILIATI

TORRE DELLA POLVERE

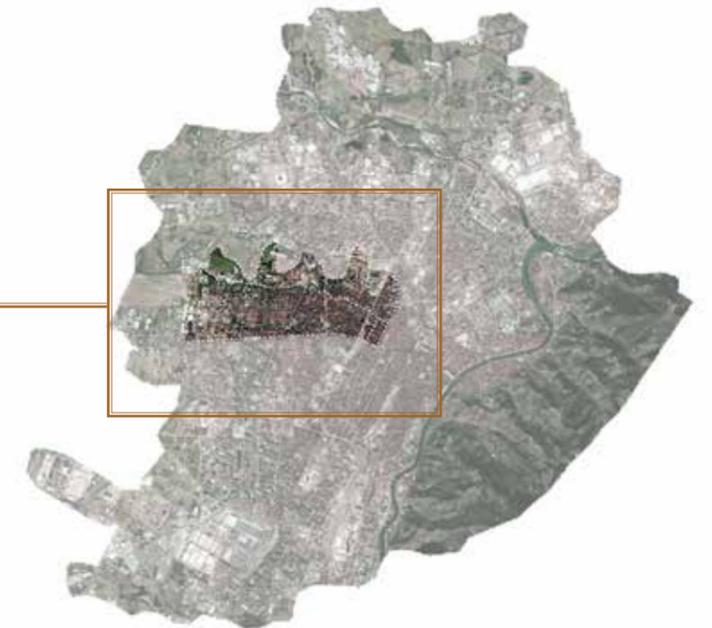
PORTA SUSINA VECCHIA



**DESCRIZIONE**

l'area d'ambito Ovest , fuori l'antica Porta Susina si compone oltre che dall'area Colleasca, anche dalla Val d'Och, ovvero Valdocco, territorio compreso tra il margine inferiore del terrazzamento fluviale della Dora Riparia a sud e l'antico corso a meandri del torrente Dora.

## 4\_L'AREA DI STUDIO: LA COLLEASCA



### 4.0 Individuazione geografica dell'area oggetto di studio

La Colleasca, il cui toponimo è attestato almeno dal XXII secolo era una regione ad ovest della cinta muraria, attraversata dalla strada che conduceva a Collegno ed ai valichi del Monginevro e Moncenisio. Vi sorgeva nel medioevo un borgo costruito in adiacenza alle mura urbane romane e medievali, alla destra della Porta Segusina, con consistenza demografica variabile nel tempo e che traeva origine dall'essere situato nel punto di raccordo delle strade che da Rivoli, Collegno, Grugliasco, Beinasco, Pianezza, Lanzo, Altessano e Lucento, entravano in città attraverso la Porta Segusina. In prossimità delle mura il canale Colleasca, si divideva: in parte proseguiva lungo il fossato sud, raggiungendo l'area ipoteticamente considerata per l'ubicazione dell'anfiteatro, in parte, costeggiando il borgo, raggiungeva l'area dei Mulini di Dora, ed in parte entrava in città per mezzo delle Doire.

#### 4.1 L'area in epoca Preistorica e Protostorica

Difficile risulta l'analisi dell'area ovest di Torino in epoca preistorica o protostorica, anche per via della massiccia urbanizzazione dell'area. Più ci si allontana dal confine comunale di Torino e più facile risulta l'analisi archeologica, con le relative ricostruzioni ipotetiche. Anche in questo caso la relazione archeologica di TERNA s.p.a, del 2015 traccia una mappa dei principali ritrovamenti nell'area di Collegno, Pianezza, Grugliasco e Rivoli, ovvero quella fascia di comuni della prima cintura torinese, in stretta relazione storico-culturale con l'ambito di studio: *“le più antiche attestazioni note per l'area in esame, escludendo il solo, seppur significativo, elemento indiziario costituito dall'anomalia morfologica del rilievo di löess posto nel territorio di Grugliasco, le cui caratteristiche lo rendono adatto ad ospitare un insediamento o un luogo di frequentazione in età preistorica, risalgono all'età del Bronzo e concernono il rinvenimento di due tombe ad incinerazione a Collegno, in corrispondenza dell'area che sarà poi occupata dal villaggio longobardo altomedievale. Le caratteristiche del rituale funerario e le tipologie dei materiali, rimandano ai repertori tipologici della prima fase del Bronzo recente di ambito occidentale (tra la seconda metà (tra la seconda metà del XIV e gli inizi del XIII secolo a.C.), indicando una cronologia alla fase Alba-Scamozzina II, se non ad un momento iniziale della successiva fase Alba-Solero del pieno XIII secolo a.C., con stretti rimandi, per gli oggetti in bronzo, alla cultura di Canegrate, diffusa tra la Lombardia occidentale, il Piemonte orientale e settentrionale e il Canton Ticino.*

*La posizione delle sepolture di Collegno, su un terrazzo fluviale lungo la riva destra orografica della Dora Riparia, mostra il progressivo espandersi degli insediamenti, che evidenzia un più omogeneo e completo utilizzo e controllo del territorio piemontese ed una organizzazione di vie di comunicazione per lo più, anche quando terrestri, lungo l'asse dei corsi d'acqua; proprio la gestione delle principali vie di comunicazione fluviale da questo momento in poi condizionerà fino alla romanizzazione la geografia del popolamento preromano in Piemonte.*

*È proprio con l'età del Bronzo che si assiste ad una maggiore frequenza di attestazioni nella bassa Valle di Susa, lungo il bacino idrografico della Dora Riparia che ha costituito, fin dalla preistoria, un percorso naturale di grande rilievo per le relazioni tra l'Italia nord-occidentale e l'Europa transalpina già nella preistoria. Infatti nella seconda metà del II millennio a.C., un cambiamento climatico in tutto l'arco alpino occidentale, con il passaggio ad una lunga fase caratterizzata dal clima freddo e secco, segna un netto regresso delle attività umane in alta quota, con il probabile abbassamento del limite altimetrico della foresta e dei pascoli. I materiali mostrano l'intensificarsi*

*della rete di rapporti commerciali e culturali, in particolare con l'area transalpina rodaniana e renana e l'avvio della definizione di un'organizzazione del territorio che avrà continuità anche nell'età del Ferro. E questo il periodo in cui si attua il graduale passaggio dal rito funerario dell'inumazione a quello della cremazione, con la deposizione dei resti in un'urna fittile, insieme agli oggetti di abbigliamento e di corredo passati sul rogo funebre, come appunto nel caso delle sepolture di Collegno.*

*Nell'età del Ferro la Valle di Susa fa parte dell'areale Taurino-Salasso (dal nome attribuito dalle fonti latine ai suoi abitanti), che comprende la provincia di Torino, a nord del Po, la provincia di Biella e la Valle d'Aosta. Dal punto di vista archeologico questo areale si caratterizza per la precoce ricomparsa del rito inumatorio e per gli stretti contatti più con il mondo hallstattiano alpino e transalpino con le coeve culture della pianura padana.*

*Il sistema di insediamento territoriale dei Taurini era organizzato in circoscrizioni, i pagi, che comprendevano diversi vici, abitati sparsi a vocazione eminentemente agricola. Tuttavia questo schema insediativo è solo ipoteticamente attribuibile all'area in esame, dato che ad oggi nessun dato scientificamente accertato è stato rilevato per l'area rilevata. L'unico dato, che tuttavia non permette di delineare meglio il quadro per l'area, è il ritrovamento in frazione Deveys a Rivoli di un mascherone riferibile alle tetes coupées, reimpiegato in una fontana nel 1763.*

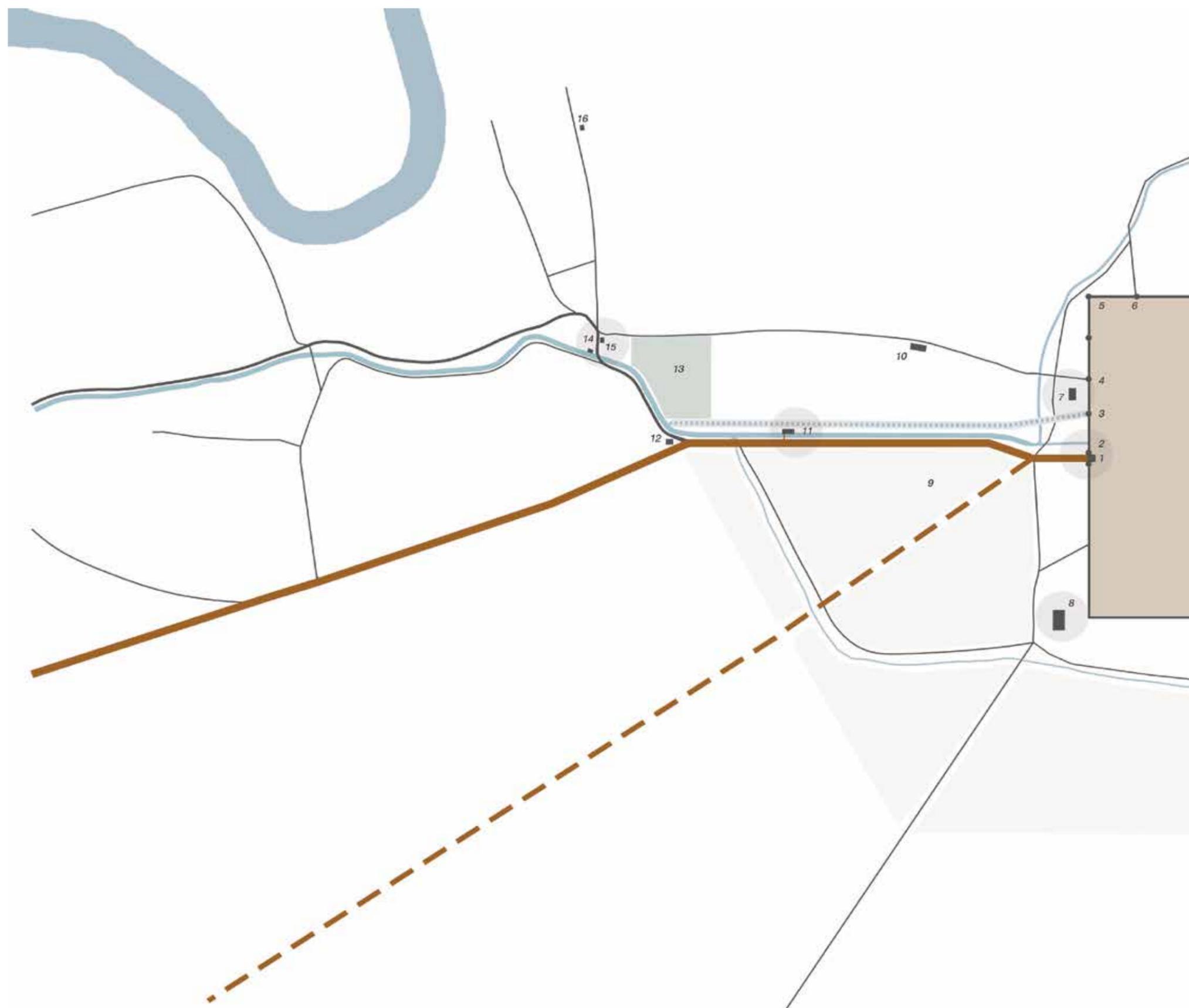
*Nella media età del Ferro, intorno al 500 a.C., in Valle di Susa si evidenzia una ripresa dell'occupazione, probabilmente legata alla mobilità stagionale dei pastori, in coincidenza con una fase climatica favorevole e quindi con una migliore percorribilità dei valichi alpini.*

*La Valle di Susa appare in questa fase inserita anche nelle vie commerciali attivate lungo le principali valli fluviali dai mercanti dei centri etruschi e italici, interessati ai giacimenti minerari di rame, piombo argentifero e ferro delle Alpi occidentali e agli scambi con le popolazioni celtiche dell'Europa centrale.*

*Con gli inizi della seconda età del Ferro, intorno al 400 a.C., le testimonianze archeologiche sembrano delineare un quadro parzialmente diverso, con arrivi di gruppi dall'area elvetica e dalla Francia orientale, in accordo con il racconto delle invasioni galliche da parte delle fonti latine.*

*Un aspetto rilevante nell'ambito della preistoria e protostoria è la presenza, in varie località, di documenti di arte rupestre, sia incisioni sia pitture, con elementi figurativi (incisioni a spirali, meandri e serpentiformi, figure antropomorfe o animali) e non figurativi (coppelle e canaletti), databili dall'età del Bronzo alla fase finale dell'età del Ferro. Al riguardo si segnalano, entrambi nel territorio di Pianezza, il reimpiego come recinzione presbiteriale della Pieve di San Pietro di un monolite con tracce di alcune coppelle impiegato, forse in origine utilizzato come altare o stele monolitica e, in via Gastaldi, il grande masso erratico denominato "Masso Gastaldi" nella cui area sommitale sembrano essere presenti alcune incisioni rupestri molto abrase. Nel territorio di Rivoli sono state identificate numerose incisioni rupestri, in regione Pozzetto, su un masso erratico, e a Monsagnasco su un masso morenico e su di un erratico"<sup>169</sup>.*

### 4.2 L'area dall'epoca romana fino al 1500



#### LEGENDA

- 1 CASTELLO DI PORTA SEGUSINA
- 2 INGRESSO DELLA COLLEASCA
- 3 TORRE CASTELLUM AQUAE
- 4 TORRE DELLA POLVERE PORTA MOSELLA
- 5 TORRE D'ANGOLO
- 6 PORTA PUSTERLA
- 7 CHIESA DI SAN DONATO
- 8 ABBAZIA DI SAN SOLUTORE
- 9 PRATI TRA LE VIE DI RIVOLI E COLLEGNO
- 10 CONVENTO DI SAN DONATO
- 11 MULINO DEL MARTINETTO
- 12 CAPPELLA
- 13 ALTENO DEI CANONICI DI SAN DONATO
- 14 MARTINETTO DA FERRO
- 15 BRUCIACUORE
- 16 FORNACI

- — — — — Strada di Rivoli
- — — — — Strada di Collegno
- — — — — Viabilità minore
- — — — — Acquedotto
- — — — — Canale Colleasca
- — — — — Dora Riparia
- — — — — Canali derivati dalla Colleasca

**RICOSTRUZIONE GRAFICA**  
 del territorio ovest fuori Porta Segusina, prima delle demolizioni della spianata libera ad opera dei Francesi di Francesco I nel 1536.

## L'acquedotto romano



Nell'immagine socialmente diffusa, delle architetture civili romane, spiccano sicuramente gli acquedotti, ovvero quei ponti canale, che spesso tagliano il paesaggio, adducendo le acque prelevate da una sorgente, fin dentro le antiche colonie cittadine. Pochi hanno studiato il sistema di approvvigionamento delle acque, la cui esistenza, come già detto in precedenza è certa, della antica Augusta Taurinorum. La prima traccia è evidente sulla pianta di Torino, elaborata dal Carracha, una delle più antiche rappresentazioni della città, prima tra tutte a rappresentare un manufatto ad archi, paragonabile ad un acquedotto romano, il quale giunge alla cinta urbana in prossimità della Porta Segusina. Dunque l'arco di tempo considerato a livello cartografico, è quello che va dalla fine del Cinquecento, alla fine del Seicento, mentre più antiche sono le tracce ritrovate nei testi scritti e negli ordinati comunali, riguardanti l'approvvigionamento idrico, ottenuto per mezzo di condotte d'acqua, originate dalla Dora Riparia.

L'acquedotto è un sistema integrato per la conduzione dell'acqua, in cui sono presenti: le opere di captazione e di presa, le vasche di distribuzione, il castellum aquae, i condotti principali e secondari, la distribuzione sino alle utenze e finanche le condotte di scarico delle acque. Augusta Taurinorum rappresenta l'esempio di una colonia frutto di una urbanistica pianificata, la quale adatta gli schemi teorici alla specificità della situazione, come la scelta del territorio, l'orientamento planimetrico, i collegamenti ecc.

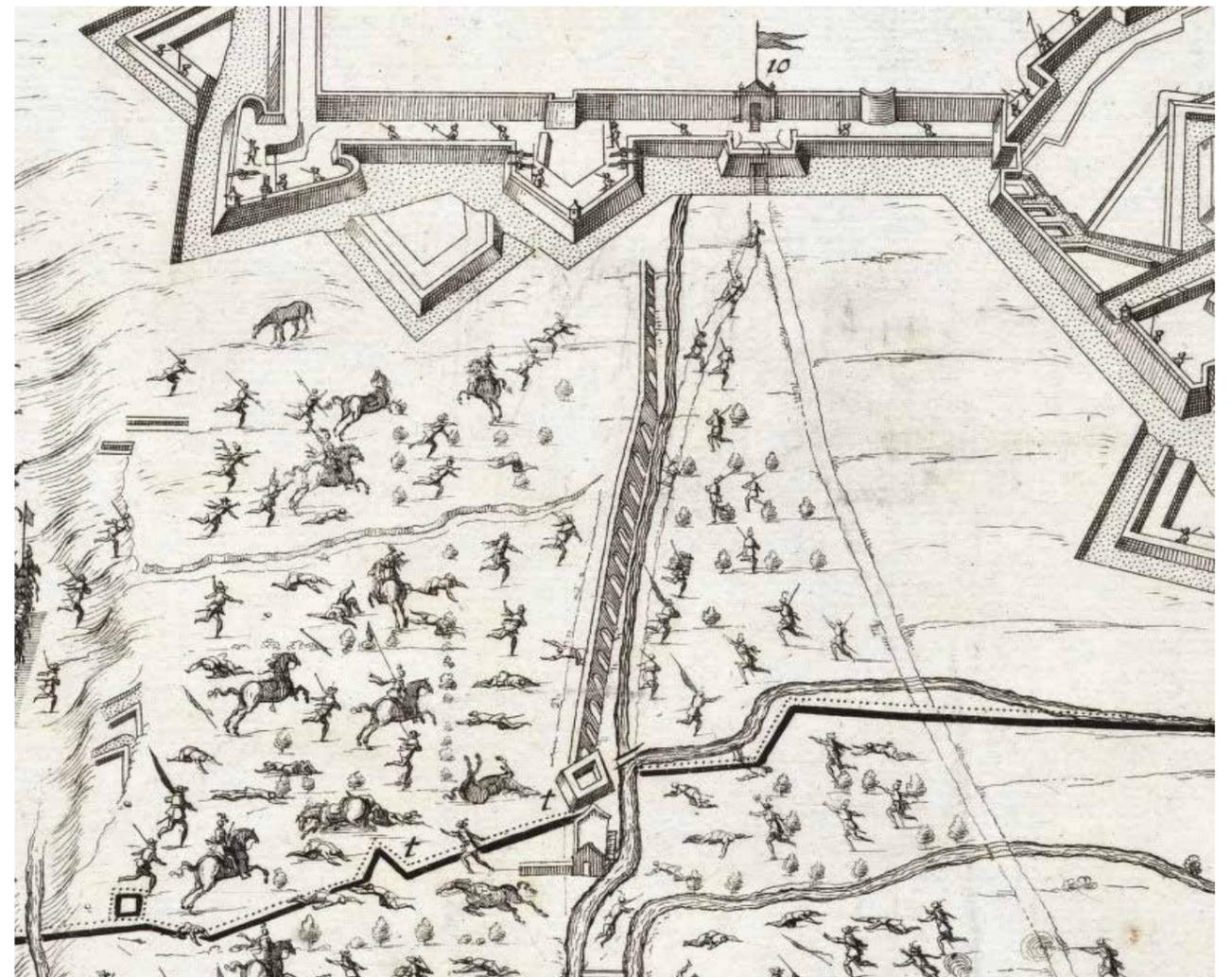
### CARTA A SINISTRA

carta della città di Torino nel 1636. Da notare come non sia ancora segnato il primo ampliamento della città verso sud. Conservata presso l'ASCT di Torino, rappresenta in basso a destra la struttura dell'acquedotto nell'area Colleasca prossima a Porta Susina.

### CARTA IN BASSO

particolare della carta raffigurante le scene dell'assedio del 1640 e i vari schemi militari. Realizzata nel 1641 da M. Tavernier, è conservata presso la Biblioteca centrale di Francia. In questa opera è apprezzabile chiaramente il ponte-canale dell'acquedotto di Torino, ma anche il mulino antico del Martinetto in basso.

La città viene realizzata secondo i moduli castrensi, con vie ortogonali tra loro, il decumano ed il cardo, rappresentano le strade principali, all'incrocio delle quali si individua il foro<sup>170</sup>, centro propulsore del villaggio. Non mancavano poi gli edifici per il culto e gli spazi ludici, come il teatro, le terme e l'anfiteatro. Nella topografia urbana attuale, è facilmente dunque riscontrabile il "quadrilatero" castrense della città vecchia di impianto romano: gli ingegneri dell'epoca tracciarono il perimetro da urbanizzare ai margini del terrazzo alluvionale di Dora e di Po, per una lunghezza di 770m ed una larghezza di 710m. Vie parallele, incrociandosi con altre ad angolo retto, separavano le 72 insulae dell'abitato; tuttavia la perfetta regolarità dell'impianto veniva interrotta da un tratto sbieco a nord est, che seguiva l'altimetria del terreno. L'area su cui si delinea il tracciato dell'acquedotto è stata interessata da grandi opere di trasformazione territoriale ed in particolare nei primissimi anni del Settecento dalle nuove fortificazioni d'occidente, a completamento della mandorla ellittica fortificata. In tale occasione si è verificata la demolizione dei resti della Porta Segusina, già demolita in parte nel 1585, per le celebrazioni di arrivo in città di Caterina Michela d'Asburgo e di Carlo Emanuele I e dell'acquedotto.



170 Carassi e Gritella, *Il Re e l'Architetto*, Hapax, Torino, 2013

Ogni acquedotto necessita<sup>171</sup>, in generale, di: vasche di carico, di bacini intermedi, di conserve terminali di raccolta e di castellum di distribuzione. Una volta individuata la sorgente, l'acqua veniva convogliata in un serbatoio in muratura impermeabilizzata; a volte i bacini erano due, uno di decantazione, ovvero la piscina limaria per la depurazione dell'acqua e l'altro utilizzato per indirizzare direttamente l'acqua nel canale o speco. Quando l'acqua era derivata da un fiume, occorreva realizzare un incile di captazione, nel punto di derivazione prescelto, con un parziale sbarramento, in modo da sollevare il livello, diminuire la velocità e permettere di ottenere un bacino in alveo, da cui prelevare l'acqua. In linea generale il fondo del canale di captazione era di circa un metro sotto il pelo libero del fiume e poco dopo la sua origine, il canale necessitava di uno scolmatore opportuno. La piscina limaria è una costruzione in grado di diminuire la velocità delle acque e permettere la precipitazione delle impurità sul fondo, di cui erano eliminate poi appositamente, è possibile rappresentare schematicamente una piscina limaria come una semplice espansione del canale dell'acquedotto lungo il suo medesimo tracciato, oppure con un serbatoio laterale al tracciato dell'acquedotto.

**RESTI ACQUEDOTTO ROMANO DI TORINO NEL 1640 DURANTE L'ASSEDIO**



171 Romolo Staccioli, *Gli acquedotti di Roma Antica*, Newton, Roma, 1996

**CARTA IN BASSO A SINISTRA**

Particolare dello schema militare in occasione dell'assedio del 1640. Realizzato nel 1643 è conservato presso l' ASCT, Collezione Simeom.

**FOTO IN BASSO**

Resti del sistema distributivo delle acque provenienti dall'acquedotto romano di Torino.

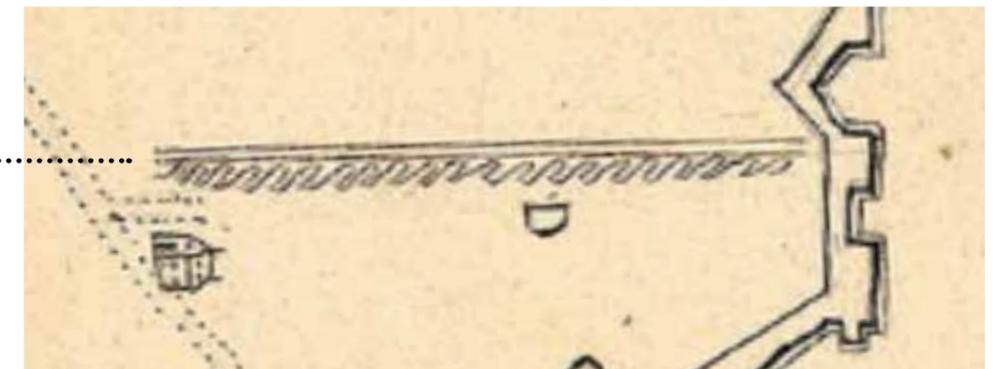


Da qui la conduzione dell'acqua poteva avvenire in tre modi, mediante canali che scorrono in condotte in muratura oppure tubi di piombo/terracotta. L'acqua entrava nel canale sia che l'acquedotto corresse in sotterranea, sia che superasse le depressioni su alti muri o ponti o corresse in superficie. Spesso le acque venivano divise secondo tre destinazioni principali<sup>172</sup>, ovvero bagni, fontane e abitazioni, con un metodo in grado di garantire le priorità nel rifornimento idrico in casi particolari.

Dal castellum principale, punto di arrivo dell'acquedotto e spesso posto in corrispondenza del giunto tra lo stesso e le mura urbliche, tre grandi fistule ripartivano l'acqua tra le varie utenze e destinazioni urbane. Le tubazioni di prelievo delle acque erano applicate al castellum mediante il calice, ovvero un tubo di bronzo di forma tronco conica. La fognatura romana di Augusta Taurinorum, fu ritrovata sotto quasi tutte le strade del quadrilatero romano, interessate dai lavori di costruzione della fognatura nel 1902<sup>173</sup>, in alcuni casi, come in via Botero angolo via Barbaroux, è stato trovato l'incrocio ad angolo retto delle fogne scavate sotto il rispettivo cardo e decumano minore, in questo caso, al di sopra, era installato un pozzetto o chiusino d'ispezione di pianta quadrata. Le fogne visitate furono trovate piene di detriti ed in alcuni casi si poté identificare lo sbocco dei canali derivanti dalle case o anche dalla strada. Nella maggior parte dei casi si osservò che il condotto aveva il fondo il quale poggiava direttamente sulla ghiaia, in altri punti invece era costituito da un duplice strato di mattoni di grandi dimensioni, come in corrispondenza con i chiusini disposti all'incrocio delle fogne o anche nei punti dove sboccavano le fogne provenienti dalle insulae. Il canale del Decumano principale, trovato verso l'attuale Piazza Castello, aveva forse in tutto il suo percorso tale pavimentazione, certamente più impermeabile, in quanto ricevendo anche gli scarichi dei canali laterali, necessitava di un fondo che permettesse un più rapido deflusso ed una più facile pulizia.

**CARTA IN BASSO**

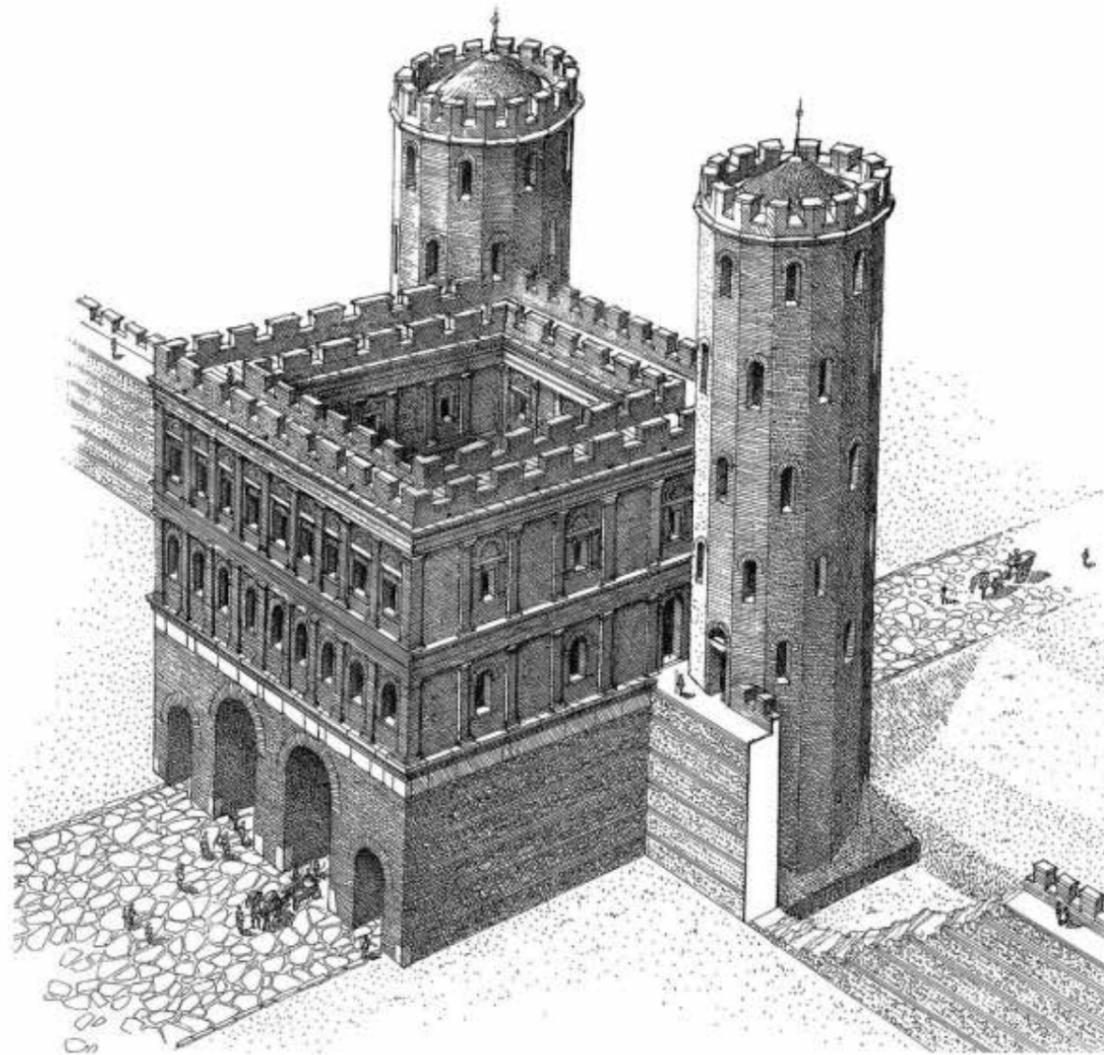
Realizzata in occasione dell'assedio del 1640, questa mappa riporta chiaramente i resti dell'acquedotto romano, si può notare infatti la serie di archi contigui. ASCT collezione Simeom.



172 Ibid

173 Alfredo d'Andrade, *Resti dell'antica Augusta Taurinorum scoperti in occasione dei lavori per la fognatura*, in *Notizie degli Scavi di Antichità*, Torino, 1902

## Il Castello degli Arduinici



### RICOSTRUZIONE

della Porta Palatina romana di Torino  
disegno di F. Corni

In epoca Longobarda, Torino divenne sede del senato ed il duca abitava all'interno della città, nell'area prossima al foro romano, non molto lontano dalla Porta Doranea. Il sito prescelto verosimilmente era quello in coerenza con la casa del pretore romano. Il Palazzo ducale dunque, posto sul percorso interno alla città vecchia della via Francigena, influenzò la toponomastica dei luoghi per parecchio tempo, cosicché possiamo verificare la presenza della piccola chiesetta di San Pietro, definita "*in curte ducis*"<sup>174</sup> nel terzo isolato a destra, per chi entra dalla porta Doranea, poi definita "*Porta Palacium*"<sup>175</sup>.

Successivamente il baricentro politico della città si spostò a ovest, presso la Porta Pretoria, detta di Susa, spesso infatti, porte monumentali e fortificazioni romane venivano trasformate in epoca medioevale in sedi del potere pubblico. Almeno a partire dalla metà dell' X secolo i marchesi arduinici sono residenti presso la Porta Segusina, appunto, contemporaneamente chiamata anche "*Porta Comitalis*"<sup>176</sup>, confermando l'importanza strategica della città di Torino, in un contesto territoriale valsusino. La contessa Adelaide, definita la "Margravia di Torino", figlia di Olderico Manfredi II degli Arduinici e sua sorella Berta sono spesso presenti nel palazzo o castello, durante la rogazione di diversi atti, addirittura citando la localizzazione esatta all'interno del fabbricato: "*infra castrum quod est infra civitate Thaurini sub porta Secusina*"<sup>177</sup> definendo una sorta di atrio tra l'ante-porta murale ed il castello/porta.

La decisione di allestire l'antico ingresso romano a dimora fortificata, in linea con il periodo alto medievale è da ritrovarsi sia in una ragione più funzionale, ovvero l'unione Torino-Susa, come già detto, che in una più strategica, probabilmente legata all'altimetria del territorio urbanizzato, in quanto la Porta Segusina era sicuramente posta sul punto più alto della città ed essendo già di per se uno degli edifici più alti della città, probabilmente la sua imponenza, rispetto alle costruzioni più minute del contesto abitativo, appariva da molti punti della città vecchia ed anche dal suburbio ad ovest,

<sup>174</sup> Augusto Cavallari Murat, *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. (Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche)*, Unione tipografico editrice torinese, Torino, 1968

<sup>175</sup> Ibid

<sup>176</sup> Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

<sup>177</sup> Ibid

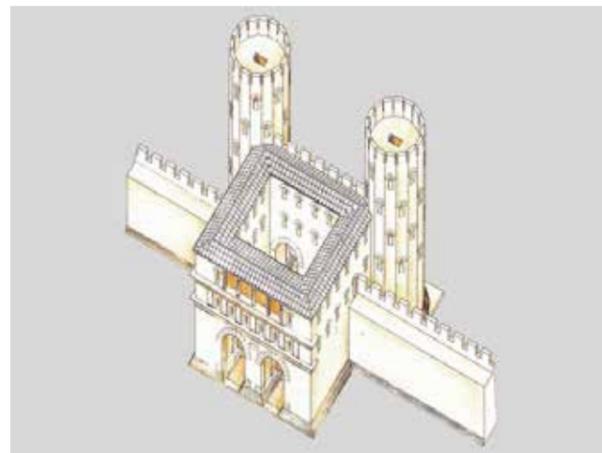
quindi sicuramente non poteva passare inosservata ad abitanti e forestieri che attraversavano la città in maggioranza proprio tramite quella porta. Possiamo immaginare il palazzo voluto già da Olderico Manfredi, poi tramandato ai suoi discendenti, come affacciato in parte direttamente sui campi coltivati esterni e posto a cavallo delle mura romane, davanti ad esso, verso la città, verosimilmente si era formato un piccolo slargo.

L'aspetto del castello, tuttavia, non doveva apparire molto diverso da quello della porta romana in cui era stato allestito. Sappiamo che verosimilmente l'edificio doveva essere del tutto coerente alla Porta Palatina. In età romana gli ingressi allo spazio urbano, erano dotati di una forte valenza simbolica, che ne richiedeva, a prescindere dalle reali esigenze difensive, una monumentalizzazione. Dal punto di vista tipologico, possiamo immaginare Porta Segusina, come la Porta Leoni di Verona, a "corte aperta". Si tratta di una porta doppia con cavedio libero centrale, dotata di una facciata rivolta verso la campagna, chiusa da una saracinesca e di una aperta, rivolta verso la città. Il cortile cavedio, oltre a costituire un monumentale vestibolo d'ingresso, svolgeva la funzione di posto di controllo e probabilmente di riscossione dei dazi, ma anche di eventuale trappola per gli assediati che fossero riusciti a forzare la prima porta. Erano poi presenti anche due alte torri laterali, presso i due angoli esterni del fabbricato, in congiunzione con la cortina urbica.

La struttura dell'edificio interno, sviluppato intorno al cortile, sicuramente aumentava l'aspetto "palaziale" della porta. Tale cortile lo possiamo immaginare osservando i resti presso la Porta Palatina, delle dimensioni di circa 11,2x12,2 metri<sup>178</sup>, con le torri a sedici lati, alte circa 25 metri, erette su base quadrata a zoccolo piramidale.



**RITRATTO**  
di Adelaide di Susa  
dipinto a olio, XVIII secolo  
presso la Reggia di Venaria Reale



**RICOSTRUZIONE**  
della porta Leoni di Verona  
di R. Giacometti  
presso AVES

178 Luca Emilio Brancati, *Il restauro della Porta Palatina di Torino*, Consorzio San Luca, Torino, 2015

La fine della dinastia arduinica dopo la morte di Adelaide segnò l'inizio del declino per il palazzo fortificato dei conti, presso la porta, tuttavia l'edificio ebbe ancora una certa importanza ed infatti nel 1295 Filippo d'Acaja precisa di aver preso possesso di Torino e della Porta Segusina con tutte le sue torri, dunque l'edificio, pur non essendo più luogo della vita politica e decisionale della nuova entità amministrativa, possedeva ancora un valore simbolico, legato proprio alla figura degli Arduinici ed in particolare alla contessa Adelaide, personaggio a cui i Savoia intendevano ricollegarsi<sup>179</sup>. A partire dal 1298: *"vediamo le guardie del principe stazionare tanto nel castrum porte Segusine quanto nel castrum porte Fibellonis"*<sup>180</sup> a testimonianza sia di una mantenuta funzione difensiva del luogo, che della formazione di un nuovo polo di rilievo cittadino, speculare ed opposto alla Porta Segusina, realizzato in corrispondenza della Porta di Po, dunque il baricentro istituzionale si era spostato più a est, sempre sulla cortina urbica ed in corrispondenza di un luogo fortificato, di antica tradizione, in relazione con il nuovo contesto territoriale, non più orientato a Susa ed alla strada dei valichi alpini.

Nel 1585 i resti dell'antico edificio e della Porta Segusina vennero interessati da un intervento pesante, la città per festeggiare il ritorno del duca Carlo Emanuele I e della neo sposa, l'Infanta Caterina d'Asburgo, figlia di Filippo II di Spagna, aveva disposto che si riaprisse l'antica Porta, chiusa dai Francesi nel 1536: *"per l'occasione l'aveva ornata di marmi e delle statue di San Giovanni e San Massimo, protettori della città stessa, erigendo nella contrada di Dora Grossa, due archi trionfali, in occasione della fausta circostanza"*<sup>181</sup>.

Il cerimoniale di arrivo dei novelli sposi a Torino partì lontano: *"da Nizza, il viaggio di Carlo Emanuele e della sua sposa proseguì a Savona, Ceva, Mondovì, Cuneo, Fossano, Savigliano, Cavallermaggiore, Racconigi e Carignano, fino ad arrivare a Moncalieri. Qui per espresso desiderio del Duca, i sovrani si imbarcarono e raggiunsero il Valentino, navigando sul Po"*<sup>182</sup>. Al Valentino: *"gli sposi vi giunsero il 5 agosto e vi soggiornarono i cinque giorni che precedettero il vero e proprio ingresso a Torino, fissato per il 10 agosto, anniversario della vittoria di San Quintino. I Duchi furono accolti dal Po in parte nudo e in parte coperto di veli d'oro e alghe, su uno scoglio galleggiante popolato da altri personaggi rappresentanti i fiumi, intenti a cantare madrigali in onore degli sposi, accompagnati dalla musica cantata dalle ninfe. I sovrani salirono su una goletta ornata di drappi e damaschi, e dopo una breve navigazione sbarcarono su un'isola costruita in modo del tutto simile al vero con boschi, giardini, grotte, fontane ed una montagna al centro, sulla quale si poteva salire per sentieri tortuosi"*<sup>183</sup> Proprio alla delizia del Valentino, lungo le sponde del Po, appena fuori città: *"aveva preso avvio*

179 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

180 Ibid

181 Giuseppe A. Lodi, *Archivi di pietra*, AGES, Torino, 1988

182 C. Arnaldi, *Alessandro Ardente: un artista poliedrico per le nozze di Caterina*, in *L'Infanta Caterina d'Austria*, Carocci, Torino, 2013

183 Ibid

la vicenda torinese dell'Infanta: Il palazzo in riva al Po, in quel momento proprietà del marchese Filippo d'Este, il cognato di Carlo Emanuele I, appartenente al partito filospagnolo, l'aveva ospitata nei giorni immediatamente precedenti il solenne ingresso a Torino, in cui fervevano i lavori di preparazione e abbellimento della capitale. I verbali del Consiglio della città, che doveva contribuire alla spesa per questi interventi, riportano per gran parte del 1585 varie notizie di incarichi legati all'arrivo dell'Infanta che, entrando dalla Porta Segusina, sarebbe lungo la Contrada di Dora Grossa. [...]. Per l'occasione, che è una delle prime applicazioni del cerimoniale madrileno in terra sabauda, vengono pagate maestranze per l'abbellimento di edifici, architetti, pittori e personaggi di rilievo, che fanno parte del Milieu artistico, che stabilmente lavora presso la Corte o appositamente chiamati da Nizza e da Milano. Archi trionfali e statue in legno, vengono predisposti per l'accoglienza della Duchessa presso Porta Segusina<sup>184</sup>. Di tali strutture effimere si sa che, ad esempio: "gli archi furono progettati da Gabrio Busca, ing. di Carlo Emanuele I cui si devono due disegni di archi dell'Ambrosiana di Milano e vennero decorati da Pietro Bombarda, Francesco Pozzo e Gerolamo e Giovanni Antonio Serroni, con temi allegorici allusivi al matrimonio e di elogio della casata. Anche se in un'elaborazione più tarda, un'immagine dell'evento ci viene fornita da un'incisione di Francesco Bertelli, che a distanza di circa vent'anni, [...], trasmette il passaggio sotto l'arco di Busca"<sup>185</sup>.

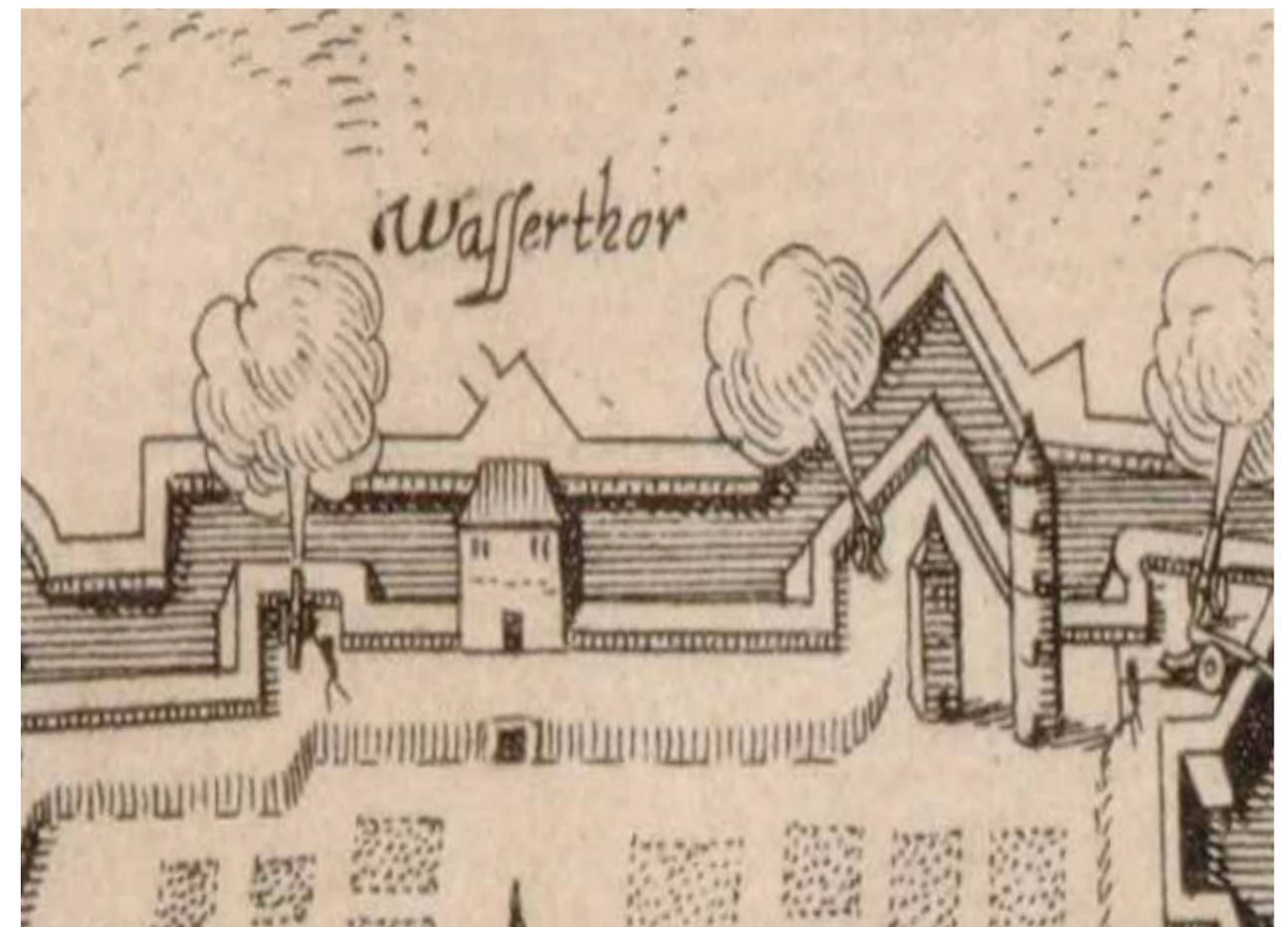
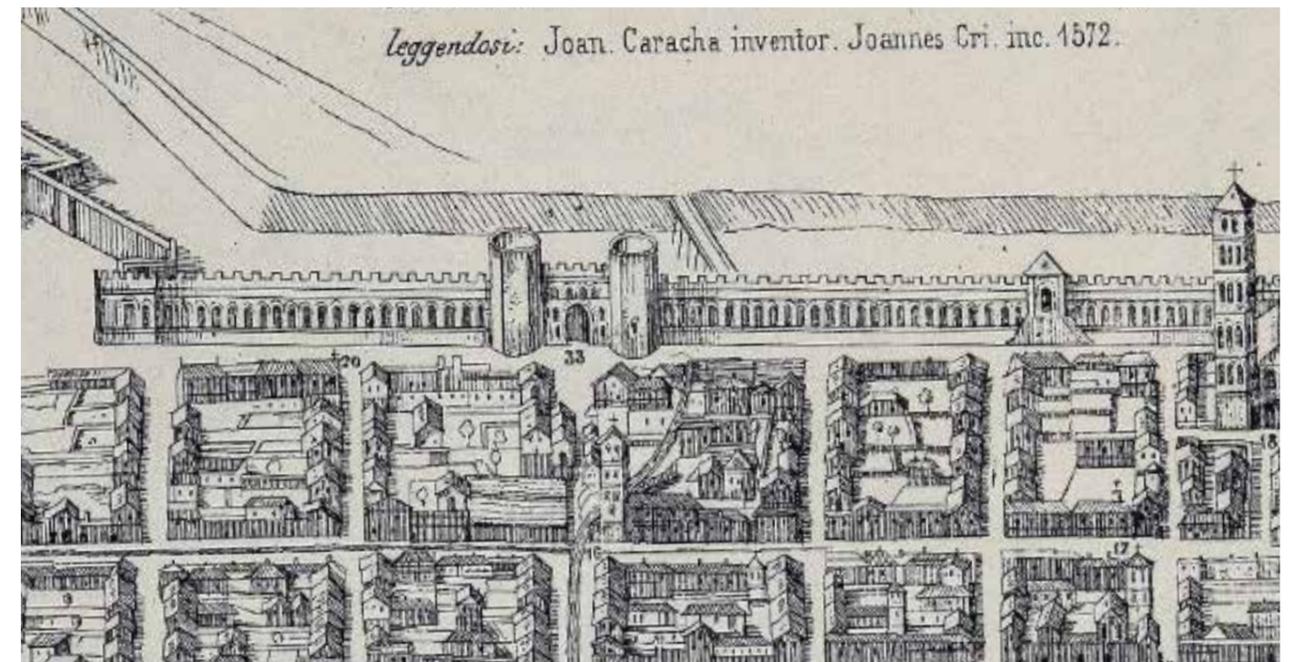
Dunque i pesanti interventi di fortificazione iniziati dai Francesi all'epoca di Francesco I re di Francia e completati poi da Emanuele Filiberto, Duca di Savoia, avevano mutato la funzione della antica Porta Segusina, la quale doveva apparire verso la fine del Cinquecento come un rudere in disuso posto sull'asse della nuova Porta Susina, la quale costruita in aderenza alle nuove mura di protezione d'ovest ed in asse con la via Dora Grossa, ostruiva il percorso di ingresso "rettilineo" verso il decumano, probabilmente rendendo necessaria una "chicane" intorno all'antico edificio turrato degli Arduinici. Tutto ciò giustifica la descrizione dell'intervento del 1585, che spesso sui libri di storia della città di Torino, è indicato sotto i termini di una demolizione parziale della antica Porta.

**CARTA IN ALTO A DESTRA**

Particolare della carta eseguita dal Caracha nel 1572, rappresentante Torino. Da notare la Porta Susina e la torre della polvere, nella cortina ovest delle mura, tra la Porta ed il campanile di S.Andrea. Conservata in ASCT, collezione Simeom.

**CARTA IN BASSO A DESTRA**

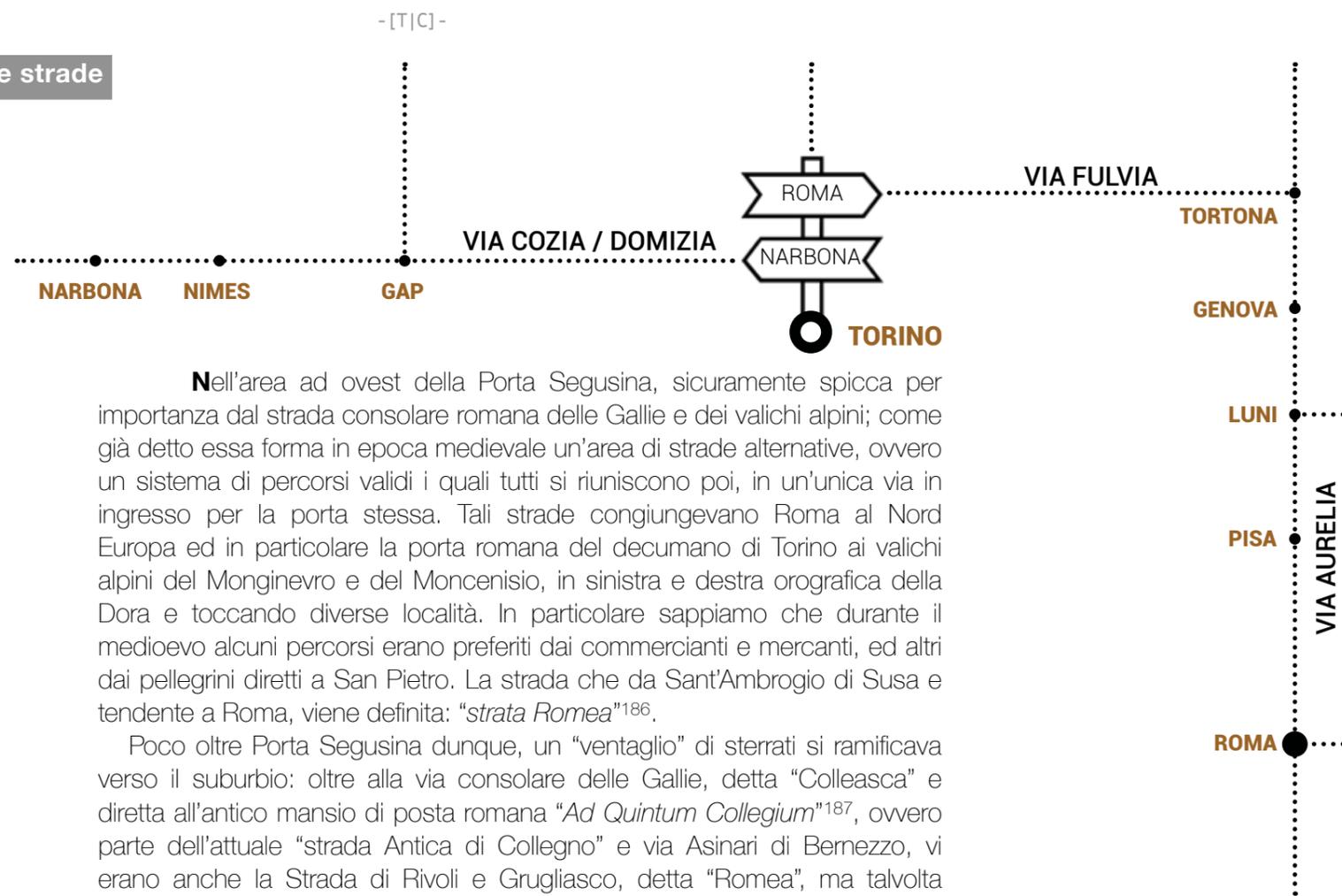
Incisione in rame "Belagerung der Statt und Cittadell Turin Jahr. 1640", ad opera dell'artista Mattheus Merian, nel 1641, dopo la fine dell'assedio. Conservata presso l'archivio cartografico delle biblioteche civiche torinesi.



184 C. Cuneo, *Le residenze dell'Infanta: architettura e loisir*, in *L'Infanta Caterina d'Austria*, Carocci, Torino, 2013

185 C. Arnaldi, *Alessandro Ardente: un artista poliedrico per le nozze di Caterina*, in *L'Infanta Caterina d'Austria*, Carocci, Torino, 2013

## Le strade



Nell'area ad ovest della Porta Segusina, sicuramente spicca per importanza dal strada consolare romana delle Gallie e dei valichi alpini; come già detto essa forma in epoca medievale un'area di strade alternative, ovvero un sistema di percorsi validi i quali tutti si riuniscono poi, in un'unica via in ingresso per la porta stessa. Tali strade congiungevano Roma al Nord Europa ed in particolare la porta romana del decumano di Torino ai valichi alpini del Monginevro e del Moncenisio, in sinistra e destra orografica della Dora e toccando diverse località. In particolare sappiamo che durante il medioevo alcuni percorsi erano preferiti dai commercianti e mercanti, ed altri dai pellegrini diretti a San Pietro. La strada che da Sant'Ambrogio di Susa e tendente a Roma, viene definita: "strata Romea"<sup>186</sup>.

Poco oltre Porta Segusina dunque, un "ventaglio" di sterrati si ramificava verso il suburbio: oltre alla via consolare delle Gallie, detta "Colleasca" e diretta all'antico mansio di posta romana "Ad Quintum Collegium"<sup>187</sup>, ovvero parte dell'attuale "strada Antica di Collegno" e via Asinari di Bernezzo, vi erano anche la Strada di Rivoli e Grugliasco, detta "Romea", ma talvolta anche: "ad Puteum de Sexto"<sup>188</sup>, una strada tendente a Beinasco, una tendente a San Solutore ed una diretta nel Borgo San Donato. Tuttavia le stesse strade si ramificavano a loro volta ed in particolare presso la piccola cappella poi detta "Le Cler", presso un antico "pozzo"<sup>189</sup>, poco distante l'antico mulino medievale del Martinetto, si dipartiva una strada parallela al canale Colleasca, detta Pellegrina o Pellerina, la quale raggiungeva probabilmente i valichi in sinistra orografica della Dora Riparia, tramite Pianezza ed i territori di Lanzo e Ciriè, toccando la località di Lucento e rappresentava il ramo di via Francigena, verosimilmente più utilizzato dai pellegrini. Sempre riguardo questo ramo di via Pellerina, nella relazione di indagine archeologica eseguita da TERNA s.p.a., nell'area compresa tra Pianezza, Collegno e Rivoli, si ipotizza che tale percorso raggiungesse Collegno, presso l'attuale strada della Varda: "l'altro percorso invece corrispondeva alla via Pellerina o Pellegrina, che nel territorio di Collegno doveva corrispondere, come già accennato, alla via della Varda, identificata con la via Romea. Il toponimo Varda potrebbe del resto avere origine germanica, con riferimento alla funzione di presidio territoriale forse svolta

dall'importante insediamento gotico e longobardo identificato a Collegno"<sup>190</sup>

Un altro ramo raggiungeva il castello di "Lusent" e si congiungeva alla strada interpodereale romana, detta "Via Alba"<sup>191</sup>, la quale creava una sorta di circonvallazione esterna alla città di Torino. Poco oltre questa prima diramazione, presso la cappella di San Rocco, un'altra strada si dipartiva e ricongiungeva: "via Alba, sempre tramite Lucento, punto in cui giungeva direttamente anche la strada di Altessano, Lanzo e Ciriè. Ciascuna di queste strade, incideva e caratterizzava il territorio ovest del suburbio, creando una rete di vie di rilevanza inter-territoriale: la strada pubblica dei pellegrini e dei mercanti [...] non si confondeva più in epoca medievale con la strada imperiale romana da Torino a Collegno, per un tratto parallela, come indica nel 1193 la posizione di certe terre tra la via Colleasca e la via Romeria, detta anche [...] localmente, strata Secusina, strata publica qua itur Ripulas o strata de Puteo con allusione all'ospedale di San Sepolcro di Pozzo Strada posto a poche miglia dalla città"<sup>192</sup>.

Tutti questi numerosi percorsi, convergendo in un unico punto, la Porta Segusina, ci possono far capire meglio il motivo per cui, proprio in epoca medievale, periodo storico caratterizzato da diffusi pedaggi stradali, si fosse realizzato proprio in quel luogo il castello dei Conti Arduinici, un importante polo religioso, e si fosse sviluppato un ampliamento spontaneo a carattere borghigiano della città. Probabilmente a questo sovraffollamento della Porta Segusina si riuscì a porre rimedio con l'apertura della Porta Mosella, direttamente collegata a San Donato ed alla Porta di San Solutore, le quali avevano una funzione di comodità più cittadina che a largo raggio.

Lungo alcune di tali strade viene spesso riportata dalle cronache medievali, la presenza di molteplici piccoli rilievi: "una serie di piccoli rilievi indicati come Montaricie segnava la Campagna a nord-ovest della città; esse sono attestate dall'inizio del Duecento in poi sia fra la Porta Marmorea e la chiesa di San Salvario, sia fra la Porta Decumana e la strada vecchia di Rivoli. È stato supposto non sappiamo su quale fondamento che si trattasse di collinette costituite da rovine accumulate di pubblici monumenti ed edifici di età romana. Le prime vennero anche utilizzate, nel xv secolo, come luogo di sacre rappresentazioni, funzione che ha fatto pensare a tradizione antica di pubbliche solennità; ma sarà meglio non ostinarsi a vedere a tutti i costi nelle montaricie segni di antichità potendo semplicemente trattarsi di piccoli rilievi naturali, o forse anche artificiali, elevati lungo un percorso stradale o per fungere da segni di confine, come i monterutii lapidum che appunto indicavano in più punti i limiti comunali"<sup>193</sup> dunque poco si sa sull'aspetto dell'area in epoca romana, tuttavia la certezza di una funzione sepolcrale e sacra è riscontrabile nelle numerose tombe ritrovate in tutta l'area, segno che anche qui a Torino si seppelliva poco oltre i lati delle strade<sup>194</sup>.

186 Ibid

187 Alberto Camillo, *Ad Quintum Collegno Bollettino archeologico*, Torino, 1971

188 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

189 ASCT, Carte sciolte, 1977

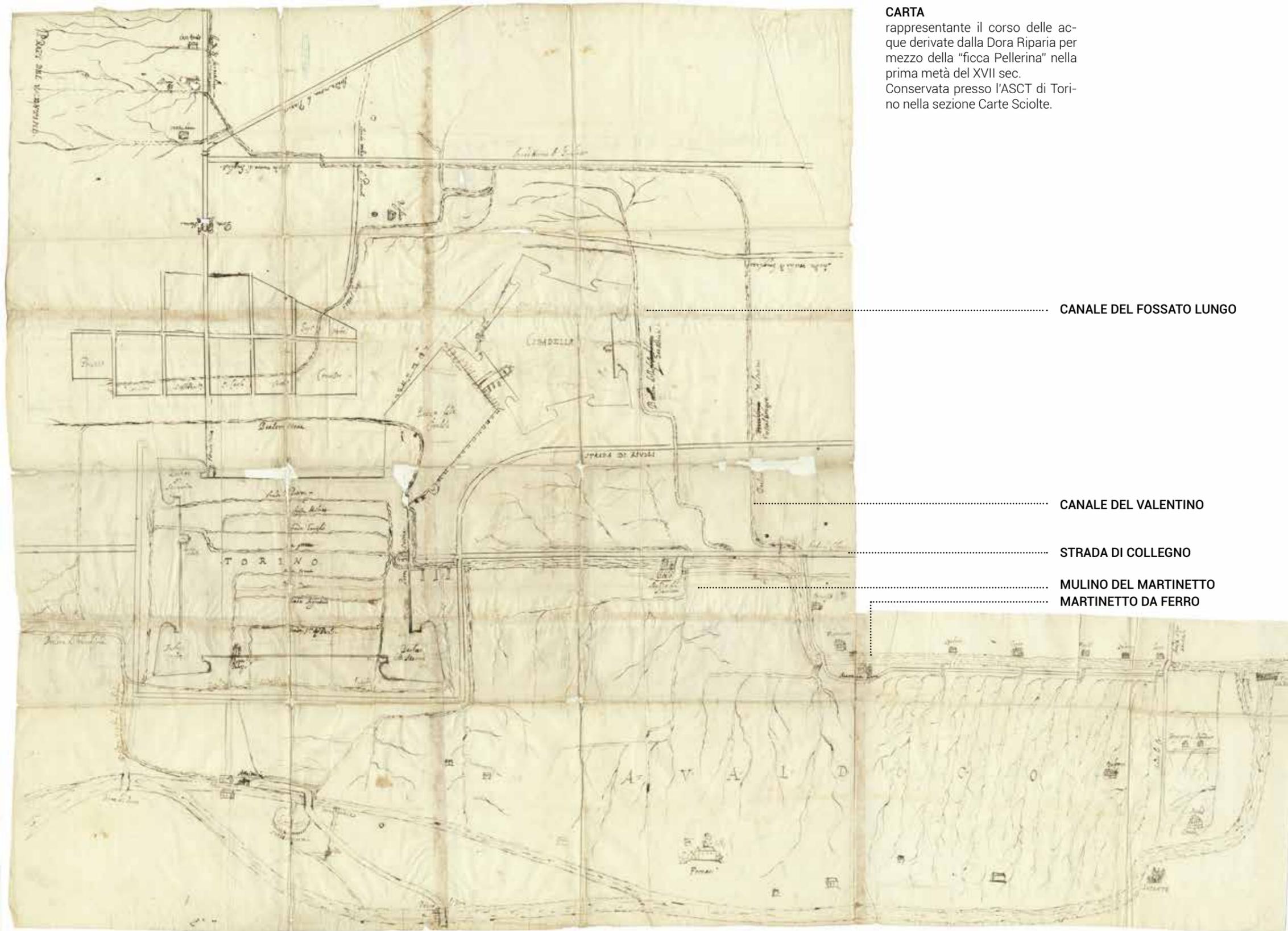
190 TERNA s.p.a., *Relazione archeologica, Razionalizzazione rete Torino T.213 PIANEZZA - GRUGLIASCO*, Torino, 2015

191 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

192 Ibid

193 Ibid

142 Giuseppe A. Lodi, *Archivi di pietra*, AGES, Torino, 1988



**CARTA**  
 rappresentante il corso delle acque derivate dalla Dora Riparia per mezzo della "ficca Pellerina" nella prima metà del XVII sec.  
 Conservata presso l'ASCT di Torino nella sezione Carte Sciolte.

..... CANALE DEL FOSSATO LUNGO

..... CANALE DEL VALENTINO

..... STRADA DI COLLEGNO

..... MULINO DEL MARTINETTO  
 ..... MARTINETTO DA FERRO

..... DIGA PELLERINA

## Il Canale Colleasca

### ALVEO DEL GRAN CANALE PELLERINA EX COLLEASCA



L'approvvigionamento idrico della città veniva garantito dai pozzi e dai canali/acquedotto derivati dalla Dora, chiamati spesso bealere. La "Bealera"<sup>195</sup> è un condotto artificiale derivato da un corso d'acqua principale, regolarizzato attraverso opere idrauliche di presa delle acque, di derivazione delle stesse e di buon funzionamento dei percorsi nei canali costruiti in terra battuta o in struttura muraria lapidea. Tali manufatti vengono utilizzati per l'irrigazione dei campi, orti e giardini, ma anche per usi igienici urbani, per fornire forza motrice a laboratori di produzione o trattamento o per inondare i fossati delle fortificazioni. Se nel periodo della colonizzazione romana, l'agro torinese viene disegnato dalle centuriazioni, è proprio nel medioevo che si ha l'inizio della ricostruzione, spesso ancora riscontrabile nel territorio, delle bealere, opportunamente riadattate o allargate in accordo con le mutate esigenze urbane e territoriali.

La Bealera Colleasca della città di Torino ha origine dalla Dora Riparia nella località denominata "Pellerina" ed è da sempre il canale più importante ed antico della città di Torino, quello che le forniva le acque appunto, sin dai tempi più antichi, attualmente parte di esso è detta "Canale Pellerina" ed è ancora presente. Un' opera di presa a tracimazione detta "ficca Pellerina"<sup>196</sup>, ovvero un lungo sbarramento del torrente permette ancora oggi l'immissione delle acque nell'alveo del canale, alle pendici del

#### CARTA TECNICA

della città di Torino, con evidenziazione dell'alveo del canale Pellerina, ex canale Colleasca, lungo il corso Appio Claudio, ai piedi del terrazzamento fluviale sud della Dora riparia. L'alveo ormai prosciugato svolge la funzione di canale bianco scolmatore delle acque meteoriche, riempiendosi saltuariamente con portata ridotta solo in occasione di importanti eventi meteorologici.

La diga a tracimazione presso l'ansa della Dora, detta "ficca Pellerina", recentemente stravolta, serve un nuovo canale scolmatore a servizio di una mini centrale idroelettrica interna al parco.

terrazzamento fluviale della Dora e proseguendo con una leggera pendenza verso est, il canale riesce gradualmente, per mezzo di un importante intervento artificiale a proseguire sino a ritrovarsi decisamente al di sopra di esso e giungere, con un percorso che rimane parallelo e contenuto tra le isoipse che caratterizzano il dislivello del terrazzamento, all'area del "vecchio mulino del Martinetto". In località, poco dopo la cappella poi detta "Le Cler", aveva origine anche il canale detto del "Fossatum longum"<sup>197</sup>. Il canale immetteva poi le sue acque probabilmente anche nella struttura ad archi di origine romana, denominata "Vidotum Duriae"<sup>198</sup>, piuttosto che semplicemente "acqueducto"<sup>199</sup>, proseguendo parallelo alla strada di Collegno, raggiungendo la Porta Susina, dove immetteva le sue acque nel sistema di distribuzione urbano delle "Doire"<sup>200</sup>. Presso la Porta Susina, aveva origine anche la diramazione che forniva le acque al Borgo di San Donato, giungendo poi nel vecchio ramo canalizzato della Dora che forniva le acque ai mulini, detti "Molassi".

Agli inizi del 1700, un pesante intervento di riallestimento per esigenze militari dell'area fuori porta Susina ha profondamente modificato definitivamente il percorso e la denominazione di questo canale.

<sup>197</sup> Ibid

<sup>198</sup> Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

<sup>199</sup> Ibid

<sup>200</sup> Maria Teresa Bonardi, *Canali e macchine idrauliche nel paesaggio suburbano, in Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988

<sup>195</sup> Maria Teresa Bonardi, *Canali e macchine idrauliche nel paesaggio suburbano, in Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988

<sup>196</sup> Ibid



**RELAZIONE PERNIGOTTI** rappresentante il particolare dell'opera di presa del canale Colleasca - Pellerina, detta "ficca Pellerina", presso il torrente Dora Riparia, nel 1844. Conservato presso l' ASCT, sezione Tipi e Disegni.

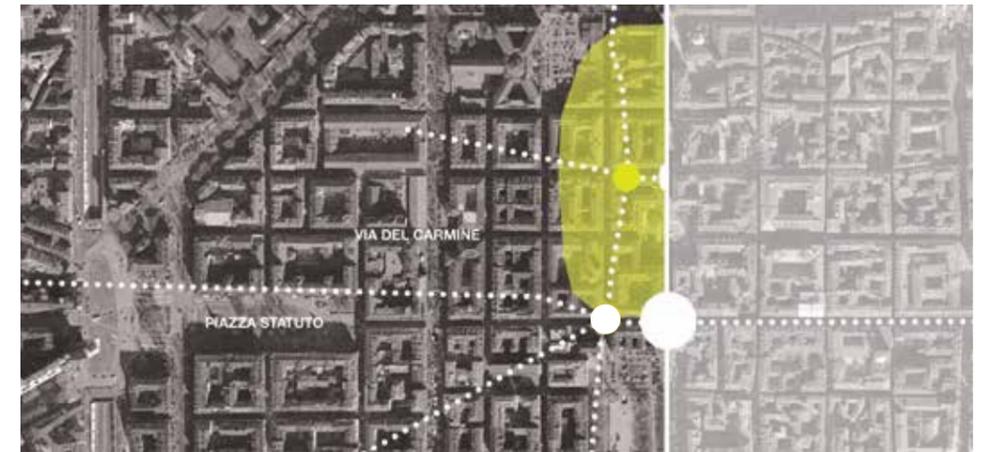
**FOTOGRAFIA IN BASSO** del Canale Colleasca Pellerina, ad inizio Novecento, a valle del Nuovo Martinetto, in Rivista Mensile di Elettronica e Varietà" anno III, n. 3, 1924.



**FOTOGRAFIA IN ALTO** del Canale Colleasca Pellerina, a metà Novecento, in Corso Apio Claudio, Archivio Giorgio Pelassa Torino.



## Il Borgo San Donato



**ORTOFOTO** con indicato il sito probabile del Borgo antico di San Donato.

Il borgo che nelle fonti è chiamato in modi diversi, come "*Burgus Colleasche*" 201, "*Burgus Sancti Donati*" 202 oppure "*Borgus Taurini*" 203 si dirama lungo i lati delle strade che giungono in città da occidente. Le origini di questo borgo della città di Torino, edificato in aderenza alla cinta urbana, sono strettamente legate alle sorti del monastero di San Solutore, nell'immediato suburbio ad ovest ed in particolare agli investimenti economici ed alle donazioni rivolte a tale istituto religioso. Numerosi erano infatti i flussi economici e soprattutto immobiliari rivolti al monastero dei martiri e inviati dai Torinesi, fortemente legati alle figure dei santi; nel 1031 il noto Olderico Manfredi e la sua consorte Berta, donarono all'abbazia: "*braidam unamque est iuxta palatium prope de Taurino civitate ad sinistram partem exente de eodem palatio*" 204, ovvero un edificio posto fuori cinta, in prossimità del palazzo/castello arduinico, confinante con la strada Romea e le mura. Nel 1126 l'abate di San Solutore concede in enfiteusi: "*un sedime con edificio e cortile situato non lontano dalla chiesa di S. Donato*" 205, dunque viene data per realizzata e ben presente nel territorio la chiesa di San Donato, piccolo edificio religioso posto alla destra della strada Romea, uscendo per Porta Segusina, sul lato opposto a San Solutore, ed è proprio tale fabbricato, il quale negli anni assumerà diverse intitolazioni, a seconda degli ordini ed istituti religiosi i quali lo gestiranno, che fungerà da fulcro per il borgo, alla

201 Rinaldo Comba, Rosanna Rocca, *Torino fra Medioevo e Rinascimento : dai catasti al paesaggio urbano e rurale*, ASCT, Torino, 1993

202 Ibid

203 Ibid

204 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

205 Ibid

quale si aggiungeranno anche i monasteri di San Bernardo da Mentone e di San Cristoforo degli Umiliati, poi Sant'Agostino fuori le mura.

Tuttavia sappiamo che almeno cento anni prima dell'anno Mille, poco distante dalla Porta Segusina era presente l'antica chiesetta dei Santi Andrea e Clemente, nella quale: *"ripararono i monaci della Novalesa, che poi si trasferirono nella vicina chiesa di Sant'Andrea, la futura Consolata, addossata alle mura della città non ancora ampliata"*<sup>206</sup>. Dunque sappiamo dell'esistenza di tale piccolo edificio di culto presso la Porta, perchè i monaci dell'Abbazia benedettina, sita poco oltre Susa, per paura dell'avanzata Saracena nel 906 d.C. lì vi si trasferirono, sotto la guida dell'Abate Domnivero, sino al momento in cui questa andò distrutta durante un incendio ad opera sempre dei Saraceni, i quali martirizzarono anche alcuni monaci: *"il marchese Alberto, figlio del re Berengario, attribuì loro la chiesa consacrata in onore di Sant'Andrea, posta entro le mura"*<sup>207</sup>, dunque l'edificio era posto fuori porta Segusina, potenzialmente lo stesso fabbricato intitolato poi a San Donato.

A partire dal 1171, viene citato espressamente il *"Borgo Sancti Donati"*<sup>208</sup> e nei decenni successivi saranno sempre più le proprietà presenti all'interno della città vecchia ed espressamente nel nuovo borgo di San Donato presso la via detta Romea o Colleasca. Nel 1210: *"due sedimi sono dati in concessione dall'abate a condizione di edificarvi sopra nel giro di un anno: uno di 50 tavole"*<sup>209</sup> questa volta i due appezzamenti edificabili sono confinanti direttamente con la strada che dalla via Romea porta a San Solutore.

Nel 1218 viene tracciato il nuovo fossato attorno alle mura della città, il quale: *"circonda anche il nuovo borgo nel quale la presenza di ricioli, simili a quelli attestati nella zona mercantile centrale, sembrerebbe testimoniare anche un'attività commerciale"*<sup>210</sup> quindi a partire dal Duecento il borgo sembra apparire sempre più come una espansione, al cui sviluppo contribuisce la lottizzazione dei terreni di proprietà di San Solutore, naturale e spontanea della città stessa, con un sistema, seppur grossolano, di fortificazioni comuni. Nel 1223 viene citato espressamente il: *"fossato di Borgo San Donato"*<sup>211</sup> e *"la zona abitata è difesa da porte, quali la porta burgi Colleasche, la porta burgi Sancti Bernardi e la porta Sancti Solutoris"*<sup>212</sup>, ovvero la porta che metteva probabilmente in diretta comunicazione il borgo alla città, forse l'antica pusterla romana della Porta Mosella, poi Torre della Polvere, posta in asse con l'attuale via San Domenico, la porta rivolta alla strada che, parallela alla via Colleasca e posta tra essa e la Dora, giungeva al monastero di San Bernardo e la porta che si

206 Giuseppe A. Lodi, *Archivi di pietra*, AGES, Torino, 1988

207 Ibid

208 Giuseppe Sergi, *Storia di Torino I - dalla Preistoria al Comune medievale*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1997

209 Ibid

210 Ibid

211 Ibid

212 Ibid

apriava sul punto di convergenza delle strade di Rivoli, Collegno e Beinasco-San Solutore.

Sappiamo che: *"nel 1257 [...] la via interna adiacente alle mura risultava in parte ostruita da edifici privati tanto da diventare inutilizzabile per la difesa, così che il Maggior Consiglio deliberò l'abbattimento di tutte le case addossate alla cortina muraria e ordinò di inserire il provvedimento negli statuti cittadini per salvaguardare la transitabilità in futuro"*<sup>213</sup> dunque le costruzioni cittadine interne alla città di impianto romano giungevano sino alle mura, in parte addirittura nascondendole, dunque possiamo immaginarci che nella percezione, per lo meno figurata, dell'immaginario del tessuto sociale torinese dell'epoca, che il borgo apparisse poco separato dalla città vecchia, appena dietro le case addossate alle mura, pressochè inglobate dagli edifici addossatisi.

L'espansione economica spinse alcuni cittadini intraprendenti ad installare macchine idrauliche lungo lungo la Bealera Colleasca, la cui portata d'acqua, non indifferente, assicura l'alimentazione sia del canale del Fossato Lungo, che della rete idrica interna alla città.

Un certo fervore religioso si era manifestato a Torino con l'arrivo dell'ordine predicatore degli Agostiniani Calzati, detti anche Eremitani di Sant'Agostino della Congregazione Osservante di Lombardia. Essi furono fortemente voluti dalla politica di Amedeo VIII di Savoia. Ludovico d' Acaja, signore di Torino, aveva chiesto nel 1404 al Papa Benedetto XIII di fondare l'Università in questa città, tuttavia solo nel 1439, quando Amedeo VIII divenne Papa dopo il Concilio di Basilea, l'Università a Torino ebbe attività stabile, favorendo l'arrivo degli Agostiniani che si stabilirono in città nel 1441. Il nuovo Papa acconsentì di assegnare loro il Monastero di San Solutore Minore fuori le mura, ormai in rovina, con bolla del 6 agosto 1446. Questo però non avvenne ed il 26 settembre, abrogando la prima bolla, il Papa acconsentì alla costruzione di un nuovo fabbricato, cui il comune di Torino si oppose per ragioni economiche. Il Vescovo assegnò agli Agostiniani, quindi, il monastero di San Cristoforo degli Umiliati, già detto di San Bernardo presso San Donato, con tutti i loro possedimenti: *"all'atto della cessione la parrocchia possedeva ancora un prato in Valdocco e cento giornate di bosco lungo la Stura"*<sup>214</sup>. Nel 1536 la demolizione francese di tutte le costruzioni fuori dal perimetro romano di Torino arrivò fino al monastero, il 3 aprile gli Agostiniani si spostarono quindi dentro le mura, ospitati in vari edifici, riuscirono solo nel 1551 a ricostruire il convento dentro al quadrilatero di impianto originale romano, presso l'antica chiesa dei Santi Giacomo e Filippo, ormai in rovina.

213 Ibid

214 Giuseppe A. Lodi, *Archivi di pietra*, AGES, Torino, 1988

## MARTINETTO DA FERRO AL BRUCIACUORE

## IL MULINO DEL MARTINETTO



Il sito storico è attualmente compreso tra le vie San Donato, Balbis, Cibrario e la Piazza Statuto.

Poco abitati, i mulini risultano facilmente aggredibili, in quanto il sistema difensivo cittadino si limita all'interno della cinta muraria della città antica. In occasione di attacchi esterni, gli impianti molitori restano in balia delle scorrerie nemiche. Avendo un ruolo di importanza vitale per la sopravvivenza della città stessa, essi sono fra i primi obiettivi ad essere colpiti e nel corso del XIV e XV secolo, i macchinari vengono distrutti più volte in occasione di lotte intestine o di guerre. Data la vulnerabilità degli impianti si provvede periodicamente a costruire presso i mulini opere difensive ed a carattere spesso provvisorio, organizzando anche dei turni di guardia. Negli anni trenta del XIV secolo, per la sicurezza dei mulini, alcuni custodi, vengono incaricati a vegliare di notte. Alcuni anni dopo, il Consiglio Comunale delibera la costruzione di opere difensive.

Nel 1352 *"il massarius molendinorum, salda un debito di duecento fiorini d'oro, spesi in lavori di sistemazione del tratto della bealeria Colleasche, che scorre attraverso il fossato della città"*<sup>215</sup>. Nel tratto compreso tra la porta Nova e la Porta Marmorea, i primi mulini dunque vengono costruiti direttamente nel Fossato Lungo<sup>216</sup>, proprio grazie alle acque derivate dalla Colleasca.

Risale al 1392 un tentativo di impiantare macchine idrauliche per la lavorazione di materie tintorie nei pressi della Porta del Borgo San Donato a Colleasca fuori Porta Segusina. Proprio in questi paraggi sono eretti nel corso del Quattrocento alcuni martinetti da ferro: *"nel 1424 due astigiani, il nobile Fraylinus de Guarleta e Guglielmino Troya, chiedono al comune la licenza di costruire un martinetto per macinare le spezie o per lavorare il rame"*<sup>217</sup>.

<sup>215</sup> Maria Teresa Bonardi, *Canali e macchine idrauliche nel paesaggio suburbano*, in *Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988

<sup>216</sup> ASCT, coll. V, Libri dei Consegnamenti, quartiere di P. Marmorea, 1428, vol.1046, c.63 r

<sup>217</sup> Maria Teresa Bonardi, *Canali e macchine idrauliche nel paesaggio suburbano*, in *Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988



Il Consiglio accorda il permesso, indicando per l'installazione un luogo compreso tra due ponticelli, posti sulla bealera del Fossato Lungo: *"uno nei pressi della porta del Borgo, rivolta verso Pozzo Strada e l'altro in direzione del monastero di San Solutore"*<sup>218</sup>.

Sempre nel 1424 Giovanni de Moranda chiede di costruire un battitoio per le spezie con edifici e costruzioni sussidiarie e nel 1428 un paratoio da panni viene costruito in *"Martinetto seu iuxta Martinetum"*<sup>219</sup> di sua proprietà. Ancora nel 1424 i fratelli Riccardino e Antonietto Pogetti di Avigliana, con Claudio Felice di Rivoli ottengono in enfiteusi perpetua dai frati di San Cristoforo di Colleasca un appezzamento di terra situato: *"per viam Colleasche"*<sup>220</sup> presso la *"Bealeram Magna comuni Taurini"*<sup>221</sup>. Qui essi intendono costruire: *"unum operatorium seu martinettum eris seu aram"*<sup>222</sup> con una casa e varie costruzioni sussidiarie.

Nel 1464 il Martinetto Pogetti è ormai un complesso produttivo di grandi dimensioni e vi sono diverse ruote con i relativi canali e vari edifici di servizio; fanno parte della proprietà un orto e un appezzamento di terra coltivata a canapa. Nel 1468 un abitante di Leinì propone la creazione di un impianto per la spremitura dell'Olio: *"super canali Durie iuxta et prope Portam Secusinam"*<sup>223</sup> e nonostante questo insediamento, la zona continua però ad essere caratterizzata dalla presenza degli impianti metallurgici, tanto che è

**FOTO IN ALTO**  
del borgo del Brucciacuore, scattate da Gabinio, a inizio Novecento in Via Pacinotti angolo via Vagnone, nel sito dell'antico Martinetto da Ferro. Sono conservate presso la Fondazione Torino Musei, Archivio Fotografico, Fondo Mario Gabinio.

<sup>218</sup> App., I, reg. 10 febbraio 1424

<sup>219</sup> ASCT, coll. V, Libri dei Consegnamenti, quartiere di P. Doranea, 1485, vol.1095, c.129 r

<sup>220</sup> ASCT, Carte sciolte n.1905, 24 novembre 1424

<sup>221</sup> ASCT, coll. V, Libri dei Consegnamenti, quartiere di P. Pusterla, 1464, vol.1082, c. 78 v.

<sup>222</sup> Ibid

<sup>223</sup> Vittorio Marchis, *Acque, mulini e lavoro a Torino*, in *Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988

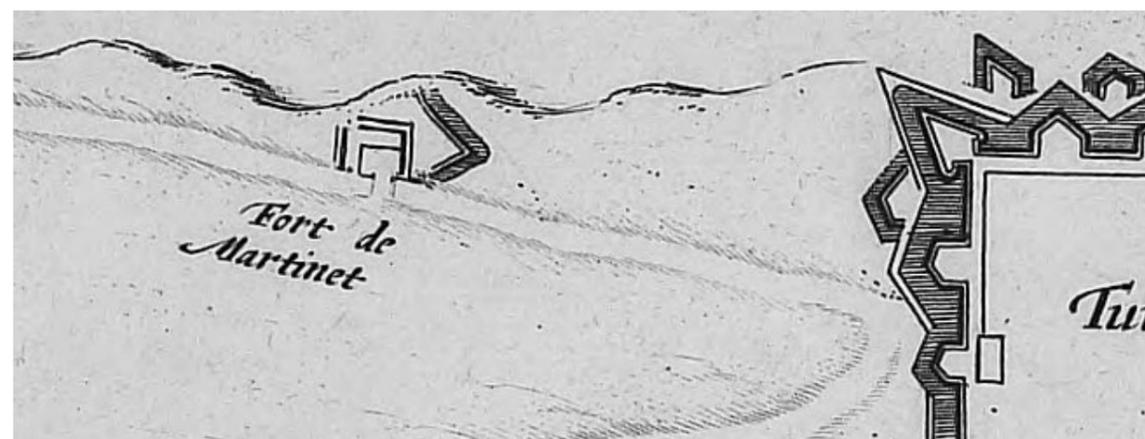
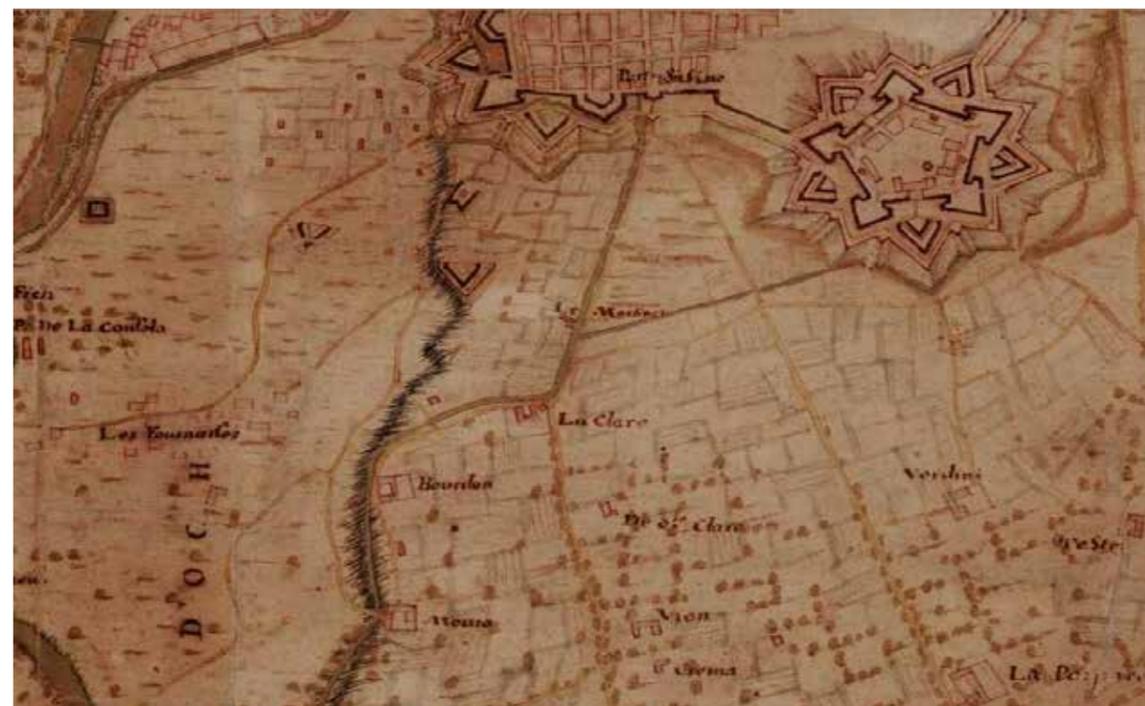
ormai affermato il toponimo "Ad Martinetum"<sup>224</sup> accanto a quello di: "Ad Colleascham"<sup>225</sup>.

Nel 1531 la città acquista alcune quote del martinetto Pogetti: "il passaggio di proprietà interessa tre quinti della domus Martineti, di una carbonaia costruita a nord di questa, dell'orto e della canaperia"<sup>226</sup>.

L'edificio in cui sono posti i magli, misura cinque cassi ed è coperto in tegole, negli anni immediatamente successivi il comune acquista totalmente il complesso, in cui nel 1534 vengono eretti un mulino da grano con due ruote ed un battitoio per la canapa.

Il lavori di rinforzo del sistema difensivo attuati durante la dominazione francese, a partire dal 1536, con la costruzione dei quattro bastioni d'angolo della città vecchia, interessano anche l'area dei mulini. Nel 1542 il Consiglio delibera la realizzazione di fossati circostanti i mulini per impedire l'avvicinamento dei cavalli nemici ed evitare che gli impianti siano bruciati, vengono anche eretti bastioni sufficientemente alti.

Nel 1632 possiamo ottenere una immagine del sito, grazie a Giò Battista Caccia, assessore del Comune di Torino e Giò Francesco Rolando, Consigliere della Città, i quali eseguono un sopralluogo al Molino e passando lungo la strada di Collegno annotano che: "si come le tre rodde (ruote) d'esso molino non voltano per causa et diffetto d'aqua et che l'alveo d'essa bialera è totalmente assugato et questo causamente come ha detto Antonio Lomello Molinaro d'esso Martinetto una rottura qual ha fatto l'aqua al dissopra di esso Mollino [...], qual rottura dice esser causata per alcuni biglioni (tronchi) et piante d'albero quali ha fatto tagliar la vedova Canea quali albere essendo cadute una parte nell'alveo di detta bialera ha fatto gonfiar totalmente l'aqua che ha rotto il gitto et sponde nelli pratti della medesima Signora Canea detti della Valdoc [...] esistenti verso Lusent (Lucento). Più ha concesso testimoniali si come poco discosto dalla detta rottura et verso li molini vi si vede un albero atterrato dentro all'alveo d'essa bialera di grossezza di due bracciate e di longhezza di quatro trabuchi e più qual traversa tutto detto alveo in modo che l'aqua per causa d'esso albero non haver suo discorso per andar a detti mollini et questo può haver causato detta rottura atteso che detto albero occupa quasi tutto l'alveo di detta bialera"<sup>227</sup>.



**CARTA IN ALTO**

particolare del territorio ovest della città di Torino nella : "Carta topografica della Collina di Torino" a cura dell'Ing. La Marchia, realizzata tra il 1694 ed il 1706, è conservata presso l'Archivio di Stato di Torino, nella sezione "Corte", Carte Topografiche per A e B, Torino n.14.

**CARTA IN BASSO**

particolare del mulino del Martinetto, fortificato in occasione dell'assedio del 1640, estratto dalla carta: "Plan au vray de la ville et siège de Thurin 1640", conservata presso la Biblioteca Nazionale di Francia nella sezione cartografia e piani.

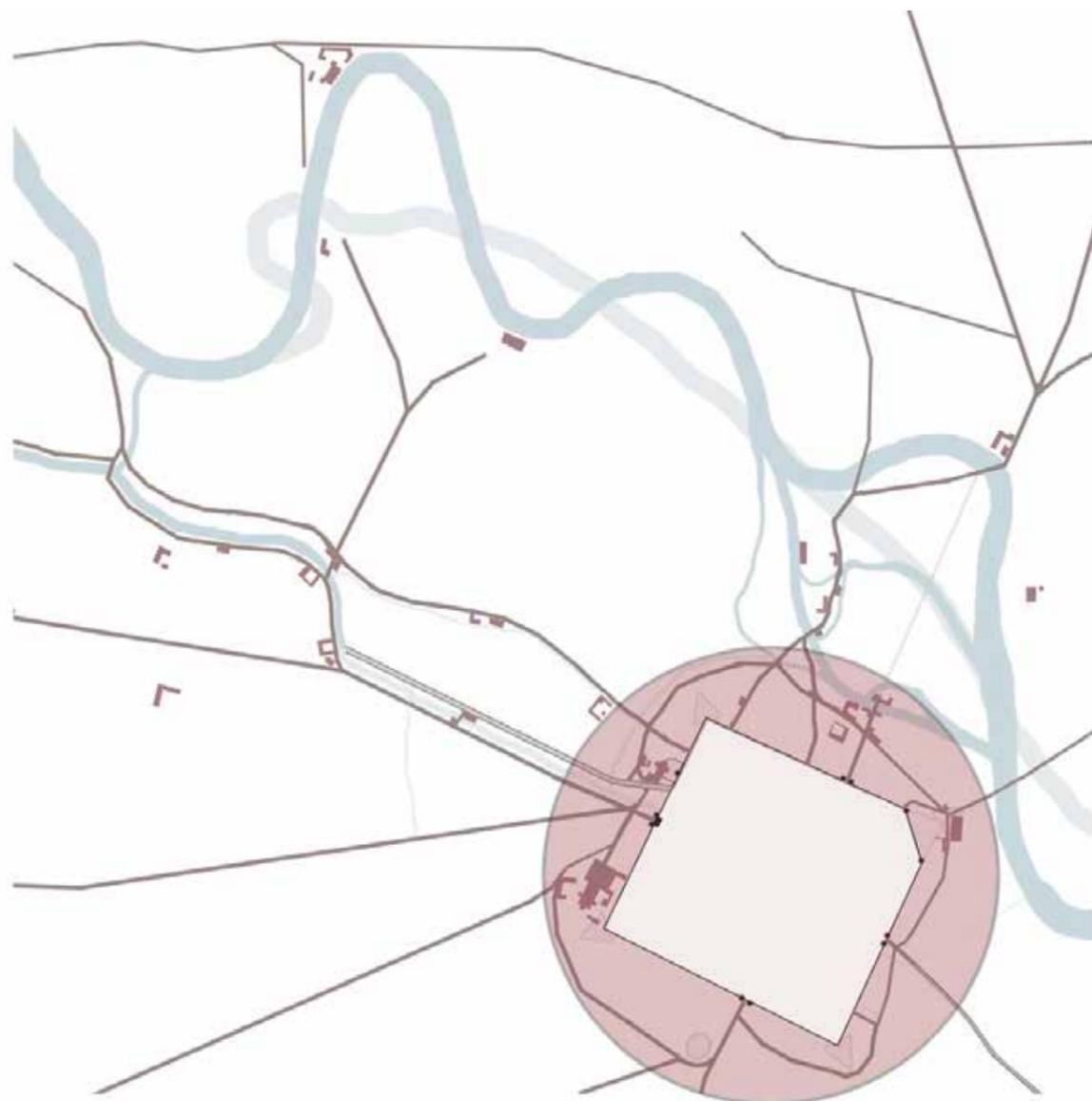
224 ASCT, coll. V, Libri dei Consegnaenti, quartiere di P. Doranea, 1485, vol.1095, c.129 r

225 Giuseppe Bracco, *Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988

226 Ibid

227 ASCT, Carte Sciolte, n.2714, anno 1632

### 4.3 L'area dal 1500 al 1700



#### LEGENDA

- Viabilità
- Corpi d'acqua
- Spianata libera
- Quadrilatero

### Le nuove fortificazioni e la "spianata libera"

Il 21 marzo 1536 un esercito guidato da Philippe de Chabod scende dalla Francia per occupare Torino e schiera ventitremila fanti, mille cavalieri e ottocentotrenta lancieri. Con Chabod cavalcano il conte Guglielmo di Frustambergo e Francesco Ludovico del Vasto, marchese di Saluzzo. Torino, all'epoca abitata da circa novemila persone è indifendibile, in quanto ancora protetta solo dalle mura romane e dalle "case-forti" di Porta Susina, realizzata in epoca Arduinica, e di Porta di Po, eretta nel 1330. Il Duca di Savoia, il 27 marzo decide di lasciare la città per via fluviale, sul Po, invia le sue artiglierie ed il tesoro ducale a Milano, mentre lui si rifugia nella ben fortificata Vercelli, con il figlio Emanuele Filiberto, il quale ha solo otto anni.

Il 1 di aprile l'esercito invasore occupa i sobborghi di Torino esterni alle mura, ormai disabitati per via dell'evento ed un araldo francese si presenta davanti a Porta Susina, intimando alla città di arrendersi e di ammainare le insegne sabaude, altrimenti sarà messa a ferro e fuoco. Le autorità civiche informano dell'ultimatum il Duca, con una celere staffetta di messaggeri, ma la risposta ai torinesi è altrettanto rapida: badate alla vostra salvezza. Così la sera del 3 aprile 1536 la città apre le porte al nemico, chi teme il saccheggio seppellisce il proprio denaro, chi non accetta la resa prende le armi e raggiunge il Duca e per quasi un quarto di secolo, Torino sarà di dominio francese.

Gli occupanti, consapevoli dell'importanza strategica della piazza torinese, decidono subito di potenziarla con fortificazioni in grado di reggere l'urto delle artiglierie di eventuali assediati. La realizzazione e l'ampliamento di nuovi sistemi di fortificazione con bastioni e rivellini capaci di resistere ad armi sempre più potenti, sono operazioni molto costose. Da questo momento le mura possono costituire un ostacolo all'espansione urbana: inducendo un sempre maggior sfruttamento del terreno edificabile interno e uno sviluppo edilizio ad alta densità, con un aumento del numero di piani degli edifici abitati, la progressiva occupazione di orti e spazi aperti e la trasformazione dei lotti medievali. La cinta dell'impianto romano, liberata dai borghi medievali che vi si erano addossati nei secoli, in particolare nell'area di Porta Segusina, viene irrobustita con terrapieni dotati di forti scarpate, capaci di assorbire l'urto delle palle di cannone. La creazione di una spianata, o tagliata, lasciata libera intorno alle mura costituisce una delle maggiori novità: sul piano economico, perché chiese, conventi, ospedali ed altri edifici, anche residenziali, esistenti all'esterno del perimetro, devono essere rasi al suolo in tempi brevi, ricavandone spesso solo macerie, per costruire i nuovi terrapieni; sul piano politico, perché con la demolizione si esprime il potere assoluto nei confronti della comunità cittadina; sul piano formale, perché viene alterato nel giro di pochi anni il profilo della città che risulta così separata dal contesto suburbano<sup>228</sup>. La scelta, spesso drammatica della spianata da un lato e quella della costruzione di cittadelle fortificate, sono operazioni compiute talvolta a scapito dell'edilizia cittadina. In generale sono gli stati a imporre con atto autoritario l'atterramento di interi quartieri o a rasare i borghi esterni alle vecchie mura, innescando però, quel processo di crisi produttiva della città, tipico del Cinquecento e di separazione fisica e funzionale dell'abitato. Viene dunque abbattuto il borgo di San Donato, nell'area della via Colleasca, con i relativi edifici di culto, ma anche l'abbazia di San Solutore. Tuttavia vengono risparmiati, il manufatto dell'acquedotto romano, per ovvie ragioni funzionali, insieme al mulino del Martinetto ed al monastero di San Cristoforo degli Umiliati, probabilmente già detto di San Bernardo da Mentone<sup>229</sup>, poco fuori il Borgo; essi infatti resisteranno, seppur con le varie modificazioni, fino agli inizi del 1706, quando si procederà alla creazione del terzo ampliamento della città capitale.

Il cantiere delle mura assorbe una gran quantità di mano d'opera, di risorse finanziarie e intellettuali. L'attività operativa è infatti accompagnata da una vasta produzione di trattati di architettura militare. Vengono anche completati i bastioni, impostati ai quattro angoli delle mura. Lo scrittore francese Francois Rabelais, dopo il suo soggiorno a Torino fra il 1539 ed il 1542, paragonerà i bastioni a quattro grandi paté di prosciutto, o meglio "pastes de jambon". Nell'ultimo periodo dell'occupazione militare il governatore francese Brissac, fece svolgere anche studi approfonditi di carattere progettuale, in previsione della costruzione di una cittadella fortificata.

<sup>228</sup> Donatella Calabi, *Storia della Città - L'età moderna*, Marsilio, Venezia, 2009

<sup>229</sup> Giovanni Battista Semeria, *Storia della chiesa metropolitana di Torino descritta dai tempi apostolici sino all'anno 1840*, Stabilimento tipografico Fontana, Torino, 1840

Dopo il trattato di Cateau Cambrésis del 1559, nel quadro di un nuovo equilibrio politico tra Francia e Spagna, i Savoia consolidarono la propria posizione col ribaltamento del baricentro dei loro possedimenti dalle terre transalpine, alla pianura padana. Furono quindi ragioni prevalentemente politiche, di dimensione europea che indussero Emanuele Filiberto a scegliere Torino, come sede in cui incentrare nuove funzioni amministrative e militari. La questione militare stava dunque a monte delle scelte pianificatore di uno Stato assoluto e della sua città capitale. Questione strettamente connessa a quella dei saperi e delle competenze dell'architetto impegnato in opere di rifacimento urbano è quanto attiene al disegno di città: alla sua rappresentazione planimetrica e al primato della geometria. Nell'ultimo trentennio del Quattrocento, l'Italia è stata il centro dell'arte e della scienza della cartografia, frutto da un lato dell'invenzione della prospettiva, dall'altro dei progressi dovuti all'introduzione dei catasti e della necessità di rappresentare il territorio censito. Il rilevamento planimetrico della città è già agli esordi del Cinquecento, una pratica largamente diffusa. Durante tutto il secolo, l'ambizione di possedere raffigurazioni di questo tipo diventa sempre più comune, condivisa da signori che ne diventano committenti. Il tradizionale magistero degli ingegneri e architetti italiani viene presto emulato dai tecnici tedeschi e fiamminghi, che si conquistano una gran fama a partire dalla metà del secolo.

Sempre più spesso viene compiuta una selezione di tratti grafici, particolarmente importante, ovvero l'inizio di quella "cartografia tematica", che rappresenta sempre meno la situazione reale, secondo un metodo ritrattistico, ma che contribuisce a sviluppare la conoscenza analitica e quantitativa del territorio urbano, anche i Savoia finanzieranno quindi una ritrattistica della loro città capitale, un primo esempio è la carta realizzata dal Carracha. La struttura della città a metà Cinquecento, prima del ruolo di capitale, era stata descritta attentamente dall'arcivescovo di Zara, Minuccio Minucci, al seguito del giovane veneziano Corner, in viaggio per Parigi. I nobili veneziani si fermarono un giorno solo a Torino, ancora occupata dalle truppe Francesi di Francesco I, ma scrissero: "*L'abitato era stato da poco fortemente ridotto di estensione dai francesi, con l'abbattimento dei popolosissimi borghi esterni; la costruzione delle mura alla moderna, già iniziata dai duchi di Savoia all'inizio del Cinquecento era stata fortemente incrementata*"<sup>230</sup>. Tuttavia, durante il periodo precedente, il sistema stradale extraurbano era rimasto articolato su direttrici pre esistenti e si era fissato in attestamenti e porte della città, che ricalcavano l'assetto antico. Peculiarità della nuova città capitale, continua ad essere il sistema delle antiche Doire, le quali possono scorrere con portate diverse, lungo gli antichi decumani, in pendenza verso il Po. Queste piccole vie d'acqua, molto funzionali per la pulizia della città, scorreranno superficialmente per quasi tre secoli.

Derivazioni della principale Dora Grossa in entrata da Porta Susina, in occasione di forti nevicate, o in caso di incendio, potevano essere aperte con portata massima, presso il partitore posto dietro la Chiesa di San Dalmazzo; ripulendo in poche ore l'intera capitale. Venne realizzata anche

<sup>230</sup> Giuseppe Bracco, *Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988

una grande cisterna d'acqua presso il bastion verde della porta Doranea, insieme ad una fontana. L'acqua prelevata tramite una condotta presso la Porta Susina, poteva così essere conservata, in maniera tale da servire il giardino di S.A.R. Durante gli anni 1628 e 1629, il Duca Amedeo di Savoia fece aprire il Canale nuovo delle Giare, poco più a sud del canale del Fossato Lungo, in previsione della realizzazione della fortificazione nuova, a protezione del primo ampliamento della città, tale canale avrebbe dovuto sostituire il canale del fossato Lungo, il quale si sarebbe dunque venuto a trovare all'interno del nuovo abitato. Nell'area del Vallo, in corrispondenza della Porta Nuova Reale, sotto l'attuale piazza San Carlo, sono ancora presenti le vestigia del ponte a scavalco sul fossato e sul canale, ed è proprio in questa occasione che l'architetto Carlo Castellamonte redige una "relazione sull'intero percorso del canale Pellerina-Colleasca"<sup>231</sup>.

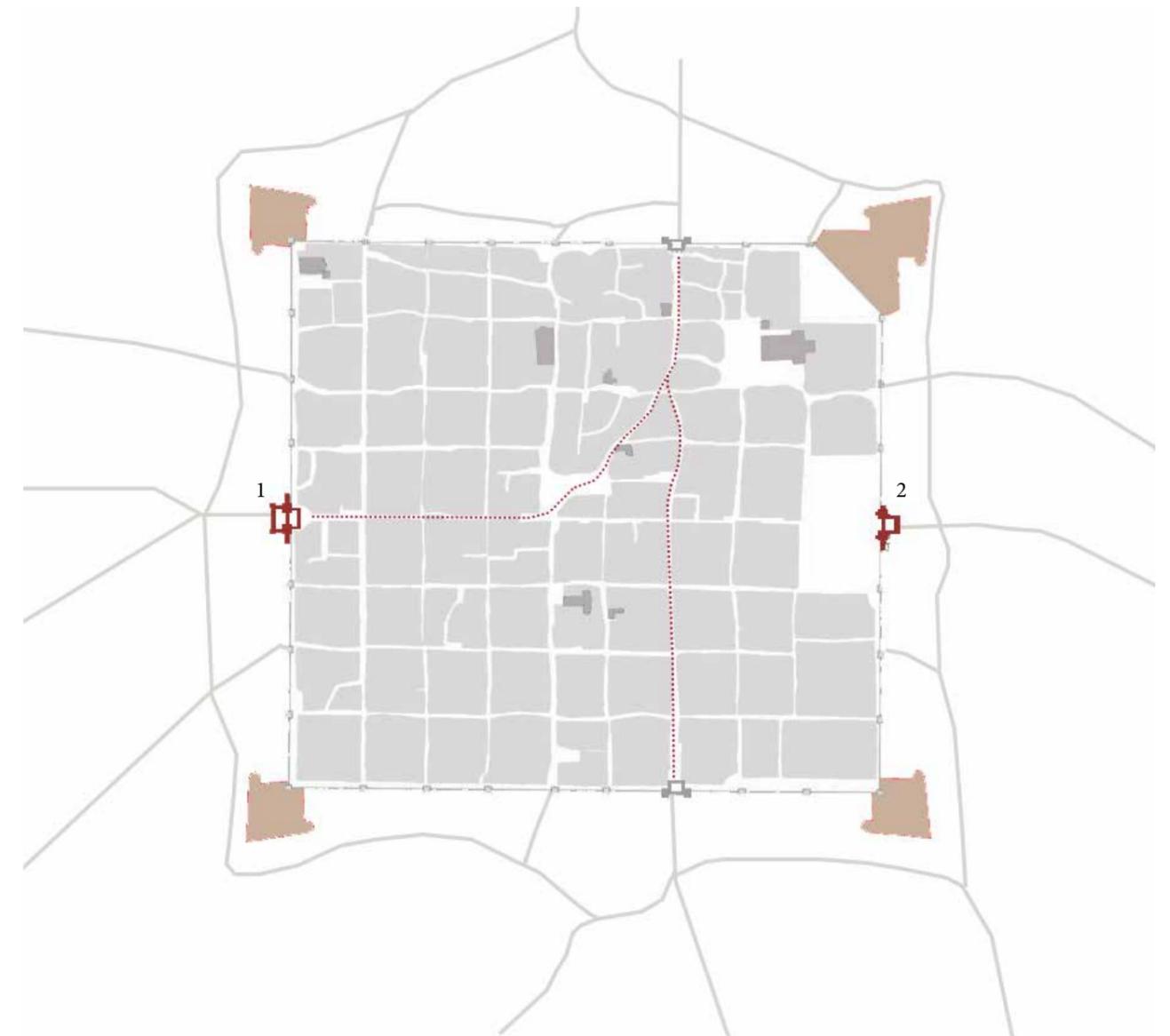
Lo sfondo comune dell'Europa del Seicento è la guerra: essa condiziona la vita di tutti gli stati coinvolti, suscita l'esigenza e le condizioni di un rafforzamento del potere sovrano. Si sviluppano la burocrazia e l'amministrazione, si adottano nuove forme di coercizione e di sfruttamento delle risorse. I grandi conflitti non costituiscono però l'unico fattore di cambiamento: a loro volta essi sono il risultato di scelte politiche e l'espressione di valori culturali emergenti. Anche a Torino si avranno scontri durante il Seicento, seppur apparentemente di carattere più locale, la cosiddetta "Guerra dei Cognati", essi rappresenteranno scenari di scontro dal sapore europeo, con gli Asburgo dell'Impero e del Regno di Spagna, rappresentati particolarmente, dai fratelli di Vittorio Amedeo I, i quali si scontreranno con la "Madama reggente" di Carlo Emanuele II, Cristina Borbone, figlia del Re di Francia, la quale ebbe la meglio. Durante l'assedio del 1640, si può avere una chiara visione d'insieme dell'impianto territoriale esterno alle fortificazioni, con porzioni dell'acquedotto romano ancora ben presenti vicino al mulino del Martinetto, protetto da fortificazioni ora chiamato "Fort de Martinet".

Mentre il sistema fortificato antico della città, prima dell'occupazione francese del 1536 era stato molto debole, tanto che il comandante Antonio de Leyva delle truppe imperiali di Carlo V, aveva sconsigliato la difesa della città, i governatori francesi avevano infittito subito, come già detto, i lavori di rinforzo sia nelle cortine, sia nei baluardi. Il progetto di fortificazione venne poi indirizzato: "nella linea più attuale di formazione della cittadella, nell'ultimo periodo dell'occupazione militare francese, in prossimità di guerre di cui non era ancora chiaro quale sarebbe stato il campo delle operazioni, se in Italia o nelle Fiandre, come in effetti fu"<sup>232</sup>. In coerenza temporale, l'architetto militare Francesco Orologi, chiamato dai Francesi proponeva un progetto di radicale fortificazione a protezione di Torino, secondo le più moderne tecniche difensive, sostituendo al vecchio castello degli Acaja una cittadella pentagonale.

231 ASCT, Carlo di Castellamonte, relazione sull'intero percorso del canale Pellerina-Colleasca

232 Vera Comoli, Torino, Laterza, Bari, 2010

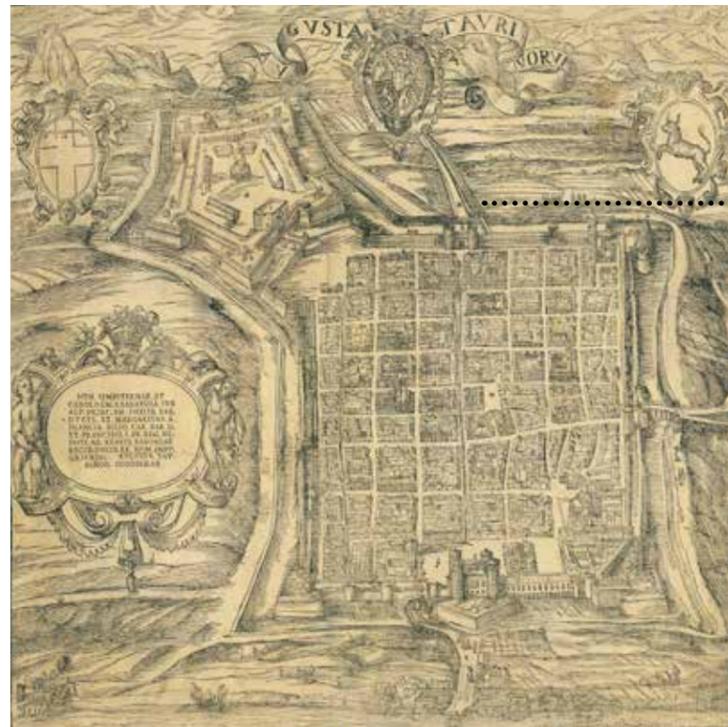
**RICOSTRUZIONE GRAFICA**  
degli interventi di fortificazione, iniziati durante l'occupazione francese a partire dal 1536, a seguito della realizzazione della spianata libera intorno alla città. Si notino i quattro bastioni d'angolo .



- Viabilità esterna
- ..... Percorsi principali interni
- Bastioni d'angolo
- Edifici religiosi
- 1 Castello di Porta Segusina
- 2 Casa Forte di Porta Fibellona

Tuttavia in questo caso risulta essere interessante la diversa localizzazione proposta da Francesco de Marchi nel 1565, nell'Atlante di Pianta Militari<sup>233</sup> con una cittadella quadrata, affiancata da due ricetti, in posizione esterna assiale alla vecchia Porta Segusina, già castello degli Arduinici, tuttavia tale posizionamento del polo militare sembra sia ancora frutto dell'Orologi, secondo Vera Comoli<sup>234</sup>, nell'ottica della revisione progettuale che egli fece in seguito alla prima proposta. La ripresa sabauda segnò anche la ripresa del progetto di fortificazione già ideata durante l'occupazione, la cittadella infatti era elemento essenziale alla buona riuscita del progetto di Torino capitale del ducato. L'intervento fu affidato all'ingegnere militare Francesco Paciotto da Urbino, il quale in pieno rinascimento sperimentò la realizzazione della cittadella pentagonale, nell'area dell'antico monastero abbaziale dei santi Solutore Avventore e Ottavio, a sud ovest, nella posizione più elevata dell'immediato suburbio. Ed è proprio un disegno realizzato da Francesco Paciotto nel 1564, per il progetto dei "rinforzi alla cortina meridionale"<sup>235</sup>, a mostrarci con esattezza la localizzazione dell'antica abbazia, ma anche del convento di San Francesco, presso lo spigolo a nord orientale della città. Si stava delineando la strategia politica del rinnovato, in chiave "assoluta", ducato di Savoia, dopo il trattato di pace di Cateau Cambresis.

Con l'inaugurazione ufficiale del 1566 si destò particolare attenzione al grande pozzo centrale con doppia rampa elicoidale, con acqua perenne di falda. Verso la fine del Cinquecento, terminata la rapida fortificazione



**INCISIONE**  
 conservata presso l'Archivio Storico della Città di Torino (ASCT), nella Collezione Simeom, e realizzata da Carra-cha Giovanni, artista fiammingo nel 1572. Viene raffigurato ed indicato in legenda l'acquedotto, ovvero l'acquedotto, poco oltre la Porta Segusina, nell'area Colleasca.

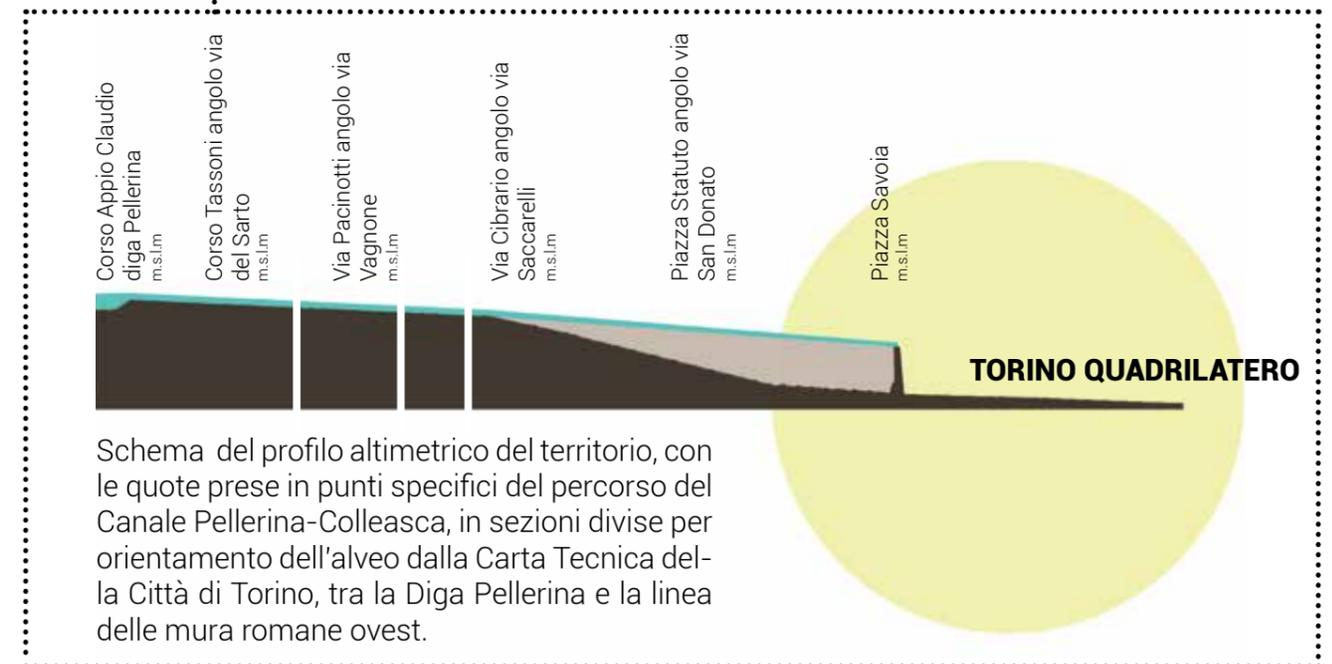
233 Francesco de Marchi, *Della architettura militare*, Comino Presegni, Brescia, 1599

234 Vera Comoli, *Le fortificazioni del Duca ed i mulini della città, in Acque ruote e mulini a Torino*, ASCT, Torino, 1988

235 Ibid

primordiale filibertiana, il tema della ripresa e del completamento definitivo della città-fortezza, divenne sempre più approfondito: Giacomo Soldati nel 1598 in un "memoriale al Duca"<sup>236</sup> sosteneva la necessità di provvedere urgentemente a difese più efficienti della città capitale; il principio appare fondamentale nella visione di pianificazione urbanistica delle città degli stati assoluti, in particolare delle capitali, in un'epoca di avvento delle nuove tecniche di guerra e assedio, in coerenza con le nuove artiglierie pesanti. Le città necessitavano di mura non eccessivamente alte e piuttosto spesse, capaci di sfuggire alle palle di cannone o assorbire con la massa i colpi, ma anche di bastioni intermedi e rivellini di protezione. L'intervento si soffermò senza ampliamenti urbane, al perimetro della città vecchia, con tempi più rapidi ed un esborso economico minore, rimandando agli anni successivi gli eventuali ingrandimenti, atti a creare un perimetro fortificato ellittico, più facilmente difendibile.

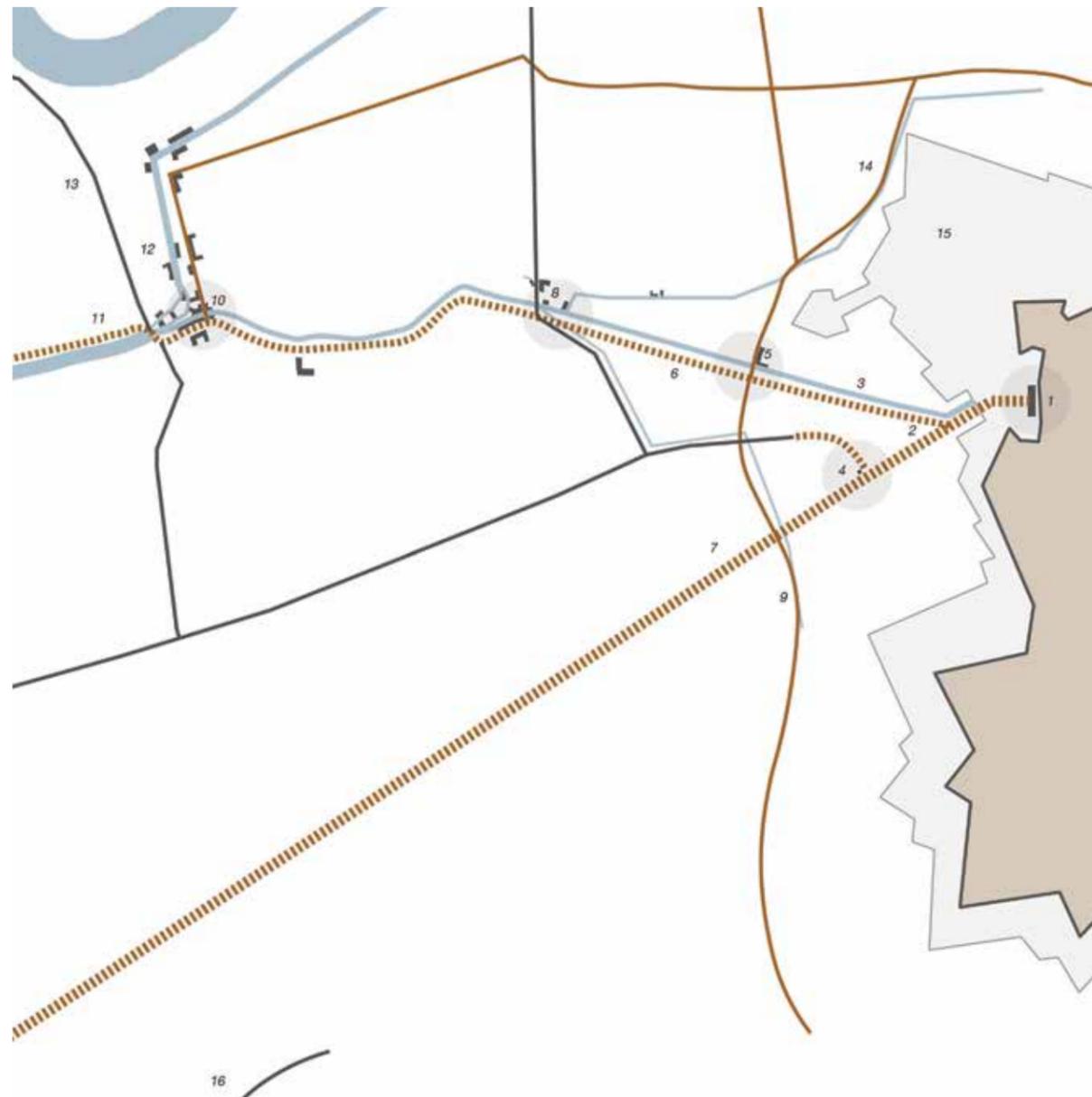
Emerge tuttavia la problematica indotta dall'orografia del territorio nelle operazioni di progetto, le forme di difesa applicate alla capitale, comportavano sul sistema infrastrutturale di strade e canali esterni, un cambiamento fortissimo di struttura e di immagine, che coinvolgeva in modo determinante anche il fulcro delle porte urbane, gli interventi presso la Porta Segusina infatti si concentrarono anche nella struttura che permetteva l'ingresso della Colleasca in città, dividendone le acque. Tuttavia sarà il successivo terzo ampliamento, iniziato nei primi anni del Settecento a mettere seriamente in crisi la progettazione in questa porzione di territorio.



Schema del profilo altimetrico del territorio, con le quote prese in punti specifici del percorso del Canale Pellerina-Colleasca, in sezioni divise per orientamento dell'alveo dalla Carta Tecnica della Città di Torino, tra la Diga Pellerina e la linea delle mura romane ovest.

236 Ibid

#### 4.4 L'area dal 1700 al 1800



#### LEGENDA

- 1 NUOVA PORTA SUSSA
- 2 BIVIO CON L'ASSE DEL MARTINETTO
- 3 NUOVO CANALE DI TORINO
- 4 PIRAMIDE BECCARIA
- 5 NUOVI EDIFICI
- 6 ASSE DEL MARTINETTO
- 7 NUOVA STRADA DI RIVOLI
- 8 POLO DEL BRUCIACUORE
- 9 CIRCONVALLAZIONE SUD DELLE MURA
- 10 NUOVO POLO DEL MARTINETTO

- 11 VECCHIA STRADA PELLERINA
- 12 NUOVO CANALE DEL MARTINETTO
- 13 STRADA DELLE GHIACCIAIE
- 14 CIRCONVALLAZIONE NORD DELLE MURA
- 15 OPERA A CORNO
- 16 VECCHIA STRADA DI RIVOLI

- Nuove assialità
- Vecchia viabilità
- Nuova viabilità
- Corpi d'acqua

L'ampliamento occidentale della città, sul lato di Porta Susina, compreso tra la cittadella ed il Bastione della Consolata era già stato programmato e discusso a partire dagli anni Settanta del Seicento<sup>237</sup> ed era stato implicito, ben prima, nello stesso piano di ingrandimento del primo Seicento, maturato con l'intento di formare la capitale-fortezza ellittica. Intenzioni di localizzazione di un ulteriore ampliamento ad ovest, infatti, si riscontrano in tutta la cartografia seicentesca, addirittura con isolati costruiti, già abbozzati nell'incisione del Borghio, per il Theatrum Sabaudiae nel 1682. Oltre ai disegni, fa fede di una precoce volontà di realizzazione di questo progetto, anche una lettera dell'ambasciatore francese a Torino di Luigi XIV Re Sole, il quale informava, il 5 di ottobre del 1680, come i lavori di completamento della fortificazione verso occidente fossero un chiaro intento bellicoso dei duchi di Savoia. Per l'ampliamento di ovest, valevano però, insieme con la coordinazione architettonica militare di pianificazione, anche difficoltà specifiche derivanti dal complesso sistema di approvvigionamento idrico di Torino. Ne emergeva quindi anche una problematica legata alla progettazione di importanti opere di ingegneria idraulica, legate ai canali ed all'acquedotto antico, il quale fungeva da canale adduttore alla cisterna del giardino di Sua Altezza Reale il duca di Savoia. Nel 1691 i lavori appaiono già avviati da tempo, infatti dagli Ordinati della Città si evidenzia la posizione del Duca, il quale chiede al comune, tramite il Generale delle Regie Finanze la somma: *"almeno di livre trecentomilla [...] per supplire in parte alle spese delle nuove fortificazioni dell'istessa Città, a quali attualmente si travaglia"*<sup>238</sup>.

Emerge a partire dai primi anni del Settecento anche l'interesse economico che la città aveva, in questo caso, nella lottizzazione e successiva vendita, degli isolati fabbricabili. Lo sconvolgimento apportato da questo intervento appare in tutta la sua grandezza se si considera, oltre al sistema di infrastrutture da riprogettare completamente, ai dislivelli planimetrici territoriali da riplasmare, anche l'impatto che tale opera ebbe sul secolare e consolidato sistema produttivo pre industriale di Torino: non a caso il completamento della mandorla, in questo settore fu l'ultimo. Vengono subito coinvolti i canali per i mulini, in particolare i due "Martinetti", ma anche i "Molassi" di Dora, in quanto dalla Colleasca, in prossimità del fossato dell'antico Borgo San Donato e del bastione della torre della polvere, si dipartiva un canale scaricatore, diretto proprio verso il canale dei Molassi. La persistenza nella zona del Martinetto, dei mulini comunali, era stata riaffermata legalmente da parte della città, nel 1676, consolidando una ben più antica situazione.

Attraverso i verbali delle sedute del Consiglio comunale e della Congregazione, si registrano problematiche, soluzioni ed anche proposte in merito alle conseguenze di tale intervento. Nel settembre del 1702 il Duca Vittorio Amedeo II, informa con Biglietto, il Comune della necessità urgente dell'intervento della città sulle opere di canalizzazione: *"resta necessario di mudar il canale che dalla Porta Susina conduce l'acqua alli Mulini di Dora, a causa delli fossi de Bastioni e Cortine che devono continuarsi quanto prima,*

237 Vera Comoli, *Torino, Laterza, Bari, 2010*

238 ASCT, Ord., vol. 220, c. 163 r., verbale del 9 marzo 1691

onde e necessario far detto canale che volti attorno alli novi spalti, et e di giro trabucchi 300 circa, di larghezza un trabucchi e di profondità un piede. Più resta anche necessario di far il Canale di Bosco, che traversi il novo fosso per condur l'acqua nella città che sarà di longhezza circa trab. 40. Quando si vorrà metter mano alli suddetti travaji si farà capo dal Sig. Capitano et Ing. Garove, da cui li sarà il luogo"<sup>239</sup>.

La Congregazione prontamente delibera: "che restando di mudar il Canal che dalla Porta Susina conduce l'acqua alli Molini di Dora à causa delli nuovi fossi et cortine, che devono continuarsi quanto prima che la città dij ordini opportuni di far detto canale che volti attorno alli nuovi spalti, qual' è di giro trabuchi 300, di larghezza trabuchi 1 e di profonfità un piede, come quello di Bosco, che traversi il nuovo fosso, per condur l'acqua nella città, che sarà di longhezza circa trabuchi 40 e quando si vorrà metter mano a detti tavaji si faci capo dal S. Capitano et Ing. Garove, dal quale sarà indicato il luogo"<sup>240</sup>, e ordina che: "si concerti col S. Capitano et Ing. di S.A.R. Garove il disegno, e livello di dette opere"<sup>241</sup>.

Nel 1703 hanno inizio anche i lavori per la modifica dell'assetto extraurbano, a febbraio risulta che sono pagati gli impresari: "per la costruzione di venticinque pilastri per sostener il nuovo Canale di Bosco che deve traversar li fossi del nuovo ingrandimento della presenta città, vicino alla Porta Susina, per introdur l'acqua della Bealera delli Molini del Martinetto in essa"<sup>242</sup>. Negli stessi giorni si delibera: "l'impresa del cavo del nuovo alveo, che deve provisionalmente condur parte dell'acqua della Bealera del Martinetto alli Molini di Dora"<sup>243</sup>

Già nel mese di febbraio del 1703 il Duca invia al comune un altro ordine che estende il campo di intervento anche ai canali e alle strade da farsi: "già sapette essere nostra intentione che venghi cambiato l'alveo della bealera che scorre dal molino del Martinetto, sin a quelli di Dora, nel territorio di questa città, affinché si possono proseguire li travaji da noi ordinati per l'ingrandimento di essa città, dovrete perciò senza ritardo dare le vostre disposizioni per l'escavatione di detto novo alveo da farsi nel sito e secondo le regole che saranno prescritte dall' Ing. nostro Garove"<sup>244</sup>

Il nuovo asse stradale del Martinetto, parallelo al canale nuovo, insieme al corso d'acqua pone anche una iniziale problematica, di natura economica, dovuta alle quote di esproprio dei terreni attraversati dalle opere: "[...] per la Strada che dovrete far fare attinente a detto alveo, la quale come deve essere permanente, si dovrà da Voi pure in conseguenza pagare il valore dei siti a proprietarij d'essi [...]"<sup>245</sup>, attualmente tale asse è riscontrabile nel segmento della via Pacinotti, ottenuta anche tramite la

239 ASCT, Ord., vol. 232, cc. 100 v.-101 r., verbale del 19 settembre 1702

240 Ibid

241 Ibid

242 ASCT, Ord., vol 233. , c. 20 r., verbale dell' 8 febbraio 1703

243 Ibid

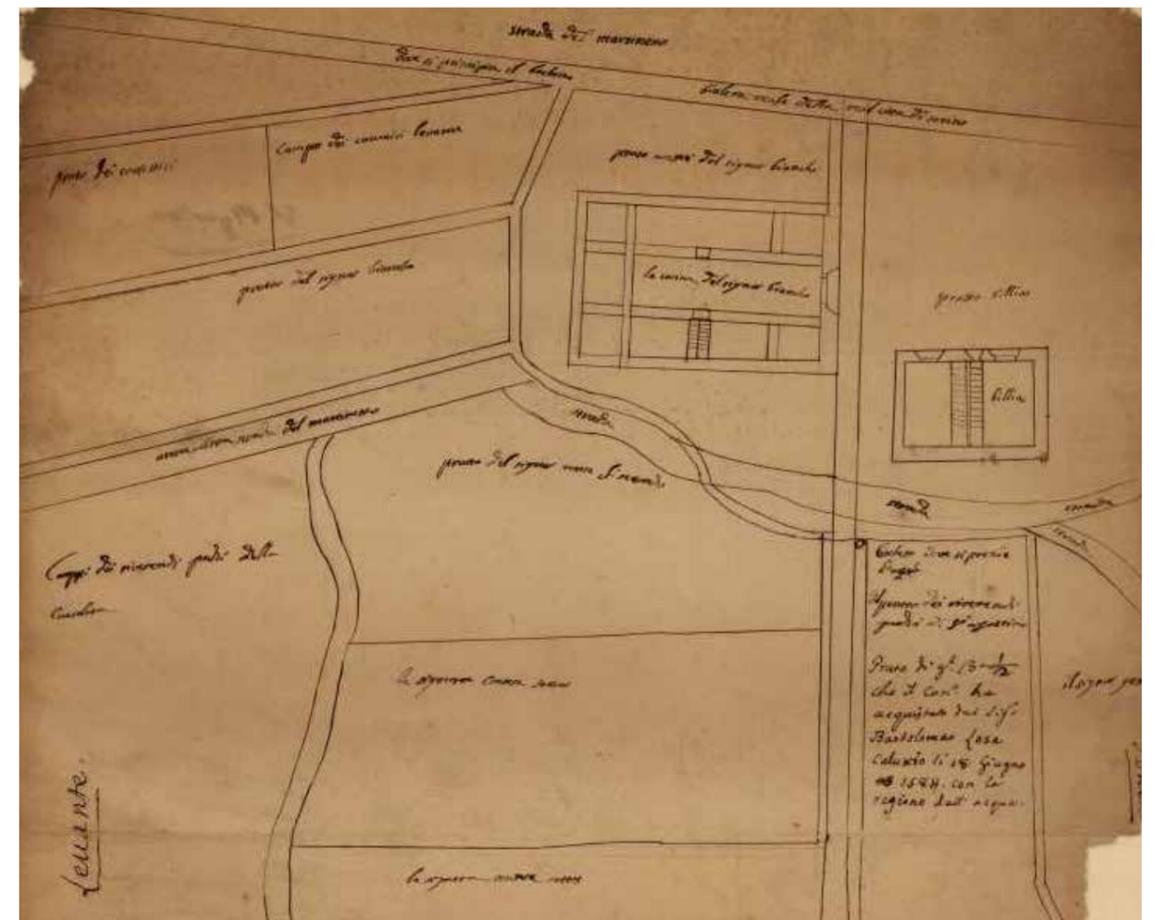
244 ASCT, Ord., vol. 233, c. 26 r., verbale del 24 febbraio 1703

245 ibid



**CARTA**  
rappresentante il territorio di Colleasca e Valdocco durante l'assedio del 1706 di Torino. Conservatai presso ADST di Torino.

**CARTA IN BASSO**  
rappresentante l'ambito del Bruciacuore, ovvero: "Tipo dei beni che possedevano i padri di S.Agostino fuori dalla Porta Susina", da notare la presenza di una strada antica del Martinetto ed una strada del Martinetto (via Pacinotti). Conservata presso l'Archivio di Stato di Torino.



copertura del canale di Torino, ovvero il Canale di Bosco. Risulta anche che l'architetto abbia fatto esaminare al Duca, alla Venaria reale: "il suo disegno per il nuovo canale grande che si deve fare sopra il fosso della città e l'altro fosso della meza luna delle nuove fortificazioni fuori Porta Susina, per l'approvazione della detta R.A".<sup>246</sup> Altro problema connesso con la nuova fortificazione è la soppressione della bealera di Valdocco, che con un percorso intenzionalmente provvisorio, dovuto ai grandi lavori di riassetto territoriale, dall'area del Brusacheur raggiungeva i campi di Valdocco inferiore e i Molassi. Tale canale, non poté essere eliminato, una volta realizzato il nuovo Canale di Bosco d'Albera, in quanto: "i Particolari, che possiedono prati et horti nella regione di Valdoch fini di quest città"<sup>247</sup> richiedevano di poter ancora annacquare i beni "con l'aqua, qual erano soliti derrivare dalla bealera de Molini de Martinetto, restandoli presentemente impedito il decorso d'essa per causa delle opere nuovamente fatte fare dalla città"<sup>248</sup>.



**CARTA A SINISTRA**

particolare del "Plan de la Ville et Citadelle de Turin avec ses Environs depuis la Venarie jusques Millefleurs levé sur le lieux dresse et mis au jour par le Sr. G. Bailleu Geographe, 1706" conservato presso l' ASCT, Collezione Simeom. Da notare come siano ancora disegnati: il mulino vecchio del Martinetto e la Cascina con cappella del Sig. Le Cler, demolite in occasione del riassetto territoriale preventivo allo stato di assedio.

**CARTA A DESTRA**

particolare dell'attacco francese alla città di Torino durante l'assedio del 1706: "Turin et sa citadelle : attaques de Turin par l'Armée du Roy commandée par le duc de la Feuillade en 1706. le 30 juin". Conservata presso la Biblioteca Nazionale di Francia nella sezione Cartografia e Piani.

L'alveo del canale: "ha il suo principio, o sia imbucatura al quanto al di sotto di detti mollini del Martinetto, e va girando attorno alla nuova fortificazione, sino al paradore della bealera detta di S.Bernardino per uso delli Edificij della Città attigui a' Mollini della Medesima detti di Dora"<sup>249</sup>. Sono testimoniati nell'aprile del 1703 pagamenti a Garove, che "ha fatto varij disegni, visite et altre fatiche, per servitio della città, particolarmente per le opere dalla medema fatte, e che deve fare fuorij delle Porte Suzina et Palazzo, in occasione della nuova fortificazione, de quali deve esser riconosciuto"<sup>250</sup>.

Gli Ordinati riportano anche di un cambiamento del disegno, suggerito dal Duca stesso, con l'aumento di un pilastro di sostegno al ponte canale di Bosco, il quale scavalcherà i fossati d'occidente: "provvista delle pietre necessarie per la costruzione delli quindici pilastri, che secondo il disegno et instrutione del S. Capitano Garove"<sup>251</sup>.



246 ASCT, Ord., vol 233. , c. 40 r., verbale del 9 aprile 1703

247 ASCT, Ord., vol 233. , c. 50r., verbale del 23 aprile 1703

248 Ibid

249 ASCT, Scritture Private, 1705, vol.1bis e Carte Sciolte, n.4030

250 Ibid

251 ASCT, Ord., vol 233. , c. 119 v., verbale del 7 settembre 1703

Il consiglio di San Silvestro del 1703 riassume le disposizioni nella loro complessità: *“detta R.A. commanda s’abolisca l’alveo della bealera che dal Martinetto scorre alli Molini di Dora, introducendo l’acqua di detta bealera, tutta nel nuovo canale fatto di novo sopra il fosso della nuova Porta Suzina, indi far un partitore nell’entrata dell’acqua nel nuovo ingrandimento; dal quale si cavi l’acqua che deve servire per la città, et altra portione, cioè quella che presentemente scorre nella bassa di Valdocco e vada alli Molini si conduchi al longo del ramparo dei bastioni cominciando dalla detta nuova porta, e giri tutto attorno e sino alla nuova Porta Palazzo e per ciò esser necessario far un alveo con le sponde di muraglia stante che il terreno è tutto già roso, e mosso e perchè la S.A.R. non vuole che si riempi il vecchio fosso del bastione della Consolata esser necessario di farvi un Canale di Bosco provisionalmente per condur detta Aqua al detto Bastione e condotta che sarà detta acqua alla detta Porta Palazzo, per poterla condur alli Molini di Dora, commanda S.A.R. si faci un canale tutto di bosco, che traversi il fosso di detta Porta e vada alli spalti, ove su principiarrà poi altro alveo, che continui sino a detti molini”*<sup>252</sup>.

Nel 1705 sono registrati pagamenti al misuratore ed estimatore Francesco Giacinto Bertola: *“per la livellatione, e misura del nuovo alveo fatto attorno li rampari delle nuove fortificationi di questa città, per condur l’acqua che si deriva dalla bealera del Martinetto alli giardini di S.A.R., e per le sue assistenze prestate per tal opera nel mese dell’anno hor scorso”*<sup>253</sup>.

Era apparso necessario, dunque, anche spostare più lontano il vecchio mulino del Martinetto: *“il più lontano dalle nuove fortificationi, conforme si è Sua Altezza Reale, dichiarato per organo del S. cap.no et Ing.re Garove et Altri”*<sup>254</sup>. Si delibera la costruzione di un nuovo mulino del Martinetto, dotato di tre ruote, poichè solo una ruota è ormai attiva nel vecchio: *“stante che l’acqua non ha più il suo libero discorso, come avanti le nuove opere fatte, e particolarmente il nuovo canale in riguardo delle dette nuove fortificationi”*<sup>255</sup>. I lavori progettuali ebbero particolare impulso a seguito della maturata intenzione di interrare il vecchio canale Colleasca, il Consiglio incarica l’Ingegnere Rubatti del disegno e del computo estimativo dell’opera, risulta tuttavia che il consigliere Agliardo, direttore dell’economia dei molini ha: *“già fatto esportare e ritirare gli ordegni delle due ruote, che non servono et altri boscamì et ordegni inutili”*<sup>256</sup>. La Congregazione incarica li Sig.ri Cap.no Rubatti e l’Arch. Bertola, di esaminare il nuovo luogo, progettare e calcolare la spesa del nuovo polo e mentre si spiana il territorio, si procede anche alle: *“riparationi della bealera de Molini del Martinetto”*<sup>257</sup> e Sua Maestà fa sapere di: *“sovrasedere da detto travaglio, come creduto inutile stante che A.S.R. ha impensiere di far riempire e annullare detta Bealera e*

252 ASCT, Ord., vol 233. , c. 202 r., verbale del 31 dicembre 1703

253 ASCT, Ord., vol 235. , c. 52 v., verbale del 7 marzo 1705

254 Ibid

255 ASCT, Ord., vol 235. , c. 70 r., verbale del 19 marzo 1705

256 ASCT, Ord., vol 235. , c. 161-162 r., verbale del 24 settembre 1705

257 ASCT, Ord., vol 235. , c. 167 v., verbale del 17 ottobre 1705

*quella trasportarla altrove”*<sup>258</sup>, appare quindi già chiara l’intenzione di rettificare la Colleasca in ingresso per Porta Susina con il nuovo e moderno canale rettilineo, posto più a nord del vecchio.

Nella prima riunione della Congregazione del gennaio del 1706 viene riferito che S.A.R. ha fatto sapere: *“per mezzo di Monsieur Dupar suo Giardiniere, il suo desiderio, che la Città facci aggiustare, et assicurare, il Canale che ha fatto fare attorno li nuovi rampari, a istanza della S.A.R. per condur l’aqua che si deriva dalla bealera del Martinetto al suo Real Giardino con mutarlo e coprirlo a fine l’aqua non penetri in pregiudicio delle nuove fortificationi, e puossi discorrere continuamente e non si getino immonditie e le lavandare non lavino, avendo detto Monsiur Dupar assicurato che in questa parte la Città incontrerà, singolarmente, il totale gradimento di detta R.A., la quale frà gl’altre espressioni gli ha particolarmente imposto di dire, che nelle presenti contingenze, non hà altro luogo di piacere che detto giardino”*<sup>259</sup>.

L’intervento sul territorio più esterno si fa maggiormente incisivo con l’approssimarsi della guerra in campo locale. Si comincia ad estendere anche in un più ampio giro le opere di difesa e l’ing. Ghibert fa sapere l’ordine di S.A.R.: *“di far fare due fortini uno alla cassina del Sig.re Conte di Cogliola, e l’altro alla cassina del Senatore Comoto esistenti alle ripe del fiume Stura, e di ridurre tutte le strade che sono in quelle parti in una sola”*<sup>260</sup>.

L’urgenza della conclusione dei lavori è ormai pressante, la Congregazione riferisce l’istanza insistita del Bertola: *“per la pronta costrutione di un nuovo alveo, ò sia bealera detta del Martinetto [...] principiando dirimpetto alla fabrica della cassina del Sig. Le Cler a hora acquistata dalla predetta R.A., qual attualmente si demolisce e continuare conforme ha indicato detto Sig. Ing. Bertola e di far riempire la bealera vecchia, come stimata pregiudiciale alle fortificationi si per la sua profondità che per altri mottivi, intendendo la sua altezza reale che la nuova bealera si facci superficiale in forma di lapola, e di larghezza tale, che non puossi servire d’apocio à nemici in caso s’avvicinassero e cingessero la Città da quella parte, e che anzi resti infilata, e dominata dal canone delle fortificationi della Città”*<sup>261</sup>. I lavori dunque iniziano e si incaricano subito le maestranze per iniziare i lavori: *“Mastro Giò Michele Gallo del fu Domenico del luogo di Lemio promette, e s’obbliga di far cinquanta trabucchi lineali di cavo e trasporto di terra per la costrutione del nuovo alveo del Martinetto qual deve condur l’acqua in questa Città [...] La larghezza di detto cavo sarà superficialmente trabucchi tre, in profondità di piedi tre e mezzo [...] La terra dovrà farla trasportare nella bassa, ove già si è dato principio, e bisognando metterla anche alla rippa dell’alveo vecchio”*<sup>262</sup>. Man mano che si procede

258 Ibid

259 ASCT, Ord., vol 236. , pp. 42-43, verbale del 30 gennaio 1706

260 ASCT, Ord., vol 236. , p. 12, verbale del 13 gennaio 1706

261 ASCT, Ord., vol 236. , p 77, verbale del 24 febbraio 1706

262 ASCT, Scritture Private, 1706, vol.1bis

allo scavo del nuovo canale, si procede anche al rispettivo completamento della soppressione del tratto finale della vecchia Colleasca.

Finalmente, conclusosi l'assedio francese del 1706, nel 1707 si inizia a pensare concretamente alla costruzione effettiva dei nuovi Mulini del Martinetto: *"nel posto progettato di concerto, e parere de Sig.ri Ing.ri e particolarmente del Sig. Avvocato et Ing.re di S.A.R. Bertola approvato dalla A.S.R. ove non può dare alcuna sogetione, ne pregiudicio alle nuove fortificationi"*<sup>263</sup>, il nuovo luogo individuato per il nuovo polo produttivo, deve rispondere alle nuove esigenze di carattere militare, dunque Bertola, stabilita la posizione, si accorda con il comune al fine di adempiere a tutti gli atti burocratici e di carattere economico, al fine di rendere esecutivo e praticabile, il progetto. Al fine di collegare, secondo razionalità, il nuovo mulino alla nuova Porta Susina, incardinata sull'asse di ingresso nella porzione di città, caratterizzante il nuovo ampliamento, viene progettata una nuova strada, la quale dipartendosi dal nuovo viale di Rivoli, giunge al Martinetto, parallelamente al nuovo canale, secondo un ordinato disegno geometrico, il quale pone il nuovo viale del Martinetto come una assialità simmetrica al nuovo viale di Rivoli, secondo l'asse di simmetria della nuova Porta Susina. Tuttavia si procede anche alla riorganizzazione delle vecchie strade presenti sul territorio prossimo alle nuove fortificazioni. La strada, la quale, dipartendosi dalla antica "consolare" romana per Ad Quintum, detta in quest'epoca "antica di Collegno", presso la cappella e la cascina del Sig. Le Cler, ormai demolite, in vista dell'assedio, la quale per secoli ha portato alla sinistra orografica della Dora Riparia, tramite l'attraversamento di Lucento, da questo momento verrà utilizzata, anch'essa, per raggiungere i mulini, convergendo con il nuovo viale del Martinetto presso il Brusacheur.

Durante l'assedio del 1706, caratterizzato da un gran numero di carte e disegni, è riscontrabile l'avvenuto completamento delle fortificazioni occidentali, con la grandiosa "Opera a Como", posta a nord ovest, in posizione alternativa alla cittadella, presso Valdocco. Tuttavia erano ancora ben presenti le vecchie fortificazioni, tra il bastione della Consolata e la Cittadella, con evidente mantenuta presenza del bastione della "torre della polvere", probabilmente l'antica postierla romana, divenuta in epoca medievale la Porta Mosella, sul sito del vecchio Borgo San Donato e così chiamata, in quanto utilizzata come magazzino della polvere da sparo o polveriera. Destinata alle manovre militari, quale piazza d'armi protetta, e libera da costruzioni era l'area compresa tra i due fronti fortificati, destinata al nuovo ampliamento ad assedio concluso.

Dopo l'assedio, ma ben prima del trattato Utrecht, del 1713, nella aspettativa della conclusione istituzionale dei patti di pace, gli anni attorno al 1710-1711, segnano già una notevole ripresa delle attività edilizie e della attuazione dei programmi urbanistici, in particolare di quelli riferiti alla infrastrutturazione del nuovo ampliamento, canali e impianto viario, ed alla realizzazione di un importante nuovo collegamento della città, verso occidente, con Rivoli. In quel castello erano infatti già in corso progetti e grandi lavori di risistemazione radicale, cui lavorava Garove, tutti tesi alla

preparazione di un polo urbanistico-territoriale, secondo il gusto moderno, con funzioni di reggia esterna alla città, sul nuovo modello territoriale decentrato, entro il quale stavano crescendo in Europa le realizzazioni delle residenze reali. Entro questo programma vanno quindi collocati il progetto e la realizzazione di un nuovo grande stradone rettilineo di collegamento con la capitale, attestato sul castello di Rivoli. I lavori della nuova strada di Rivoli, infatti si collocano tra il 1711 e la fine nell'anno successivo.

Essi sono stati, come è logico ritenere, strettamente connessi con le decisioni di carattere più pratico e strutturale adottate da Antonio Bertola, per parte del Re, riguardanti, oltre l'asse per Rivoli, anche il simmetrico nuovo asse del Martinetto parallelo al nuovo alveo della bealera ex Coleasca, ben rettificata a partire dal Brusacheur. Poco più a sud l'ultimo tratto della Colleasca, compreso tra il Brusacheur e il vecchio mulino del Martinetto è mantenuto, con alveo ristretto, per alimentare il canale del Valentino, già detto nuovo delle Giare, il quale aveva razionalizzato la posizione del vecchio canale del Fossato Lungo. Il tratto della Colleasca che prendeva anche il nome di "Canale di Porta Susina", oltre il vecchio sito del mulino del Martinetto è completamente interrato, così come risulta scomparso il "Ponte Canale" dell'acquedotto romano. La Colleasca compresa tra la presa della Pellerina ed il Brusacheur risulta invariata, mentre dal sito del nuovo Mulino del Martinetto, spicca il nuovo canale del Martinetto-Molassi, il quale giunge fino all'area dei Mulini di Dora, fuori la Porta Palazzo, in sostituzione del vecchio canale, che fuori la vecchia porta Segusina, cingendo l'antico Borgo San Donato giungeva agli stessi. Dalla carta del Bertola<sup>264</sup> di inizio Settecento, propedeutica ai lavori nuovi di fortificazione, si può notare come l'antico monastero di San Cristoforo, già di San Bernardo e passato poi ai monaci Agostiniani era ormai ridotto nel fossato delle nuove fortificazioni, presso uno dei nuovi bastioni.

Gli stessi Padri Agostiniani possedevano ancora vasti appezzamenti di terra nell'area, ed avevano ancora alle soglie del Settecento, un "Alteno" lungo la Colleasca, ovvero una vigna di pianura, dove la vite era coltivata su alti sostegni, spesso vivi, come piante da fusto, in grado di adattarsi bene anche ai terreni di pianura e di coniugare viticoltura ad altre produzioni come cereali e ortaggi, fornendo allo stesso tempo cibo e bevanda. Dalla strada che si dipartiva da quella antica di Collegno, presso la cappella del Sig.re Le Cler e parallelamente al canale, giungeva alla Pellerina ed a Lucento, si separava ancora presso il polo del Brusacheur la strada delle Fornaci che raggiungeva la bassa di Valdocco e attraversava la Dora presso il Castello di Vialba, raggiungendo poi il Monastero di Madonna di Campagna. Successivamente agli interventi Bertoliani verrà realizzata anche una nuova strada di circonvallazione delle mura, tra la strada antica di Collegno ed il Borgo Dora, insieme alla nuova strada della fucina di canne di Valdocco.

Questi interventi di grossa "riplasmazione" territoriale e riassetto altimetrico, si pensi ad esempio alla terra utilizzata per colmare gli alvei delle bealere soppresse: il Garove esplicita direttamente, nel 1705, che la terra necessaria, dovrà essere recuperata demolendo: *"l'eminenza detta il Forte*

degli Spagnoli [...] e in pianura nella bassa di Valdoc”<sup>265</sup>, forniranno le basi entro cui si svilupperà, qualche decennio dopo, la matrice embrionale del nuovo Borgo dedicato a San Donato, posto ben più ad ovest del precedente omonimo.

Le coordinate generali della struttura fisica della città risultavano all'inizio del XVIII secolo sostanzialmente definite in senso urbanistico, almeno nella nuova espansione, secondo principi di organizzazione precisi efficienti e molto uniformi. Juvarra, chiamato ad operare nella capitale, in seguito alla precoce morte di Michelangelo Garove, metterà in atto a Torino, proposte inserite in una più dichiarata dimensione di intervento urbanistico: *“l'integrazione strutturale in senso urbanistico della nuova espansione, con la struttura della città esistente, si concretizzerà nel primo Settecento, dopo Utrecht, entro la nuova dimensione emblematica del potere voluta per il regno di Vittorio Amedeo II, con un segno preciso appuntato sulla soluzione juvarriana per il nuovo asse urbanistico tra piazza Susina, ora Savoia, e la porta occidentale della città, sottolineata dalla aulicità dei Quartieri Militari”*.<sup>266</sup>

La committenza era quella di corte ed il novello Re di Sicilia, Vittorio Amedeo II guardava ormai all'Europa ed alla sua capitale, Torino, con la forza di uno moderno Stato assestato di rilievo Europeo, Il progetto era quello di una nuova immagine di città, la capitale moderna del commercio e di rappresentanza. Tale progetto urbanistico prevedeva anche la realizzazione di due caserme, laterali alla nuova Porta Susina, così da creare un aulico ingresso alla nuova città. Ma la definizione progettuale e compositiva di tali fabbriche, cioè dei Quartieri Militari di S.Celso e S.Daniele, va riferita a Filippo Juvarra, dal 1714 presente a Torino in qualità di architetto regio, giunto da Messina nella capitale, in seguito al viaggio di Vittorio Amedeo II nelle nuove terre del regno di Sicilia, cui era diventato il sovrano.

Juvarra coglie subito la dimensione scenografica e in essa colloca le sue proposte architettoniche. Il completamento dell'anello della fortificazione per il terzo ampliamento, con la lottizzazione dei terreni inglobati ed il decisivo intervento juvarriano, aveva ormai definito i caratteri e l'assetto dell'ultima espansione possibile, piccola del resto, anche al fine di risolvere il problema residenziale della città entro le mura. Decisiva per la conclusione del processo di costruzione della città-fortezza, era risultata la traslazione verso nord dell'asse baricentrico dell'ampliamento, dovuta al corrispondente spostamento della Porta Susina, per ragioni strategico Militari, la porta andava inserita in una cortina tra due bastioni ed aveva sempre bisogno, di fronte, di un rivellino, dipendenti dalla zona di rispetto necessaria alla Cittadella. Nel corso di questo processo di pianificazione era stata definita una maggior larghezza per il proseguimento della Contrada di Dora Grossa, con isolati uniformi, connotati da tipologie residenziali da reddito e con densità edilizia intensiva.

265 ASCT, Scritture Private, 1705, vol.1bis e Carte Sciolte, n.4030

266 Vera Comoli, Torino, Laterza, Bari, 2010

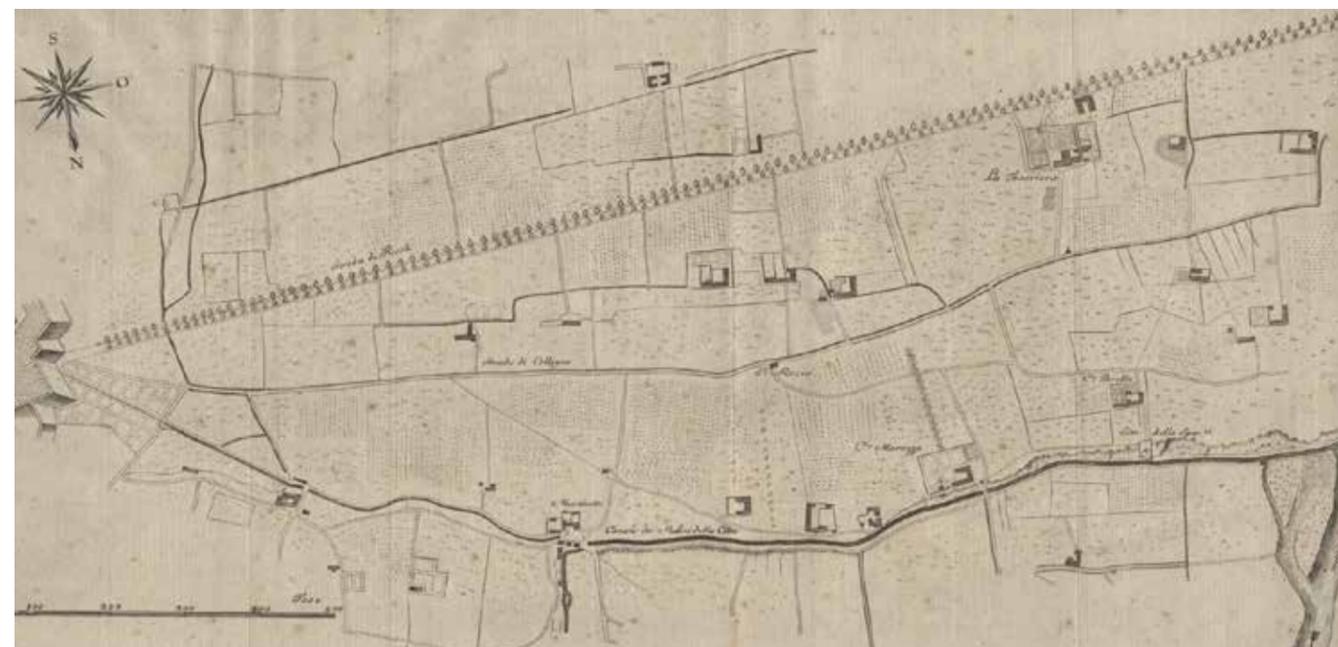


**CARTA IN ALTO**

Particolare della Carta dei Distretti delle Regie Caccie, 1762 circa, ASTO, Sezione Corte, Carte Topografiche Segrete. Compare il ramo del "Canale di Torino" e scompare l'alveo della Colleasca tra la strada vecchia di Collegno e la nuova Porta Susina.

**CARTA IN BASSO**

planimetria della campagna ovest, disegnata da Domenico Michelotti tra il 1767 - 1771: "Sperimenti idraulici principalmente diretti a confermare la teorica, e facilitare la pratica del misurare le acque correnti", conservata presso la Stamperia Reale di Torino.



Una volta stabilito il nuovo assetto sia all'interno che all'esterno delle nuove fortificazioni e consolidatosi il nuovo equilibrio dei percorsi e delle vie d'acqua, per tutto il Settecento e fino al principio dell'Ottocento, la cartografia non mostrerà ulteriori cambiamenti sostanziali nel paesaggio. L'area esterna di Colleasca e di Valdocco, perso il territorio finito all'interno del nuovo ampliamento, le vecchie costruzioni più vicine alle nuove mura e con l'introduzione delle nuove assialità radiali in uscita dalla nuova porta Susina, le quali hanno sostanzialmente portato alla scomparsa di molti vecchi percorsi, in favore del Viale Reale di Rivoli, mostra un paesaggio su cui insistono ancora molti degli storici edifici rurali, ma anche nuove ville ed insediamenti paleoindustriali, presenti lungo i corsi d'acqua. Si viene a creare l'inizio del processo di urbanizzazione spontanea dell'area.

Inizia ad espandersi il polo del Bruciacuore, ovvero il Brusacheur, il cui nome nella cartografia più storica è segnato anche come Briçterrie o Les Fourmaches, per la presenza, almeno dal Cinquecento, ma forse anche prima, nell'area della bassa di Valdocco, verso la Dora, di una fornace per mattoni: *“la nota fornace di Valdocco, impiegata per costruzioni di pregio in città”*<sup>267</sup>. Presso questo luogo si insedierà anche nel medioevo il “Martinetto da Ferro”, poco lontano dal mulino antico del Martinetto, dei Pagetti.

La strada delle fornaci, dunque, incominciava da quella di Lucento, Pianezza e Lanzo, proveniente dalla strada antica di Collegno, proprio presso la cappella votiva di questo edificio. Viene realizzato un nuovo piccolo mulino, presso la nuova bealera di Torino, la quale come già detto, incominciava dalla Colleasca, proprio presso il Bruciacuore. Tuttavia da questo momento, per comodità, l'appellativo “di Torino”, già in sostituzione di “Bosco d'Albera”, verrà esteso a tutto il tratto di canale compreso tra la nuova Porta Susina ed il partitore, posto al Nuovo Martinetto, dal quale incominciava il canale del Martinetto-Molassi, le cui acque raggiungeranno, addirittura, tramite sifone, il canale del Regio Parco, presso la Manifattura Tabacchi, già reggia del Viboccone. Il tratto di Canale Colleasca, il quale viene, con alveo ristretto, mantenuto tra il Bruciacuore e la presa del canale ex Fossato Lungo o delle Giare, verrà indicato per tutto il suo percorso fino al Po, come Canale del Valentino.

A monte del nuovo partitore, presso il Mulino del Martinetto settecentesco, la Colleasca, prenderà il nome di Canale della Pellerina, secondo il nome della antica strada e dell'opera di presa. Dunque l'antica Colleasca, la quale per secoli aveva introdotto le acque nella Torino antica e moderna, scompare, ma solo sulla toponomastica e non sul territorio topografico.

Un ulteriore polo si viene formando in questi anni, sempre lungo il Canale di Torino, la conceria della famiglia Watzembourg Landeau, la quale nel 1799 aveva acquistato un fabbricato poco oltre Porta Susina. L'opificio, utilizzerà per diversi anni, le ruote presenti sulla bealera, per macinare i semi di tannino, utili alla formazione dell'acido tannico, per concia delle pelli e: *“la Statistica della Popolazione della Città di Torino (ASCT, Statistica della Popolazione della Città di Torino, 1801), redatta agli inizi del XIX secolo,*

<sup>267</sup> Davico, Devoti, Maria Lupo, Viglino, *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere*, Politecnico Torino, Torino, 2014

*censisce in località Brusacoeur, nella regione di Valdocco, la famiglia di Filippo Giacomo Watzembourg, originario di Luserna San Giovanni, oltre a 12 lavoranti, impiegati nella conceria di pelli di sua proprietà, che sorge nel medesimo luogo”*<sup>268</sup>. Tuttavia già nel 1820 le ruote smettono di “pestare” i tannini, sostituiti dalle fave di cacao del mastro pasticciere Bianchini, il quale prende in locazione dalla vedova Watzembourg i corpi di fabbrica<sup>269</sup>. Negli anni Trenta dell'Ottocento, poi, Paolo Caffarel avvierà, proprio nella vecchia conceria, la produzione industriale del cioccolato di Borgo San Donato, famosa in tutto il mondo grazie ai cioccolatini “gianduiotti”.

Il nuovo Martinetto, il Bruciacuore e la conceria Watzembourg, lungo la strada di circonvallazione esterna alle mura, che collega la Porta Susina alla Porta Palazzo, passando per Borgo Dora, segneranno i tre poli di espansione della nuova urbanizzazione: *“Si tratta, in alcuni casi, di strutture già attive da secoli, ma oggetto di successivi interventi di ampliamento e riplasmazione dei fabbricati e di miglioria o riconversione degli impianti tecnologici. Generalmente, in questa fase, le nuove attività si insediano all'interno di edifici già esistenti, siano essi corpi di fabbrica isolati o cascine a corte chiusa, come nel caso della cascina Bruciacuore”*<sup>270</sup>.

I tre piccoli borghi paleoindustriali, separati ed indipendenti, posti su strade trasversali alla nuova strada del Martinetto, lungo il Canale di Torino, l'attuale via Pacinotti, innescheranno la crescita urbanistica in forte incremento dopo l'abbattimento “napoleonico”, delle mura e delle porte di Torino. È proprio il catasto napoleonico o francese, per masse di coltura, a raccontare il paesaggio nel 1805: *“redatto [...] dall'ingegner Sappa e dalla sua squadra di arpenteurs (misuratori-geometri), rileva con precisione il territorio di Valdocco, del Martinetto e del futuro borgo di San Donato. Il disegno, su cui sono individuate mediante colori specifici le varie destinazioni dei fondi agricoli aggregati secondo l'uso, siano essi campi, prati od orti, ignorando il particellare delle proprietà, offre una rappresentazione schematica ma evocativa del paesaggio dell'epoca. Con analoga precisione vengono riportate le strutture edilizie localizzate sul territorio: numerose “case da orto”, di limitate dimensioni ed a corpo unico di fabbrica, sorgono nelle immediate vicinanze della città; allontanandosi dal centro urbano prevalgono le fermes (cascine), che fanno riferimento in genere alla tipologia della cascina a corte chiusa”*<sup>271</sup>.

Dopo la restaurazione ed il completamento della soppressione dei bastioni, la città che per secoli si era mantenuta compatta dentro le mura, inizia a guardare al suburbio. La scomparsa della porta Susina, porta l'antica via Dora Grossa, ormai rettificata, abbellita ed allargata da decenni, ad essere nuovamente praticabile come asse di ingresso nel centro storico. Interrata la Doira, che per secoli lo aveva caratterizzato, il vecchio decumano, ritornato sulla fuga prospettica della quinta scenica del Palazzo madama, ed

<sup>268</sup> Mauro Silvio Ainardi, *Il territorio storico*, Eut 4 circ., Torino, 2008

<sup>269</sup> Ibid

<sup>270</sup> Ibid

<sup>271</sup> Ibid

allungato di molti isolati, tornerà a dettare le regole di sviluppo, fuori dalla linea dei vecchi bastioni.

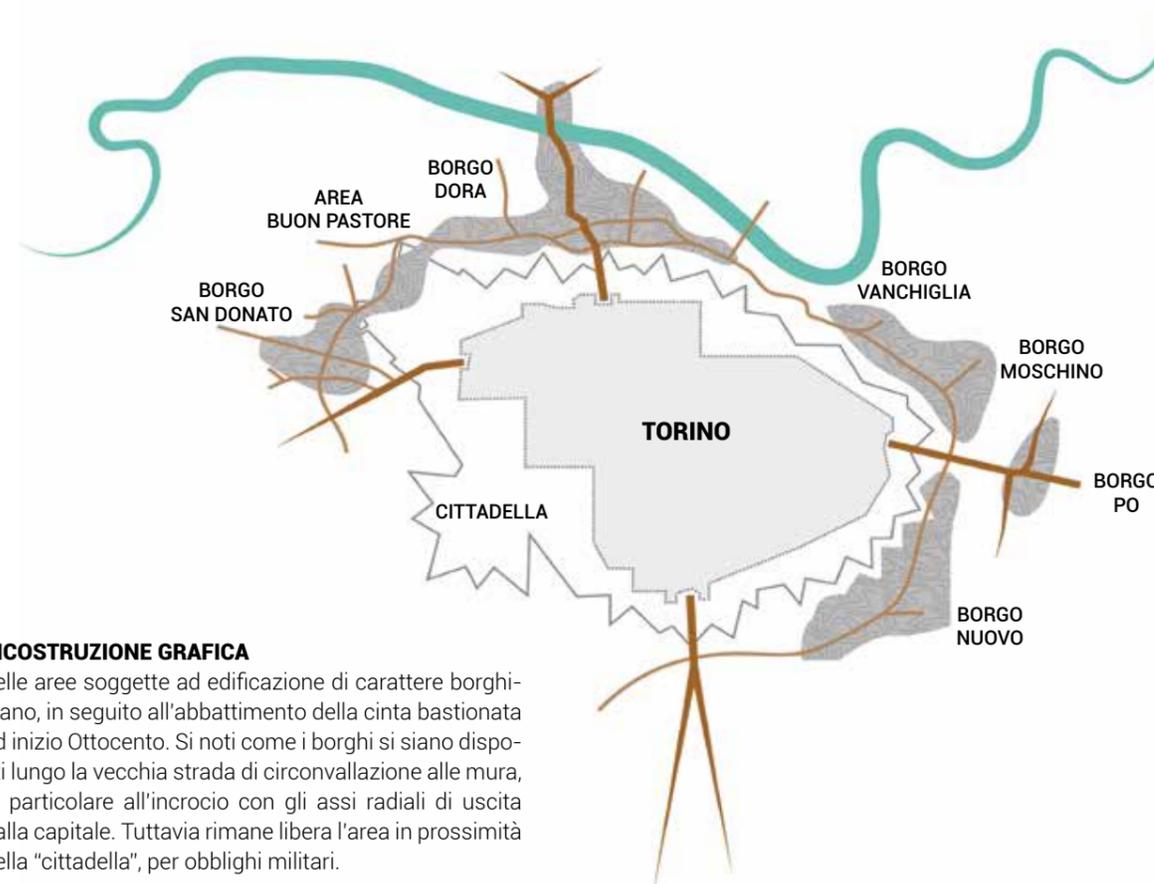
La città inizia a crescere, come anche gli orizzonti di casa Savoia e le tematiche infrastrutturali iniziano a considerare l'avviato sviluppo tecnologico nel trasporto di merci e persone, si inizia a pensare alla ferrovia per Novara ed alle mura della cinta daziaria, la quale avrebbe dovuto poi circondare la capitale. Questi i punti fissi della pianificazione dei percorsi tra la città vecchia e la nuova cinta daziaria. Se il nuovo viale di Rivoli, largo e rettilineo, aveva creato un percorso razionale, a sud dell'asse della via Dora Grossa, a nord restava ancora un dedalo di percorsi antichi, spesso tortuosi che si sviluppavano tra la strada antica di Collegno e la Dora Riparia, tra sopra e sotto il terrazzamento fluviale, in una parte del territorio caratterizzata da un importante e forte dislivello. Sebbene fosse stato tracciato l'asse del Martinetto, più piccolo, ma geometricamente gemello del viale nuovo di Rivoli, esso era rimasto stretto tra il canale ed i nuovi edifici dei tre poli del Martinetto, Bruciacuore e Watzembourn (a cui si era affiancata anche la prima concerìa Fiorio). L'esigenza di percorsi più moderni e funzionali, meno tortuosi e più lineari, con dislivelli meno marcati, era dovuta anche alla necessità di restringere gli attraversamenti della cinta daziaria in progetto, a pochi varchi detti "barriere", ma anche per servire meglio il polo industriale del Martinetto e riorganizzare anche la nuova forcina da cui si dipartivano le strade, essa infatti era stata traslata sull'asse della Dora Grossa, ben più a sud. Si inizia a pensare alla futura Piazza Statuto ed all'attraversamento della ferrovia in progetto. Tali coordinate detteranno la rettifica del Canale di Torino, tra il Martinetto ed il Bruciacuore, al fine di realizzare una nuova strada.

La nuova strada comunale del Martinetto o delle "Esperienze idrauliche", diverrà l'asse di penetrazione delle strade extraforanee, fuori cinta, verso l'interno, per mezzo della barriera posta al Martinetto. Il percorso verrà razionalizzato anche verso Lucento e Pianezza, mentre per Lanzo e Venaria era stato realizzato un nuovo stradale in sinistra orografica della Dora. Tra l'asse del Martinetto, ovvero il lungo Canale di Torino (via Pacinotti) e la nuova strada del Martinetto (via San Donato) si concentrerà la piccola edilizia del nascente Borgo dedicato a San Donato, con due baricentri posti verso il Bruciacuore e l'incrocio con la strada vecchia di circonvallazione (via Balbis).

Via via che anche la città di Torino si è sviluppata ed è cresciuta, dilatandosi nel territorio, ha avvolto quindi, man mano, i caratteri fisici e topografici, resi così iriconoscibili e poco identificabili all'interno delle varie espansioni. Nel volume "Beni culturali ed ambientali nella città di Torino" edito dal Politecnico di Torino nel 1984, Laura Palmucci offre un'interessante punto di partenza per la comprensione dell'urbanizzazione ottocentesca dell'area d'ambito. Nel suo saggio: "il paesaggio rurale, canali e protoindustria: sulle tracce dell'archeologia del lavoro", ella sostiene che: "Il territorio foraneo torinese, inglobato a partire dal primo Ottocento nell'espansione della città, appare ora quasi tutto urbanizzato secondo un disegno che si è andato sovrapponendo, per circa due secoli, alla struttura del parcellare, dei percorsi, dei canali, delle preesistenze edilizie, con risultati a volte programmati, ma più spesso, con soluzioni intermedie di compromesso tra l'inerzia del disegno preesistente e l'atto pianificatorio. Nella sua avanzata la

città ha via via assorbito il paesaggio agrario circostante, talvolta inglobando e distruggendo i segni della sua storia secolare (la «piantata» ai bordi del parcellare, i viali di accesso alle cascine e alle ville, molti edifici rurali attraversati e tagliati dagli allineamenti stradali. Tuttavia, nella sua dinamica insediativa, la città ha ereditato dalla campagna talune strutture, facendole proprie e riorganizzandole nel nuovo sistema di segni e di funzioni."<sup>272</sup>

Dopo l'urbanizzazione ottocentesca scomparvero quindi i confini tra i campi, (spesso però rimasti nei confinamenti dei lotti costruiti lungo la Via San Donato), le antiche alberate di querce ed i cespugli di gelsi lungo i corsi d'acqua, le "piantate" di alberi di noci e querce, lungo i margini dei campi ed i filari di Olmi lungo i viali di accesso, elementi fortemente caratterizzanti quel tipo di paesaggio rurale, ma ancora riscontrabili appena oltre il parco della Pellerina, verso il confine con Collegno. L'edilizia infatti, sull'asse San Donato-Appio Claudio-Pellerina, infatti, si fa sempre più diradata man mano che ci si allontana verso ovest. Proseguendo da piazza Statuto, ai palazzi aulici della città storica ed agli edifici caratterizzanti il Borgo di San Donato, si sostituiscono man mano costruzioni di edificazione più recente e minuta, man mano che si raggiunge l'area di Parella, fino alla strada della Pellerina, dove all'edificato si sostituiscono i campi coltivati ed il paesaggio da urbano diviene rurale.



**RICOSTRUZIONE GRAFICA**

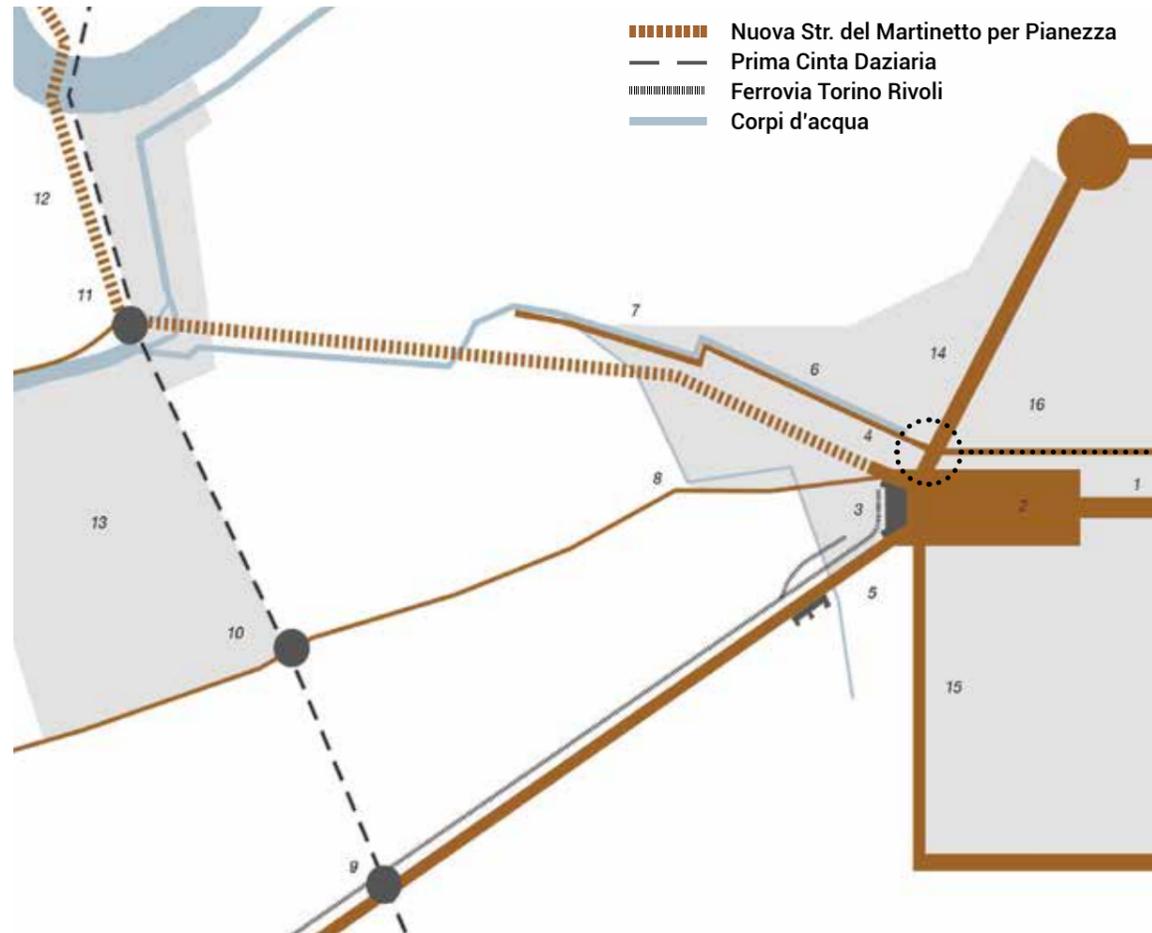
delle aree soggette ad edificazione di carattere borghigiano, in seguito all'abbattimento della cinta bastionata ad inizio Ottocento. Si noti come i borghi si siano disposti lungo la vecchia strada di circonvallazione alle mura, in particolare all'incrocio con gli assi radiali di uscita dalla capitale. Tuttavia rimane libera l'area in prossimità della "cittadella", per obblighi militari.

<sup>272</sup> Laura Palmucci, *il paesaggio rurale, canali e protoindustria: sulle tracce dell'archeologia del lavoro*, in Beni culturali e ambientali nella città di Torino, Politecnico di Torino e Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino, 1984

### RICOSTRUZIONE GRAFICA

dell'area nel 1853, dopo la realizzazione della prima Cinta Daziaria. Si noti la rettifica del Canale di Torino - Colleasca, nel tratto compreso tra il nuovo Martinetto e l'ansa del Brusacheur (Brucciacuore) e lo spostamento verso nord dell'alveo nel tratto prossimo alla piazza Statuto, interno ai nuovi isolati costruiti del nascente Borgo detto di San Donato, compreso tra l'antica strada di Collegno, detta anche di S.Rocchetto ed il nuovo alveo.

Il Borgo si sviluppa lungo l'asse della nuova strada del Martinetto, per Pianezza, successivamente chiamata via San Donato. Questa strada garantirà un percorso più agevole e razionale compreso tra la piazza Statuto e la nuova barriera del Martinetto, per raggiungere i territori di nord ovest, fuori cinta. Questo asse permetterà in seguito la soppressione della strada antica di Collegno (via delle Gallie) e della strada Pellerina, in quanto ne ha ereditato in linea di massima il percorso.



### LEGENDA

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 1 PROSEGUIMENTO VIA DORA GROSSA   | 11 BARRIERA DEL MARTINETTO                 |
| 2 NUOVA PIAZZA DELLO STATUTO      | 12 NUOVA STRADA DI PIANEZZA                |
| 3 STAZIONE FERROVIA TORINO-RIVOLI | 13 CASE DEL CAMPIDOGGIO FUORI I CINTA DAZ. |
| 4 NUOVA VIA CARENA                | 14 VIALE DEL PRINCIPE EUGENIO              |
| 5 STRADA DI RIVOLI                | 15 CORSO SAN MARTINO                       |
| 6 NUOVO ALVEO CANALE DI TORINO    | 16 PROTENDIMENTO VIA DEL CARMINE           |
| 7 VECCHIO ALVEO CANALE DI TORINO  |  |
| 8 STRADA ANTICA DI COLLEGNO       |  |
| 9 BARRIERA DI RIVOLI              |  |
| 10 BARRIERA DI SAN ROCCHETTO      |  |

DATI SCRIVERE



PARTICOLARE DEL CATASTO NAPOLEONICO DI TORINO 1805, Archivio di Stato di Torino.



### FOTOGRAFIA

della sistemazione della condotta interrata del Canale di Torino, sotto il Corso Principe Oddone, in occasione del cantiere del passante ferroviario di Torino, sotto la Piazza Statuto, sull'asse delle vie "del Carmine" e "Carena", nel 2011.



### FOTOGRAFIA

della condotta interrata, voltata in mattoni, sotto la via Carena, parzialmente demolita in occasione del cantiere del passante ferroviario, del Canale di Torino, nel 2011.



Particolare del Catasto Rabbini della Città di Torino, 1862, Archivio di Stato di Torino



**FOTO IN ALTO**

prima stazione terminal della ferrovia Torino - Rivoli, quinta prospettiva della piazza Statuto verso ovest. Venne demolita in occasione della sistemazione della ferrovia per Novara e Milano e del proseguimento dell'asse di via Garibaldi verso ovest, attuale via Cibrario.

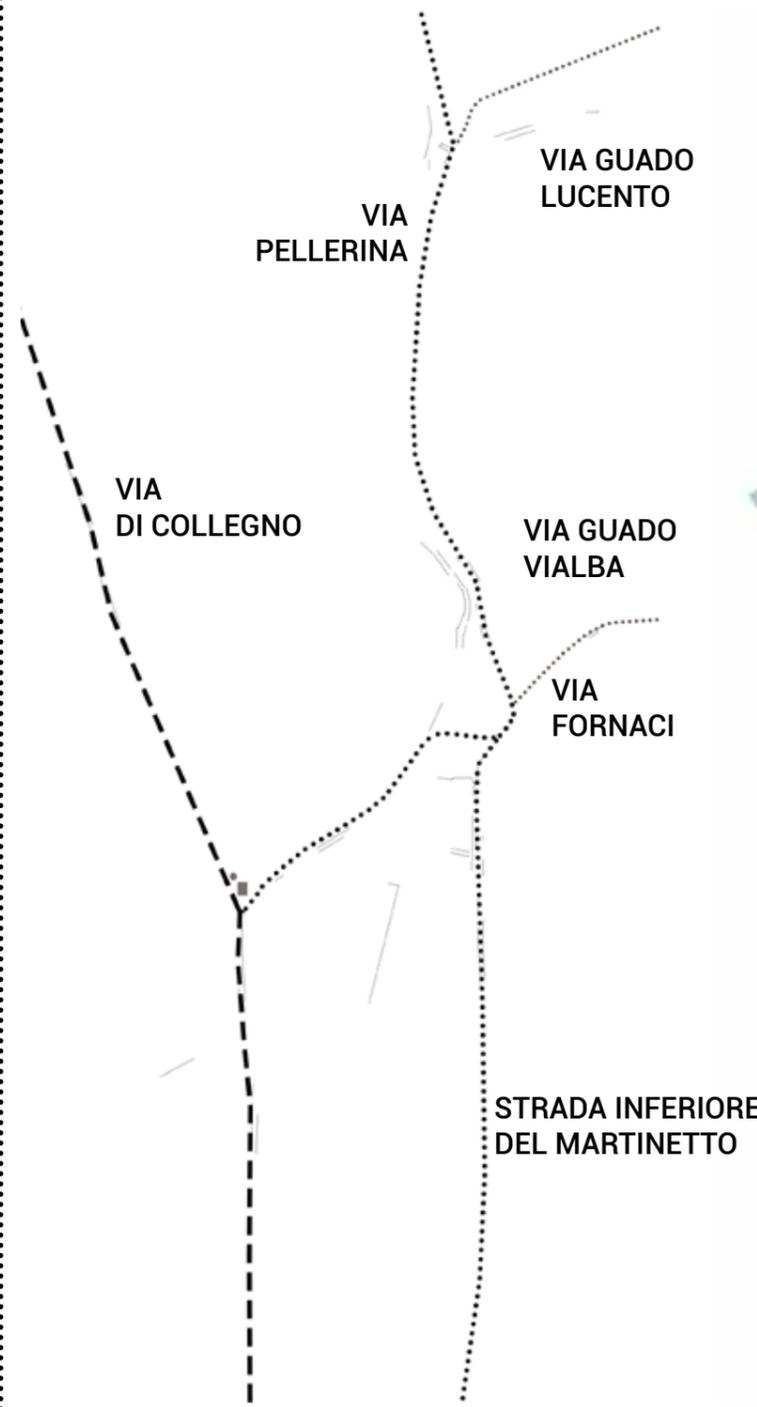
**FOTO IN BASSO**

ripresa dall'area del futuro corso regina, da Valdocco, verso Borgo San Donato, edificato sopra il terrazzamento fluviale della Dora Riparia, poco oltre la strada inferiore del Martinetto, che segna il confine tra la città e la campagna. Inizio Novecento circa, fondo Mario Gabinio, ASCT.



**A**

### PERCORSI VIARI STORICI E TRACCE LATENTI



### TIPOLOGIE EDIFICATO NEL TESSUTO STORICO DI SAN DONATO



#### LEGENDA

- STAZIONE TORINO - RIVOLI DEMOLITA
- EDIFICI CON TRACCE LATENTI
- CORTILI CON TRACCE LATENTI
- PRIMA DEL 1850
- DOPO IL 1850
- DOPO IL 1860
- VILLE
- BORGO DEL NUOVO MARTINETTO
- EDIFICI RECENTI IN LUOGO DI EDIFICI DEL TESSUTO STORICO ANTICO

### AMBITI DELLE VARIE TRACCE LATENTI NEL TESSUTO STORICO DI SAN DONATO



#### AMBITI

- 1 ANTICO MULINO DEL MARTINETTO, STRADA ANTICA DI COLLEGNO, CANALE VALENTINO
- 2 CANALE COLLEASCA E STRADA PELLERINA
- 3 ASSE SETTECENTESCO DEL MARTINETTO E NUOVO CANALE DI TORINO
- 4 STRADA INFERIORE DEL MARTINETTO
- 5 BRUCIACUORE, CANALE COLLEASCA, PRESA DEL CANALE VALENTINO E STRADA PELLERINA
- 6 STRADA ANTICA DI COLLEGNO
- 7 NUOVO BORGO DEL MARTINETTO, CANALE COLLEASCA, CANALE DEL MARTINETTO

## 5\_CONCLUSIONI

La tipologia e la consistenza dei dati raccolti permette una ricostruzione solo macroscopica del paesaggio più antico dell'area d'ambito. La ricerca, infatti, dell'immagine del territorio, precedente all'istituzione della capitale sabauda, può essere, al momento attuale, ricercata esclusivamente nei vari testi scritti consultati, nei documenti d'archivio, ma non nella cartografia, la quale è esistente solo dall'arrivo di Emanuele Filiberto in città.

Le dinamiche insediative paiono comunque largamente influenzate dagli itinerari stradali antichi di collegamento tra l'Italia peninsulare ed i valichi alpini, in particolare in seguito all'istituzione della colonia romana di Augusta Taurinorum, ma molto probabilmente anche prima, se si considera l'evento di arrivo di Annibale nell'area delle popolazioni Taurine.

I dati ottenuti, incrociati con i ritrovamenti archeologici in un area compresa tra le mura della città di più antica acculturazione romana, il cosiddetto "quadrilatero romano" e l'altopiano morenico di Rivoli, ha permesso una ricostruzione puntuale di alcuni luoghi di rilevanza storica nella macro area ovest, tra lo sbocco della Valle di Susa e Torino, Questo ha permesso di riorganizzare la conoscenza storica dell'area d'ambito della Colleasca, individuando in alcune anomalie territoriali urbane, ovvero "tracce latenti", resti di antiche infrastrutture o strutture costruite. Tuttavia non si può escludere la presenza di altri resti archeologici, ancora non ritrovati, oppure ormai scomparsi dall'urbanizzazione novecentesca, piuttosto che dagli interventi settecenteschi di riadattamento territoriale, capaci di influenzare la

ricerca. Quello che personalmente mi auguro è che si rivaluti la cartografia di rischio di ritrovamenti archeologici nell'area urbana ovest di Torino e che si possa avviare un dibattito sulla conservazione e tutela delle tracce latenti.

L'individuazione della localizzazione dell'acquedotto antico, della Chiesa di San Cristoforo degli Umiliati, già San Donato, della "Torre della Polvere", ovvero la probabile "Porta Mosella", l'interpretazione di una origine romana nella "strada antica di Collegno", un percorso antico, poco considerato, la presenza della "via Francigena", piuttosto che della "strada pellegrina" detta poi "Pellerina", rientrano in una immagine di città antica, fin ora poco considerata e studiata. La tesi si è dunque soffermata sull'analisi del sistema infrastrutturale stradale antico, ma anche, di approvvigionamento idrico. Questi due sistemi, insieme, hanno infatti caratterizzato, ed in parte ancora oggi lo fanno, il paesaggio storico, anche in seguito all'urbanizzazione, avvenuta su direttrici stradali ed idriche di riadattamento e razionalizzazione settecentesca ed ottocentesca di sistemi infrastrutturali più antichi. La ferrovia appare fin da subito aver influenzato nell'ottocento una separazione di fatto di uno stesso organismo territoriale, tuttavia alla luce del recente interrimento ferroviario, lungo la Spina Centrale, andrebbe a mio avviso riconsiderata la complessità del territorio gravitante sulla Piazza Statuto, da sempre (in seguito all'avvento della linea ferroviaria) punto "costretto" di unione, l'unico in superficie. Dal lavoro svolto è emersa la necessità di riconsiderare i progetti edilizi con una visione congiunta del fabbricato nel suo contesto fisico, umano, ambientale, storico e culturale, non lasciandolo in balia degli attori dell'edilizia o dei privati, senza adeguata tutela. Durante le azioni di costruzione e conservazione, l'attenzione è posta frequentemente solo sugli aspetti ambientali, energetici ed artistici, di estrema importanza, ma non esclusivi; vanno infatti considerate tutte le dinamiche urbane che governano ed hanno governato e governeranno la vita delle persone nel loro contesto territoriale abitativo.

Infine penso che andrebbe immaginata anche la creazione di una guida del territorio ovest, in particolare dell'area d'ambito della tesi, rivolta ad i suoi abitanti, al di qua ed al di là di piazza Statuto, potrebbe svelare nuovi confini e potenzialità ad i suoi abitanti. Verrebbero rivelate alla popolazione qualità esistenti probabilmente scarsamente conosciute, ma capaci di ricollegare gli abitanti al loro territorio ed ad influenzare positivamente e con cognizione di causa tutti gli interventi architettonici ed urbanistici futuri. Percorsi di mobilità lenta tra le aree prossime alla zona d'ambito, legate all'attraversamento della "Via Francigena", servirebbero materialmente a fare "turisti" soprattutto gli abitanti, i veri fruitori di questa porzione di paesaggio ormai consolidatamente urbano, ma prossimo alle aree verdi coltivate, verso il Parco della Pellerina e Collegno. Una sorta di corridoio ecologico, tra il centro storico della città di Torino e la campagna, alla scoperta di un "*altrove vicino*"<sup>273</sup>.

In conclusione mi auguro che questa ricerca svolta, possa contribuire al chiarimento sul tema analizzato, costituendo un apporto utile ed in buona parte inedito, divenendo spunto per ulteriori e future ricerche.

<sup>273</sup> Arturo Lanzani, *In cammino nel paesaggio*, Carocci, Roma, 2011

-[T|C]-

-[T|C]-

-[T|C]-

-[T|C]-

-[T|C]-

-[T|C]-



CORSO  
SVIZZERA