

Strada e struttura nel territorio collinare torinese

Vittorio DEFABIANI

Il taglio del presente studio risulta in qualche modo obliquo rispetto ai problemi afferenti la topologia dei siti, la loro definizione e la loro analisi per giungere alla enucleazione della struttura ambientale della collina di Torino.

Il metro usato per questo settore della ricerca — relativo alle strutture di servizio ed alla infrastrutturazione generale dei siti e delle strade — non preciserebbe le componenti essenziali del paesaggio collinare se ritagliasse, solo scontornandola, una mera descrizione di manufatti o un elenco di provvedimenti edilizi o comunali.

È consolidato il concetto che in ambito urbano tra isolati e via esista una binivoca relazione sia per coerenza di funzioni e di uso sia per qualità stilistiche e per spazialità rappresentate. In ambito collinare potremo cogliere le mutue relazioni che si instaurano tra i siti (e la loro morfologia) e gli oggetti che si pongono in questi siti (ville e vigne nell'accezione delle loro componenti tipologiche).

Le qualità dei siti infatti e le loro componenti spaziali, sia naturali che naturalistiche (nella cifra del paesaggio) sia nel modellato stilistico nella realtà dell'architettura della cellula edilizia che dei complessi, saranno colte non come elementi singoli, quanto come componenti che concorrono a definire un quadro ambientale, fruito temporalmente — e quindi cinesteticamente — secondo un certo percorso, nella ricognizione materiale di quegli elementi che talvolta con arte o per semplice sovrapposizione tendono a farsi elemento connettivo, mai debordante, ma pur sempre puntuale e visivamente percepibile, temporalmente ritmato a scansioni ed in certo modo anche per memoria, ai limiti della visione di una geografia dell'intorno.

Il metodo assunto si basa sulla lettura specifica di carte storiche, ribaltando dalla oggettivazione ideografica trascritta l'immagine coeva del reale, tentando diacronicamente nella sequenza delle fonti di ricostituire il legato storico delle varianti e delle permanenze, riconoscendo nel reale il complessificato apporto storico e la sua identità. Esse sono: la *CARTE DE LA MONTAGNE DE TURIN* [...], [1694-1703], la *Carta topografica della Caccia*, [1762], il *PLAN GEOMÉTRIQUE de la Commune de TURIN* [...], 1805, il [Catasto RABBINI], 1866.

L'uso di questi strumenti di rilevamento a fini militari o fiscali risulta per la qualità della informazione immediata: infatti fino all'Ottocento l'uso del segno grafico aderente al reale (non translitterato) esprime con vividezza la condizione dei luoghi.

Mi pare che ai fini di una ricostruzione strutturale sia opportuno sottolineare le sezioni storiche significative nel processo di formazione topologico. Omessi i riferimenti ai ritrovamenti archeologici del

crinale, non si può non cogliere il significato che la struttura collinare, sia verso Po che verso il Monferrato aveva già assunto in epoca romana e tardo-imperiale nel riferimento del polo di Torino e nel sistema delle strade della *Decima Regio*. Questo ambito collinare, a margine del declivio di Chieri, limitato ad occidente dal Po, definito orograficamente da un insieme di valli parallele fra loro, disposte da ovest ad est, profondamente segnate dall'erosione rispetto al dolce declinare della piana di Chieri o dei composti costoni di Moncalieri, umide e infilate ai venti della Valle di Susa, innalzantesi bruscamente sulla piana alluvionale tra le Alpi ed il Po aveva costituito da sempre nel panorama della memoria un antipolo visivo e materiale, di altra montagna, la «montagna di Torino», plateau in certo modo atipico rispetto alle componenti anche geoeconomiche caratterizzanti il territorio piemontese, costituito dalle fertili pianure del Cuneese o del Vercellese a confronto della piana di Torino contornata dai fiumi Stura, Po e Sangone, ma di non facile irrigazione per la profonda erosione dei sistemi fluviali.

Il polo di Torino si poneva quindi in epoca imperiale come punto di riferimento strategico ed elemento di organizzazione stradale e territoriale e la sua collina come un cuneo contornato dalle due strade, la via per Rigomagus a nord, la via Fulvia a sud, sempre attraverso la pianura, restando in sospenso il collegamento di Carrea (Chieri) con Torino attraverso la collina (1).

La posizione egemone di Asti in epoca alto-medioevale e medievale, privilegiando lo zoccolo collinare centrale, definiva in Chieri e Testona gli insediamenti principali, confermando nella fioritura di centri minori (ora abbandonati) la organizzazione insediativa su fasce collinari, certamente più difendibili, più soleggiate e più organizzate sia per l'agricoltura che per i commerci, trovando nel riferimento degli incastellamenti (e dei resti che ne conseguono) i riferimenti di una topologia difensiva oggettivata sui crinali, anche nel senso che il culmine della collina di Torino si poneva come limite amministrativo oltre che fisico.

È il fiume Po l'altro grande elemento separatore; altra componente essenziale la Valle di Susa col valico del Moncenisio. Conseguentemente la imposizione dei pedaggi, il gioco sottile degli assi di percorrenza preferenziali, i nodi fondamentali e coercitivi dei ponti, punti di passaggio obbligato, informarono tutta la politica, e quindi la strategia commerciale, di una economia di stretta sussistenza, che trovava nella agricoltura e nello sfruttamento silvo-pastorale le sue coordinate fondamentali, e nel commercio il suo risvolto di utile e di complemento. Il controllo dei ponti e dei pedaggi, le precise e compendiose disposizioni statutarie, le liti e le al-