

## Turín subterránea

**Eduardo Creus Visiers**  
*Scuola di Applicazione, Torí*

Situada en el límite occidental de la llanura Padana, en la confluencia del río Dora Riparia con el Po, Turín debe a su estratégica situación geográfica el haber sido durante siglos escenario de acontecimientos determinantes en la historia de Italia. Tanto los restos arqueológicos de la *Augusta Taurinorum* romana como las muestras arquitectónicas renacentistas y barrocas o los numerosos monumentos que atestiguan el pasado regio de la ciudad son testimonio del importante papel histórico desempeñado por la capital piemontesa. Turín es hoy una moderna ciudad europea cuya conformación urbana, relativamente uniforme, presenta sin embargo marcados contrastes. Las circunstancias que determinaron su crecimiento explican esa diversidad.

Hasta el siglo XVI, confinada en los estrechos márgenes de las murallas romanas que la circundan, Turín no altera los límites establecidos para el antiguo *castrum* de tiempos de Augusto, con un perímetro rectangular de tres kilómetros escasos y una superficie de cuarenta y cinco hectáreas.<sup>1</sup> La ciudad tam-

---

<sup>1</sup> Los límites de la colonia romana pueden situarse con precisión entre la confluencia de la actual Via della Consolata con Via Giulio y el Giardino Reale al norte, y entre éste y la Via S. Teresa en el lado este, paralelo al Po, aunque a cierta distancia del río; el lado sur seguía el curso de Via S. Teresa y el de Via Cernaia hasta su convergencia con el Corso Siccardi, el cual cierra en el lado oeste, con la Via della Consolata, un perímetro amurallado de 2960 metros de extensión. De las cuatro puertas de ingreso, *Porta Decumana* al este, *Porta Marmorea* al sur, *Porta Praetoria* al oeste y *Porta Romana* al norte, se ha conservado sólo esta última, la actual Porta Palatina. La ciudad estaba dividida por dos arterias principales, *Cardo Maximus* (hoy Via Porta Palatina), que comunicaba las puertas *Romana* y *Marmorea*, y *Decumanus Maximus* (actualmente Via Garibaldi), que conducía de la puerta *Decumana* a la *Praetoria* siguiendo el curso de una antigua vía de comunicación con las Galias.

co experimentará crecimiento alguno en los veinticinco años de dominación francesa, iniciada en 1536 con la pérdida de los territorios del duque Carlo II. Tras la devolución de la ciudad a la casa de Saboya, Emanuele Filiberto decide otorgar máximo relieve político a Turín al convertirla en capital de su ducado y la dota de una poderosa estructura defensiva, la Ciudadela, que ubica en el extremo sudoeste de la antigua muralla. El objetivo prioritario es proteger la ciudad, que el duque fortifica sin alterar sus límites, pero el rápido incremento demográfico, que hacia 1571 ha obligado ya a tomar medidas que garanticen el orden público, le fuerza a disponer la construcción de nuevas viviendas. Por otra parte, el relieve político que ha cobrado la capital exigirá acrecentar sus valores artísticos —de modo que no quede deslucida frente a otras ciudades italianas— edificando monumentos según las tendencias arquitectónicas de la época. A las directrices dadas por Emanuele Filiberto, sustancialmente respetadas después en sucesivas ampliaciones durante el siglo XVII, debe Turín la impronta barroca que la caracteriza.

Será con Carlo Emanuele I con quien se inicie, en 1620, un período de renovaciones que permitirán la expansión geográfica. La afición del nuevo duque a fiestas, bailes, torneos y competiciones anima la vida ciudadana, pese a la amenaza constante de la guerra y al flagelo de la peste, que asolará Turín en dos ocasiones, una en 1598 y la otra, ya al final de su gobierno, en 1630. Durante el período de expansión de la ciudad se construyen palacios, hospitales e iglesias, y aparecen en la Piazza Castello los dos primeros edificios porticados. Bajo la supervisión de los arquitectos y urbanistas Ascanio Vitozzi y Carlo de Castellamonte se amplía notablemente la zona sur, en torno a la Piazza San Carlo y los nuevos edificios que surgen al sudoeste tomando como eje la Via Nuova (hoy Via Roma). El ensanchamiento de las murallas en la zona meridional se realiza teniendo en cuenta razones tanto defensivas como urbanísticas, y lo mismo ocurre en la parte occidental, cuyo desarrollo urbano, concretamente entre la actual Piazza Solferino y la iglesia de la Madonna degli Angeli, conllevará también modificaciones en el antiguo recinto amurallado.

La segunda ampliación de importancia no se produce hasta 1673, con Carlo Emanuele II, cuando la estructura defensiva se modifica en la parte oriental para absorber la barriada de la antigua vía del Po, que había crecido junto al río, completamente aislada fuera del cerco defensivo. Es la época en que aparecen Via Zecca, Piazza Carlina (eje en torno al cual está creciendo la ciudad) y Via Po, que fue considerada en su tiempo modelo de renovación urbanística y que sigue siendo aún, por la uniformidad de su trazado y la elegancia de sus pórticos, una de las calles más sugestivas del centro histórico. Al inicio de la Via Po aparece una nueva plaza destinada al servicio de la corte junto a la Piazza Reale, con la que acabará fundiéndose ya en época de la Restauración para formar la espléndida Piazza Castello, auténtico núcleo del centro histórico de Turín. En el ámbito de esta expansión surgen edificios destinados a funciones administrativas, como el Palazzo dell’Arsenale o la Stamperia Reale. Del mismo período es la construcción de la primitiva iglesia de San Filippo

y del teatro Carignano, ubicado junto al Collegio dei Nobili (hoy Museo Egipcio).

Bajo el gobierno de Vittorio Amedeo II se realiza la tercera ampliación de Turín, en un período en que las inciertas circunstancias políticas exigen fortificar de manera más adecuada la ciudad. En el marco histórico de la guerra de Sucesión española, Turín sufre en 1706 el más riguroso de sus asedios, que concluirá con la derrota francesa tras someter a una decisiva prueba la capacidad defensiva de la Ciudadela. La ciudad resulta seriamente dañada, lo que permitirá a Filippo Juvara, arquitecto ducal, llevar a cabo una reestructuración urbanística de amplio alcance, concebida con gran sobriedad, respetando los criterios de planificación de Vittozzi y Castellamonte. El notable desarrollo en torno a la zona de la Porta Susina, en la parte noroccidental de la ciudad, tiene como eje la severa Piazza Savoia, en torno a la que aparecen nuevos barrios que se distinguen por la regularidad de su trazado. Un mayor clima de confianza y un sentimiento de liberación de la hegemonía francesa, largamente sentida como amenaza, permite entonces que Turín se desarrolle y afirme su prevalencia política, económica y cultural en Italia.

El crecimiento de la ciudad proseguirá durante los reinados sucesivos de Carlo Emanuele III y Vittorio Amedeo III. De ese período data la pérdida de una parte sustancial de la antigua muralla romana y la edificación de palacios y numerosas iglesias. Sin embargo, Turín ofrece un aspecto general austero y riguroso que apenas alivia el aire parisino de sus calles céntricas y la elegancia de sus cafés dieciochescos.<sup>2</sup> La invasión napoleónica no supone enriquecimiento alguno desde el punto de vista urbanístico, si se exceptúa la construcción de un soberbio puente sobre el Po, el actual Ponte Vittorio Emanuele I, erigido con fines exclusivamente militares; en cambio, significará la pérdida definitiva de los bastiones, murallas y puertas de la ciudad, de valor histórico y artístico. Se conserva, en cambio, la Ciudadela, cuyo recinto servirá aún de cuartel a las tropas francesas. El derribo de las murallas facilitará más tarde, de nuevo bajo gobierno de la casa de Saboya, sucesivas ampliaciones de la ciudad y su avance hacia el Po. De esa época datan la actual Piazza Vittorio Veneto, una de las más imponentes de Europa, las manzanas adyacentes al Corso San Maurizio y el Borgo Nuovo, así como la Piazza Carlo Felice. Turín se extiende también hacia el norte, en la zona de Porta Palazzo –barrio actualmente muy degradado– y en dirección al río Dora.

La segunda mitad del siglo XIX representa una época de crecimiento muy heterogéneo. El centro altera la uniformidad de su trazado introduciendo vías diagonales, entre la que destaca la de Pietro Micca, y llena de monumentos la mayor parte de sus plazas y jardines. Los restos de la Ciudadela son demolidos y en la zona surgen Via Cernaia y las calles adyacentes. De la estructura externa de la fortaleza quedará sólo en pie la puerta de acceso

<sup>2</sup> Los cafés llegarán a convertirse en el siglo siguiente en una típica institución local. Hacia 1840 se contaban en la ciudad más de un centenar de establecimientos. El más antiguo, según Luigi Cibrario (*Storia di Torino*, Torino, Alessandro Fontana, 1846) fue abierto en 1714 en la céntrica Via delle Orfane.

desde la ciudad y el edificio principal, el «Maschio», que hoy ocupa el centro del jardín Guglielminetti y es sede del Museo Nacional de Artillería. Al ritmo del progresivo desarrollo económico e industrial van creciendo los barrios periféricos –Ceronda, Monte Rosa, Regio Parco, Vittoria, Madonna di Campagna, Molinette, Monte Bianco–, caracterizados por una fuerte diversidad topográfica que hoy, asimilados ya enteramente en el conjunto urbano, no se aprecia. El crecimiento afecta a la entera ciudad y se produce en todas direcciones. A fines de siglo, la zona industrial de Turín presenta contrastes tan marcados que se hará preciso un proyecto de regulación urbanística. Sin embargo, un plan general que abarque también la zona urbana del monte colindante con el Po no se propone hasta 1908, y aún habrá de modificarse antes de ser definitivamente aprobado en 1920. A esa planificación, respetuosa con la estructura original de la zona centro y unificadora con respecto a las periféricas, debe Turín la relativa homogeneidad de su actual fisonomía urbana. El contraste más acusado se aprecia entre la elegante y señorial apariencia del centro histórico, que reúne la mayor parte del patrimonio histórico y artístico de la ciudad, y el monocorde aspecto de los barrios periféricos crecidos con el auge de la industria automovilística en los años cincuenta y sesenta, que constituyen una extensa área metropolitana funcional, poco sugestiva y prácticamente carente de interés urbanístico alguno.<sup>3</sup>

El hecho de que Turín se enfrente actualmente no sólo a las exigencias propias de una ciudad europea, sino también a una crisis económica que está afectándola en mayor medida que a otras ciudades del norte de Italia, explica tal vez el escaso interés ciudadano por la restauración y el aprovechamiento cultural de su rico patrimonio.<sup>4</sup> Se han producido, sin embargo, intervenciones encaminadas a su conservación, entre las que destacan las que en los últimos años han promovido las asociaciones de voluntarios. Al trabajo de restauración iniciado en 1956 por el capitán Guido Amoretti y un reducido número de colaboradores, actualmente continuado por diversos grupos de voluntarios, debe Turín la recuperación de una amplia superficie subterránea construida con fines defensivos entre los siglos XVI y XVIII: se trata de una extensa red de galerías que ha permanecido en gran parte intacta pese a la acción destructora de las guerras en que fue empleada y a la no menos desastrosa actividad de las empresas inmobiliarias que edificaron después en la zona.

<sup>3</sup> Causa de expansión desordenada de la periferia durante los años 1950-1970 fue la masiva inmigración, que llega a alcanzar la cifra de 400.000 personas. Mientras las áreas periféricas sufren las consecuencias de una aglomeración para la que ni los servicios ni la oferta inmobiliaria bastan, también algunos barrios céntricos padecen este fuerte incremento de población que contribuye a agudizar su degradación.

<sup>4</sup> A la crisis provocada por la recesión económica de 1992 y el descenso de la producción en la industria del automóvil, se suma la derivada de la política de descentralización productiva de la Fiat, que afectó en particular modo a la ciudad. Turín acusa también el problema de la emigración proveniente de la Europa del Este y de África, que actualmente está causando tensiones y conflictos de orden social.

## La Ciudadela y la red de contraminas

Lo que aún hoy se conserva de la estructura externa de la Ciudadela no es más que una ínfima parte del complejo proyecto defensivo realizado por orden de Emanuele Filiberto con el fin de proteger la ciudad a partir del momento en que, en 1563, ésta se convierte en capital del ducado de Saboya. Tanto la ubicación de la Ciudadela en el extremo sudoeste de la ciudad (en la zona delimitada por los actuales Corso Vinzaglio, Corso Vittorio Emanuele, Corso Galileo Ferraris y Via Cernaia), como su estructura se decidieron modificando sustancialmente un proyecto anterior, propuesto cuando la ciudad estaba aún bajo dominio francés. Turín había permanecido mucho tiempo desprotegida ante un eventual asedio: los bastiones que los franceses habían levantado para reforzar los muros de la ciudad apenas ofrecían protección en caso de que se produjera un ataque de artillería, como ya había sido advertido por el gobernador Cossé de Brissac. Fue este gobernador quien fomentó los dos proyectos iniciales de una fortaleza en el extremo oeste de la ciudad, de planta cuadrada el primero y de estructura pentagonal reforzada con bastiones el segundo, según un innovador diseño propuesto por el ingeniero militar Francesco Orologi.

Recuperada la ciudad por el duque de Saboya en 1562, la construcción de una fortaleza en el flanco occidental se consideró objetivo prioritario, puesto que ninguno de los proyectos anteriores se había llevado a cabo. Fue encargado de su diseño el ingeniero Francesco Paciotto, quien adoptó la estructura pentagonal propuesta por Orologi, alterando sólo su ubicación, que desplazó al ángulo sudoeste de la muralla romana.<sup>5</sup> La Ciudadela empezó a construirse en septiembre de 1564 y los trabajos se prolongaron un año y medio. El resultado fue una moderna fortaleza —modelo de arquitectura militar renacentista en Europa—, adecuada a las técnicas de guerra más avanzadas. Dos puertas daban acceso al recinto: la principal, que comunicaba la fortaleza con la ciudad y que se ha conservado hasta hoy en el «Maschio», y otra abierta al exterior. Su amplia superficie de veinte hectáreas permitía disponer cómodamente los edificios de servicio, que podían albergar un buen número de hombres y abundante armamento. Aproximadamente en el centro de la Ciudadela, un amplio pozo de dieciocho metros de profundidad, al que se accedía por medio de una rampa helicoidal, permitía llevar a abreviar a los mulos directamente en su interior; para salir se empleaba otra rampa de idénticas características, que formaba con la primera una doble espiral independiente, de modo que el que ascendía podía hacerlo sin encontrarse

<sup>5</sup> Escribe al respecto Guido Amoretti: «De hecho, si la Ciudadela hubiera sido construida en uno de los lados de la muralla, habría comprometido definitivamente en ese lado cualquier ampliación futura; su ubicación, centrada en la bisectriz del ángulo sudoeste, es una elección muy razonable y el resultado de un estudio analítico en que, por primera vez, al factor militar se une con todo su peso el urbanístico». (Traduzco del ejemplar mecanografiado que se conserva en la Biblioteca Nacional de Turín con título *Torino, il suo sviluppo dalla città romana alla piazzaforte militare setecentesca. Conferenza tenuta il 27 novembre 1965 alla Società degli Ingegneri ed Architetti di Torino*, págs. 15-16.).

en ningún momento con quien bajaba.<sup>6</sup> En su parte exterior, la Ciudadela fue circundada por amplios fosos. Los muros, inclinados y menos elevados, fueron diseñados para resistir el ataque con modernas armas de artillería; la estructura pentagonal reforzada en sus vértices con bastiones facilitaría la defensa y obligaría a la artillería francesa al constante riesgo de una aproximación excesiva.

Sin embargo, estas disposiciones no bastaban para conjurar el peligro de la «guerra de minas», basada en una antiquísima técnica (empleada ya en tiempos de los romanos) que el uso de la pólvora había hecho particularmente efectiva en el siglo XVI, hasta el punto de constituir la mayor amenaza para las tropas sitiadas. Ésta consistía en la colocación subterránea de explosivos en los muros defensivos de las fortificaciones para abrir brechas que permitieran su acceso, y su efectividad radicaba en lo imprevisible del ataque, ya que desde las posiciones más avanzadas de la vanguardia, el enemigo podía iniciar en cualquier momento la excavación de pequeñas galerías que llegaran hasta los mismos fundamentos de una fortaleza. La Ciudadela se hallaría doblemente expuesta a tal peligro, por su situación estratégica y por el subsuelo de sedimento arenoso y material aluvial, que permitía abrir túneles sin excesiva dificultad y en tiempo breve. Habiendo previsto ese riesgo, Emanuele Filiberto dispuso la excavación de la «Gran galería», un amplio túnel de dos metros y medio de alto y dos de ancho, y unos ciento cincuenta metros de longitud, en cuyo extremo una escalera permitía el acceso al exterior en el punto más adelantado de la estructura defensiva externa. Sus ramales avanzaban bajo los muros de la Ciudadela, para protegerlos de una eventual ofensiva subterránea o para amortiguar el efecto expansivo de las cargas explosivas, en caso de que el asediador hubiera logrado colocarlas. Las galerías más adelantadas, que llegaban a superar el límite del bastión, servirían para localizar con tiempo un ataque subterráneo. Aun siendo una obra de gran envergadura para la época, el sistema de defensa interno de la Ciudadela es bastante limitado si se compara con el resultado de la ampliación posterior, realizada en 1639. A raíz de las obras de refuerzo de la estructura externa de la Ciudadela con las cinco medialunas y sus respectivas flechas avanzadas en la parte occidental de la fortificación, que consentían un aumento notable de la eficacia defensiva de la fortaleza, la red de contraminas fue consecuentemente ampliada. Su mayor longitud permitiría emplearla no sólo como defensa ante un ataque de subterráneo, sino también para la ofensiva directa a las posiciones más avanzadas de las tropas de asedio.

La red de contraminas partía del interior de la Ciudadela: de sus baluartes

---

<sup>6</sup> Luigi Cibrario la describe y elogia en su célebre *Storia di Torino*. Lacónicamente, concluye: «La cisterna torinese fu dagli Austriaci, nel 1800, riemputa di cadaveri, e convertita in sepolcro» (*Storia di Torino*, vol. II, Torino, Alessandro Fontana, 1846, pág. 121). Actualmente, la «Cisterna» permanece cerrada al público, entre otras razones por su ubicación —en el interior de una escuela situada en Via Valfrè— y por el riesgo de derrumbamiento. En el Museo Pietro Micca se muestran fotografías de la entrada del pozo tal como hoy se conserva.

y cortinas situadas en la parte occidental del perímetro defensivo, surgían las cinco largas galerías principales, llamadas «capitales bajas», que penetraban en el terreno hasta alcanzar la profundidad de unos catorce metros y avanzaban en línea recta. Superado el límite del foso que rodeaba la fortificación, sobre cada «capital baja» surgía otra, la llamada «capital alta», de similares características (unos dos metros de alto por uno de ancho, con bóveda de cañón y revestida con ladrillo), pero a sólo seis o siete metros de la superficie. Ambas «capitales» estaban comunicadas por medio de una escalera que permitiría el rápido abandono de las galerías en caso de necesidad, y ambas seguían una trayectoria paralela, con varios ramales a lo largo de su recorrido. La «capital alta» concluía bajo el punto más adelantado de la defensa exterior, esto es, bajo una flecha avanzada de la medialuna, mientras que la «capital baja» continuaba su trayectoria rectilínea y de ella partían otros brazos, más cortos y estrechos, que a su vez podían bifurcarse antes de concluir en las llamadas cámaras de mina, de modo que la red subterránea se prolongaba un centenar de metros más allá del límite representado por la estructura defensiva externa. Desde cada una de las «capitales altas» y sus ramificaciones era más fácil la localización acústica de los trabajos de asedio del enemigo y el ataque a sus posiciones avanzadas por medio de cargas explosivas subterráneas, colocadas en los hornillos de modo que el efecto expansivo se dirigiera fundamentalmente hacia la superficie y apenas dañara la estructura de las galerías. El nivel inferior, más difícilmente localizable, constituía además un arma de reserva si se producía un enfrentamiento subterráneo. En caso de que el asediador hubiera logrado acceder a las contraminas del plano superior bastaría volar la escalera que las comunicaba con el nivel inferior, de modo que no sólo se impediría su entrada en la fortaleza, sino que el sistema subterráneo seguiría siendo en gran medida utilizable. Las cinco «capitales altas» estaban, a su vez, conectadas entre sí por medio de una larga galería «magistral», de unos dos kilómetros y medio, que circundaba la parte occidental de la Ciudadela siguiendo con precisión el trazado del foso y permitía el desplazamiento por toda la red sin necesidad de salir a la superficie. Las galerías ofrecían, por tanto, un aspecto laberíntico, y no sorprende que hubiera sido preciso numerar los ramales a medida que se iban construyendo para evitar la desorientación o el extravío de los propios trabajadores.

Las contraminas estaban precariamente iluminadas por medio de lámparas de aceite colocadas en pequeñas cavidades abiertas en las paredes, a ambos lados de cada galería. Los pozos de aireación, imprescindibles para la liberación de los gases letales producidos por las explosiones, conectaban ambas galerías principales, y los de la «capital alta» ascendían hasta la superficie del terreno, estrechando progresivamente su diámetro para impedir la localización y el acceso desde el exterior. Era ésta, en cualquier caso, la galería más vulnerable, puesto que disponía, además, de una salida que daba al foso de la Ciudadela y aseguraba la ventilación rápida de las contraminas. Sin embargo, durante el asedio de 1706 el sistema de aireación resultó más de

una vez insuficiente: las explosiones simultáneas en distintos puntos de las contraminas podían llenar las galerías de humo y gases nocivos que hicieran imposible su acceso durante días, y en alguna ocasión hubo que ventilarlas bombeando aire desde el exterior para no tener que prescindir de ellas siquiera temporalmente. Prueba de la importancia estratégica de las contraminas es el hecho de que los asediadores intentaran en varias ocasiones destruirlas con explosivos, infiltrar patrullas de sabotaje e incluso, ante la imposibilidad de neutralizarlas con medios convencionales, se llegara al extremo de construir un canal para desviar agua del río Dora e inundar las contraminas desde los pozos de aireación más avanzados. Los daños causados en las galerías no impidieron, sin embargo, que éstas desempeñasen hasta los últimos días del asedio un papel esencial como arma defensiva y ofensiva, llegando a provocar alguna vez el pánico entre las tropas francesas.

Concluido el asedio, la red de contraminas era todavía en gran parte utilizable. Había quedado demostrada la efectividad del sistema defensivo, de modo que se procedió a repararlo y ampliarlo. Se construyó entonces un sistema de contraminas adyacente al principal, bajo dos sectores de la muralla urbana. En el momento de su mayor desarrollo, las galerías llegarían a superar los veinte kilómetros de extensión. Sin embargo no volverían a ser utilizadas: durante el último de los asedios que sufrió Turín, el de 1799, bastó el intenso fuego de la artillería para reducir la ciudad y forzar la capitulación sin necesidad de recurrir a la estrategia de la «guerra de minas». El progreso de las armas hacía, ya a inicios del siglo XIX, de las viejas murallas y de los muros y bastiones de la Ciudadela una antigualla que dificultaba el crecimiento de la ciudad, pero que no garantizaba su defensa, como se había demostrado durante el último asedio. Al demoler la vieja estructura defensiva, Napoleón anticipa una medida que no hubiera tardado en hacerse necesaria, dada la rápida expansión del área urbana. Se recomendó, sin embargo, que las contraminas fueran preservadas: al margen de su valor histórico y testimonial, que fue tenido en cuenta, lo cierto es que hubiera sido laborioso e inútil destruirlas. Bajo el suelo de una ciudad que seguiría creciendo y modernizándose de espaldas a su turbulento pasado, la silenciosa presencia de aquellas galerías no iba ciertamente a estorbar a nadie.

## Las galerías, hoy

Fueron las obras de construcción de la Escuela de Guerra en 1909 las que hicieron posible el descubrimiento de un pozo de doce metros de profundidad por el que el coronel Pietro Magni, topógrafo del *Istituto Geografico Militare*, pudo acceder a las olvidadas galerías, explorar unos cuatrocientos metros y determinar con bastante precisión el lugar en que había muerto el minador Pietro Micca.<sup>7</sup> Pese al interés despertado por la publicación de un minucioso



plano de las galerías que realizó Pietro Magni, y a pesar de las promesas del ayuntamiento, las iniciativas de protección fracasaron, y tampoco prosperó el proyecto de abrirlas al público. Sólo en 1942, durante la Segunda Guerra Mundial volvieron a suscitar la atención, y por motivos bien ajenos a los de su valor histórico. Las contraminas a las que se podía acceder desde los sótanos de algunos edificios céntricos fueron empleadas entonces como refugio antiaéreo para la población durante las incursiones aliadas, pero acabada la guerra el interés volvió a decaer ostensiblemente. Se prescribió, además, por razones de seguridad, que los accesos a las contraminas fueran cerrados. Lamentablemente, algunas se usaron para arrojar escombros y toda clase de residuos antes de cerrarse.

Los trabajos de exploración de Guido Amoretti, iniciados en 1956, permitirían la reconstrucción del auténtico laberinto de galerías que se extiende a lo largo de catorce kilómetros bajo el suelo del centro histórico de Turín. Enteras secciones de la estructura subterránea, pacientemente rehabilitadas por Amoretti y sus colaboradores, fueron por fin abiertas al público y pueden hoy visitarse. A esa entusiasta labor debe también Turín la restauración de la escalera de Pietro Micca, que constituye quizá el punto de mayor interés del museo que lleva su nombre. El visitante que, guiado por el personal especializado del museo, recorre hoy cerca de seiscientos metros a través de húmedas galerías, escasamente iluminadas con un sistema eléctrico de lámparas que reproducen las empleadas durante el asedio, puede dejarse llevar por la extraordinaria facultad evocadora de ese espacio subterráneo conservado intacto y como detenido en el tiempo. En las mejores palabras del director del museo:

«El silencio es prácticamente absoluto, el ruido de la ciudad ha desaparecido. Los pasos en el suelo de tierra resuenan a lo lejos con un eco apagado. Las zonas de sombra entre una linterna y otra son frecuentes; el ojo debe habituarse a la semioscuridad de esos tramos que evocan un tiempo en que los hombres de las contraminas trabajaban durante meses en penumbra, reconociendo al tacto más que con la vista sus herramientas e instrumentos de combate. [...] Lo que debió de ser un infierno aparece hoy inmerso en una serenidad y una calma excepcionales. Las galerías son muy húmedas y el ruido de las goteras se oye claramente en más de un tramo; las bóvedas, aun siendo robustísimas, no están impermeabilizadas con la famosa “capa” prescrita para las construcciones modernas en el subsuelo».<sup>8</sup>

El ruido amortiguado del tráfico de la ciudad, que aún se aprecia en las galerías más próximas a la superficie, es casi imperceptible cuando se accede al nivel inferior de las contraminas; el silencio y la penumbra contribuyen entonces a

<sup>7</sup> La noche del 29 de agosto de 1706, los franceses habían logrado entrar en la capital alta de la «Mezzaluna di Soccorso» desde el foso de la Ciudadela. La voladura *in extremis* de la escalera de acceso que comunicaba con el plano inferior de las galerías, que costó la vida del soldado Pietro Micca y dio lugar a la leyenda de su heroísmo, evitó la irrupción de los franceses en la Ciudadela. La escalera que encontró el coronel Magni no era en realidad la de Pietro Micca, sino que se había construido en 1710, concluido el asedio, cuando el sistema de contraminas fue restaurado, como demostraría más tarde el general Guido Amoretti.

<sup>8</sup> Traduzco el fragmento del texto de Guido Amoretti publicado con título: *Museo Pietro Micca e dell'assedio di Torino del 1706*, Torino, Daniela Piazza (s.a.), pág. 24.

umentar la sugestión de unas galerías que, pese al secular olvido, o tal vez gracias a él, constituyen hoy el más privilegiado testimonio de una época turbulenta y crucial en la historia de la ciudad.

Durante el largo período en que permanecieron prácticamente olvidadas, los eventuales hallazgos de algunas secciones de las contraminas y de los pasadizos que conectaban la Ciudadela con otras dependencias militares servirían para alimentar una difundida leyenda según la cual cruzan el subsuelo de la ciudad pasajes subterráneos que comunican el Palazzo Reale con las residencias de los Saboya en las poblaciones vecinas. Según esa creencia, tres grandes galerías conducirían del céntrico palacio a la residencia veraniega de Venaría, al norte de Turín; al castillo de Rívoli al oeste, y al palacio de Stupinigi en dirección sur. Debe de considerarse aún su existencia, mientras no haya documentos que la prueben, pero lo cierto es que algunos hallazgos casuales parecen corroborarla. A fines del siglo pasado un derrumbamiento del pavimento en la actual Via Saluzzo dejó al descubierto vestigios del punto en que se cruzaban tres antiguas galerías, abiertas a profundidad suficiente como para no haber sido detectadas durante la construcción de los edificios del centro. Su trayectoria parecía coincidir con la de las presuntas galerías de los Saboya, aunque nada pudo probarse, dado que anteriores desmoronamientos las habían hecho intransitables. Más recientemente, durante la edificación del estadio de fútbol «delle Alpi» al norte de la ciudad, se descubrió parte de un pasaje subterráneo cuyas características permiten suponer que se trataba de uno de los tramos de la galería que llegaba hasta Venaría. Habría sido utilizado, según la mitología local, para los traslados secretos de los Saboya, y es también parte de la leyenda que sus dimensiones permitían el paso simultáneo de dos carrozas, y que en alguna ocasión sirvió a novelescos encuentros amorosos de la realeza. Al margen de las amplificaciones de la imaginación popular, sí parece cierto que entre Turín y Venaría ha existido algo parecido a una largo pasaje de dimensiones más moderadas, aunque es difícil explicar, si se trata en efecto de un túnel ininterrumpido, cómo lograron superar sus constructores el obstáculo geográfico que representa el río Dora, por no hablar del problema de la ventilación y de las necesarias salidas que habrían debido practicarse para hacer mínimamente transitable la claustrofóbica galería.

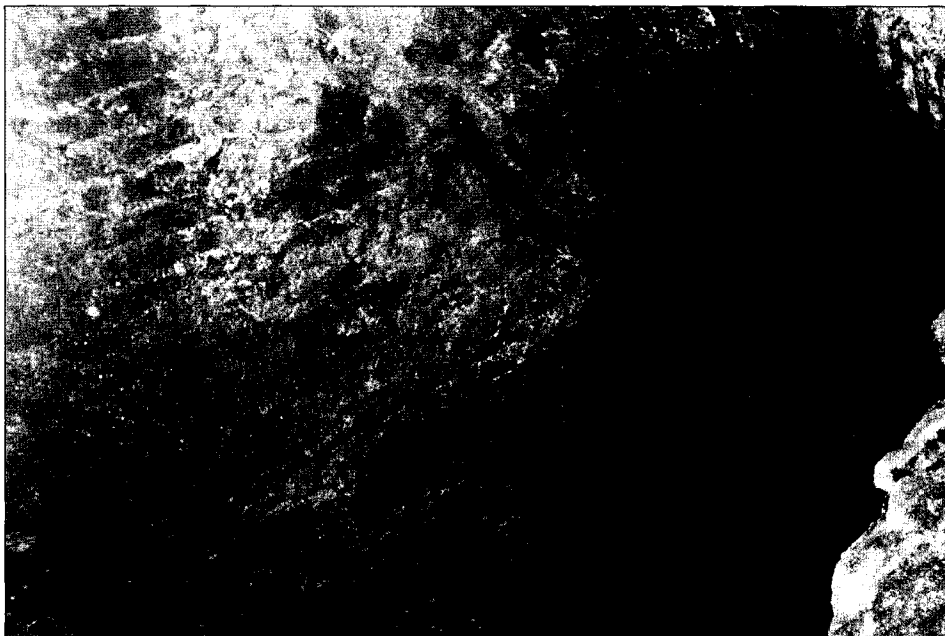
Posteriormente han seguido produciéndose otros hallazgos. Hace apenas dos años se descubría bajo la céntrica Piazza Carlina, a veinticinco metros de profundidad, una galería de unos cien metros de longitud y dos y medio de alto y de ancho. Data probablemente de mediados del siglo XVII y, a juzgar por su trayectoria, podría tratarse del pasadizo que, según la leyenda, usaba Cristina de Francia para trasladarse del Palazzo Madama al convento de S. Maria della Misericordia. No es imposible que, en los próximos años, nuevos descubrimientos permitan demostrar la existencia de las legendarias galerías, defendida no sólo por la tradición, sino también por distintos testimonios verbales que no han podido verificarse. En cualquier caso, los hallazgos

que se han realizado hasta ahora —o los que hasta ahora se han declarado públicamente— bastan para confirmar la existencia de un vasto número de galerías y pasajes subterráneos que comunican entre sí palacios, dependencias militares, iglesias y hasta viviendas particulares, construidos en diferentes épocas y con fines diversos bajo el suelo del centro histórico de la ciudad: una auténtica Turín subterránea, desconocida aún, celosa de su secreto y de su historia.

(Agradezco al general Guido Amoretti, director del Museo Pietro Micca, al profesor Andrew Martin Garvey, de la Scuola di Applicazione de Turín, y a Ezio Pesando, del Museo Pietro Micca, la amable colaboración y las utilísimas informaciones ofrecidas.)

## Bibliografía

- AMORETTI, Guido (1984): *Il ducato di Savoia dal 1559 al 1713*, Turín, Daniela Piazza.
- AMORETTI, Guido: *Museo Pietro Micca e dell'assedio di Torino del 1706*, Turín, Daniela Piazza (s.a.).
- AMORETTI, Guido: *La verità storica su Pietro Micca dopo il ritrovamento della scala esplosa (1958-1959)*, Turín, Savigliano (s.a.).
- ASSUM, Clemente (1926): *L'Assedio di Torino*, Turín, Alberto Giani.
- BOGGIO, Camillo (1909): *Lo sviluppo edilizio di Torino dall'Assedio del 1706 alla Rivoluzione Francese*, Turín, Lattes.
- CIBRARIO, L. (1846): *Storia di Torino (2 vol.)*, Turín, Alessandro Fontana.
- FEA., Pietro (1905): *Tre anni di guerra e l'assedio di Torino del 1706*, Roma, Voghera.
- MAGNI, Pietro (1910): «Il sistema di mine e contromine della Cittadella di Torino nell'assedio del 1706. La mina di Pietro Micca», *Rivista di Artiglieria e Genio*, vol. II, Roma.
- MAGNI, Pietro (1913): «La fortezza di Torino, l'investimento, l'assedio, la battaglia del 1706 sulla pianta della città attuale», *Rivista di Artiglieria e Genio*, vol. IV, Roma.
- PROMIS, C. (1869): *Storia dell'antica Torino*, Turín.
- VV.AA. (1996): *I segreti di Torino sotterranea*, Turín, Il punto.



Aspecto actual de la restaurada escalera de Pietro Micca.

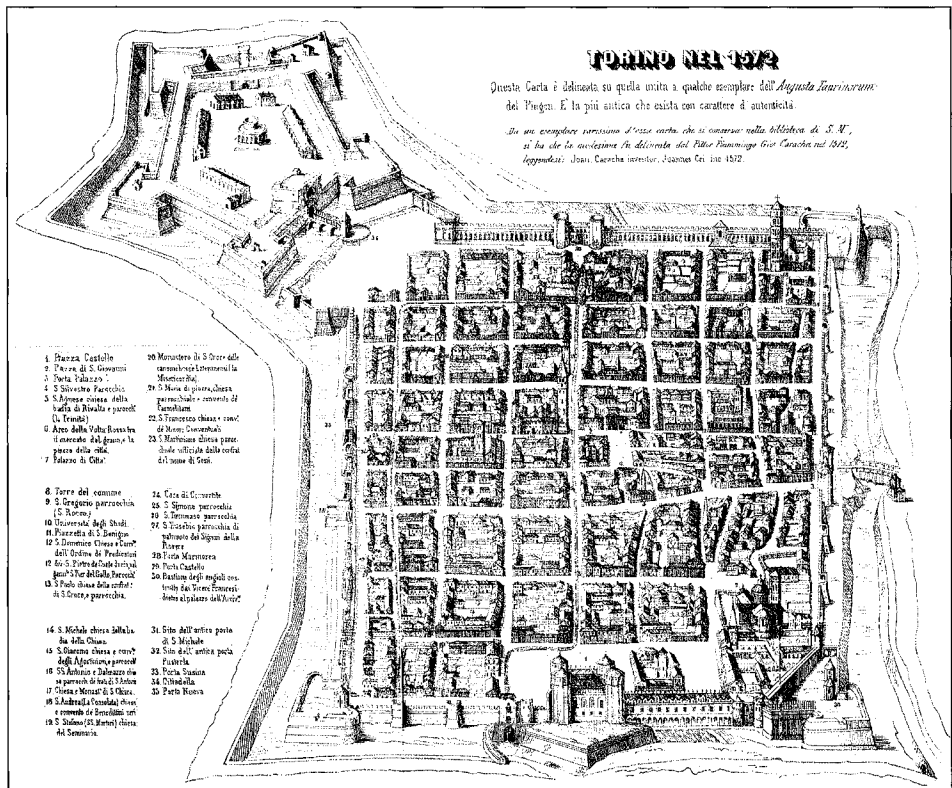


Una de las ramificaciones de la larga galería «magistral» que une las distintas «capitales altas».



Tramo de la «capital baja» correspondiente a la «Medialuna de Socorro» de la Ciudadela.

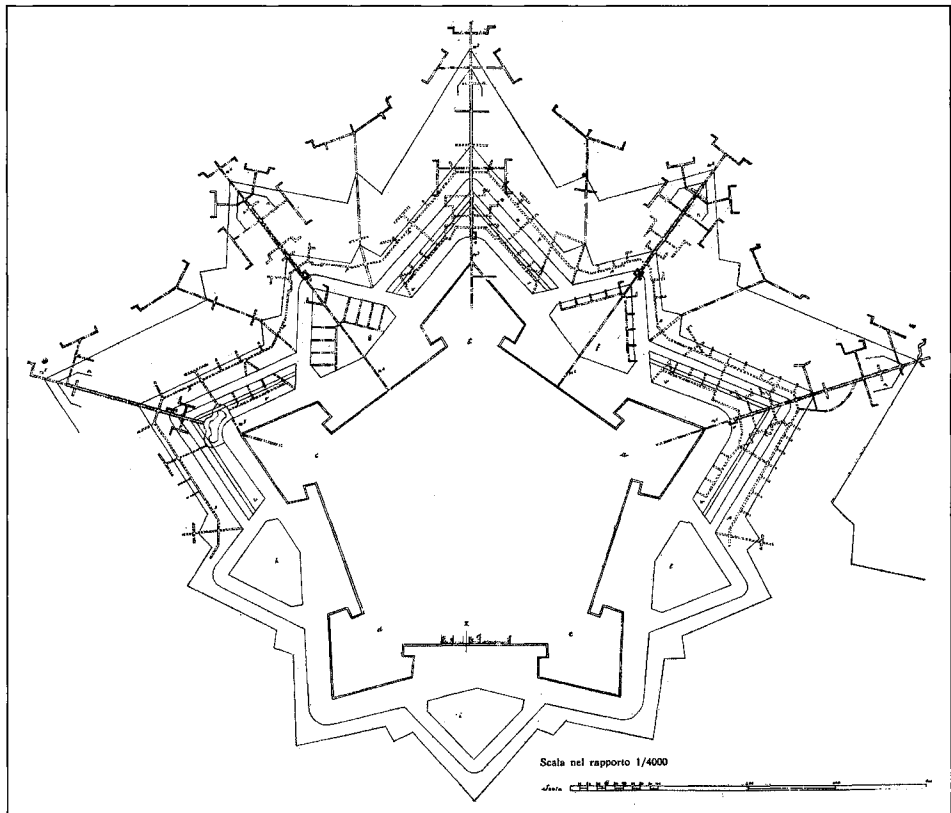
Figura 1



Aspecto general de Turín en 1572, con la Ciudadela en el ángulo sudoeste de la muralla romana, según el más antiguo plano conservado con garantías de autenticidad. [Publicado en: Amoretti, Guido, *Museo Pietro Micca e dell'assedio di Torino*, Turín, D. Piazza (s.a). Reproducido aquí por cortesía del autor.]



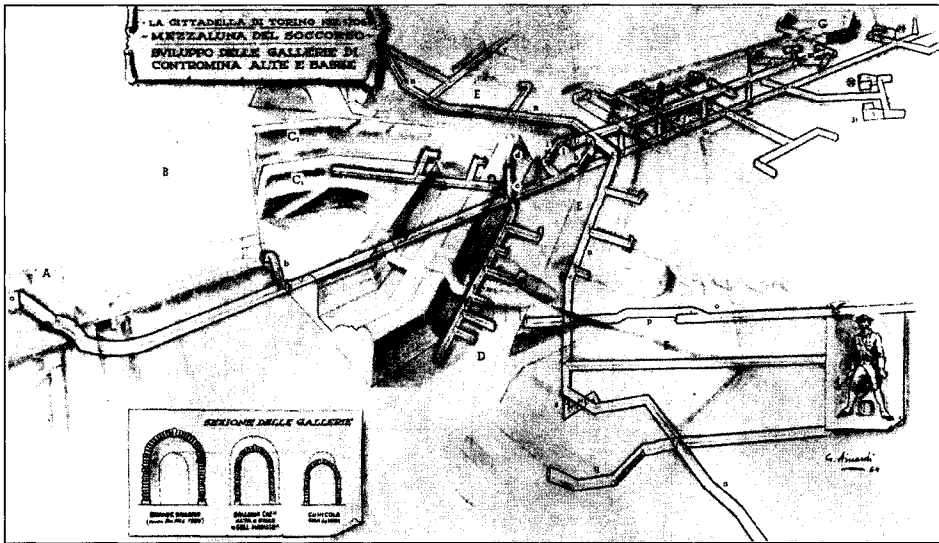
**Figura 3**



Plano detallado de la disposición de la red de contraminas en torno a la Ciudadela, según el mapa del Corpo Reale de Genio, 1842. [Publicado en: Amoretti, Guido, *Museo Pietro Micca e dell'assedio di Torino*, Turín, D. Piazza (s.a.). Reproducido aquí por cortesía del autor.]



Figura 4



Esquema de las contraminas situadas bajo la medialuna de la puerta de socorro de la Ciudadela. El tramo inicial, más amplio, corresponde a la primitiva «Grande Galleria» construida en 1564. En el punto donde ésta se estrecha (señalado en el plano con la letra b) empieza la «capital baja», de mayor longitud que la «capital alta» con la que se comunica por medio de dos escaleras (h e i respectivamente en el plano). Las cinco «capitales altas» de la Ciudadela están a su vez comunicadas por la extensa «galería magistral» (señalada con la letra n), algunos de cuyos ramales se aprecian en el dibujo. [Publicado en Amoretti, Guido, *Museo Pietro Micca e dell'assedio di Torino*, D. Piazza (s.a.). Reproducido aquí por cortesía del autor.]