leanze tra signorie e comunità, tutto tende a sottolineare la fondamentale rigidità di un sistema economico, che ci interessa per i risvolti che comporta sul territorio.

Il ponte di Torino, il guado e il porto di Moncalieri, il porto dell'Abbadia di Stura determinarono e si mantennero come coordinate di questa organizzazione (2). La collina di Torino risulta fuori dagli assi dei grandi traffici, ma non per questo abbandonata: la ricerca sugli insediamenti abbandonati di Settia, cui rimandiamo (3), documenta un riferimento specifico di antropizzazione e di organizzazione agricola e produttiva.

Pregnante ci sembra il riferimento agli statuti della città di Torino in cui si danno prescrizioni precise sia sulla coltivazione della vite, sull'uso dei boschi e sulla gestione: si può cogliervi una sedimentata componente di organizzazione e di uso della collina per la città, riferimento produttivo e di insediamento di grange (4). Per contro le presenze sul crinale del castello di Montosolo e della punta di Monveglio, del castello di Cavoretto nella fascia bassa, nei punti estremi del Po la formazione del nucleo fortificato di Moncalieri a sud, della torre di Muschie, per la difesa e guardia del nodo tra la piana a nord e l'Abbadia di Stura compongono il quadro dei nodi difensivi e organizzativi a latere della città di Torino e del suo territorio collinare, cui si contrappone la bastida del monte dei Cappuccini (5) a difesa del ponte sul Po.

La valle di Rialle è già citata, il riferimento al castello di Montosolo fa presupporre un nodo di controllo. Al principio del Quattrocento i sei Sapienti del Comune di Torino fecero aprire una strada nuova partendo dal ponte sul Po, vicino alla chiesa di San Saverio, attraverso gli orti di Antonio Nicolazzo, verso Santa Margherita (19 novembre 1401) (6).

Si è già sottolineato come le valli della collina, assiate est-ovest siano caratterizzate geomorfologicamente da una notevole erosione del lato nord, che risulta più ripido, umido e boscato, di difficile trasformazione rispetto alle colture; esse risultano costituite, sul lato sud, da ciglioni e declivi estesi e ben soleggiati.

Lo strutturarsi di elementi insediativi funzionali agricoli in epoca medievale — a parte i pochi resti che ancora si possano evidenziare nelle trasformazioni successive intervenute — si può ipotizzare in grange collocate a metà costa, nei limiti di una conduzione funzionale del fondo.

La tendenza delle strade antiche è o di seguire il corso dei torrenti di fondo valle, come traccia preminente e memorizzabile, oppure di sfruttare i crinali, sia quale elemento di riferimento con altri sia quale organizzazione spaziale e difensiva. La strada antica per Chieri della valle di Reagle segue il fondo valle, la strada chiamata di Doragrossa (strada di Santa Margherita) segue il crinale, sfruttando la qualità dei siti in funzione dell'insediato, nella ipotesi di una componente ergonomica selettiva.

Si può ipotizzare che risalga al Cinquecento una organizzazione stradale che affianchi il percorso del Po in senso longitudinale, sfruttando anche la via d'acqua; materializzata da un percorso sulla sponda destra da Moncalieri a S. Mauro ha nel ponte sul Po il suo snodo centrale. Su tale asse si innervano le strade di Reagle verso Chieri, di S. Margherita verso Pecetto e della strada antica di S. Vito verso Revigliasco. A nord il porto della abbazia di Stura come traghetto.

Riferimento di base per la comprensione dell'infrastruttura collinare risulta la *CARTE / DE LA MONTAGNE / DE TURIN / [...]*, [1694-1703]; essa si propone come documento fondante per la nitida trascrizione di ogni elemento sia in senso geomorfico sia antropico, restituendo una immagine puntuale nella definizione dei siti, corretta nel rilevamento topografico con ombreggiature nella intenzione di dare il modellato collinare, nei limiti delle tecniche coeve.

Tale carta, in certo modo, condensa i segni dell'avvenuta appropriazione della città da parte dei Savoia e la trasformazione del territorio circostante. Nel ribaltamento della loro politica al di qua dei monti, avendo eletto e scelto il polo torinese come capitale del proprio ducato, i duchi modificarono infatti profondamente « per opere » il senso della città e del suo intorno. La carta rileva i mutui rapporti che legano la città, la sua cinta fortificata, la cittadella e i borghi esterni nella « *étendue de la pleine depuis le Sangon jusqu'à la Sture* », evidenziati nel disegno delle strade che conducono alla Capitale e nella rilevanza prefigurata dei casini venatori del Parco Vecchio, del Valentino e di Mirafiori. Netto elemento separatore il Po, mediato dal ponte al borgo estramurano nella zona pedecollinare. E al di là, ben evidenziata graficamente nel segno delle ombre, le valli ortogonali al corso del fiume e il sistema di cresta da Superga fino a Moncalieri: ove viene minutamente fissata la rete dei torrenti che si ramificano nelle valli, la dinamica dei solchi vallivi di « *indritti* » solivi e di « *inversi* » baci, la potenziata struttura dei percorsi e la dislocazione dell'abitato, qualificata dal titolo di proprietà o dal toponimo (7).

Al di là della discussione sui tipi edilizi, cui si rimanda, preme sottolineare invece la sensazione della acquisizione netta della collina, che nella sua strutturazione si costituisce quasi come un'altra città rispetto alla città murata (8), quasi come un complementare « gran teatro », in cui la rappresentazione del vivere in villa tende a qualificarsi come componente semantica di tutto l'insediato, anche se rimane sempre notevole la componente funzionale: la rete di strade è fittissima, più che in pianura e non risulta differenziata nel segno grafico che nella connotazione di viali e di allee alberate. La distribuzione dell'insediamento è abbastanza omogenea, non sono segnati confini di proprietà.

Si leggono chiaramente strade di valle, strade di crinale o di cresta, strade di legame tra strade basse di valle e di cresta, con percorsi che tendono a