

costruzione, che non l'«enclosure» dei «parterres», aulicamente restituiti.

La mappa del catasto francese segna il momento conclusivo di una struttura viaria che riflette e sedimenta tutto il portato storico dei due secoli precedenti, codificandolo: è la conclusione del processo di insediamento a «vigne» e marca la sua irreversibilità. Possiamo notare nella valle di Superga che il collegamento al Beria grande è effettuato attraverso la strada dei tetti Bertoglio; che esiste il collegamento tra strada di Fenestrelle e di Mongreno; il mantenimento della strada di Chieri; il collegamento tra la valle dei Pomi e la strada di Valpiana, il collegamento di val S. Martino e la strada di Dora Grossa.

Dai «Decreta seu Statuta duci Amedei VIII» del 1430 fino al regolamento del 1711 per la manutenzione e riparazione delle strade pubbliche, risulta costante il riferimento e l'attenzione posta al servizio delle strade, riflesso di come l'infrastruttura viaria si poneva come servizio sociale, struttura di collegamento, attivatore di commercio. Ma di tutte le provvidenze atte ad una loro conservazione si domanda piuttosto ad una puntigliosa giurisdizione, legata agli usi, nella diffrazione di una regolamentazione che divideva le strade in pubbliche, cui dovevano concorrere le comunità, ed in strade dei particolari possidenti (vicinali), la cui manutenzione era dovuta dai proprietari coerenti.

Recita il provvedimento di Carlo Emanuele del 1584 «che li ponti e strade regali del suo dominio fossero conservate acconcie, commode, e larghe abbastanza»⁽¹¹⁾; e nel 1586 (25 agosto) «che si possi andar a piede e a cavallo»⁽¹²⁾; e nella riflessione (1587, 16 maggio) «convenendo per necessità e prontezza di commerci, traffighi e sicurezza dei viandanti... che le vie porti e ponti siano commodi...». S'impone quindi a tutte le comunità di far riparare le vie pubbliche, sterrando i boschi di quattro trabucchi per lato, escludendo rittane e sterquilini; auspica «li ponti, boni gagliardi e securi di larghezza almeno un trabucco... le pianche forti gagliarde e spaciose di almeno d'un piede manuale...; barche e porti commodi... habili a ricever carri carochie», nell'intesa che i navaroli o portonari facciano il loro dovere⁽¹³⁾.

In tale lettura si evidenzia una situazione di transiti mai perfettamente efficienti sia per la mancanza di tecnologia che per l'affidamento alla manodopera locale. Nel 1603 il duca si duole «che in questo nostri Stati sono esse strade in molte parti devastate e talmente inaccessibili che causa in buona parte il sviamento di essi commerci»⁽¹⁴⁾. Erano certamente strade in terra battuta, per le quali si prescriveva di sistemarle, 1607 (28 luglio) «ingiarandole sufficientemente ove potranno haver giara» e ove non si possa «ch'habbino a metter delli boscamì di onesta grossezza»⁽¹⁵⁾.

* Altro problema erano i fossi laterali di scolmatura, col richiamo allo spurgamento dei fossi o la manutenzione delle bealere di attraversamento con «li ponti di muro o assi di rovere forti, ovvero si

faccino le lapole⁽¹⁶⁾ al traverso delle strade sternite di pietre». L'altro richiamo era di «tagliar le bisso-late, siepi o chiossure di loro possessioni, cioè la parte protendente verso esse strade». Un altro era la sicurezza.

Al 1641, 13 luglio, «Christiana [di Francia] sorella del Re Christianissimo» ordina il taglio delle siepi lateralmente alle strade di Torino ad Avigliana e a Chieri «...a questa Città e da essa insino a Chieri per detta montagna, da Reaglie insino di là delle Tavernette... haver tagliato o fatto tagliare tutte le siepi di cespugli, boschi, boschine, marazzi, gorreti, virgulti ed ogni altro herboso nascondiglio... per lo spazio e la larghezza per cadun lato d'essa, almeno di trabucchi venti»⁽¹⁷⁾ e così ancora nel 1680, 1684, 1717, fino alle disposizioni delle Regie Costituzioni del 1771, 7 aprile, ed al regolamento del 1771, 11 settembre, per la manutenzione e riparazione delle Strade Reali e pubbliche. L'esemplificazione precedente vale nella contrapposizione da un lato delle lamentele e atti di lite che emergono a fine Settecento sullo stato delle strade in collina, nel tentativo di riquadrare attraverso microstorie territoriali il reale storico. Non si possono sottacere, a metà Settecento, alcuni tentativi da parte dell'Amministrazione sabauda tesi ad una governabilità, in settori preminenti, attraverso l'esame dei progetti di strade: esemplificativi sono i progetti per la correzione della strada di Chieri ed il potenziamento della strada di Asti, passando per Chieri e Villanova.

Leggiamo (1778) nella supplica della città di Chieri a S.M. onde «agevolare l'eseguimento e la formazione di una strada che attraverso la collina tenda per Pino alla città di Torino, facendo concorrere nella spesa le terre delle adiacenti provincie... [visto]... lo stato di totale decadimento della strada che dalla detta città attraversando la collina conduce a questa capitale... [anche] per un maggiore avviamento dei suoi molini posti in vicinanza della chiesa della Madonna del Pillone». Oppure come nei tre progetti degli architetti Cantù, Depaoli e Robbi di una strada per Asti, ove dalle tre relazioni si rileva la convenienza di attenersi nella strada di Reaglie, a preferenza di quella di San Martino per «...cavi e riempimento intersezazioni di vivi canali delle interposte vallette» ed «acquistarsi di terreni di sommo valore, ridotti interamente a coltura ed in parte a giardini» togliendo «l'accesso a 20 più fabbriche e loro beni». Nella previsione «che una strada intersecante o costeggiante la collina sarà sempre di grandissima spesa», richiamando «gli straordinari accidenti come vari esempi delle due reali strade di Moncalieri e Superga che sebbene la prima protenda quasi al piano e la seconda sia stata formata sin dal 1775 si son dovute eseguire opere di considerazione...». La soluzione per Reaglie andava a vantaggio della rete di strade vicinali, conservando parte del vecchio tracciato, intersecando tra San Rocco e l'Olmasso «beni di poco valore» «ed essendo posta a mezzogiorno risultava quindi più comoda e meno erta superabile e traghettabile in qualunque stagio-