

ne». Il richiamo alla terza soluzione, attraverso alla pianura, poneva come elementi probanti la posizione in mezzo alla provincia, sgombra di boschi, «...passante fra terre popolose e facoltose in grado di concorrere e supplire alla conservazione» (15 giugno 1778) (18).

D'altra parte che il problema della strada di Chieri non fosse esaurito risulta dalla mappa topografica di due strade che dalla città di Torino tendono alla città di Chieri, passando una colla direzione per la collina dell'Eremo, e l'altra dalla direzione per la collina del Pino, su progetto dell'arch. Giuseppe Vay, 1807, 1° aprile.

Esemplificativo inoltre dello stato di degradazione è il manifesto del Vicario di Torino che proibisce agli abitanti di Pecetto, Chieri, Cambiano di transitare con carri nella strada di Monveglio; nei territori di Torino « Al presente sua maestà per evitare il nuovo devastamento della premessa strada a danno delli possessori delle vigne, ed altri beni laterali, stante il loro obbligo della manutenzione della medesima a proprie spese si è degnata sulle rappresentanze di detti possessori di significarvi con suo Biglietto delli 22 or scaduto Febbraro (1771)»; proibizione che fu poi tolta con R. Patenti del 12 giugno 1787, di commissione all'Intendente di Torino affinché provveda per il riadattamento della strada dall'Eremo ed ammetta il comune di Pecetto ad usarne concorrendo alla spesa.

In epoca napoleonica l'assetto delle infrastrutture stradali era decisamente pessimo, come si può rilevare dalla serie di petizioni e memorie che appaiono dai documenti di archivio. Evidentemente l'incuria delle strade nel tardo Settecento rafforzata ora nel passaggio di amministrazione e, di riflesso, forse nel disuso delle proprietà collinari, era stata tale da portare al degrado una struttura viaria che trovava in una costante manutenzione il suo equilibrio. Il progetto dell'amministrazione napoleonica (che aveva assunto come comunali le strade di Cavoretto, di Revigliasco, di Pecetto, di Mongreno e di Superga, lasciando le altre a carico dei singoli proprietari), non fece che acuire lo stato di doglianze riguardo il pagamento delle quote di pertinenza dei singoli proprietari, quote che erano proporzionali alla lunghezza di strada cadente in riparazione.

Le strade nel periodo napoleonico erano divise in nazionali, dipartimentali, comunali e vicinali: la «grande route d'Alexandrie» era l'asse preminente della sponda destra del Po; risultavano dipartimentali le strade di «Casale par Gassino» e quella «de Turin a Villanove par Chieri», erano passate comunali «les chemins de la colline de Superga, de Pecetto, de Revigliasco et de Cavoretto».

La relazione dell'ingegnere Lorenzo Lombardi del 28 gennaio 1813, conforme alla lettera del Maire in data 4 gennaio 1813 e rivolta all'esame di tutta la rete delle strade della collina, è analitico e puntuale dello stato e del numero. «Vù qu'ils sont sans nombre, et que plusieurs sont des bras secondaires et

de diramation des susdits...» (19). L'elenco che segue è importante per lo spaccato che ci dà della strutturazione della collina e della importanza per cui ogni settore stradale serve un certo numero di vigne; l'esame è condotto dal confine di Moncalieri fino a quello di S. Mauro.

La Strada di Cavoretto che si divide in tre diramazioni, legandosi alla strada della parrocchia di San Vito dando accesso a 24 vigne. La strada di Revigliasco, divisa in 4 rami ed in altri 4 e dà accesso a 42 vigne. La strada di val Salice in 4 rami e dà accesso a 37 vigne. La strada del Monte (dei Cappuccini) e quella «de la Ville Imperiale», da cui si stacca la strada di Pecetto in sei diramazioni e dà accesso a 62 vigne. La strada, dietro la chiesa di San Bino Evasio di San Martino dà accesso a 52 vigne. La strada di Valpiana dà accesso a 27 vigne. Altri sei rami a nord danno accesso a 8 vigne. La strada dipartimentale di Chieri con accesso a 22 vigne. La strada di Mongreno dà accesso a 80 vigne. La strada di N.D. de Superga in 8 rami dà comunicazione a 40 vigne. E fino al rio Muschie a 20 vigne. Da quanto sopra esposto risultano otto strade principali che non sono state comprese come comunali, non avendo comunicazione con altri comuni, ma molto indispensabili con le loro diramazioni, per aver l'accesso a 410 vigne: per fare riparare, conclude la relazione, le suddette strade «qui par la négligence de chaque propriétaire confrontant sont presque en total dépèrissement». Si possono riportare memorie e doglianze: 1806, 16 aprile, Giacomo Filiberto Bergera al Prefetto «que le chemin particulier... conduit aux maisons de campagne dites vignes... endommagé par l'écoulement des eaux... que l'on ne peut plus y passer surtout avec des chariots et de Bêtes à charge». «Quand le Po déborde dans la grande route, ce qui arrive assez souvent...» (20); 10 ottobre 1807, L. Lombardi «...pour ôter les forts degrés qu'ils existent que pour remplissement des creux...» (21); 12 giugno 1806 «le chemin de Pecetto, qui tend à l'Héritage et que vraiment je l'ai trouvé presqu'impraticable; la dépense de la réparation du dit chemin est très forte...» (22); e per la strada di S. Martino, 15 marzo 1811, ... «...le pavé de cailloux y a formé des profonds sillons de verser les chariots et estropier leurs bêtes...» (23).

Nel legato alla precedente situazione, al di là di un segno rievocativo oltre la cifra e la componente del pittoresco, la rilettura dei disegni di Clemente Rovere (1830-1840), relativi alla collina di Torino, si presenta come analisi suggestiva delle componenti pur minime o povere, ma ormai codificate, di un *topos* definitivamente configurato nei suoi elementi compositivi.

Nella individuazione del contesto, cogliendo la caratterizzazione ambientale del primo Ottocento, i disegni ben esprimono le relazioni di strada e sito, le modulazioni di infrastrutture ed insediamenti mediate in elementi di percezione e di configurabilità: strada, rivo, ponte, cancello, pilone, chiusure, muri di sostruzione, cappella, albero (e non alberi). Il