

LA STRADA DELLE MEMORIE

BREVI NOTE RIGUARDO ALL'EX STRADA MILITARE DETTA "DELLE FONTANELLE" O DELLA "VALLE DELL'IGNA" TRA ZUGLIANO – CARRÈ – CHIUPPANO NELLE BREGONZE

<<Tutti i più grandi pensieri sono concepiti mentre si cammina>>

(Friedrich Nietzsche, 1844 - 1900)

Visitando le colline Bregonze in territorio dei Comuni di Carrè – Chiuppano – Zugliano, sarà capitato d'incontrare qualche "malmesso" cartello con l'indicazione <<ex strada militare>> e, chiedendo informazioni, dai più si sarà appreso che si tratta di una bella passeggiata lungo una strada militare risalente alla prima guerra mondiale chiamata da molti "Strada delle fontanelle".¹

Vi sarà stato detto che questo placido e poco impegnativo percorso è un'escursione per tutti e può iniziare dalla frazione di Centrale di Zugliano alle pendici a meridione delle Bregonze oltrepassando il così detto *Capitello dei Morti* fino a Ponte Tavani in comune di Carrè, per poi raggiungere Ponte Vaccari (o Ponte dei Tassi) e diramarsi oltre per tratti asfaltati e sentieri fin in Via Marola in aggetto verso l'Astico e dalla borgata sommitale alla "strada vicinale della Fonda" in comune di Chiuppano.

È una passeggiata di circa un'ora che può anche essere iniziata a ritroso; consente essa di immergersi all'interno della Valle del torrente Igna attraversando un paesaggio caratterizzato da *morfologia dolce, dossi rotondeggianti, privi di qualsiasi asperità, declivi debolmente arcuati che si allargano a ventaglio verso la pianura; vallicole che incidono morbidamente i pendii*.²

In effetti il termine "ex strada militare" può essere appropriato per quanto riguarda un passato legato ad aspetti di carattere bellico risalenti alla prima guerra mondiale (poiché effettivamente sono presenti cartografie e alcuni documenti storici) ma per quanto riguarda il toponimo "delle fontanelle" non si è trovato un reale riscontro storico-documentale. Questo toponimo probabilmente appartiene ad epoca recente e deriva (per memoria orale) dal fatto che tale strada era utilizzata in un vicino passato per raggiungere una località nominata "fontanelle", presumibilmente tale perché nel Torrente Igna si sviluppavano in alcuni punti delle "misteriose" bollicine e in altri sgorgavano invece *limpide acque ferruginose buone per la sete e il corpo*³. Se il fenomeno delle bollicine può essere facilmente spiegato analizzando gli aspetti idraulici e geologici delle Bregonze (l'acqua accumulata nel sottosuolo d'origine vulcanica fuoriesce dove trova uno sbocco verso l'alto), il resto è da attribuire alla fantasia delle persone che un tempo, involontariamente, hanno avuto un'ottima idea di *marketing* territoriale.

Per quanto riguarda invece la connotazione "militare" è opportuno fare delle precisazioni sulla base delle recenti ricerche storiche e documentali svolte con l'Associazione culturale "Ricerca Grande Guerra Carrè-Chiuppano"⁴ che hanno permesso di ipotizzare che l'attuale percorso è un insieme di tratti militari modificati durante la Grande Guerra e la Strada (la si distingue con l'iniziale maiuscola) è oggi da intendersi in un *unicum* come una delle principali infrastrutture belliche presenti sulle Bregonze; concepita per collegare quello che è stato uno dei più grandi cantieri militari della pedemontana vicentina durato circa un anno e che ha contribuito a fortificare massicciamente alture e avvallamenti stravolgendo il paesaggio.⁵

Per giungere a questa conclusione, è necessario osservare la cartografia storica e quella ad uso militare estrapolando informazioni grafiche anche indirette e spesso trascurate. Quella che risale al 1806 – 1869 rappresenta il territorio collinare delle Bregonze dove si sviluppa oggi la Strada, attraversato da pochi sentieri ed erbe mulattiere che collegavano località e contrade. Dove il torrente Igna tagliava la strada che collegava la località "Ca' Magra" al paese di Centrale, partiva una mulattiera parallela alla Valle dell'Igna. Passando per alcuni casali (oggi "Contrà Spillare"), saliva erta fino a "Tavani" per poi proseguire scendendo fino a "Castello" di Carrè. A quel tempo, per la povera economia agricola dei luoghi e la scarsa popolazione delle colline, bastava un "tratturo" percorribile da bestie e infaticabili contadini.⁶

¹ G. Dalla Ricca, *La terra tra i piedi - Sette itinerari tra l'Igna e il Chiavone nero*, Thiene, Consorzio Pro Loco Medio Astico, Febbraio 2016.

² L. Carollo (a cura di), *Colline delle Bregonze: ambiente, arte, escursioni*, Seghe di Velo d'Astico, 1987.

³ Da memoria orale degli anziani del posto.

⁴ Ricerche svolte per la mostra *Come Volpi nelle tane* (Carrè 17 - 24 Maggio 2015, Chiuppano 7 - 21 Giugno 2015) e per la conferenza *Senza soverchi riguardi* (Chiuppano 12 Settembre 2015); altre attività culturali proposte, organizzate e promosse all'Associazione culturale "Ricerca Grande Guerra Carrè-Chiuppano".

⁵ F. Forzato, *Paesaggio di guerra e nuove tessiture – Carrè, Chiuppano e le Bregonze (1916-1918)*, in "Archivio. Rivista sulla storia di Thiene", 18 (2015), p. 51.

⁶ Si pensi che da ricerche storiche eseguite dal Prof. Matteo dal Santo di Carrè, il Ponte Tavani (con arcata in mattoni ed attualmente purtroppo in pessimo stato di conservazione) fu messo in opera solo nel 1869 e sopraelevato una decina di anni dopo. Oggi meriterebbe, assieme al Ponte Igna una sapiente restauro e una adeguata valorizzazione.

Le prime cartografie dell'Istituto Geografico Militare (I.G.M.)⁷ riportano restituzioni del 1887 ad opera di attenti cartografi e scrupolosi disegnatori che allegano alle mappe grafiche dettagliate e preziosissime legende, spesso con rilievi in loco. In queste mappe si riscontra il primo grande cambiamento del tracciato della Strada che avviene in un periodo di pace e dopo l'unità d'Italia del 1861. Quello che un tempo era un unico tratturo, subisce importanti modifiche probabilmente dovute allo sviluppo dell'agricoltura e dei paesi che richiedevano più agevoli e veloci spostamenti, adatti anche a esigenze belliche memori di anni di guerre e dell'utilizzo di sempre più moderni strumenti di morte. La cartografia del '87 fotografa un tracciato classificato come *carreggiabile senza manutenzione regolare di larghezza variabile da riconoscersi per il transito di artiglierie* ma in tre tratti: il primo (brevissimo) parte da Sud nei del paese di Centrale e si ferma dopo qualche centinaio di metri sulla riva sinistra dell'Igna senza attraversarlo. Lì sono disegnati alcuni slarghi che potrebbero essere piazzole per lavatoi considerato che si narra che più avanti vi fosse una presa d'acqua per il paese (località "La Rosta"); il secondo parte a Nord, dalla strada per Marola a Chiuppano costeggiando le pendici del Monte Grimalto (localmente *Grumalto*) e dopo alcune curve (oggi Via Monte Ortigara e Via Broiadosso) attraversa l'Igna (Ponte dei Tassi) e giunge direttamente a contrà Tavani dopo aver scavalcato un altro torrentello; il terzo tratto parte da contrà Tavani, attraversa il torrente Prà Grande e tra bosco ceduo e vigneti raggiunge, interrompendosi, la riva sinistra dell'Igna dove, con un guado, probabilmente lo collegava ai sentieri provenienti dalla Cà Magra. Tra i punti dove il primo tratto e il terzo s'interrompono sull'Igna, si sviluppava un ampio spazio isolato, sottostante la contrada "La Madonnetta" (località Spagnolo) che dominava un modesto rilievo con una edicola o *Capitello dei Morti* oggetto delle più svariate supposizioni.⁸

La cartografia della pianura del 1910 rappresenta i principali elementi di sviluppo tecnologico e modernità (ferrovia ad unico binario da Thiene verso Chiuppano e diramazione di conduzione di forza elettrica ad alto potenziale da Thiene verso Carrè). Un breve tratto in curva (oggi Via Monte Ortigara e Via Broiadosso) è allargato tanto da essere riclassificato "rotabile" mentre il resto mantiene sempre *larghezza variabile da riconoscersi per il transito di artiglierie*.

Tra il 1916 e 1918 avviene la radicale trasformazione testimoniata dalle cartografie sia italiane sia degli alleati francesi e inglesi: un groviglio di strade *rotabili di nuova costruzione o realizzati su tratti esistenti adattati e attrezzati per il transito militare di soldati, mezzi e artiglierie di piccolo, medio e grosso calibri*.

Dal 1916 al 1918 il paesaggio agrario delle Bregonze è inciso da chilometri di trincee, camminamenti e migliaia di manufatti bellici che devono essere collegati da idonee infrastrutture per la movimentazione rapida di uomini e mezzi in caso di effettivo coinvolgimento. È la quarta linea di resistenza che, abbozzata nel 1916, è imbastita in fretta nel 1917, dopo la disfatta di Caporetto, come estremo baluardo nel caso che il nemico avesse superato le difese di fondo valle cercando di dilagare nella pianura.

Il *genio militare* della VI Armata italiana provvede non tanto a realizzare "nuove" strade per le quali servirebbero tempo, un consistente dispiego di mezzi e un cospicuo dispendio di energie ma a migliorare quelle esistenti realizzando eventualmente brevi tratti di collegamento. Si fa di necessità virtù. Il tracciato della Strada è addolcito nella pendenza creando ampie curve specialmente tra Ponte Tavani a Ponte dei Tassi (o Vaccari) e con tratti in trincea per nascondere agli occhi del nemico che minaccioso scruta la pianura dai monti circostanti.

La carreggiata è allargata tra massicciate di pietra locale posate a secco come un prefetto mosaico e dotata di canalette per lo scolo delle acque. Il selciato è livellato a schiena d'asino come da manuale militare, sovrapponendo ad un primo strato di grosse pietre (quello che è rimasto oggi) strati di pietrisco più leggero. Vengono rinforzati con cemento armato e potrelle di ferro l'esistente Ponte Igna, l'antico Ponte Tavani (per raddoppio del piano portante con impalcato di travi) e il ponticello del torrente Prà Grande, adeguandoli a sostenere il transito di mezzi e artiglierie dislocate nelle Bregonze su predisposte piazzole per batterie in avvallamenti *lontani dalla vista e dalla vampa*.⁹ Nell'attesa degli eventi bellici, tra le larghe spianate di località "Prà Grande" e "Prà della Tognela", lontani dai centri abitati, vengono svolte esercitazioni per l'utilizzo e la protezione dei gas e realizzati improvvisati poligoni per il tiro delle armi (fucili e bombe).

La Strada nella Valle dell'Igna diventa quasi una *piazza d'armi* al centro di un sistema fortificato pronto per la battaglia, spina dorsale e collegamento di ben sette *capisaldi* (Monte Grimalto o Grumo Alto, La Fratta, Monte Zavagnin, in prossimità di Contrà Albanigo, Rua, Cà Vecchia, Monte Grumo) che attendono un nemico che non arriverà mai.

⁷ Dopo l'unificazione italiana nel 1861, l'Ufficio del Corpo di Stato Maggiore del Regio Esercito Italiano aveva unificato in una singola struttura, con sede a Torino, l'Ufficio del Corpo di Stato Maggiore del Regno Sardo, l'Ufficio Topografico Toscano e il Reale Ufficio Topografico Napoletano con sede centrale trasferita poi a Firenze nel 1865 divenuta capitale d'Italia e ancor oggi è la sede dell'Istituto che funziona come Ente Cartografico dello Stato italiano ai sensi della Legge n. 68 del 2 febbraio 1960.

⁸ Memorie orali ritengono il "misterioso" manufatto (orientato con facciata a Sud-Est, privo di data e dalla fattezze di altare celebrativo) sia l'unico elemento rimasto di un antico lazzaretto costruito nel 1700 a memoria dei morti per epidemie di peste del 1630 che sconvolsero il paese di Centrale, altri lo attribuiscono ai morti del colera del 1855 dove si narra furono seppelliti in fretta 29 cadaveri in un'unica fossa ricoperti di calce e poi fu realizzato il capitello a memoria della loro ignota presenza, altri ancora presumono sia molto più recente a memoria del morbillo del 1891 definito "ferza" in dialetto. Di recente alcuni narrano che durante la Grande Guerra, dietro la facciata principale, sia stata realizzata l'imbocco di una galleria militare. Una recente verifica (a cura di una giovane studentessa di Centrale) eseguita esaminando le registrazioni di Stato civile dell'estate del 1855, ha escluso che i morti di colera siano stati sepolti in un luogo diverso dall'ordinario cimitero.

⁹ Da relazione "riservatissima" del 1 Aprile 1917 del Comando Artiglieria - VI Armata al Comando Genio - VI Armata con annessa carta al 25.000 ad oggetto: "Organizzazione difensiva delle alture fra Chiuppano e Zugliano e lungo la riva destra dell'Astico e sinistra Brenta", ISGAG, c. 205.

L'attuale tracciato della Strada lungo circa cinque chilometri, è quindi l'insieme di tratti, inizialmente rurali, rimodellati dal tempo e di nuovi tratti realizzati per le mutate condizioni e lo sviluppo sociale-economico del territorio, nonché dalle esigenze belliche durante il primo grande conflitto.

La Strada non è solamente un mero percorso escursionistico ma oggi rappresenta un variegato e ricco patrimonio naturalistico, storico, paesaggistico e architettonico che racchiude e permette di disvelare le diverse "memorie" del passato.

Le "memorie" sono quell'insieme di paesaggi, elementi, fatti e ricordi tenuti uniti dalla Strada che, ultracentenaria, può essere considerata monumento di se stessa. Oggi, chi la percorre tra paesaggi naturali, agricoli, militari, religiosi avvolti anche da un velo di "mistero", può essere catturato dalla sete di conoscenza e trascinato a svolgere ricerche e approfondimenti ipotizzando di recuperare i suoi principali elementi e valorizzarla associando anche un nome "nuovo" con la consapevolezza di quanto ci è stato lasciato e con il rispetto che questo "dono" merita di essere preservato, vissuto, riscoperto e raccontato nel tempo e con il tempo. Perché le "memorie" non vadano dimenticate e si rallenti l'inesorabile lento e desolante oblio.

<<...se non c'è qualcuno che raccoglie una testimonianza, che ne scrive, qualcuno che fa una foto, che ne lascia traccia in un libro, è come se quei fatti non fossero mai avvenuti! Perché la storia esiste solo se qualcuno la racconta. È una triste consolazione ma è così ed è forse proprio questa idea, l'idea che con ogni piccola descrizione di una cosa vista si può lasciare un seme nel terreno della memoria.>>

(Tiziano Terzani 1938 – 2004)

Filippo Forzato, Architetto. Nasce a Venezia nel 1976, si laurea in architettura 2004 presso l'Università IUAV di Venezia IUAV con 110/110 e lode e pubblicazione (relatore prof. Alberto Ferlenga, correlatore il fotografo Guido Guidi). È stato cultore della materia in restauro, *tutor* e *assistente universitario* in progettazione architettonica e ha fatto parte del *gruppo di ricerca universitaria* di IUAV "Architetture e Archeologia" e "Architettura e Archeologie dei paesaggi della produzione". Suoi scritti e progetti sono stati pubblicati in riviste specializzate d'Architettura. Libero professionista, svolge la propria attività a Thiene con lo "Studio format-c Architettura" ed è *commissario* effettivo esperto in materia ambientale nella *commissione intercomunale integrata per il paesaggio* per i comuni di Carrè e Chiuppano avendo già fatto parte di altre commissioni tecnico-consultive in Provincia di Vicenza e Venezia. È socio fondatore e fa parte del comitato scientifico dell'Associazione ricercatori grande guerra Carrè-Chiuppano.

BIBLIOGRAFIA INDICATIVA

- Dalla Ricca G., *La terra tra i piedi. Itinerari tra l'Igna e il Chiavone Nero*, Consorzio Pro Loco Medio Astico, Fara Vicentino, 2016, vedi pp. 36 – 37 e cartina sentieri.
- Carollo Liviero, *Centrale il paese dei "siolini"*, Centrale di Zugliano/Studioimmagine s.r.l./Parrocchia S. Clemente di Centrale, Thiene, 2016, vedi pp. 10 -11 e retrocopertina.
- Filippo Forzato, *Paesaggio di guerra e nuove tessiture – Carrè, Chiuppano e le Bregonze (1916-1918)*, in n. 18 "Archivio. Rivista sulla storia di Thiene", Anno IX, supplemento a "Il Santo della Provvidenza", Dicembre 2015, Thiene. Vedi pp. 51 - 60.
- Bortolino Enzo Segalla, *Le orme dei padri: viaggio nella storia da Marola a Chiuppano*, Carrè e Caltrano, Chiuppano, 2014.
- AA.VV., *Thiene e la Pedemontana Vicentina*, Edizione a cura della Regione del Veneto, Venezia, 2007, vedi allegata cartina sentieri ed itinerari.
- Carollo Liviero, *Camminare nelle Bregonze. Itinerari scelti*, Grafiche Marcolin, Schio, 2007, vedi sentieri ed itinerari indicati.
- Scortegagna Silvio – Locatelli Alessandra, *Le Bregonze. Geologia, Flora, Vegetazione, Fauna*, Grafiche Marcolin, Schio, 2007.
- Dal Santo M. (a cura di), *Carrè. Scritti*, Comune di Carrè, Monselice, 1993.
- Paola Bertilla Zanocco, *La famiglia Zonocco di Centrale*, Centrale di Zugliano, 1991, pubblicazione privata.AA.VV [Carollo Liviero], *Colline delle Bregonze: ambiente, arte, escursioni*, Sezione CAI di Thiene e Sottosezione di Arsiero, Seghe di Velo, 1987, vedi sentieri ed itinerari indicati.
- Scudella, Nicola – Euginelli, Giuseppe, *Vicende di una comunità* presentazione di Ivo Carolli, Stamperia editrice F. Meneghini, Thiene, 1986.
- Francesco Rando, *Sulle rive dell'Astico – Storia di Chiuppano e dell'alto vicentino*, Chiuppano, 1958.

DIDASCALIE IMMAGINI/FOTO SOTTOSTANTI

1. Estratto cartografico tratto da digitalizzazione su *mapire.eu* relativa alla seconda indagine militare (1806-1869).
2. Estratto cartografico da I.G.M. del 1887 (Unione cartografia serie 25/V scala 1:25.000 - Tavole: 37-III-SO "Thiene" e 37-III-NO "Caltrano" edizione 1887).
3. Estratto cartografico da I.G.M. del 1910 (Unione cartografia serie 25/V scala 1:25.000 - Tavole: 37-III-SO "Thiene" e 37-III-NO "Caltrano" edizione 1910).
4. Estratto cartografico con rielaborazione digitale da mappe militari inglesi e francesi del 1917-1918.
5. Fotopiano attuale con lo schema del percorso della Strada nei Comuni di Carrè – Chiuppano – Zugliano (linea continua: percorso sterrato, linea puntinata: percorso asfaltato, linea tratteggiata: percorso su sentiero).
6. Il paesaggio della Strada oggi.



**1806
1869**
MULATTIERE

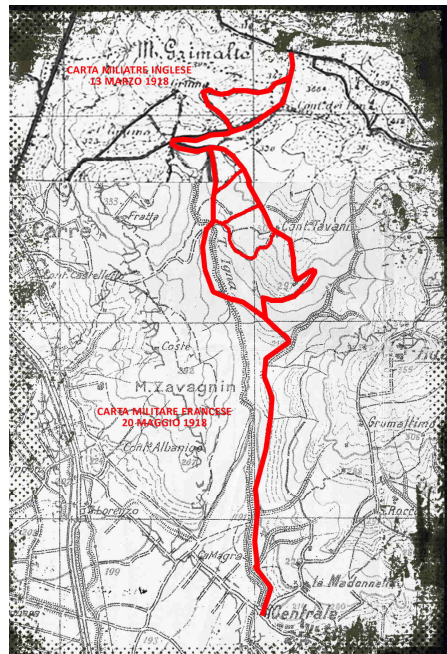


**I.G.M.
1887**
CARREGGIABILE
SENZA
MANUTENZIONE
REGOLARE
DI LARGHEZZA
VARIABILE DA
RICONOSCERSI
PER IL TRANSITO
DI ARTIGLIERIE

01 - 02



**I.G.M.
1910 ca.**
ROTABILE E
CARREGGIABILE
SENZA
MANUTENZIONE
REGOLARE
DI LARGHEZZA
VARIABILE DA
RICONOSCERSI
PER IL TRANSITO
DI ARTIGLIERIE



**1917
1918**
IPOTESI DI
STRADE
ROTABILI
TRATTI
DI NUOVA
COSTRUZIONE
O REALIZZATI
SU TRATTI
ESISTENTI
ADATTATI
E ATTREZZATI
PER IL TRANSITO
MILITARE DI
SOLDATI, MEZZI
E ARTIGLIERIE
DI PICCOLO,
MEDIO
E GROSSO
CALIBRO

03 - 04



05 - 06

