



Centenario
**GRANDE
GUERRA**



REGIONE DEL VENETO

Storie di guerra
luoghi di pace

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

(OPERE DI RECUPERO, RESTAURO, RISANAMENTO E RISTRUTTURAZIONE - CUP D77H15000020006)

RELAZIONE ARCHEOLOGICA



ITINERARIO LINEA DIFENSIVA DESTRA LEOGRA

RECOARO TERME - TORREBELVICINO - VALDAGNO - CORNEDO VICENTINO
MALO - CASTELGOMBERTO - ISOLA VICENTINA - MONTEVIALE - SOVIZZO

progetto ortogonale 1



LA GRANDE GUERRA

ITINERARIO DELLA LINEA DIFENSIVA “DESTRA LEOGRA”

“ORTOGONALE 1”

PROGETTO DEFINITIVO/ESECUTIVO

RELAZIONE ARCHEOLOGICA

Relazione archeologica

Il presente progetto prevede la manutenzione e il ripristino come tracciato unitario dell'itinerario detto "Destra Leogra/Ortagonale 1" che ad oggi corrisponde a tratti viari di diversa tipologia ma tutti ancora in uso e visibili anche nei tratti a sentiero.

Nelle aree limitrofe a quella del primo tratto da Campogrosso a Priabona sono state individuate alcune zone di interesse archeologico¹. Lungo la Valle dell'Agno è nota la presenza di aree indicate come possibili antichi siti di partenza di itinerari pastorali che portavano ai pascoli in quota. Alcune di queste aree negli ultimi anni sono state oggetto di ricerche archeologiche specifiche; in questa sede sembra pertinente segnalare le indagini sul Monte Civillina (Recoaro), in località Mucchione (tra Valdagno e Schio), in località Omo della Roccia (Cornedo V.) condotte dall'Università di Padova in collaborazione con diversi enti locali; sul colle di S. Stefano, sempre dall'Università di Padova nel 1982 e sul Castello di Chiuse di Castelgomberto su progetto della Soprintendenza Archeologica del Veneto².

Trattandosi di aree già sotto esame non vengono interessate dal progetto, sebbene la loro presenza sia un valore aggiunto e offra l'opportunità di implementare l'offerta culturale con un arricchimento multidisciplinare grazie ai risultati raggiunti da queste ricerche.

La zona di Priabona a est del centro abitato ha restituito da raccolte di superficie reperti datati alla preistoria e al medioevo³, quest'area non viene interessata dal progetto.

Da qui il percorso entra nella fascia detta dei Monti Castellari, ossia la zona collinare a nord-ovest di Vicenza cosiddetta per la presenza di numerosi castelli posti a controllo della via Postumia tra Vicenza e Verona, tra cui i più vicini sono Arzignano, Montecchio Maggiore, Castelgomberto e Monteviale. Del secondo tratto⁴ da Priabona a Monteviale⁵ solo la parte fino a Torreselle è su strada bianca e sentiero mentre la parte finale è tutta su strada asfaltata.

Di interesse archeologico ma non relative alla presenza di depositi archeologici identificati sono le iscrizioni di età romana reimpiegate nella torre campanaria di Torreselle. Per la località di Cima Ignago è segnalata la presenza di materiale relativo a una probabile unità di frequentazione di età preistorica, mentre a Gambugliano è stato rinvenuto materiale sporadico di età romana interpretato come relativo ad area funeraria. Considerato che già a partire da Torreselle il percorso prosegue su strada e non necessita di alcun tipo di intervento, si esclude la possibilità di disturbo di eventuali depositi. Ove necessario, il posizionamento di cartellonistica potrà essere posto nei centri abitati.

Restando nell'ambito cronologico dell'Ortagonale 1, è nota anche la presenza di trincee ancora riconoscibili in prossimità del tracciato in progetto e storicamente collegate ad esso, tuttavia viene lasciata alle valutazioni del progetto esecutivo la possibilità di recuperarne alcuni brevi tratti o soltanto di segnalarne la posizione ricorrendo a segnaletica verticale lungo il percorso dato che per tale tipo di manufatti la complessità del ripristino richiede uno scavo archeologico accurato.

La visibilità data alle trincee e la documentazione delle altre strutture ancora esistenti offrirà le basi per futuri interventi nel settore dell'Archeologia di Guerra che potrebbe apportare molti nuovi elementi alla conoscenza dell'Ortagonale 1.

¹Per il primo tratto si veda: "Carta Archeologica del Veneto", Vol. I, 1988 in particolare Foglio 36 IGM – Recoaro Terme e Schio e Vol. II, 1990 in particolare Foglio 49 IGM Verona.

²Per un inquadramento generale dei siti e degli itinerari protostorici si veda: "Storia della Valle dell'Agno", Valdagno, 2001, pp. 191-192.

³Per i rinvenimenti in zona Chiesa Vecchia di Priabona si veda "Carta Archeologica del Veneto", Vol. II, 1990 in particolare Foglio 40 IGM Verona.

⁴Per il secondo tratto "Carta Archeologica del Veneto Vol. II", 1990 in particolare Foglio 49 IGM Verona.

⁵Per Monteviale si veda anche: Carta Archeologica del Veneto", Vol. III, 1992 in particolare Foglio 50 IGM - Padova.

Il progetto è incentrato sulla valorizzazione dei tratti di sentiero e di strada ancora ben conservati nelle caratteristiche costruttive che però necessitano di una manutenzione intesa come conservazione dell'originaria sede stradale e degli annessi manufatti dell'epoca.

A corredo del tracciato *sensu strictu* è previsto il recupero di alcune strutture risalenti al periodo della Grande Guerra e strettamente collegate all'utilizzo del percorso stesso, scelte per rappresentatività nel totale delle strutture ancora riconoscibili la cui catalogazione e mappatura completa viene rimandata alla fase esecutiva. Tali strutture sono rappresentate da caposaldi presenti lungo tutta la dorsale e contenenti ricoveri in roccia, postazioni di artiglieria e postazioni per artiglieria contraerea. Nel particolare si prevede il recupero dei caposaldi di Cima La Locchetta e di Cima Scandola.

Lungo il percorso gli interventi che prevedono l'asportazione di materiale di deposito sono relativi alla sola pulizia degli annessi stradali rappresentati a monte da muretti di contenimento e cunette per le acque reflue e a valle da banchine e paracarri. Si tratta di interventi non invasivi, ossia non è previsto lo scavo nemmeno in forma di saggio.

Per quanto riguarda il recupero dei caposaldi l'asportazione di materiale è prevista limitatamente al perimetro interno dei manufatti stessi, si prevede sia sufficiente lo stesso tipo di pulizia e manutenzione del tracciato, escludendo di intaccare le aree circostanti.

Si ricorda che le strutture approntate per l'Ortagonale 1 furono occupate durante tutto il periodo della guerra ma non vennero mai direttamente coinvolte nel conflitto armato, pertanto il materiale che copre in parte le strutture così come alcuni tratti viari risulta certamente essere frutto della normale obliterazione ad opera del tempo e dei fattori climatici, non di eventi bellici come crolli per bombardamenti o esplosioni. I materiali da asportare per mettere in luce le strutture con buona probabilità risulteranno essere composti da terriccio e in qualche caso da materiale di crollo di alcuni tratti nel caso ad esempio di murature. Eventuali reperti inglobati in tali strati non dovrebbero pertanto risalire oltre l'epoca del conflitto, più probabilmente alla fase di abbandono delle opere difensive. Si raccomanda la presenza di almeno un archeologo con esperienza di scavo nelle fasi di pulizia delle strutture e nei casi in cui la manutenzione della sede stradale riguardi tratti che hanno o potrebbero potenzialmente aver conservato gli annessi stradali, ossia laddove lo strato di crollo/deposizione di materiale sia più spesso. Tale precauzione garantirà la corretta preservazione del tratto da ripristinare, la messa in evidenza degli elementi costruttivi tipici dell'architettura militare e l'eventuale recupero di reperti mobili casualmente rimasti inglobati nel terreno deposizionale.

La valorizzazione di questi manufatti con il supporto di metodi scientifici dell'archeologia offre l'opportunità di un'indagine storica su campo e si va ad inserire nel quadro più ampio e in via di sviluppo delle ricerche della Archeologia delle Guerre del XX sec.

Oltre a questi interventi di manutenzione il progetto prevede la collocazione di segnali alle biforcazioni viarie e bacheche esplicative in prossimità del tracciato e nei centri abitati per garantire la fruibilità e la visibilità del percorso e dei caposaldi. Tali interventi non risultano essere rischiosi dal momento che l'infissione dei pali di sostegno riguarda un'area ristretta e vicina ai tracciati viari in uso, resta comunque preferibile la supervisione di un archeologo fuori dai centri abitati e laddove dovesse risultare inevitabile approntare basamenti per la segnaletica verticale.

Tratti dell'itinerario

1. Campogrosso – Staro: percorso in parte su strada militare bianca e in parte su sentiero;
2. Staro – Passo Xon: percorso su strada militare asfaltata;
3. Passo Xon – Busellati: strada militare bianca;
4. Busellati – Some – Camonda (Cima Locchetta): sentiero e strada militare bianca, presenza di postazioni di artiglieria con strada di accesso, prevista pulizia e ripristino (vedi *supra*).
5. Camonda – Passo del Civillina: sentiero e strada militare bianca con parapetti in sasso che necessitano di manutenzione e ripristino dei paracarri a margine della sede stradale; nessun intervento nella zona del Civillina in quanto già oggetto di indagine archeologica né per la trincea del Mucchione (vedi *supra*)
6. Civillina – Passo del Colombo – Contrada Castrazzano – Zovo: inizialmente su strada bianca, prevista manutenzione straordinaria della strada con ripristino di paracarri e muretti e pulizia ricoveri in roccia; da Contrada Castrazzano su strada asfaltata;
8. Zovo – Priabona – Monte Piano: inizialmente strada asfaltata poi da Contrada Porra strada militare bianca, prevista pulizia e ripristino di paracarri e muretti;
9. Priabona – Montepulgo – Torreselle: strada militare bianca, prevista pulizia e ripristino di paracarri e muretti; biforcazione da Montepulgo con mulattiera da Monte Peloso a Col dei Peraroi, prevista manutenzione e pulizia; pulizia del tratto di sentiero che dal Col dei Peraroi arriva a Villa Da Schio di Castelgomberto, nessun intervento nella zona del Monte Castello e sul Colle di S. Stefano di Castelgomberto in quanto già oggetto di indagine archeologica (vedi *supra*).
10. Carletti – Valdilonte: strada militare bianca, prevista pulizia e ripristino di paracarri e muretti e dei ponti a servizio della strada militare;
11. Valdilonte – Torreselle – Ignago – Monteviale: percorso su strada asfaltata.

Dott.ssa Piera Allegra Rasia