

PAOLO SNICHELOTTO

LA "NUOVA STRADA" SCHIO-SAN VITO-MALO. VIABILITÀ DELL'ALTO VICENTINO TRA SETTECENTO E OTTOCENTO

Non manca giorno che, nello sfogliare un quotidiano qualsiasi, non sia portata all'attenzione del lettore la problematica della viabilità, sia relativa ai grandi percorsi che a quella interna alle singole realtà locali. Ogni pubblica Amministrazione riceve una sorta di marchio di qualità quando saprà impostare la propria politica sulla sistemazione o costruzione di strade.

D'altronde è da sempre palese che una buona viabilità ha favorito un sicuro afflusso di persone da una località all'altra e, soprattutto, ha consentito uno scambio commerciale rapido, senza trascurare che tali arterie, talvolta, erano pensate anche in funzione militare. Si tratta quindi di una questione che è all'attenzione di ogni amministrazione sia periferica che centrale.

Come oggi, anche nei tempi passati la viabilità rappresentava un argomento su cui si doveva ritornare sovente. La qualità delle comunicazioni stradali era certamente molto bassa, per non dire pessima; le strade interne ai centri erano spesso fangose, di difficile percorrenza, per non parlare di quelle che collegavano i vari abitati. I maggiori rischi li correva quanti dovevano scegliere vie parallele o prossime ai corsi d'acqua, i quali, non regimati con le dovute maniere, spesso esondavano causando serissimi danni e rendendo così ardui i percorsi.

Il nostro intervento, che potremmo dire di approccio alla problematica, in quanto, sicuramente in qualche ambito archivistico, si cela altro utile materiale, vuole accennare a quanto realizzato nel territorio dell'Alto Vicentino che faceva capo a Schio. Parleremo soprattutto di quelle opere intraprese tra la seconda metà del Settecento e la prima metà dell'Ottocento per raddrizzare percorsi medievali, creando così una serie di strade tuttora percorse.

Parte prima. La regia strada da Vicenza a Schio

L'attuale strada provinciale n. 46, già strada statale n. 46 del Pasubio, che, grosso modo ricalca il sedime originale, rappresentava un antico e frequentato percorso tra il capoluogo vicentino e il centro principale della Val Leogra. Tuttavia, prima dell'avvento dell'asfalto, molto scar-

se erano le possibilità di garantire solidità e durata alla via, sia perché percorsa da mezzi ruotati pesanti, sia perché essa rasentava i torrenti Leogra e Giara/Orolo, che, in non rare situazioni atmosferiche avverse, rompevano gli argini, rovinandone il fondo, oltre che *ingiarare* i terreni vicini.

Non staremo qui a fare la cronistoria della strada Vicenza-Schio; ci vorrebbero altri spazi e un non immediato e facile sforzo di ricerca archivistica. Vorremmo invece proporre alcuni documenti ritrovati in vari momenti del nostro percorso di ricerca, corroborati con altri emersi recentemente, che permettono di ottenere un quadro sufficientemente preciso sulla ricostruzione del tratto di strada tra Liviera e Malo¹.

1.1 I tentativi tra il 1760 e il 1774

«Trovasi in Schio una strada pubblica, e assai frequentata, che da qui conduce a Vicenza già pochi anni ridotta a perfezione con grande dispendio»². Con queste parole il noto storico padre Gaetano Maccà ci descrive la strada Schio - Vicenza, la sua importanza come arteria e ci ricorda il grande impegno finanziario profuso per la sua ricostruzione.

Riteniamo che la faccenda della sistemazione della strada prenda spunto da una deliberazione approvata in seno al Consiglio comunale scledense. Il 2 marzo 1760 veniva assunta la «parte per agiustar la stradda da Liviera sino a Malo con elezione de soggetto». La «strada reggia che conduce in Vicenza» si era «resa intransitabile» nel tratto da Liviera a Malo, divenendo «di gran d'anno [!] e pregiudizio tanto al publico quanto al privato interesse». Allora «né dovendosi piú oltre tollerare» venivano eletti Giuseppe Bottari e Giuseppe Marini a farsi carico del problema e a proporre delle soluzioni³.

Passano quattro anni. Il 30 dicembre 1764, presso il Sacro Monte di Pietà di Schio, alla presenza del sindaco Francesco Capponi e del go-

¹ La nostra indagine si avvale di materiale rinvenuto tra i rogiti notarili dell'Archivio di Stato di Vicenza, tra le carte dei Comuni di Vicenza, Schio e San Vito di Leguzzano.

² Gaetano MACCÀ, *Storia del territorio vicentino*, XI/I, Caldognano 1814, p. 13.

³ Archivio Storico del Comune di Schio (A.S.C.Schio), b. B/14, fasc. 16, *Liber provisionum 1737-1760*, c. 636r.

vernatore Giulio Agostino Vanzo, viene stesa una lettera per sottoporre all'attenzione delle autorità vicentine la gravità dello stato della strada regia «resa del tutto intransitabile»⁴.

Le cariche vicentine girano la problematica a Giovanni Arduino «publico perito ingegnere della città di Vicenza»⁵, che, il 7 febbraio 1765, presenta una sua perizia di spesa.

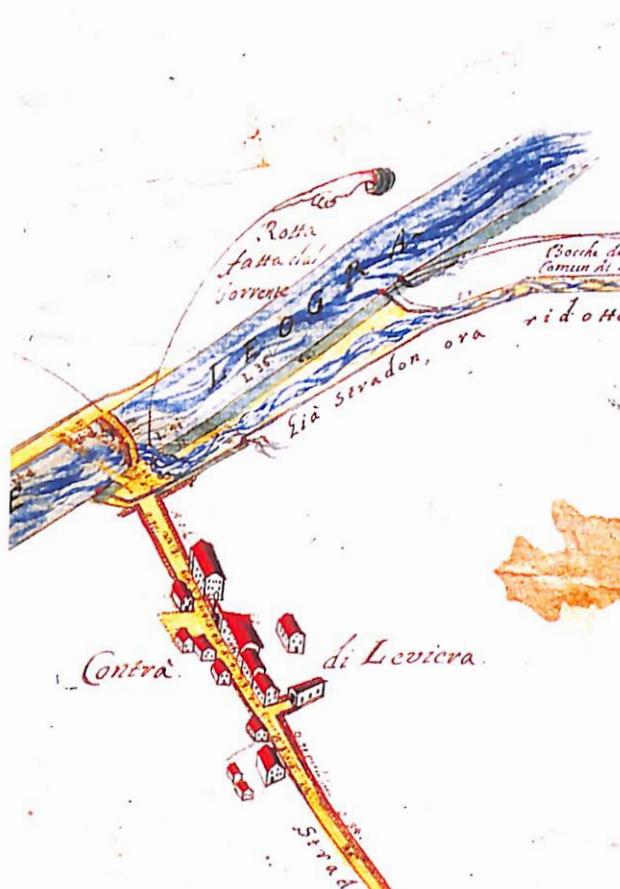
Egli osserva «in primo luogo» che «la strada vecchia conducente da questa città [alla] sopraddetta terra di Schio, principiando nella contrada della Pria [ma Proa!] di Malo, ed andando fino al ponte esistente sopra il torrente Leogra, nella contrada di Liviera» era «devastata dalle acque e diventata torrente, nominata la Pria [la Proa!]»⁶; risultava così «dove incomodissimamente e dove niente affatto praticabile». Egli proponeva che al posto della strada «vecchia convertitasi in torrente [...], sopra li beni colla stessa confinanti, alla parte di sera ed alla medesima contigua», ne venisse realizzata un'altra. A tal fine aveva steso pure un «disegno».

Arduino aveva quantificato il «terreno da occuparsi nelle pertinenze di Malo, per lunghezza di pertiche n. 1.670, risulta tavole 7.515»; quello «nelle pertinenze di San Vitto, per la lunghezza di pertiche 802, risulta tavole n. 3.611» e «nelle pertinenze di Schio, per la lunghezza di pertiche n. 440, risulta tavole 1.980». In tutto risultavano «tavole 13.106, cioè campi quindici, quarti due, tavole ottantasei, dico c. 15, 2/4, 86». «Il

⁴ Biblioteca Civica Bertoliana di Vicenza (B.C.B.Vi.), Archivio Torre (A. T.), b. 162, *Processo circa la nuova strada di Schio*.

⁵ Tale titolo lo aveva acquisito il 25 gennaio 1754 (cfr. Ezio VACCARI, *Giovanni Arduino (1714-1795). Il contributo di uno scienziato veneto al dibattito settecentesco sulle scienze della Terra*, Firenze 1993, p. 65). Altre notizie sulla figura di Giovanni Arduino, presente a Schio e nel Vicentino tra il 1740 e il 1769, sono state riportate da Mario GLIOZZI, *Arduino Giovanni*, in *Dizionario biografico degli italiani*, 4, Roma 1962, pp. 64-66. Il geologo rimase nel Vicentino qualche mese dopo la sua nomina a Soprintendente all'Agricoltura presso il Magistrato dei Beni Inculti, avvenuta il 6 maggio 1769; poi si trasferì a Venezia fino alla morte nel 1795.

⁶ Gaetano Maccà, nella sua descrizione di Malo (*Storia del territorio vicentino*, VII, Caldognone 1813, p. 53), parla della Proa in questi termini: «Alla parte di levante evvi un picciolo torrente detto Prova, che ha il suo principio in fine di Schio, anche questo pure dannoso in tempo d'inondazione, ed infine del luogo borgato si scarica nel Livergone». Sulla Proa, soprattutto sulla parte maladense, va segnalato un lavoro di ambito scolastico seguito dagli insegnanti Terenzio Altini e Igino Colbacchini (*Su e so par la Proa*, Scuola Media "G. Ciscato" Malo (Vicenza), classe 1 E, maggio 1995). Desidero ringraziare il prof. Igino Colbacchini per la generosa collaborazione.



Particolare di una mappa del 1767 che illustra il percorso della strada da Liviera a Malo, passando per San Vito. L'esondazione del torrente Leogra aveva reso intransitabile la strada verso Vicenza (ex-statale 46) (Archivio di Stato di Vicenza. *Disegni d'estimo*, b. 1710, già 1036/22).

valore di quel terreno – continuava l'Arduino –, essendo arativo e parte pratico, considerato in corpo, sott'e sopra, essendo di varie qualità, stimo ascendere a ducati correnti due mille e cento, dico ducati 2.100». Le opere da eseguirsi, cioè «costruzione de ponti, di pontare e di gattoli o albioni di pietra, il tutto fatto a dovere», ammontavano a 4.800 ducati, che sommati ai precedenti 2.100, raggiungevano la bella somma di 6.900 ducati⁷.

⁷ B.C.B.Vi, A. T., b. 162, *Processo circa la nuova strada di Schio*. Arduino aggiungeva che si rendeva «necessario che anche dalla Comunità d'Isola di Malo venga rimessa la strada con suo ponte dissotto dalla villa di detta Isola e massime del torrente Giara, o sia Orolo, essendo ivi per breve tratto di lunghezza affatto distrutta, cosicché tutti i legni di vettura, cavalli etc. sono necessitati di passare per esso torrente».

Il 5 maggio 1767, a Schio, il sindaco Sebastiano Anti e il governatore Giuseppe Casarotti riflettevano sulle 4 miglia «dal ponte di Liviera fino in fondo a Malo», sui 6.900⁸ ducati della perizia Arduino e sul modo di recuperarli. Speravano che 2.000 ducati, «e quel di piú si potesse», fossero elargiti dal «Serenissimo Prencipe». «Legname e opere» la Comunità di Schio contava di procurarli da «tutti quelli che hanno benefizio», sia «per il miglior transito de passaggieri» sia «per il maggior concorso et afluenza delle biade», pensando «massime la Comunità di Malo che ha rendita assai piú di Schio e la Comunità di S. Vido, che ha per patto colla Comunità di Schio di riparar la strada stante permuta fatta del terreno e patto espresso e contratto»⁹. Quindi, seppure Schio poteva trarne maggior vantaggio, non doveva «sentire tutto il maggior peso»; ecco perché ricercava «il maggior agiuto» possibile.

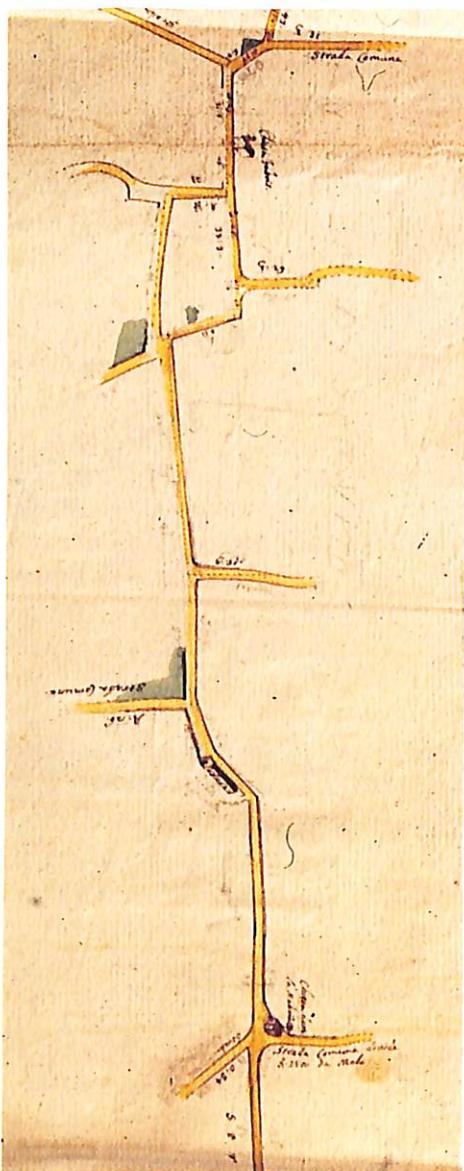
Nel frattempo si presuppone un intervento in ambito veneziano. Lo farebbe intendere una nota del 4 agosto 1767, in cui si accenna alla replica di una risposta del Magistrato dei 5 Savi alla Mercanzia. Era stato Paris Bonazoli «legittimo procurator di questa magnifica città» di Vicenza a inoltrare le richieste della città «in proposito del trasporto e facilita d'una nuova strada in luogo della vechia per miglia quattro circa principiando dal ponte di Liviera in Schio sino al fondo di Malo, ambedue siti e Comunità del territorio vicentino».

La preoccupazione per la viabilità non riguardava solamente la nostra zona, «ma anche [...] tutto il resto del Distretto di Vicenza»; infatti «l'alzamento de letti de torrenti, la negligenza degli aventi beneficio delle aque nel tenerle incassate ed altre cause parte naturali e parte accidentali hanno rese malagevoli le strade del territorio principalmente nelli casi d'escrescenze». D'altro canto si riconosceva che «il divisato trasporto e costruzione della nuova strada in luogo della vechia (quale per altro fu sempre praticata e si pratica il giorno d'oggi) sarebbe utile alle superiori e vicine popolazioni che avrebbero transito piú comodo ed insieme piú breve accesso e recesso»¹⁰.

⁸ 2.000 ducati circa per acquisto terreni, altri 1.500 circa per costruzione di ponti e 3.000 circa per legname e altre opere.

⁹ Qui si riferisce alla divisione della Proa comune tra Schio e San Vito, compiuta, dopo secoli di diatribe, nel 1526 (Antonio RANZOLIN, Paolo SNICHELOTTO, Michela ZUCCOLLO, *Statuemo et ordinemo: Statuti del Comune di San Vito di Leguzzano*, San Vito di Leguzzano 2007, pp. 48-49).

¹⁰ B.C.B.Vi., A.T., b. 417, *Strade, libro I n. 3bis, Città. Per trasporto di nova strada di Schio*.



Particolare della mappa del 1767 della strada Liviera - Malo, che mostra l'attraversamento di San Vito. Si notano l'oratorio di San Girolamo della famiglia Fabris, l'ultimo edificio del paese verso sud e l'oratorio della Madonnetta (Archivio di Stato di Vicenza. *Disegni d'estimo*, b. 1710, già 1036/22).

Sicuramente, in quegli stessi giorni, si stavano muovendo anche i Comuni di San Vito e di Malo, chiamati in causa da Schio e cointeressati alla faccenda. Troviamo tra i libri spesa del Comune di San Vito che «domino Tommaso Xoccato sindico» venne retribuito con 5 troni «per giornate 2 a Vicenza richiamato sulle pretese della Comunità di Schio della nuova strada»; il medesimo Xoccato si era recato anche a Malo «per unirsi con la Comunità di Malo stesso per opporsi alla costruzione di detta strada». I sanvitesi con i maladensi erano scesi a Vicenza per farsi «consigliar» sulla faccenda.

Il governatore Francesco Dalla Via aveva consegnato 155 troni ad Alvise Pozzolo q. Gio Giacomo, procuratore del Comune, «per spender nella causa contro la Comunità di Schio per la nuova strada»; Alvise riceveva inoltre un secondo rimborso di 232 troni per la causa della strada e un altro di troni 86.9 «per viaggio a Venezia per la pretesa della Comunità di Schio della nuova strada e rotta del torrente Leogra in Leviera». Nella capitale lagunare Pozzolo aveva retribuito il «signor Fiscale al Magistrato all'Acque» e il «signor Valentin Cardina». A Vicenza invece si era recato dall'«illusterrissimo signor dottor Vito avvocato» e nella

Cancelleria Prefettizia, dove aveva depositato il «costituto e copia memoriale»¹¹.

Purtroppo non si conoscono nel dettaglio le azioni intraprese, il contenuto del «costituto annotato da domino Nicolò Vitti» datato 10 agosto 1767 e del «memoriale»; si sa invero che, in quegli stessi mesi, il perito Bortolomio Molin, assistito da Gio Maria Gobbo «misurò per prendervi dessegno, le strade comuni da Leviera a S. Vito et altre»¹²; si tratta con buona probabilità del disegno del 1767 conservato in Archivio di Stato di Vicenza, che illustra il percorso della strada che si stacca da Liviera e, passando per San Vito e Case di Malo, giunge al centro di Malo¹³. Si potrebbe pensare che le due Comunità puntassero a sistemare questa comunicazione più interna, sicuramente poco soggetta alle bizze del tempo.

Trascorrono altri sette anni. La situazione si sblocca il 7 luglio 1774, quando, in due separati momenti, il Comune di Schio si accorda con Malo e San Vito. I rappresentanti della Comunità scledense Antonio “Cornetta” Alberti e Tranquillo Toaldo, eletti con “parte” del 27 dicembre 1767, incontrano per primi il sindaco Francesco Rigotti e il governatore Francesco Dellai del Comune di Malo. I due scledensi, per superare l’ostacolo del «costituto», promisero che, allorquando i lavori dovesse- ro interessare il territorio di Malo, cioè «principiando sopra li beni di sua eccellenza Donà, continuando sopra li beni del nobile signor conte Francesco Almericco, indi proseguendo per la solita strada comune che

¹¹ Archivio Storico del Comune di San Vito di Leguzzano (A.S.C.S.V.), b. B/4 VIII, *Colte. 1739-1795, Fogli ambe le Colte 1767*, luglio 1767-gennaio 1768.

¹² *Ibidem*.

¹³ Archivio di Stato di Vicenza (A.S.Vi.), *Disegni d'estimo*, b. 1710 (già 1036/22). «Disegno fatto a vènti e misure della strada che parte dal ponte di Leviera, passa per San Vito e Malo e conduce a Vicenza e del già stradon, ora ridotto ghebbo, qual parte dal ponte sudetto, e discende nel torrente Livergon, nel qual stradon sboccano e scorrono unite le acque tramandate da varie strade comuni e fossi, ne' quali cascano le acque derivanti dalle campagne e prati superiori indicate dal color turchino, come in questo e perciò ridotto ghebbo; oltre di ché casca nel stradon sudetto l'acqua che esce per la rotta fatta dal torrente Leogra; quali acque tutte scorrendo per esso ghebbo vanno poi a sbocciar nel torrente Livergon, come sopra; colla situazione delle terre di Malo e villa di San Vito et altro ut supra etc. Dichiarando d'haver delineato ad oculum le contrade et altro a lato della strada maestra che passa per detta terra e villa e conduce a Vicenza ut supra etc. Il tutto fatto ad istanza della spettabile Comunità di Malo e Comun di San Vito sudetti, ambi di questo territorio vicentino, giusta le informazioni etc. e terminato in Monte di Magrè questo dì 22 settembre 1767 per me Bortolomio Molin figlio di Gio Batta p[erito]».

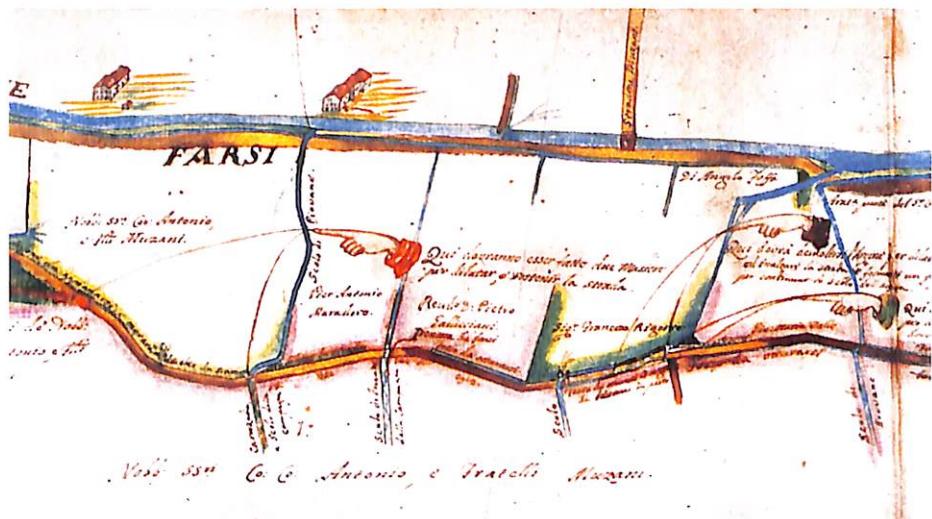
conduce in Mallo», lo avrebbero fatto «senza esser tenuti a maggior delatazione della medesima» e senza obbligo per Malo di manutenzione «di quel picciolo tratto di strada nuova [...] che verrà formata sopra li beni delli predetti nobili homini Donà e conte Almericco». A queste condizioni i maladensi erano «pronti a convocar il loro Consiglio ed in questo mandar parte per l'immediata rimozione di esso costituto, onde la costruzione di detta nuova strada, che promuove reciprochi vantaggi alle predette due Comunità, abbia sollecito il suo compimento».

Quando fu la volta di incontrare i sanvitesi, Alberti e Toaldo si trovarono di fronte il sindaco Iseppo Bertolin e i governatori Tommaso Xoccato di Bortolamio e Marco Dal Bosco q. Iseppo. I due di Schio offrirono le medesime condizioni dell'altro Comune. Il tratto sanvitese della nuova strada sarebbe iniziato «dalla strada comune in faccia alla casa del sudetto signor Alberti [ora casa Giuseppe Zanotto al Ponte d'Oro], detta alla Proa, montando sopra li beni Martini e Bacchini, e cosí successivamente proseguendo giusto al disegno Arduini 1765, 5 febbraio sino alla strada comune che divide il Comun di San Vitto dalle pertinenze di Mallo, e questa in lunghezza di pertiche tre compreso l'argine», quindi larga sei metri e mezzo circa; ai governatori sanvitesi premeva ribadire che doveva «esser pagato il terreno di cadauno de' particolari a doppia stima, giusto le leggi, senza aggravio del Comun di San Vitto nella facitura della detta nuova strada e del mantenimento della medesima, colla sola piantagione verso il nuovo torrente detto Proa e con facoltà alli proprietari de' beni di poter escavare alla parte opposta e far qualunque piantaggione». A questi patti, anche quelli di San Vito avrebbero convocato il proprio Consiglio per «l'immediata rimozione di esso costituto»¹⁴.

Tre giorni dopo, il 10 luglio, si dava facoltà all'Alberti e al Toaldo di «annotare costituto nella Cancellaria Prefettizia in Vicenza obbligatorio della Comunità nostra [...] onde venga rimosso il costituto 10 agosto 1767 [...] impeditivo la costruzione e progressione della predetta strada», invocando al contempo «le deliberazioni dell'eccellenissimo Senato, sicché un'opera, la qual contempla oggetti cosí esenziali al bene della nostra Comunità, abbia il solecito suo compimento». La proposta, discussa nel consiglio Cittadino, otteneva 38 voti a favore e nessuno contrario¹⁵.

¹⁴ A.S.Vi., *Notaio Bortolo Molin*, b. 3625.

¹⁵ A.S.C.Schio, b. B/15, fasc. 24, 1774. *Quadrimestre degli mesi di giugno, luglio, agosto e settembre 1774. Governatore il sig. Antonio Canella.*



I lavori da compiersi nel territorio maladense della nuova strada Liviera – Malo, nella mappa del 1774, che riprendeva il progetto originale del 1765 steso da Giovanni Arduino (Archivio di Stato di Vicenza. *Disegni d'estimo*, b. 1709, già 1033/45).

1.2 La situazione si sblocca e si inizia la costruzione

Bortolomio Molin, il medesimo perito del 1767, su commissione di Antonio Alberti e Tranquillo Toaldo, rappresentanti scledensi, il 20 luglio 1774 delineava, «nelle pertinenze di Malo ed in aggiunta al disegno Arduino 1765, 5 febbraio», la strada «che potrebbe farsi principiando tra beni delli nobili homini Donà e conte Almericco, qual passando per beni di detto conte Almerico imbocca colla strada commune che passa per Malo e sbocca nella contrà della Proa sudetta»¹⁶.

¹⁶ A.S.Vi., *Disegni d'estimo*, b. 1709 (già 1033/45). «Di commissione degli spettabili signori Antonio "Cornetta" Alberti e Tranquillo Toaldo, eletti per la faccitura della nuova strada, con parte del Consiglio della spettabile Comunità di Schio 176[.] mi son conferito io sottoscritto publico perito nelle pertinenze di Malo ed in aggiunta al disegno Arduino 1765, 5 febbraio, in cui venne continuata la deliberazione della nuova strada da farsi da beni del nobile homo Donà sino alla contrà della Proa di Malo, essendosi il sito di questo tratto di strada reso irriducibile a causa della nuova rotta fatta per escrescenza extraordianaria d'acqua della Leogra li 4 maggio dell'anno presente ho rilevato a venti e misure e delineato nel presente disegno la strada che potrebbe farsi principiando tra beni delli nobili homini Donà e conte Almericco, qual passando per beni di detto conte Almerico imbocca colla strada commune che passa per Malo e sbocca nella [!]

Il 18 novembre 1774 nel Consiglio scledense si veniva a conoscere che, grazie alla «valida protezione» di Marco Priuli, «attual Savio del Consiglio», e del conte Prospero Valmarana, era stata ottenuta «la rimarcabile sovenzione di ducati 2.234:36: V. C. da esser impiegati per Sovrano Decreto dell'eccellenzissimo Senato nella costruzione, et addatazione della nuova strada»; occorreva però, per perfezionare la pratica, che Antonio Alberti si recasse dal Priuli e dal Valmarana, rivolgendo innanzitutto «li ben dovuti e rispetosi nostri ringraziamenti», e «implorando nello stesso tempo sopra questo importante affare della strada, la continuazione del valido patrocinio loro fino al suo bramato compimento».

La somma era stata stabilita con il decreto del 25 agosto 1774 e sottolineava l'importanza delle comunicazioni stradali tra centri industriali come Schio che poteva contare su trenta «fabricatori».

Oltretutto, non si sa come, ma forse scartando la proposta dei Comuni di San Vito e di Malo, il percorso si riduceva di 2 miglia e mezzo producendo così un risparmio notevole; dai 6.900 ducati iniziali ai 3.714. Ora, se a questi venivano tolti i ducati messi a disposizione dal governo centrale, a Schio spettava coprire la rimanente somma di 1.460 ducati, cifra che il «Prencipe Serenissimo [...], col sovrano decreto 11 febbraio 1774 more veneto [quindi 1775], le permise prender a livello [...], con ingiungerli debito di affrancarsi degli stessi nel periodo di anni sette, ordinando per l'effetto di ciò dover ogni anno depositare ducati 200 sopra questo Santo Monte di Pietà, come sino ad ora fu eseguito»¹⁷.

Ma, intanto, leggiamo il decreto che dà delucidazioni sull'importanza che il lanificio scledense aveva assunto agli occhi delle autorità veneziane:

«1774. 25 agosto in Pregadi.

Ascendenti al n.^o di 30 li fabricatori di Schio, fra quali distinguesi la

contrà della Proa sudetta, indicando nella detta aggiunta tutti li possessori de' beni a lato della strada medesima sino a Malo, colle neccessarie annotazioni per la comoda riduzione della strada medesima dimostrate dalle mani e loro annesse annotazioni, come nel disegno presentate. Terminato nel Monte di Magrè questo giorno 20 luglio 1774. Bartolomeo Molin q. Gio Batta perito publico al Magistrato eccellenzissimo de' Beni Inculti della Serenissima Dominante di mano propria».

¹⁷ A.S.C.Schio, b. B/16, fasc. 40. *Schio. Quadrimestre degli mesi di febbraio, marzo, aprile e maggio dell'anno 1780. Governatore della spettabile Comunità il sig. Antonio Canela. 13 marzo 1780.*

dita Bologna per la nuova introduzione de panni adattati alli consumi che già si fanno nelle isole suddette del Levante, non tralasciarà il Magistrato di animare gli altri fabricatori ad imitarne il lodevole esempio, affinché a tenor delle costanti massime del Senato, coll'estesa delle manifatture, debbano i sudditi di Oltremare valersi di questi nazionali lavori.

E nel dichiararsi attesa la rimarcata decadenza del respettivo loro travaglio írriti [= privi di valore legale] e di niun valore li privilegi accordati alle nominate quattro dite Bianchetti, Piazza, Conforti, e Santi, si assente poi che agli altri fabricanti Bologna, Garofolo, Poli, Berti, che con interessante impegno si prestano ad accrescere e perfezionare le loro rispettive manifatture, rinnovati siano per un quinquennio i rispettivi loro privilegi; ma con la condizione però, che eguale dovrà pur essere per quelli ancora, che in seguito ne implorassero la rinnovazione, che in ogni tempo debbano mantenere in lavoro sei tellari battenti, al che mancando s'intenderano decaduti, come chiaramente sarà per dichiarare espressamente il Magistrato nell'estesa delle relative loro terminazioni, e ciò in conformità de decreti di massima 1768, ed altri susequenti. Ma perché sta a cuor del Senato l'assicurarsi degli effetti che producono gli assentiti privilegi ai rispettivi fabricatori, il Magistrato non lascierà di darsi tutto il pensiero esercitando l'opera del nobil huomo Deputato pro tempore, per produre al Senato, di sei in sei mesi, quanto giudicare opportuno per le deliberazioni che convenissero, a freno degli abusi ed inconvenienti, ed agiungerà altresí le sue considerazioni sopra il miglior andamento delle tintorie, che in numero di cinque si sentono con piacere introdotte e che importano tanto al maggior credito delle manifatture.

E, se dalla buona qualità dei lavori dipende la susistenza e l'ampliazione delle fabbriche, volendosi questa preservata da qualunque inganevole malizioso arbitrio la vigilanza del Magistrato, conformandosi a quanto si è stabilito col decreto 2 genaro 1767 ed al disposto con utile effetto per i lanifici di Padova, Verona e Bergamo e come si osserva utilmente da questa Camera del Purgo, stabilirà anche per le fabbriche di Schio una sovrintendenza che prenda la piú precisa cognizione de lavori per tener lontano l'abuso con quelle leggi e discipline che giudicarà opportune, sicché non esca da quelle privilegiate fabbriche innoservata e innemenda pezza alcuna di panno che con mala industria lavorata scredihi la riputazione delle altre.

Di non lieve importanza per gli esposti oggetti risultando il sollecito

riattamento della strada, che sola accorda la comunicazione fra Vicenza e Schio e in conseguenza il necessario trasporto dei lavori e generi occorrenti a quelle manifatture, se per una parte spiace d'intendere che [per] i danni ultimamente inferiti da vicini torrenti siasi resa affatto intransitabile e tolta sia la via di tradurre tuttociò che è indispensabile alla sussistenza di quei lavori, per l'altra si aggradisce che, a merito della desterità [?] usata dal nobil huomo Deputato, tolti siano i motivi del ritardo frapostosi al suo accomodamento replicatamente ordinato colli decreti 9 marzo 1765 e 5 gennaro 1767 che fin d'allora ne fu riconosciuta bisognosa.

Per questo effetto utile, si riconosce il nuovo progetto esebito dal nobil huomo Deputato poiché, per esso in confronto del primo prodotto, si abbrevia per due miglia e mezzo il camino, si concilia il contentamento de respectivi adiacenti Comuni, come risulta dal costituto di rimozione de dí 25 luglio 1774, e riduce la spesa, compreso l'aquisto di alcuni contigui pezzi di terreno, a ducati 3.714 V.C., che minora per la metà circa quando per l'altra era calcolato il dispendio a ducati 6.900. E, nel considerarsi che senza il sollecito riapimento di una via, tolta sarebbe affatto, massime nella ibernale stagione, la comunicazione con quella terra col totale arenamento di quei lavori, che tanto interessano le cure del Principato per le viste di commercio, impiego di popolo e ben di errario, questo Consiglio, che ravisa l'importanza della premura e che di buon animo, concorre la medema Comunità di Schio alla occorrente spesa degli operarii e del legname per l'importare de ducati 1.460, delibera d'accordarle, per cosí esenziali oggetti, la rimanente summa che si rende neccessaria alla opera stessa, commettendosi al Savio Cassier del Collegio la ballotazione di ducati 2.234:36 V.C., per farlo passare in cassa del Magistrato de V Savi alla Mercanzia, alla di cui ben nota vigilanza resta riconfermato l'incarico della esecuzione espresso nel sopradetto decreto 2 marzo 1765, affinché colla sopraintendenza di persona che riconoscerà piú addattata, com'è di pubblica volontà, ne sequa in conveniente forma il piú sollecito riattamento, a conforto di quei sudditi et a preservazione delle pubbliche imposte, conformemente all'esebito disegno. Giuseppe Gradenigo nodaro»¹⁸.

¹⁸ A.S.C.Schio, b. B/15, fasc. 24, 18 novembre 1774. Il medesimo documento è trascritto, con minime varianti, da Alessandro Dalla Cà (B.C. "R. Bortoli" Schio, *Quaderni Dalla Cà*, n. 16, pp. 149-151).

Per il felice e atteso risultato, nel 1775 si poteva finalmente con orgoglio collocare «in uno dei parapetti del Ponte d'Oro»¹⁹, presso Liviera, la seguente iscrizione:

VIAM / AQUARUM IMPETU ABREPTAM / PUBLICA
MUNIFICENTIA / RESTITUIT MUNIVIT EXORNAVIT / S(ENATUS)
C(ONSULTO) / REFERENTE M(ARCO) ANTONIO PRIOLI /
PROSPERO VALMARANA CURANTE / AN(NO) MDCCCLXXV (*La strada sconvolta dalla furia delle acque venne ricostruita, rafforzata, abbellita dalla pubblica munificenza, per deliberazione del Senato, su proposta di Marco Antonio Priuli, per cura di Prospero Valmarana. Nell'anno 1775.*)

In tale operazione iniziale la Comunità scledense aveva «suplito all'intiero dellì ducati 1.460 [...] per le opere e legnami della nuova strada», rimarcando «le ristrettezze della Comunità nostra in anni massime si calamitosi, non potendo certamente assumere pesi maggiori degli già assunti et adempiti come sopra senza la desolazione di questo popolo contribuente all'estimo della nostra Comunità senza rendite e pur troppo aggravata di spese e particolarmente dalla estraordinaria della nuova strada»²⁰.

L'anno successivo, il 27 aprile, veniva emessa la ducale del Senato, essendo doge Alvise Mocenigo, «con cui concorre alla facitura della strada da Schio a Malo», affidando la direzione all'ingegnere Domenico Roselli²¹. Qualche settimana dopo, il primo giugno 1776, arrivava una nuova ducale «con cui viene in deliberazione di far restaurar la strada da Malo a Vicenza colla soprintendenza dell'ingrossadore»²². Probabilmente la situazione del tratto verso Vicenza necessitava di interventi di minor portata.

Il 25 settembre 1776 venne in sopralluogo il nobile Andrea Giulio Corner, Savio alla Mercanzia e deputato alle fabbriche, che consegnava poi una relazione al sindaco Giulio Antonio Vanzo, al governatore Giuseppe Casaroti, al secondo governatore passato Andrea Nicoletti e a Giacomo Piazza governatore venturo, tutti del Comune di Schio:

«Essendosi di preciso incarico di questa Comunità il tenere accomo-

¹⁹ Domenico MADDALENA, *Nozze Roi-Fogazzaro*, Schio 1888, pp. 59-60. Vedi anche Giovanni Tommaso FACCIOLO, *Musaeum lapidarium vicentinum*, III, Vicenza 1804, p. 270.

²⁰ A.S.C.Schio, b. B/15, fasc. 25, *Quadrimestre degli mesi di febbraio, marzo, aprile e maggio 1775. Governatore della spettabile Comunità di Schio il sig. Gio Batta Bologna*. 2 maggio 1775.

²¹ B.C.B.Vi., A.T. b. 1780, cc. 463v-464r.

²² *Ivi*, c. 468 v.

data la strada che scorre dalla Porta di Schio sino al ponte di Liviera; ed essendo condiscesa la publica munificenza dell'eccellenzissimo Senato a concorrere con gravissimo dispendio alla erezione del lungo trato di strada che dal ponte di Liviera scorre sino all'imboccatura di Malo, rendesi necessario che da essi signori capi di codesta Comunità [di Schio] sia subito data mano ad un solido restauro di questo tratto di strada, che loro incombe e che non è di gran dispendio, ma che conviene renderlo comodo e corrispondente alla nuova strada che si erigge, liberandola dall'acque, che con abuso divagano sparse sulla strada medesima e rendendola ad un'altezza e livello conveniente, per ciò sua eccellenza sottoscritto avendo visitata la detta strada col signor capitano ingegnere Domenico Rotelli [!], al quale dall'eccellenzissimo Senato fu appoggiate l'incombenza di presiedere al riattamento della strada medesima, in ordine alla di lui relazione 2 luglio 1775 approvata dal decreto 27 aprile 1776, ordina alli signori capi della Comunità presenti e successori che debba esser intieramente accomodata la strada medesima nel tempo che qui si troverà il detto signor capitano Rotelli riducendola nella larghezza di piedi vinti [= m 7 circa] ed elevandola ad un competente livello ed in quei modi che da esso signor capitano verranno suggeriti e che da esso pure dovranno essere approvati.

Dovrà pure la Comunità cogl'interessati far costruire sotto la strada la botte [= condotto] per incassare l'acqua che ad essa appartiene ch'è la prima fuori di Schio.

Altra botte dovrà esser costruita dalli signori Folchi per la loro acqua, e due dalli signori Tamburini nei modi che saranno addittati da esso perito.

Dovrà poi il signor Gian Battista Baretta, in ordine all'impegno da esso assuntosi con legale costituto che sarà unito alla presente e registrato nella Cancelleria di questa Comunità, formare esso a proprie spese quel tratto di strada che sarà misurato e posto in disegno dal signor ingegnere Rotelli ed inoltre a proprie spese dovrà costruire la botte che conduce l'acqua alli beni Alberti, Garofolo e Folchi e questa dovrà esser formata tante pertiche più bassa di quello al presente, quante saranno assegnate da esso ingegnere Rotelli e uniformemente agl'impegni assunti nei rispettivi costituti.

Finalmente accudiranno li signori capi di Comunità presenti e successori che da quelli a quali incombe sieno esequiti i necessarii ripari a quella porzione di strada della Alberaria che viene raduta [?] dalla Liogra con molto pericolo di esser dalla medesima distrutto.

E perché incomberrebbe alla medesima Comunità la riffabbrica del ponte di Liviera sopra la Liogra, il nobil homo deputato alle fabbriche con l'autorità del Magistrato volendo usare alla Comunità medesima la condiscendenza per sollevarla per questa volta da un aggravio che gli riuscirebbe troppo pesante, è disceso ad accordare che del soldo publico che dovrebbe avanzare dalla costruzione della nuova strada sia supplito alla nuova erezione del detto ponte; ma se mai questo non fosse sufficiente dovrà pur soccombere la Comunità medesima a quello che potesse mancare.

Spèrasi dal nobil homo deputato alle fabbriche che da codesta Comunità si vorrà corrispondere a tante pubbliche beneficenze col dimostrare il loro zelo e prontezza nell'eseguire con diligenza e sollecitudine a quanto loro appartiene e che loro viene precisamente commesso». Il notaio Giacomo Bruni, alla presenza dell'«illusterrissimo signor abbate Giulio Perini di Venezia e Paolo Bologna q. Pietro di questo luogo», stende poi l'accordo con Gio Batta Baretta²³.

La Comunità di Schio il 28 settembre 1777 decideva di intervenire sulla *pontara* di Liviera, divenuta «tropo bassa», poiché si era «alzato il letto del torrente Liogra in Liviera fuor dell'ordinario», dando incarico della faccenda a Iseppo Bottari e Sebastian Anti²⁴, i quali, però, rinunciavano «a detta elezione per motivi moventi l'animo loro, non intendendo in ciò, né sopra ciò volerne avere ingerenza [di] sorte alcuna»²⁵. L'anno successivo (13 dicembre 1778) si poneva la necessità di sistemare il ponte stesso «ridotto da qualche tempo pericoloso [...] che fa temere ogni giorno succeder possi qualche disgrazia»; si decise allora di «far riffare e costruire il detto ponte» assegnando ad Antonio Alberti e Sebastian Anti l'incarico di seguire tale opera²⁶.

²³ A.S.C.Schio, b. B/15, fasc. 29, *Quadrimestre degli mesi di giugno, luglio, agosto e settembre 1776 delle parti e deliberazioni della spettabile Comunità di Schio. Governatore della medesima il sig. Giuseppe Casaroti.*

²⁴ A.S.C.Schio, b. B/15, fasc. 32, *Quadrimestre degli mesi di giugno luglio, agosto e settembre 1777. Governatore della spettabile Comunità di Schio il sig. Antonio Canella.*

²⁵ *Ibidem.*

²⁶ A.S.C.Schio, b. B/15, fasc. 36, *Schio. Quadrimestre degli mesi di ottobre, novembre, dicembre 1778 e genaro 1779. Governatore della spettabile Comunità il sig. Sebastian Anti.*

1.3 Problemi per mettere a dimora le piante

Nel 1780 si stava ancora lavorando alla strada sotto la direzione del tenente ingegnere Pietro Antonio Letter. Costui, nato a Valli del Pasubio attorno al 1751 da Gio Batta, dalle scarne informazioni rinvenute, era stato nella sua “fanciullezza” a Verona, per poi tornare a Valli attorno al 1780 e trasferirsi quindi a Padova. Sposato con Angela Chilesotti, si spense a Thiene nel 1825. Al momento della morte era «pensionato ispettore aggiunto della direzione centrale delle Pubbliche Costruzioni delle Province Venete». Lasciò beni immobili a favore dell’ospedale Baratto di Schio²⁷.

Nella riunione del Consiglio comunale di San Vito del 25 giugno 1780, rifacendosi all’accordo del 9 luglio 1774, «fu convenuto e patuito, inter cetera, che li proprietari de beni confinanti con la nuova strada costruita su beni delli proprietari medesimi [...], abbiano facoltà di poter escavar e far qualunque piantaggione in confine d’esi propri loro beni e la medesima nuova strada»; allora il governo cittadino chiese di consentire «a tempi opportuni nellli propri beni di questo medesimo Comun, ut supra confinanti, la sopra detta piantaggione», ottenendo parere favorevole (32 voti a favore e 5 contrari).

Il 30 luglio 1780 si riunisce nuovamente il Consiglio sanvitese. Il 7 luglio era giunto «il progetto esteso dal signor Pier Antonio Letter tenente ingegnere», il quale, «in obbedienza dei comandi dell’illusterrissimo et eccellentissimo signor Zuanne Minotto Savio alla Mercanzia e deputato alle strade», «oltre l’impianto dalla parte de’ beni già addottato» dal Comune di San Vito, proponeva «un impianto simile d’olmi, alla distanza di quindici piedi l’uno dall’altro, anche dall’altra parte opposta della strada verso il torrente Prova», e ancora «in appresso che a piedi del riparo o sia argine che sostenta la strada dalla parte del torrente sia fatto un altro impianto d’albere, o sia pioppe alla distanza di due piedi circa l’una dall’altra»; il tutto nel corso di un paio d’anni, con carico di manutenzione «in perpetuo, rimettendo tutte quelle piante che mancassero, perché prive di vegetazione o pure sradicate o tronche dalla malizia degli uomini o per qualunque altra accidentalità».

²⁷ Paolo SNICHELOTTO, «Voglio che sii eretto un hospitale qui in Schio». *L’ospedale Baratto dalle origini al primo ’900*, in Archivio svelato, II, Schio 2007, pp. 242-243.

Una seconda lettera del 24 luglio da parte di Letter sollecitava il Comune a una libera decisione, richiesta anche dal "Principe" (il doge). Sia l'impianto di olmi che quello di albere o pioppe venne rigettato dal Consiglio; ottenne infatti due soli voti a favore e 40 contro²⁸.

Una simile decisione non poteva che produrre degli effetti negativi anche nel Consiglio comunale scledense. Infatti il 5 novembre 1780, sollecitati da una comunicazione al Vicario dell'11 settembre di Zuanne Minoto, «savio alla Mercanzia e deputato alle reggie strade postali», il Consiglio cittadino doveva esprimersi sulla «piantaggione di tutto il tratto della nuova strada, fuorché del spazio di tavole 511:2/3, accordata effettuarsi dal proprietario, e ciò tanto sulla porzione esistente nelle pertinenze di questa Comunità [di Schio], come del Comun di S. Vitto, havendo il medemo rinonciato alla pretesa riservatasi dell'impianto da un lato, con parte presa li 30 luglio decorso»²⁹. Decise di non procedere.

Ecco cosa prevedeva il progetto di messa a dimora di alberi delineato dal Letter:

«Adí 7 luglio 1780, Schio.

Un venerato comando dell'illusterrissimo ed eccellentissimo signor Zuanne Minotto savio alla Mercanzia e deputato alle strade mi ordina d'estender il modo piú utile nel quale si dovrebbe eseguir l'impianto de' rivali in quella parte di strada reggia che esiste in riva del torrente Proa, in obbedienza di che la mia poca capacità crede conveniente quanto son per estendere nei seguenti paragrafi.

I. Che l'impianto sia fatto dall'una e dall'altra parte delle sponde della sudetta strada dalle respective proprietà.

II. Che a' piedi del riparo o argine che sostenta la strada dalla parte del torrente vi sia fatto un impianto d'albare o sia piope alla distanza di due piedi circa l'una dall'altra.

III. Che sulla sommità di detto riparo o sia argine sia fatto un altro impianto d'olmi a quindici piedi di distanza l'uno dall'altro.

IV. Che nell'istessa guisa sul lembo opposto della strada dalla parte dei beni dei diversi consorti vi sia fatto l'impianto di olmi come sopra.

²⁸ A.S.C.S.V., b. B/I, VII, 1775-1781. *Consigli sive parti e distribuzioni pascali*.

²⁹ A.S.C.Schio, b. B/16, fasc. 42. *Schio. Quadrimestre degli mesi di ottobre, novembre, dicembre 1780 e genaro 1781. Governatore della spettabile Comunità il sig. Giuseppe Marini*. Nel deliberato si trova copia della missiva di Minoto.

V. Che tutti li sopradetti impianti siano eseguiti almeno nel termine di due anni e mantenuti in perpetuo, rimettendo tutte quelle piante che mancassero, perché prive di veggettazione, oppur sradicate, o tronche dalla malizia degli uomini, o per qualunque altra accidentalità.

L'utilità della veggettazione di questi rivali l'ò già ressegnata all'eccellentissimo Magistrato de' V Savi alla Mercanzia, nelle umilissime mie lettere in data 17 febraro 1780, e primo marzo di questo anno medemo. Pietro Antonio Letter tenente ingegnere»³⁰.

Visto che le due Comunità contermini di San Vito e Schio avevano deliberato in modo negativo «all'occorrente impianto de' rivali sulla nuova strada di Schio», allora Francesco Foscari, Prospero Valmarana, Antonio Zulian, Zuanne Minoto, Savi alla Mercanzia, davano questi comandi («terminano e terminando comandano») ad Antonio Alberti, uno dei maggiorenti di Schio e proprietario di immobili nei pressi del Ponte d'Oro:

«I. Investiscono il signor "Cornetta" Antonio Alberti per sé, eredi e successori suoi dell'occorrente facoltà e gli concedono d'intraprendere ed eseguire a tutte sue spese fra due anni al piú i prefatti impianti, della qualità però di alberi e coi modi e condizioni individuate nell'istruzion 7 luglio 1780 del signor tenente ingegner Pier Antonio Letter et a norma anche dell'impegno assunto dal detto signor Alberti colla carta 6 aprile passato.

Questi impianti per altro che dovrà effettuarli da una e dall'altra parte della strada dal ponte di Liviera che attraversa il torrente Leogra, fino all'ultimo ponte nella situazion di Rivalta poco discosto dalle case Ravasi del nobil homo signor Giustin Donà verso mezzodí e dall'altra di domino Gio Batta Garbin verso levante, dovrà praticarli a pie de' ripari, che sostentano la strada e sulla somità di essi dalla parte del torrente Prova e dall'altra parte sulla gengiva della medesima senza punto pregiudicare alla sua larghezza ed alla conveniente distanza l'una dall'altro. Non potrà però esso signor Alberti effettuarli sul tratto di terreno di cinquecento undici tavole e due terzi (511:3/2) e relativo riparo che si è ultimamente a comodo della nuova strada acquistato, sul qual tratto e riparo il cessionario è stato posto in facoltà di eseguire gl'impianti stessi.

II. Siccome a spese di detto signor Alberti e successori suoi s'appoggia l'impegno dell'impianto suddetto e del mantenimento perpetuo

³⁰ Ivi, 5 novembre 1780.

deg'l'alberi col debito di rimetter quei che o da per sé morissero o per altri incendiari perissero e si dissecassero, così ad esso eredi e successori resterà il profitto del conveniente taglio della legna ne' tempi e modi consueti e praticati non potendo chi si sia altro in detti impianti eseguire che siano recider legna e molto meno offendere in alcun modo gli alberi nuovi o indulti in pena ad arbitrio di questo Magistrato in caso di trasgressione.

III. In appresso esso signor Alberti, come se lo è assunta con detta carta 6 aprile passato, eredi e successori avranno il debito permanente e perpetuo d'invigilare acciò i respectivi Comuni cui, dopo riatata, resta appoggiato il mantenimento della nuova strada, abbiano in ogni tempo ad esatamente adempire un tal dovere, riferendo a questo Magistrato le trascuranze lenitezze e ritardi per gli opportuni provedimenti e compensi...»³¹.

L'«illusterrissimo signor tenente ingegner Pier Antonio Letter» compiva un ultimo tentativo presso la Comunità scledense, chiedendo se intendeva «incaricarsi della piantaggione del restante della nuova strada»; il 7 aprile 1781 riceveva la medesima risposta negativa della precedente deliberazione³².

Un disegno del 1786 ci consegna la visione degli impegnativi lavori eseguiti. Strada e torrente Proa vennero invertiti; la via sicuramente venne sopraelevata per evitare di essere invasa dalla furia dell'acqua del Leogra che scaricava sulla Proa³³.

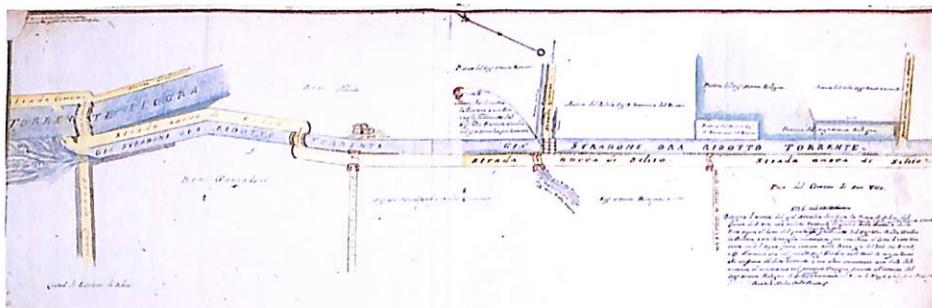
1.4 Una proposta interessante e “moderna”

Leggiamo in una *Statistica* del 1816 relativa al Distretto di Schio una proposta singolare e del tutto moderna. Poco più di trent'anni dalla

³¹ *Ivi*, 23 dicembre 1780.

³² A.S.C.Schio, b. B/16, fasc. 43, *Schio. Quadrimestre degli mesi di febbraio, marzo, aprile e maggio 1781. Governatore della spettabile Comunità il sig. Gio Battista Garofolo.*

³³ A.S.Vi., *Disegni d'estimo*, b. 1708 (già 1033/5). «1786. Disegno d'avviso del già stradon dividente la terra di Schio dal Comun di S. Vito, ora ridotto torrente e della nuova strada di Schio situati in contrà della Proa sopra il letto del qual torrente fu fatto fabricare dal signor Gio Battista Garbin la pontara o sia rizzaglio contenzioso per innalzare il letto d'esso torrente, onde l'acqua possa entrare nella roza già del nobile homo Donà e conte Almerico, ora del predetto signor Garbin, colli beni de padroni che confinano col detto torrente e con altre circostanze, come dalle delineazioni ed annotazioni nel presente disegno formato ad istanza del signor Simon Bologna di Schio sudetto e terminato nel Monte di Magrè questo dí 10 marzo 1786 per me Bortolo Molin publico perito».



Mappa del 1786 con la chiara descrizione della nuova strada che da Liviera scende verso Vicenza (Archivio di Stato di Vicenza. *Disegni d'estimo*, b. 1708, già 1033/5).

nuova costruzione, la regia strada mostrava i suoi acciacchi soprattutto per la condizione del suo fondo rovinato «dalle piogge e dall'uso»³⁴. Era soprattutto il ponte di Liviera, che doveva venir rifatto o sistemato a dovere, a offrire il maggior pensiero. Ecco allora la proposta di evitare il ponte proseguendo lungo la destra Leogra fino alla Riva di Magrè, dove si poteva agevolmente attraversare il torrente Leogra su un ponte da poco gettato tra le sue sponde. Ecco come si esprime Bonaventura Zecchini, cancelliere del Censo del Distretto di Schio:

«Sommamente poi gioverebbe la costruzione di una strada, che pel tratto di tre miglia circa mettesse da Riv'alta verso Malo sino a Magrè. Essa approssimandosi all'abitato di Schio s'incontrerebbe col nuovo e solido ponte eretto sul Leogra, cosicché verrebbe risparmiata la riedifi-

³⁴ La viabilità dell'area scledense non brillava per qualità. Ecco la testimonianza del 1816: «Nella Comune di Schio occorre di risarcire le varie strade del circondario esterno rese totalmente impraticabili dalle piogge e dall'uso. Ora i possidenti non trasportano le derrate che col mezzo di uomini o a schiena di cavallo. [...] Nella Comune di Sant'Orso le strade che guidano a Piovene ed a Thiene sono mal concie a segno che trascurandole più oltre, o addiverebbero innacessibili, od occasionerebbero una doppia spesa. Ora viene essa calcolata in italiane quattrocento e cinquanta, e ne sarebbero capaci i fondi contemplati nel bilancio preventivo. Nella Comune di Tretto la strada che dai Pozzani di sopra conduce al Timonchio è manomessa principalmente pel tratto di un quarto di miglio: le ultime acque la devastarono affatto. Essa è in modo singolare battuta dagli abitanti della frazione di S. Ulderico pei trasporti della terrabianca»; *Statistica del Distretto di Schio per l'anno 1816 estesa dal sig. Bonaventura Zecchini R. Cancelliere del Censo nel medesimo Distretto, in A Francesco Rossi nel giorno delle sue nozze con Corona Garbin queste patrie memorie in segno di amicizia dedicano C. L. - G.B. C., XI gennaio MDCCCLXXVII*, Schio 1877, p. 22.

cazione dell'altro cadente ponte di Liviera, sulla strada che da Vicenza porta a Schio e quindi al Tirolo.

O la rinnovazione del ponte di Liviera o la costruzione di una strada da Riv'alta a Magrè è affatto indispensabile, giacché altrimenti cessa la comunicazione fra Schio e il capo-luogo della Provincia, ed inutile addi-venne la nuova strada di Vallarsa.

Qualunque poi dei due partiti si scelga, pare che la spesa ascenderebbe alla somma di Lire novemila italiane; trattandosi però di un lavoro necessario a mantenere la comunicazione fra Tirolo e Vicenza mediante il commercio, che per sovrana munificenza si sta apendo, sembra che l'indicato dispendio dovesse essere sostenuto dall'Erario dello Stato. In tale ipotesi resterebbe che la Comune di Schio formasse col mezzo della Sovraimposta il solo fondo occorrente al restauro delle vie esterne e che per approssimazione si calcola dell'entità di mille cinquecento lire italiane»³⁵.

Se realizzata, la nuova arteria avrebbe spostato l'ingresso a Schio verso ovest, tralasciando quello naturale da contra' Porta di Sotto. Fatto sta che l'idea non era del tutto peregrina e che verrà accarezzata anche ai nostri giorni.

Parte seconda. Nuove strade nella prima metà dell'Ottocento

Si assiste, nella prima metà dell'Ottocento, a tutta una serie di lavori stradali tesi a migliorare le comunicazioni tra le varie località e, riteniamo, ad agevolare lo spostamento di truppe in caso di necessità. Tutte le strade che le mappe tardo ottocentesche mostrano rettilinee, vennero tracciate in questo periodo, o per volere di singole Comunità oppure in consorzio con il Comune da collegare.

2. 1 Strada Malo – Case di Malo – San Vito

«Strada verso San Vito. La suddetta strada si stacca dall'abitato contrà di Capovilla, si estende per due miglia verso S. Vito, e precisamente sino a quei confini. La sua larghezza è di metri 5 per metà e 4 circa l'altra metà. La prima metà corrisponde perfettamente ed è più elevata della

³⁵ *Statistica del Distretto di Schio per l'anno 1816...*, pp. 20-21.

campagna, l'altra metà in certi punti va a livello della campagna ed in cert'altri è piú bassa»³⁶.

La strada di collegamento tra i due Comuni, attraverso la borgata di Case di Malo, venne portata a termine in due fasi distinte.

2.1.1 Strada Malo – Case di Malo

Già il 15 settembre 1810 tale «signor Bisognini ingegnere aspirante» aveva steso una «perizia» col «relativo capitolare», seppure solamente sette anni piú tardi prenderà avvio l'operazione. Il contratto infatti porta la data del 10 maggio 1817 e il lavoro veniva affidato a Cirillo Casara di Biagio di Malo per lire italiane 2.450³⁷. Tale impegno si inquadrava in una delle iniziative tese a sollevare la popolazione dalla cronica indigenza. In tal senso l'imprenditore si impegnava a «ricevere ed impiegare nel detto lavoro tutte le persone miserabili della Comune [di Malo] senza impiego, da esser queste per tali riconosciute dalla Commissione comunale di pubblica beneficenza». La nuova strada doveva essere realizzata entro 50 giorni, cui, dopo un mese dalla esecuzione, sarebbe seguito il collaudo.

2.1.2 Strada Case di Malo – San Vito

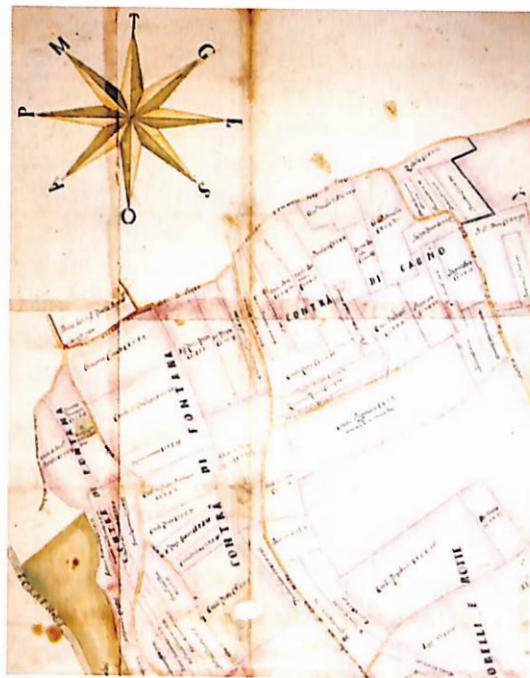
La novità rispetto al tronco realizzato nel 1817 riguardava il fatto che nell'opera veniva coinvolto il limitrofo Comune di San Vito, con cui ci si doveva consorziare.

La «nuova strada consorziale detta la Via di San Vito, che da Malo conduce al Comune di S. Vito», cioè da «case Dell'Olmo in Malo [...] al portone Viero nel Comune di S. Vito», venne progettata il 20 dicembre 1825 dall'ingegnere Pietro Scaldaferro; ebbe l'approvazione l'11 dicembre 1827 mediante decreto delegatizio. Il compimento avvenne il 16 marzo 1828.

Ad un certo punto il Comune di San Vito cominciò a storcere il naso sulla manutenzione di una strada che solamente per qualche metro ri-

³⁶ Archivio del Comune di Malo (A.C.Malo), 1820/III, *Acque e strade*. Rivolgo un sincero ringraziamento all'amico Carlo Broccardo per la consueta squisita disponibilità.

³⁷ La registrazione avvenne a Schio il primo giugno 1817.



Le vecchie strade che da San Vito portano verso Case di Malo nel particolare di una mappa del 1713 dell'Archivio Storico del Comune di San Vito di Leguzzano.

cadeva nel proprio territorio. Così nel 1879 volle ricorrere per dimostrare che la strada, e in particolare il tronco San Vito-Case, non era tanto utilizzata dai sanvitesi, che gravitavano prioritariamente su Schio.

Un regio decreto del 1880 sancí l'obbligatorietà dell'impegno sanvitese sulla propria tratta.

Le cose cambiarono a partire dal 1923, quando, di sua iniziativa, il Comune di San Vito smise di operare sulla strada verso Malo. Ciò provocò le reazioni dei gerenti di Malo. La cosa, comunque, venne definitivamente chiarita e risolta nel 1926 (come per la strada San Vito-Magrè), quando Giuseppe Corieli, nuovo commissario prefettizio di Malo, decise che la strada andava sistemata e mantenuta dal Comune maladense³⁸.

2.2 Strada Malo – Molina

«Strada che porta alla Molina. Questa si stacca dalla contrada Muzana e si estende per due miglia circa verso Molina e precisamente sino al

³⁸ A.S.C.S.V., b. E/8, anno 1926, cat. 10, *Strade Magrè-Malo. Risolto e A.C.Malo*, 1933/IV.

torrente Timonchio; la sua larghezza è di metri 4 circa ed è presocché per tutta la sua estensione piú bassa sul suolo della campagna»³⁹.

La precedente strada lasciava Malo allo sbocco di contrà Muzzana, guadava il torrente Proa e si inoltrava tra i coltivi, in andamento curvilineo, fino al torrente Timonchio. Il progetto della «strada comunale di Malo detta della Molina», steso il 21 giugno 1827 dall'ingegnere Pietro Scaldaferro, che aveva ricevuto formale incarico dalla Deputazione Comunale di Malo 17 novembre 1826, tendeva a raddrizzare la strada tra la Proa e il ponte sul torrente Timonchio.

2.3 Strada Schio – Santorso – Piovene

L'antico percorso di congiungimento tra le Comunità ai piedi del Summano si staccava dalla chiesa di Santissima Trinità di Schio, seguiva per breve tratto l'attuale strada; poi guadava il torrente Timonchio raggiungendo l'omonima località. Da qui la strada, passando per il centro di Santorso, si inoltrava verso Piovene.

La nuova Schio – Santorso – Piovene viene iscritta nel Conto Consuntivo scledense del 1830⁴⁰. Qui si fa riferimento all'ing. Francesco Cibele come progettista.

2.4 Strada San Vito – Magrè

Per raggiungere Magrè da San Vito si seguiva una strada che si staccava dall'abitato di San Vito, dove attualmente inizia via Schio, e attraversava l'ex-fornace Baghin: qui la strada si biforcava: una raggiungeva Liviera e poi Schio, l'altra toccava l'attuale percorso nei pressi del confine comunale con Magrè (che fino al 1928 era Comune autonomo) nella zona di Cà Trenta, per salire verso Magrè o per via Tuzzi o per contrada Santa Giustina, fino a via Camin.

«La strada detta via di Schio, che, staccandosi dal centro dell'abitato in questa contrada S. Girolamo o Capovilla, mette termine all'incontro della strada comunale di Magrè detta via Zotta al bivio» fu un'iniziativa

³⁹ A.C.Malo, 1820/III, *Acque e strade*.

⁴⁰ A.S.C.Schio, b. C/3, fasc. 28, *Esattoria Luigi Beretta triennio 1829 – 1830 – 1831. Consuntivi e allegati*.

del Comune di San Vito, e l'opera dovette pesare sulle sue casse. Venne realizzata nel 1834 e collaudata nel 1836 dall'ing. Pietro Beltrame.

Più tardi nacque una appassionata vertenza tra le Comunità limitrofe sulle competenze e relative spese di manutenzione dell'arteria. Magrè, che aveva osteggiato la nuova via, tendeva a scaricare l'onere su San Vito, in virtù del fatto che, per proprio interesse, il Comune sanvitese aveva promosso la realizzazione dell'opera. Probabilmente nel 1906 venne fissata quella sorta di paracarro, che i vecchi indicano come la *mesastrada*, visibile anche attualmente sotto il cartello stradale che, da Magrè lungo via Pio X, indica la località Cà Trenta. Quel manufatto stabiliva le metà di competenza dei due Comuni vicini. Solamente nel 1926, grazie alla mediazione tra i rispettivi commissari prefettizi, si sancì che la manutenzione della strada spettava al Comune sul cui territorio essa ricadeva⁴¹.

2.5 Strada Malo - Priabona

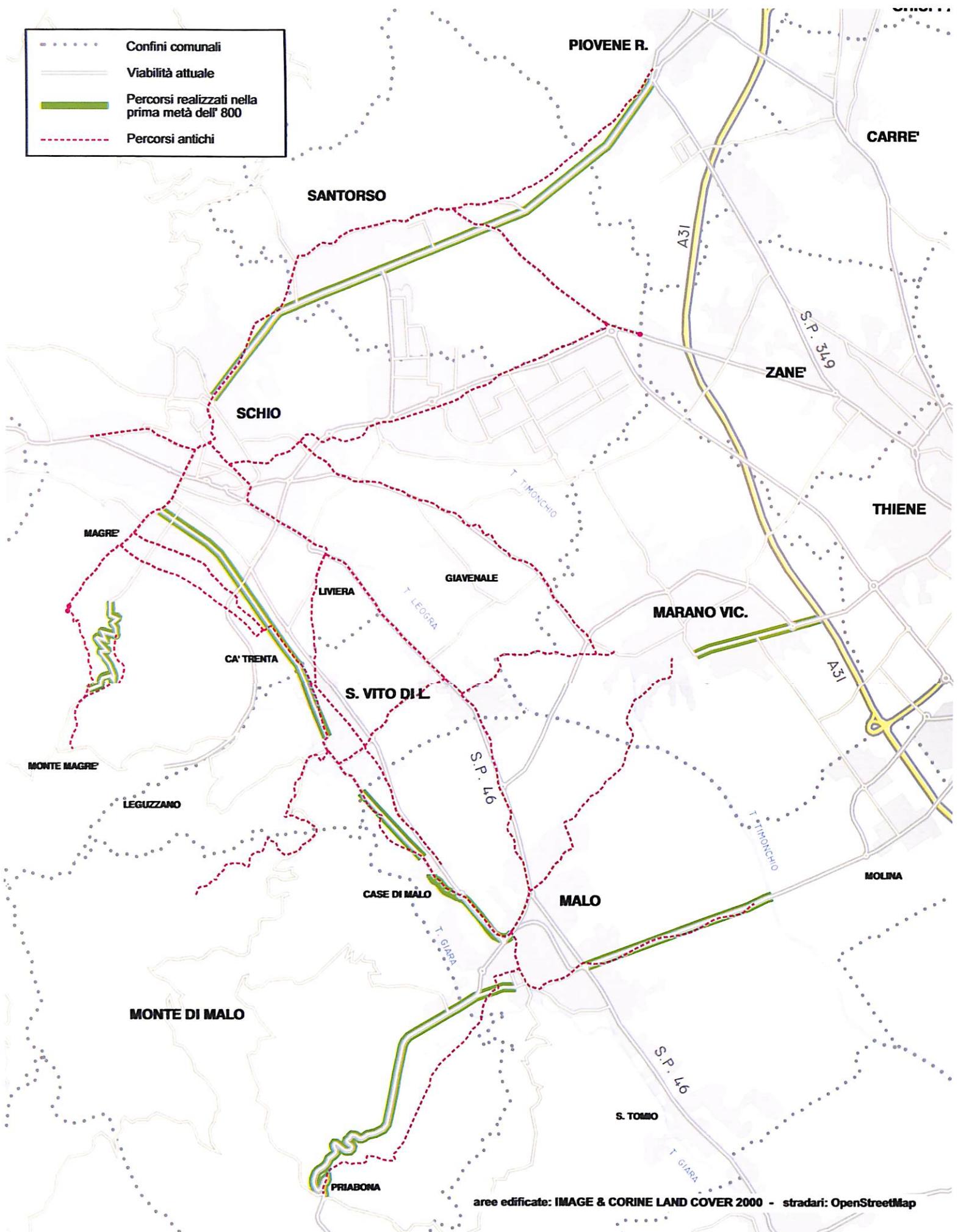
«Strada detta di Priabona. Parte dalla piazza di Malo, s'estende verso Priabona sul circondario di Malo per metri n. 200 circa sino al torrente Livergon che divide questo territorio da quello di Monte di Malo,indi prosegue su quello per molto tratto. I lavori su questa furono già intrapresi nell'anno 1807 e restarono poscia del tutto abbandonati»⁴².

Su questa strada, sulla quale non si è mai investigato, varrà la pena di ritornare, tanto è corposa la documentazione conservata nell'Archivio del Comune di Malo. In questa sede, ci limiteremo a stendere alcune righe, acquisendo dati da alcuni documenti.

Il «progetto d'avviso della strada consorziale denominata di Priabona, che staccandosi dall'abitato di Malo alla casa parrocchiale attraversando il monte di Priabona mette capo alla strada valdagnese nel punto così detto Bampaorone a metri 310.00 prima di arrivare alla strada per Cereda», venne stilato il 31 agosto 1847 dall'ingegnere Augusto Volebele, e prevedeva una spesa totale di lire 86.273,05. Nel 1853, venne rivisto lo studio progettuale, con conseguente aggiornamento di spesa, la quale saliva a 176.610,19 lire. Tale progetto venne superato da uno nuovo a

⁴¹ Paolo SNICHELOTTO, *La "mesastrada" e la diatriba con il Comune di Magrè*, in «La Giarra», giugno 1998, pp. 4-5.

⁴² A.C.Malo, 1820/III, *Acque e strade*.



La carta evidenzia alcune antiche vie di comunicazione tra paesi dell'Alto Vicentino, prima della costruzione delle nuove arterie nella prima metà dell'Ottocento. Elaborazione di Tiziano Guglielmi.

firma dell'ingegner Giovanni Battista Citta, approvato con decreto del 3 aprile 1855; si prevedeva di spendere 114.631,02 lire. In fase esecutiva la cifra salì a 140.131 lire⁴³.

Al consorzio partecipavano 18 Comuni (inizialmente erano 33) di ben cinque distretti: Valdagno (Comuni di Valdagno, Brogliano, Castelgomberto, Cornedo, Novale, Recoaro e Trissino), Vicenza (Isola di Malo e Montecchio Maggiore), Schio (Malo, Monte di Malo e San Vito), Thiene (Thiene, Villaverla, Carrè, Marano e Zugliano) e Arzignano con l'omonimo Comune.

2.6 Strada Magrè - Monte Magrè

Da Magrè, una serie di poco agevoli percorsi conduceva a Monte Magrè, Comune autonomo fino agli inizi dell'Ottocento e poi frazione di Magrè. Nel 1853, come riferisce un documento conservato nell'Archivio Parrocchiale di Magrè, erano ben avviate le pratiche per realizzare una nuova strada, tuttora utilizzata. L'ing. Augusto Volebele avvertiva l'allora Amministrazione comunale che il 20 dicembre si sarebbe proceduto a un sopralluogo al fine di stimare i fondi attraversati dalla «grande strada da Schio per Magrè, Monte Magrè, e Novale a Valdagno». La cartografia austriaca del secondo Ottocento evidenzia che venne attuato il solo tratto Magrè-Monte Magrè, mentre l'altro, per il passo dello Zovo verso Novale e Valdagno, verrà realizzato dal Regio Esercito nel 1917-18⁴⁴.

2.7 Strada Marano - Thiene

Non si possiede documentazione in merito. Le mappe catastali austriache di Marano di metà Ottocento delineano il nuovo rettilineo verso Thiene.

⁴³ A.C. Malo, *Strada Priabona*. Comunicazione della Deputazione Amministrativa di Malo del 5 marzo 1862 alla Congregazione Provinciale.

⁴⁴ Paolo SNICHELOTTO, *Monte Magrè nella storia. Terra, uomini, istituzioni*, Monte Magrè 2003, pp. 42-44. Nel testo edito il cognome Volebele venne erroneamente letto come Nolebele.