

PREMESSA

La strada, come metafora della vita, è da sempre luogo di incontri, di competizione e conflitto, di relazione tra uomo ed ambiente.

Le strade hanno segnato nei secoli gli eventi, le condizioni, i rapporti in forme e modalità diverse scandite dal tempo e dalle opportunità. Mettersi in strada significa ricercare una meta, un punto d'arrivo, la ricerca di qualcosa o qualcuno vicino o lontano. Le strade reali e le strade metaforiche della vita ricalcano percorsi e scelte già fatte e concretizzate da altri uomini con la possibilità di confrontare i percorsi ed i risultati. Percorrere una strada non significa solo tracciarla, seguirla, ma anche assorbire e modificarsi lungo il cammino in una stretta interrelazione ed in un continuo scambio reciproco sia fisico che mentale. Il desiderio di tutti è quello di avere a disposizione una strada agevole, funzionale, adeguata ai nostri mezzi e alle nostre aspettative, quasi come sovrani assoluti. Di qui il rischio che le strade non siano più un luogo di incontro, ma un nastro di asfalto sterile per passare, per oltrepassare un territorio, un tempo troppo vasto e lento per i nostri potenti mezzi meccanici e mentali. Una strada anonima finalizzata ad un obiettivo come che il tempo e la fatica per percorrerla non facessero parte della nostra vita e del nostro tempo. Potremmo dire che il perdersi per strada per l'incapacità di osservare e relazionarci sta rischiando di diventare la normalità, la quotidianità. Le strade di un tempo erano veramente a misura d'uomo perché concepite indipendentemente dai mezzi meccanici e dai mezzi di trasporto, come percorso per la speranza, la penitenza, la città nuova, per la ricerca di un mondo migliore dove fermarsi e vivere. Ripensare alle strade del passato è ricercare gli uomini, i nostri cari, i nostri avi, la loro storia, la nostra storia presente. Immaginare come si spostavano, riscoprire il calpestio della terra, rivedere i loro passaggi attraverso i luoghi con tutta la forza che la natura emanava ci aiuta ad immaginare anche per noi attimi di felicità, di sogno e di fantasia. La terribile potenza del motore a scoppio con le centinaia di cavalli disponibili sotto le nostre tenere "chiappe" ha poco più di cento anni di vita ed ancora meno anzianità hanno le affollatissime autostrade, ma certamente inglobano le persone e rischiano di trasformarle in pacchi anonimi che si spostano velocemente senza guardare e vedere il mondo circostante. Le strade sono nate con l'uomo e conducono o meglio mostrano ai lati la vita della natura e dell'uomo. Ogni traccia di sentiero e di strada lascia intravedere punti precisi di riferimento: una casa, un capitello, una costruzione, dei segni tangibili della presenza umana. Quante storie e fiabe fondano la loro trama sulla strada: Pollicino che lascia le briciole di pane, le streghe che spaventano i passanti, animali notturni che incombono sul viandante. Camminare sulle strade di notte richiama alla mente figure ed ombre che incutono paura ed apprensione per l'oscurità e l'ignoto che può sconvolgere ad ogni passo. E quanto lavoro per ogni strada per colmare avallamenti, superare ostacoli, evitare terreni insidiosi, raggiungere luoghi impervi, oltrepassare ruscelli e fiumi. I romani furono i grandi artefici di opere che ancora resistono nel tempo senza paura di pensare in grande e senza farsi condizionare da interessi o problemi localistici: hanno messo in contatto tutto il mondo conosciuto. Hanno costruito opere imponenti lastricate di basalto e progettate in maniera da fare ancora invidia ai nostri ingegneri. Basta ricordare alcuni nomi, Appia, Salaria, Aurelia, Emilia, per scoprire la fitta ragnatela di collegamenti e mobilità reale. Le strade furono lo strumento fondamentale anche per le invasioni barbariche e il crescere della criminalità. In ogni caso avevano permesso i commerci e lo scambio delle merci, la diffusione dei posti di ristoro, il rapido soccorso militare e la presenza romana in tutto il mondo conosciuto. Solo verso la metà del Settecento si registrò un cambiamento radicale rispetto ai lavori stradali romani con l'apertura di nuovi tracciati e collegamenti in coincidenza di un miglioramento dei mezzi di trasporto. L'orientamento non era facile e l'insidie numerose per cui nascono i primi racconti di

percorsi, di tragitti sicuri. Nascono inevitabilmente le prime carte, le prime rappresentazioni grafiche di luoghi e strade. Il nostro paese, che può contare, in località Soastene, su una delle strade più antiche fino al momento documentate, non era escluso da queste grandi arterie di collegamento, ma in ogni caso a noi interessano quelle strade di paese e di periferia che possono mostrare la quotidianità dell'esistenza e l'influenza del luogo sui suoi abitanti. Strade che trasudano ancora oggi i rumori, i profumi, gli odori della vita dei campi e dell'abitare a stretto contatto di gomito con il vociare dei bambini, gli alterchi e le chiacchiere delle donne, con i suoni che escono in strada dalle abitazioni.

Il concetto di strada è un elemento essenziale nella vita di una comunità, di un villaggio, di un paese e del mondo. Di questi tempi sentiamo parlare in continuazione di strada, via, percorso, sentiero. E' ormai classico dire che quando più persone percorrono e camminano nella stessa direzione nasce una strada.

Non siamo nella preistoria per cui ci troviamo a fare i conti con quanti ci hanno preceduto ed hanno tracciato delle strade. La documentazione ufficiale è nota a Brendola parte dai tempi di Napoleone, quando compare per la prima volta una mappa che registra con estrema precisione, per i tempi ed i mezzi disponibili, la situazione reale degli abitanti e dei territori veneti. La mappa d'avvio del 1809 è la prima documentazione da cui intendiamo partire per analizzare le variazioni, i cambiamenti o la sostanziale invariabilità di alcune vie e strade di collegamento.

Intendiamo affrontare il tema strade a Brendola riportando tre grossi lavori avvenuti in tempi successivi tra il 1830 ed il 1900. In questo periodo si registra la costruzione della linea ferroviaria Verona –Vicenza posta tra la strada romana Postumia e la strada da Lonigo a Vicenza. Questa strada romana, che superava il fiumicello in località Orna proprio dove ora si trova “il ponte di Ferro”, lasciava partire sulla destra due strade laterali: la prima in prossimità dell'imbocco attuale di via Palladio con un ponte che attraversava il fiumicello in località Vo, la seconda in prossimità del Pedocchio per giungere a superare il fiumicello con il famoso “ponte de pedra”. Queste erano le grandi arterie, mentre le strade che contavano all'interno della comunità erano quelle che portavano a Soastene, a S. Valentino e da qui a Grancona, ai Monti Comunali e da qui a Perarolo ed Altavilla. Sono queste le tre vie che andremo a presentare ed in ordine di rifacimento.

Il presidente
Visonà Giuseppe