A piedi è ancora possibile percorrere le mulattiere realizzate dai soldati della guerra 1915-1918

Itinerari di Guerra nell'Alto Garda

di Francesca Gardenato

Opere architettoniche di singolare valore, dopo essere servite per scopi bellici, rimangono nel paesaggio, al servizio dell'uomo e della sua memoria storica. Molte di queste infrastrutture si trovano proprio intorno al Garda, soprattutto nella sua parte settentrionale, e anche nelle Valli Camonica e Sabbia e hanno un ruolo tutt'oggi importantissimo: consentono di raggiungere zone impervie, un tempo inaccessibili, situate perlopiù in alta montagna.

Un architetto lonatese, Davide Sigurtà, qualche anno fa ha deciso di studiare e incentrare la sua tesi di laurea proprio su questo aspetto, forse inusuale e meno noto, della Grande guerra (per l'Italia combattuta dal 1915 al 1918). Il suo lavoro sul "Recupero della viabilità militare storica nel Parco dell'alto Garda" non si è fermato al termine della tesi e, appassionato dal tema e dai percorsi, il lonatese ha continuato ad approfondire e indagare l'argomento dei "sentieri e itinerari di guerra".

Spiega infatti lo stesso Sigurtà: "La rete viabilistica e sentieristica che ha segnato il territorio montano delle province di Brescia e Trento, è stata realizzata grazie all'apporto dei soldati (anche alpini) del genio militare e delle maestranze esterne reclutate *ad hoc*". La tesi, concepita come lavoro accademico ai fini della laurea, si presenta come un inusuale viaggio di ricerca tra i luoghi lacustri del conflitto, compresa la piazzaforte austriaca che fu Riva del Garda, sulle tracce delle infrastrutture e dei sacrifici umani che hanno mutato per sempre la fisionomia del paesaggio. Perché la guerra non lasciò indenni le terre del Benaco e oggi visitare quei luoghi è un modo per conoscere ulteriori testimonianze del nostro passato e preservarne la memoria.

"In quest'area si combatté la cosiddetta 'guerra bianca' - racconta ancora l'architetto lonatese -, come si definiva la tattica di attacco e difesa, per le condizioni climatiche e geografiche in cui si svolsero le battaglie". È una zona in prevalenza montuosa, con cime che superano anche i 3.000 metri d'altezza e che poi scendono in valli profonde, quasi al livello del mare. Qui gli ingegneri militari realiz-

Carrozzabile Magasa

Mulattiera - Passo del Termine

zarono una struttura viaria unica che, terminata la guerra, finì per costituire l'ossatura della moderna viabilità automobilistica ed escursionistica".
Ai giorni nostri sono soprattutto i turisti tedeschi ad avventurarsi sulle cime lombarde e trentine, o pochi italiani appassionati di alpinismo, forse. Ebbene Davide, con la sua ricerca, ha voluto richiamare lo sguardo proprio su questo patrimonio, studiando una serie di itinerari che collegano i siti di interesse naturale e storico-militare per incentivare un turismo locale di qualità che privilegi anche la montagna. Quella stessa che, per la prima volta, in piena guerra, fu terreno di una minuziosa progettazione architettonica e urbanistica.
Ma facciamo un passo indietro e torniamo ai tempi remoti della "nostra Storia". La tecnica del guerreggiare in campi di battaglia aperti, con lo scontro diretto tra i singoli reparti, si sarebbe presto rivelata vecchia e inadatta, specie in un conflitto totalizzante che si annunciava come "guerra di posizione".
Sul fronte francese e russo, "gli eserciti si affrontavano attendendo a lungo in trincee scavate nella terra, mentre incessante diveniva il tiro dell'artiglieria. Aspettavano solo di uscire allo scoperto per guadagnare pochi metri di terreno. Era la guerra combattuta sugli altopiani veneti e friulani, ma nella zona lombardo-trentina l'asprezza dei monti richiese l'affinamento di una nuova tecnica". D'altronde, passare con grossi reparti attraverso le valli era un'impresa impossibile, quindi "non restava che tentare di scavalcare le valli per aggirare l'ostacolo".
All'inizio si pensò di sfruttare le vallate come stazione di partenza delle offensive montane, usando i paesi come campo base, ma questa tattica era inefficace: troppi chilometri dovevano essere percorsi in montagna al freddo, sotto le neve, e dal punto di vista difensivo il rischio era altissimo. Così, si passò a un'occupazione permanente della montagna. Pertanto, "si rese necessaria la costruzione di una capillare struttura di capisaldi difensivi e di un'efficiente viabilità per portare i mezzi d'artiglieria, i materiali e gli uomini oltre i 3.000 metri d'altezza, sulle cime dell'Adamello".

Carrozzabile Tremalzo

Il sistema era organizzato in due sotto-strutture: la prima linea era formata dagli appostamenti sulle vette dei monti ed era più rischiosa, caratterizzata da precarietà estrema. "Si trattava di baracche in legno o pietra assemblata a secco, con alcune postazioni di osservazione e di tiro per l'artiglieria. Accanto, c'era la seconda linea che fungeva da centro comandi e logistico per il riposo delle truppe e dei mezzi. Erano autentici villaggi militari, a metà strada tra la valle e la prima linea, in cui venivano create tutte le opere necessarie alla vita di migliaia di persone, soprattutto durante i rigidi inverni".
Lontani dal fronte vero e proprio, i villaggi non furono dotati di postazioni di tiro ma solamente di baracche (fatte di pietra a secco, legno o calcestruzzo armato), grotte e ospedali per le truppe, magazzini e stalle per ricoverare muli e armi.
A collegare le due linee era la viabilità composta da mulattiere (cioè le strade che normalmente servivano al passaggio dei muli) per i tratti principali, sentieri per collegare le postazioni e alcuni ponti.
Questo sistema viario fu progettato e realizzato *ex novo* durante le attività belliche, ricalcando talvolta i passaggi dei pastori transumanti, che vennero rimodernati completamente. E la loro esistenza, in tempo di pace, ha acquisito uno nuovo significato. Comunque, ancora oggi, ricorda Sigurtà, "le soluzioni tecniche adottate stupiscono per la loro precisione e arditezza".
Un'ulteriore rete di viabilità principale fu creata alle spalle dei villaggi militari, fino a quasi 2.000 metri: "Era costituita da carrozzabili più ampie, larghe 4x2 metri, in grado di reggere un traffico sufficientemente pesante per portare uomini e mezzi in seconda linea e da lì, con i muli o le teleferiche, in prima linea".
La testimonianza di quelle opere è significativa. Sull'Adamello le carrozzabili si sono conservate molto bene, ma se le strade che più hanno resistito sono le mulattiere del Gaver, precluse alle auto.
A piedi è ancora possibile percorrerle.

Francesca Gardenato
Pubblicista