

La montagna attrezzata

Il disegno delle vie ferrate, storia e progetti (1869-2018)

Giulia Tacchini

I. Note introduttive

La definizione adottata dal Club alpino italiano, e riportata nel *Bidecalogo* del Cai¹, per *via ferrata*, è «insieme di strutture fissate artificialmente su una parete rocciosa per facilitarne la salita in sicurezza. Tale azione, senza la presenza e l'utilizzo delle strutture artificiali, necessiterebbe, per la progressione, della conoscenza e dell'impiego di tecniche di arrampicata». Sempre nel *Bidecalogo*, è precisato come: «il Cai è e resta contrario all'installazione di nuove vie ferrate e attrezzate. Si adopera ovunque possibile, per dismettere le esistenti, con la sola eccezione di quelle di rilevante valore storico e culturale».

¹ *Nuovo Bidecalogo del Cai Linee di indirizzo e di autoregolamentazione del Cai in materia di ambiente e tutela del paesaggio*, 2013, pp.16-17.

Il *Bidecalogo* non fa luce su cosa il Cai intenda per «valore storico e culturale» e non fornisce alcun parametro che permetta di comprendere quando una via ferrata si possa considerare portatrice, o meno, di tale valore. Allo scopo di colmare tale carenza, e di suggerire una definizione operativa di «valore storico e culturale», questa ricerca ripercorre il ruolo assunto dalle vie ferrate nell'evoluzione del paesaggio alpino, indagando il rapporto tra vie ferrate e luoghi della memoria culturale. Per *memoria culturale* si intende, secondo la definizione di Assmann², «un corpo di testi, immagini e rituali ri-utilizzabili, specifici di ogni società e di ogni epoca, la cui permanenza serve a stabilizzare e a illustrare l'immagine propria della società».

1.1. Riferimenti bibliografici

Non essendo, ad oggi, prodotta letteratura scientifica sull'evoluzione storica delle vie ferrate, alla base di questa ricerca vi è un'indagine svolta prevalentemente sul campo e su fonti non convenzionali, quali le relazioni redatte da escursionisti e alpinisti, raccolte in siti internet (vieferrate.it, planetmountain.com, klettersteig.de, campotocamp.com), in guide (Ideamontagna, Versante sud, Club Alpino Italiano, Hoepli), e in riviste dedicate al tema («Meridiani Montagne», «Alps»).

² J. Assmann et al., «Collective Memory and Cultural Identity», *New German Critique*, 65, 1995, p. 132.

Gran parte della letteratura, che più in generale si occupa di vie alpinistiche, si divide in due filoni principali. Il primo è quello storiografico, che ricostruisce la cronaca della conquista delle vette alpine, con tutti i risvolti culturali di cui questa si fece carico; a tale proposito si fa riferimento ad alcune fondamentali opere, quali la storia dell'alpinismo di Engel³ e di Fleming⁴, e ai diari redatti dai protagonisti di tale conquista. Il secondo è quello tecnico-descrittivo, costituito dalle relazioni alpinistiche, redatte allo scopo di guidare gli escursionisti lungo i percorsi.

Questa ricerca prende le mosse dalla letteratura specialistica, prestando particolare attenzione alle *relazioni*, cioè alle rappresentazioni grafiche delle vie, ma non intende limitare la storia delle vie ferrate ad una indagine interna al mondo dell'alpinismo, alle sue evoluzioni tecniche come alle forme di sensibilità che l'hanno accompagnato lungo la sua storia, e si pone come obiettivo l'aprire, alle discipline architettoniche e alla storia del paesaggio, il tema delle *vie* tracciate sulle pareti delle *Alpi verticali*.

Guardare alla pratica dell'alpinismo come conoscenza e scoperta dell'*architettura della montagna*, cioè come studio del suo modellamento geomorfologico, significa necessariamente guardare al rapporto che l'uomo ha instaurato nel tempo con il rilievo alpino e che trova nel paesaggio molteplici forme di espressione. In questo orizzonte, si fa particolare riferimento alle

³ C. E. Engel, *A History of Mountaineering in the Alps*, Scribner, Londra 1950.

⁴ F. Fleming, *A caccia di draghi*, Elliot edizioni, Roma 2012.

opere rivolte all'evoluzione del paesaggio alpino⁵, dalla geologia⁶ all'architettura⁷, con particolare attenzione alle pagine dedicate al paesaggio infrastrutturale⁸.

I.2. Vie ferrate e paesaggio

Con il termine *via* si intende un percorso di montagna, che affronta pareti di roccia verticali o strapiombanti. A differenza delle *vie alpinistiche*, dove i chiodi, qualora presenti, sono l'unico elemento artificiale inserito nella parete, una *via* si dice *ferrata* quando il suo sviluppo è attrezzato con una fune metallica, costituita da un cavo di acciaio, del diametro di 12/14 millimetri, formato da trefoli intrecciati. La fune è ancorata alla parete tramite chiodi posizionati ogni due metri nei tratti verticali, e ogni cinque nei tratti di traversata, riducibili in prossimità di

⁵ si veda, in particolare: E. De Martonne, *Les Alpes, géographie générale*, A. Colin, Parigi, 1926; R. Blanchard, *Les Alpes Occidentales*, VII, Arthaud, Grenoble 1956; P. Guichonnet (a cura di), *Storia e Civiltà delle Alpi*, I-II, Jaca Books, Milano 1987; W. Batzing, *Le Alpi Una regione unica al centro di Europa*, Bollati Boringhieri, Torino 2005.

⁶ Si veda, in particolare: S. M. Schmid et al., «Tectonic map and overall architecture of the Alpine orogen», *Ecologiae Geologicae Helvetiae*, 97, 2004, pp. 93-117.

⁷ Si veda, in particolare: A. De Rossi, *La costruzione delle Alpi, Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773–1914)*, Donzelli, Roma 2014; Id, *La costruzione delle Alpi, Il novecento e il modernismo alpino (1917–2017)*, Donzelli, Roma 2016; C. Callegari et al., *Paesaggi in verticale Storia progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, Marsilio, Venezia 2007.

⁸ P. Veyret et al., *Au coeur de l'Europe. Les Alpes*, Flammarion, Parigi 1967.

compressioni delle pareti; il cavo di acciaio è solitamente affiancato da altri elementi, quali scale o staffe ⁹. Sottili e complesse architetture di roccia e di ferro, modellate dalla morfologia del terreno, che impone una sintassi essenziale.

La storia delle vie ferrate è scritta nel paesaggio contemporaneo delle Alpi: ancor prima che nei testi e negli archivi, è attraverso la ricerca sul campo che si può leggerne l'evoluzione. A questo scopo si richiama l'opera di J.B. Jackson¹⁰, che per primo introdusse tra le discipline architettoniche la Storia del paesaggio, guardandone la complessa dimensione antropologica. «L'uomo è organizzatore dello spazio», scrive André Leroi-Gourhan¹¹; nell'organizzare le proprie relazioni, l'uomo organizza lo spazio attorno a sé sulla base di categorie culturali, con le loro dimensioni materiali e simboliche¹². Tale approccio permette di svincolarci dal significato pittorico dato al termine *paesaggio* dalla critica e dalla storia dell'arte, e di superare i limiti di un'architettura *del paesaggio* come tecnicismo della composizione degli spazi a verde.

Tracciare una *via* è uno dei primi e fondamentali fattori umani di modificazione del paesaggio¹³; sentiero o pista, strada o ferrovia, le infrastrutture sono il concretizzarsi di uno sforzo progettuale,

⁹ M. Dalla Palma, *Vie ferrate. Storia, tecnica, materiali e segreti*, Hoepli, Milano 2011.

¹⁰ J.B. Jackson, *Discovering the Vernacular Landscape*, Yale University Press, New Haven 1984, p. 8.

¹¹ *Le Religioni della Preistoria*, Adelphi, Milano 1993, p. 16.

¹² M. Aime *Il primo libro di antropologia* Einaudi, Torino, 1998.

¹³ E. Turri *Antropologia del Paesaggio*, Marsilio, Venezia, 2008.

con cui la presenza dell'uomo si rivela nel paesaggio, e, nel rivelarsi, ci svela un progetto di ancoraggio di una data società ad un dato spazio; un progetto collettivo, condiviso, sebbene spesso a livello inconscio. Di tutto ciò l'architettura dovrebbe essere consapevole interprete, come ci insegna Corboz¹⁴. Le vie ferrate sono, quindi, descritte come sottile, ma significativo, elemento del paesaggio delle Alpi; in questo paesaggio, le vie ferrate si collocano in un contesto ben definito, di recentissima e limitata antropizzazione, quello delle pareti di roccia verticali o strapiombanti, che chiameremo *Alpi verticali*.

1.3. Le Alpi Verticali

I fiumi tagliano il rilievo alpino in valli longitudinali e trasversali; prima di gettarsi nelle limitrofe pianure, scavano nei rilievi periferici una rete di passi e chiuse, segnata da avvenimenti spettacolari come gole e cascate. Da queste porte, attraverso una variegata rete infrastrutturale¹⁵, spesso osando il sacrilegio dei Ponti del Diavolo, l'Europa delle città risale lungo i solchi vallivi e trasmette alle basse Alpi, di altitudine compresa tra i 400 e gli 800 metri, i tratti caratteristici delle regioni antistanti, dando forma a «golfi di pianura in montagna»¹⁶. «La Svizzera è come

¹⁴ A. Corboz «Il territorio come palinsesto» in *Ordine sparso: saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio* Franco Angeli, Milano, 1983, p. 22-27.

¹⁵ Si veda la periodizzazione tentata da Guichonnet, ripresa da E. Borghi, «La montagna come modello culturale ed economico», in *Agricoltura e sviluppo rurale nelle zone di montagna*, Il Sole 24 ore, 9 giugno 2003, p. 4.

¹⁶ E. De Martonne, *Les Alpes, géographie générale*, A. Colin, Parigi 1926, p. 191.

una grande città divisa in tredici distretti, alcuni dei quali sono nelle valli, altri sulle colline o in montagna. [...] Non si crede più di attraversare dei deserti, quando si incontrano dei campanili tra gli abeti, dei greggi sulle rocce, delle fabbriche sui precipizi, delle officine sui torrenti» scrive Jean-Jacques Rousseau¹⁷.

Man mano che si risalgono i versanti alpini, i segni della antropizzazione umana si fanno sempre più radi e intermittenti. Il sentiero si fa impervio; attraversa i boschi, dove uomini si procurarono materie prime; attraversa gli alpeggi, dove i pastori e i mandriani passano con le loro bestie i novanta giorni della monticazione estiva, e l'inverno inneva i prati per farne piste da sci. Nel territorio impervio e desolato, sito oltre il limite dei pascoli, a cui diamo il nome di *Alpi verticali*, l'uomo si spinge per trattenersi poche ore, raramente giorni. Così le Alpi verticali non portano i segni profondi della civiltà, il solco dell'aratro, le radure ripulite per fare spazio ai pascoli. Oltre il limite della foresta, nello sterile mondo delle rocce, i sentieri di montagna, con i rifugi e i bivacchi, con le croci che pongono sulle vette, sono tra i pochissimi segni della presenza dell'uomo.

Dove non ha dimora l'uomo, trova dimora il Mito, il Magico, il Sacro¹⁸. Ricoperte di ghiacci, spazzate dalle valanghe, infestate da lupi e briganti, le alte Alpi furono, per tutto il medioevo,

¹⁷ nella sua corrispondenza con de Montmorency.

¹⁸ sul valore simbolico rivestito nelle civiltà orientali e occidentali dalla montagna si veda, in particolare: J.P. Roux, *Montagnes sacrées Montagnes mythiques*, éd. Fayard, Parigi 1999.

popolate da draghi¹⁹. Gli spiriti maligni dei ghiacci e delle cime, gementi nelle notti di luna e ululanti nel gorgo delle tempeste, terrorizzano persino i montanari, che li tengono lontani con una serie di dispositivi simbolici.

Le Alpi verticali compaiono sulle carte geografiche, fino al XVIII secolo, come un cumulo di monti senza alcun dettaglio topografico, senza un nome, oppure con nomi quali Maledetto o Inavvicinabile²⁰. Fu l'infaticabile curiosità scientifica del Secolo dei Lumi a stimolare l'esplorazione delle Alpi Verticali: l'8 agosto 1786 Paccard e Balmat, supportati dal naturalista svizzero De Saussure, raggiunsero la vetta del Monte Bianco. Per tutto l'Ottocento si susseguirono ascensioni alle più importanti cime: Monte Rosa, 1801; Ortler, 1804; Jungfrau, 1811; Bernina, 1829; Grandes Jorasses, 1863; Marmolada, 1864; Cervino, 1865. La cronaca di questa conquista, con il suo contenuto sentimentale e estetico, incise l'immaginario e la sensibilità d'Europa, prima in modo sporadico e elitario con l'Umanesimo, poi in modo più diffuso con l'Illuminismo e successivamente in modo massiccio con il turismo otto e novecentesco. Tra il XVIII e il XIX secolo, entro il quadro della sensibilità occidentale, a livello di una percezione soggettiva e di massa, la montagna è passata dall'essere *locus horridus*, metafora di una natura ostile, all'essere il paesaggio del *sublime*, per divenire presto, secondo la

¹⁹ inventari iconografici di draghi si possono ritrovare per tutto il XVII e XVIII secolo nei libri dei naturalisti.

²⁰ L. Aliprandi et al., *Le grandi Alpi nella cartografia dei secoli passati 1482-1867*, Priuli e Verlucca, Torino 2005.

celebre definizione di Leslie Stephen, «the playground of Europe».

Di questo risveglio di interessi e di sensibilità si impadronì un mondo cosmopolita che vi dedica i suoi viaggi, vi fissa le sue rappresentazioni e le sue letture, sempre più tecniche e specialistiche. In questo processo si sono consolidate le vie ferrate, che vengono attrezzate per rendere alcuni percorsi alpinistici accessibili al maggior numero possibile di persone, per incentivare il turismo e l'economia della montagna.

I.4. Il disegno della via

Oltre il limite superiore dei pascoli, non vi è altro che roccia. Se ciò costringe la presenza dell'uomo a essere temporanea e scomoda, gli permette di porsi in un rapporto privilegiato con la geomorfologia della roccia, ovvero con l'*architettura della montagna*.

Gli ultimi prati verdi coprono declivi ondulati, che si interrompono ai bordi di imponenti mantelli detritici. Il sentiero si fa sottile, si confonde allo sfasciume di roccia tutto intorno; i versanti si fanno incumbenti, inclinandosi fino a divenire verticali o strapiombanti, il sentiero si fa esposto e si interrompe, d'improvviso. Con un brusco scatto verso il cielo, si innalzano candide e cangianti pareti di roccia. Il sentiero non è più sentiero, ma una linea incerta tracciata dalle discontinuità della roccia, una *via*, fatta di appigli e appoggi difficili da individuare.

Sconvolgimenti terrestri, depositi, eruzioni vulcaniche, inabissamenti e innalzamenti successivi, traslazioni, trasgressioni

e regressioni marine, erosioni glaciali, fluviali, eoliche, anche con il concorso di multiformi organismi viventi. Il ghiaccio, soprattutto, che ha scavato le valli e plasmato i versanti secondo le irregolarità del fondo, ha accumulato morene e imbiancato le altezze, spezzandosi e fendendosi, componendo geometrie bizzarre. La lettura di tale complesso paesaggio geologico si può tentare con un tocco di mano, interpretando le forme della roccia nel loro rivelarsi mentre se ne intraprende la salita. «Misuriamo la terra con la dimensione del nostro corpo» direbbe l'architetto Dimitris Pikionis²¹.

Prima di intraprendere l'ascesa, ci si ferma alla base della parete, e, così, ad ogni sosta, ad ogni tiro di corda, si osserva la roccia: la presenza di camini, cenge, diedri, fessure, lame, placche, spigoli, strapiombi e tetti, che caratterizzano l'architettura della parete e ne disvelano la storia geologica, offrono peculiari opportunità e ostacoli alla progressione alpinistica. Intuendo e mimando la posizione del nostro corpo tra i presunti appoggi e appigli, si traccia la via. In questo sforzo, anche poetico, si manifesta il concetto di «progetto latente»²²: queste linee verticali è come se fossero sempre state là, implicite nella roccia; è la montagna stessa a suggerirle. L'uomo, prima di percorrerla e conquistarla, la deve innanzitutto osservare e comprendere. É

²¹ D. Pikionis, «Topografia estetica» in Ferlenga A. (a cura di) *Pikionis 1887-1968*, Electra, Milano 1999 p. 329.

²² Luciano Semerani, *Architettura Arte Cosmica* conferenza del 27/05/2013, presso Stazione Rogers, Trieste (www.youtube.com/watch?v=ccUysHPbQFY).

qui, oltre il limite del bosco e del pascolo, sulle nude pareti delle Alpi verticali, che il rapporto uomo-geomorfologia del paesaggio, quando esiste, è definitivo. Limpido. Qui, dove gli intellettuali romantici videro le rovine di un'antica città abitata da Titani, succede, arrampicandosi sulle rocce, di vedere l'*architettura della montagna* per ciò che è: un paesaggio geologico dalla morfologia complessa.

Tale processo trova una peculiare sintesi in quello strumento interpretativo e descrittivo della prassi alpinistica: il disegno, o *relazione*, cioè la sintesi grafica che rappresenta la parete d'interesse, su cui è tracciata la linea della via d'arrampicata, e su cui sono evidenziati i tratti caratteristici della parete stessa; vi sono indicate fessure, placche, diedri, tetti, strapiombi e cenge con adeguate simbologie. Questa rappresentazione dello spazio, è una forma di scrittura: traduce in segni una realtà complessa.

II. Atlante verticale

In assenza di letteratura scientifica in argomento, al fine di mappare la distribuzione geografica e ricostruire l'evoluzione tipologica delle vie ferrate, questa ricerca ha fatto ampio uso di informazioni e dati raccolti da siti internet e da guide tecniche, che ci hanno permesso di analizzare, ad oggi, un campione di 229 vie ferrate²³, site sul versante italiano delle Alpi. Confrontando i vari dati raccolti, per ognuna delle vie analizzate, è stata compilata la seguente scheda, riassumendo e

²³ scelte poiché quelle con informazioni più complete.

confrontando le informazioni provenienti da tutte le fonti reperibili:

- Anno di costruzione
- Difficoltà
- Tempo di percorrenza della sola ferrata
- Tempo di percorrenza dell'intera escursione
- Altitudine di partenza della ferrata
- Altitudine massima raggiunta dalla ferrata
- Dislivello coperto dalla sola ferrata
- Dislivello coperto dalla intera escursione
- Montagna
- Presenza di rifugi
- Presenza di impianti di risalita
- Presenza di ghiacciai
- Possibili vie di uscita
- Memoria culturale (s/n)
- Se sì quale (I Guerra Mondiale/ Geologia/ Antichi sentieri/ Paesaggi culturali/ Altro)
- Note

Ogni via ferrata, corredata dagli attributi rilevati nelle schede di analisi, è stata collocata sulla carta della morfologia del rilievo alpino; è stato, quindi, possibile costruire delle carte di sintesi, che permettono di delineare una traiettoria evolutiva nella prassi dell'attrezzare un sentiero di montagna, in relazione ai contesti geografici e storici.

II.1. Primi Risultati: distribuzione geografica

La somma di tutte le relazioni reperite dalle fonti, ci permette di stimare un numero di 2340 ferrate attualmente esistenti a scala mondiale:

N. vie	Paesi
1	Emirati Arabi, Islanda, Kenya, Lussemburgo, Malaysia, Messico, Olanda, Perù, Portogallo, Turchia
2	Giappone, Lichtestein, Nuova Zelanda, Regno Unito, Romania, Serbia, Ucraina
3	Ungheria
4	Polonia
5	Croazia, Oman
6	Grecia
7	Bulgaria, Svezia
9	Canada
11	Norvegia
13	Belgio, Andorra
21	Repubblica Ceca
22	U.S.A.
28	Slovacchia
50	Cina
80	Slovenia
152	Spagna
185	Svizzera
221	Francia

262	Germania
516	Italia
683	Austria

Nella maggior parte dei paesi vi sono meno di 10 vie ferrate, mentre i paesi che ne contano più di cento si localizzano tutti in Europa. La sola Europa, infatti, conta 2229 vie ferrate, di queste, 1530 sono costruite sulle Alpi. Il paese con il maggior numero di vie ferrate è l'Austria, che ne conta 683, seguita dall'Italia con 516. Tale monopolio è confermato anche dalla lingua: ad eccezione dei paesi che parlano tedesco e che hanno adottato il termine *kelettersteig*, nel resto del mondo è in uso il termine italiano *via ferrata*.

Alla scala delle Alpi italiane, la carta (mappa 1) permette di notare come la maggior parte delle vie ferrate vada ad insistere nelle Alpi sud-orientali e, in particolare, nell'area delle Dolomiti, mentre un secondo significativo raggruppamento si ha nella zona delle Grigne e del Resegone e sui monti lecchesi. Molto più vuota resta invece l'area delle Alpi occidentali.

II.2. Primi Risultati: evoluzione storica

Al di fuori dell'Europa centrale, le vie ferrate si sono diffuse solo a partire dall'anno 2000. In Europa, solo in Italia, Austria, Slovenia, e Spagna, vie ferrate sono state aperte prima degli anni

80. I due paesi pionieri nella costruzione delle vie ferrate sono Austria (1869) e Italia (1903).

La costruzione di quella che possiamo definire la prima via ferrata risale al 1869, quando una corda fissa venne tesa tra le cime del Grossglockner. Nelle Dolomiti, la via che risale la cresta ovest della Marmolada fu attrezzata nel 1903. In principio, quindi, fu la geomorfologia delle Alpi calcaree e dolomitiche, ad aver stimolato l'attrezzare sentieri in quota.

Sempre nel contesto dolomitico, lungo il fronte della guerra bianca, numerosi sentieri vennero attrezzati con scale, corde, ponti per facilitare il movimento delle truppe; contemporaneamente centinaia di metri di gallerie furono scavate nella roccia (guerra di mine). Questi sentieri attrezzati furono restaurati e aperti alle masse di escursionisti tra il 1950 e il 1970, soprattutto grazie all'opera di Walter Schaumman.

Nel 1988 la prima via ferrata venne costruita nelle Alpi Francesi, la Grande Falaise in Freissinière, nel massiccio degli Ecrins; da quel momento la diffusione delle vie ferrate abbandonò i territori tradizionali, modificando profondamente il significato stesso del termine *via ferrata*. In anni recenti, le vie ferrate hanno conosciuto una diffusione a scala mondiale. Rappresentativa di questo fenomeno è la compagnia di costruttori cinese YuehuaJunning (www.yhjncn.com), che dal 2013 ad oggi ha costruito più di 50 ferrate.

Alla scala delle Alpi italiane, la mappa 2 conferma questa evoluzione: fino al 1950, la diffusione di vie ferrate è limitata alle aree delle Dolomiti, per raggiungere, tra il 1950 e il 1980, l'area del lecchese e solo più recentemente, a partire dagli anni ottanta,

e limitatamente, le vie ferrate si diffondono nelle Alpi occidentali.

II.3. Primi Risultati: evoluzione tipologica

Incrociando le informazioni relative a sviluppo, durata, e altitudine delle vie ferrate aperte nei diversi periodi storici, è stato possibile ricostruire l'evoluzione dei caratteri tipologici, non soltanto in relazione alle tecnologie costruttive, ma anche, e soprattutto, in relazione al valore e al significato, che la sempre più ampia collettività di utenti è andata attribuendo al termine via ferrata.

Fino agli anni ottanta, lo sviluppo delle vie ferrate restò limitato alle aree tradizionali, in particolare le Dolomiti. A partire dal 1988, con l'apertura della prima ferrata nel massiccio degli Ecrins, la diffusione di vie ferrate uscì dal paesaggio tradizionale delle Alpi calcaree e dolomitiche. Da quel momento, al fine di diventare oggetto di attrazione di un pubblico sempre più ampio, le vie ferrate andarono modificandosi profondamente.

La mappa 3 mostra come dopo gli anni 80, nell'area occidentale delle Alpi italiane, le vie ferrate abbandonarono le alte quote e l'economia dei rifugi, si avvicinarono agli impianti di risalita, ai grandi comprensori, oppure scesero nel fondovalle, aggrappandosi alle falesie, alle sponde dei canyon e dei torrenti. La mappa 4 mostra come cambiarono in lunghezza: da vie lunghe e difficili, che coprivano distanze significative, e che richiedevano diverse ore (a volte giorni) per essere percorse, siamo passati a vie ferrate *alla francese*, sportive, ma brevi, che si

percorrono spesso in meno di un'ora e che non richiedono avvicinamento. Ne derivano delle vie ferrate-parco giochi/parco avventura, che includono oggetti spettacolari, come lunghi ponti tibetani o le zip lines, disegnate per richiamare un pubblico sempre più vasto.

III. Le cenge del Brenta

Le vie ferrate sono tradizionalmente associate alle Alpi calcaree e, in particolare, alle Dolomiti, poiché qui la natura ripida del terreno ha, da tempi remoti, stimolato la necessità di proteggere i sentieri e, contemporaneamente, la presenza di cenge e di naturali debolezze nelle pareti rocciose ha permesso di aprire con relativa facilità percorsi che si sviluppano lungo pareti rocciose (mappa 5).

Prima di essere sfruttate dagli alpinisti, tali caratteristiche furono a lungo apprezzate da contrabbandieri, cacciatori e briganti; si pensi ai briganti che sfidano Barnabò sulle crode di Buzzati²⁴. La Via delle Bocchette, nelle Dolomiti di Brenta, è l'esempio che, a nostro avviso, meglio rivela questo rapporto tra vie ferrate e geomorfologia²⁵.

III.1. Geomorfologia delle cenge

²⁴ D. Buzzati, *Barnabò delle montagne*, Treves, Milano, 1933.

²⁵ si veda, in particolare: G. Buscaini - C. Castiglione, *Dolomiti di Brenta*, CAI-TCI, Milano 1977.

L'ampia catena rocciosa delle Dolomiti di Brenta si stende da nord-est verso sud-ovest, per oltre 40 chilometri. Gli strati di rocce che la compongono sono una scala che discende nel passato; catturati e conservati come insetti nell'ambra, ci sono, a ogni gradino, resti di animali. Spesso oltre 3000 metri, questo racconto riassume la storia degli ultimi 250 milioni di anni, scritta dall'alternarsi di un primo atto tropicale e di un secondo glaciale. All'inizio del periodo Triassico, l'enorme golfo del mar della Tetide (di cui il Mediterraneo è uno dei resti) si allungava dove oggi sorgono le catene montuose del sistema alpino-himalayano. Il paesaggio era costituito da grandi distese di acqua con vari isolotti, banchi sabbiosi e scogliere. Qui, in un ambiente climatico di tipo tropicale, vegetazione e animali dei climi caldi, soprattutto alghe e coralli, trovarono le condizioni ideali per sopravvivere e riprodursi. Il fondo di questo mare sprofondava molto lentamente e costantemente; nel frattempo, gli organismi delle scogliere e dei banchi di sabbia producevano ed accumulavano grandi quantità di carbonato di calcio, riuscendo a contrastare la subsidenza e a mantenere ampie superfici costantemente a pochi metri di profondità. In questo quadro, all'inizio del Norico (220-210 MA), tutta l'area delle Alpi meridionali si trasformò in una piana tidale, cioè una calda pianura fangosa periodicamente invasa da acqua ipersalina, dove, a scarsa profondità, per la sostituzione di un atomo di calcio con uno di magnesio, il calcare accumulato si mutò in dolomia, detta poi *principale*. Intorno a circa 25-20 milioni di anni fa, sotto la spinta della placca africana, che diede vita

all'orogenesi alpina, le Dolomiti affiorarono dal mare per esporsi agli agenti atmosferici.

La scena attuale è scritta dal gelo e da un lieve vento che ha soffiato per millenni. Qualunque fossero altri fattori eventualmente all'opera, il paesaggio odierno è il risultato di un'interazione lunga e complessa fra le forze che degradano la terraferma e le forze che producono sollevamento e rinnovamento. Incessante e insolubile confronto che, a un lavoro profondo di spinte e di forze endogene, fa succedere il lavoro di scultura e modellamento di forze esogene, atmosferiche e di superficie. Il vento, le piogge, il ghiaccio, la neve, hanno fatto affiorare, nel nucleo del gruppo del Brenta, grosse bancate di dolomia principale, isolando dal corpo massiccio e compatto singole ardite forme di campanili, guglie, torri, pinnacoli, crode e pale. Il Campanile basso, il Crozzon e tutte le vette principali fra la cima Tosa e il massiccio del Grostè: antichi scogli che resistono al vento e alle tempeste, pur venendone incessantemente trasformati, pallidi all'alba e ardenti al tramonto, neri dove scorre l'acqua, gialli nelle zone strapiombanti.

III.2. La Via delle Bocchette

Le dolomie svettano ripide, a volte verticali, altre strapiombanti, ma sono ricche di buoni appigli: tra due depositi diversi di Dolomia, i *giunti di strato* formano delle discontinuità su cui si impostano le *cenge*, che interrompono la verticalità di una parete. Queste cornici rocciose sono utili in arrampicata in quanto,

scalando dal basso, la sporgenza di un terrazzo è un facile appiglio e, una volta sopra, questo diventa un ottimo appoggio dove posizionare una *sosta*²⁶. Prima che dagli alpinisti, queste cenge erano sfruttate da pastori e cacciatori, briganti e contrabbandieri per muoversi sulle pareti di roccia. Nei primi anni trenta del novecento, a Giovanni Strobele e Arturo Castelli venne l'idea di sfruttare la peculiare struttura geologica delle cenge del Brenta, *seghe* in dialetto, che cacciatori di camosci e pastori percorrevano da tempo immemorabile, per attrezzare un sentiero che collegasse i rifugi del Brenta attraversando in quota l'intera dorsale del gruppo, e desse più comodo accesso alle vie di arrampicata sulle guglie dolomitiche. Fecero delle ricognizioni, consultarono la carta dell'Aegerter e videro che la cosa era possibile.

Nel 1936, con il supporto della Società degli alpinisti tridentini (SAT) insieme al CAI, allargarono tratti di cenge con esplosivo, attrezzarono centinaia di metri di cordino e installarono scale di ferro per superare i dislivelli tra una cengia e l'altra²⁷. Visto che non esisteva letteratura sull'argomento, si ispirarono ai sentieri attrezzati da alpini e *kaiserjager* nelle montagne vicine. Le Bocchette del Brenta, quelle strette selle che separano le vette tra loro,

²⁶ L'intero sistema di cordini e moschettoni che consente al primo di cordata di fermarsi in sicurezza mentre dall'alto assicura la scalata del secondo di cordata.

²⁷ A. Cristofoletti, «Bocchette la strada nella roccia», in *Meridiani Montagne Collezione*, 11, giugno 2015, pp. 22-45; L. Bizzaro, «Strade in Parete», *Alp 29 Dolomiti di Brenta*, novembre 2005, pp. 62-71.

raggiungibili solo forzando vedrette, colatoi e ghiaioni ripidissimi, furono così collegate da una linea elegante. A partire da quel momento e fino agli anni 80, quando la SAT mise un punto al diffondersi delle vie ferrate nel gruppo del Brenta, alle vie delle bocchette alte e centrali si andarono a affiancare altre vie ferrate, per un totale oggi di 10 differenti vie che attraversano le bocchette, e che è possibile concatenare in varie sequenze pernottando nei rifugi da queste collegate.

La Via delle bocchette richiama ogni anno masse di turisti, fino a saturare i posti letto nei diversi rifugi durante tutta la stagione estiva. L'etica con cui venne tracciata sancì alcune linee guida nella costruzione di molte ferrate successive: «non raggiungere alcuna vetta e non seguire note vie di arrampicata», «nella parte iniziale i sentieri debbono essere un poco esposti, per mettere alla prova chi soffre di vertigini ed eventualmente sconsigliarlo dai proseguire»²⁸. Se il termine *via ferrata* è passato, inalterato, dall'italiano alle altre lingue, è probabilmente grazie all'apertura di questa via, che fissò nuovi parametri nella costruzione di vie ferrate, parametri che hanno fatto di questo sentiero la via ferrata per eccellenza ed un modello ancora in uso.

IV. Vie ferrate e memoria culturale

Delle 229 ferrate analizzate, 52 risultino aperte con l'intento dichiarato di tenere in vita una memoria culturale; di queste:

²⁸ C. Zerbi, «Nel grande laboratorio delle ferrate», *Meridiani Montagne Collezione*, 7, giugno 2014, pp. 6-21.

35 sono legate alla memoria della prima guerra mondiale;
6 sono legate a paesaggi culturali in abbandono, di cui 1 a paesaggi rurali e 5 a paesaggi industriali;
10 ripercorrono antichi sentieri, di cui 4 ripercorrono vie del contrabbando e 6 sentieri di caccia;
1 via è costruita a commemorare la tragedia del Vajont.
Possiamo dedurre come a un cospicuo numero di vie ferrate venga attribuita una funzione specifica: quella di tener viva la memoria di un passato impresso nel paesaggio delle Alpi.

IV.1. Sentieri della Guerra bianca

La mappa 6 chiarisce la ragione storica alla base del gran numero di ferrate presenti nelle Dolomiti, che appaiono localizzate prevalentemente lungo le linee del fronte della guerra Bianca, combattuta sulle Alpi nei settori delle Dolomiti e dei gruppi dell'Ortles-Cevedale e dell'Adamello-Presanella, tra le truppe di alpini del Regno d'Italia e i *kaiserjager* dell'Impero austro-ungarico. La linea del fronte italo-austriaco va dallo Stelvio a Trieste, attraverso le lande gelate del Cevedale e dell'Adamello, gli altipiani calcarei di Asiago e del Pasubio, le pareti delle Dolomiti, delle Alpi Carniche e delle Giulie. Questo fronte, per più di due terzi, corre al di sopra dei 2000 metri di quota, raggiungendo i 3.905 metri della vetta dell'Ortles. La natura dell'alta montagna, da una parte offriva punti strategici e ripari naturali, dall'altra rendeva difficile il movimento ed estreme le condizioni di vita. In tale contesto, tra il 1915 e il 1917, si realizzò

una fitta rete di strade, mulattiere e sentieri, che permettesse ai soldati di raggiungere gli avamposti più impervi.

La guerra combattuta tra queste cime diede, quindi, un tragico ma avveniristico impulso alla costruzione di sentieri attrezzati: per facilitare il movimento di truppe ad altitudine elevata, scale di legno, funi di canapa e uncini di ferro furono installati sulle pareti di roccia per raggiungere e difendere avamposti altrimenti irraggiungibili. Furono strade difficili da costruire, spesso scavate in pareti verticali. Inoltre, entrambi gli eserciti scavarono nel ventre delle dolomiti chilometri di gallerie, con lo scopo di posizionare mine e far saltare le vette e le postazioni occupate dal nemico.

Fu negli anni Cinquanta, che, per primo, il tenente Schaumann, iniziò una sistematica catalogazione dei sentieri del fronte e propose di renderli nuovamente agibili per le masse di escursionisti. Quest'opera di ripristino²⁹ durò fino alla fine degli anni Settanta, e, oggi, molti di quei sentieri tengono viva la memoria del conflitto incisa nel paesaggio delle Dolomiti, dell'Adamello e dell'Ortles: la Ferrata delle Trincee sulla linea Padon-Marmolada; la Strada degli Alpini sul Popera; il Sentiero Dibona sul Cristallo; la Lipella che si addentra per 507 metri di galleria nelle viscere del Castelletto; l'incredibile dedalo di cunicoli sul Falzarego; la galleria di 1100 metri del Piccolo

²⁹ W. Schaumann, *La grande guerra 1915/18: storia e itinerari nelle località della guerra*, Tassotti, Bassano del Grappa, 1984; M. Serafin, «Cortina di ferro», *Meridiani Montagne Collezione*, 11, giugno 2015, pp. 102-105.

Lagazuoi e la Cengia Martini; tra i ghiacciai del massiccio dell'Adamello, il Sentiero dei Fiori.

I cavi di metallo hanno rimpiazzato le corde, e scale e gradini di ferro hanno sostituito le inferme strutture di legno usate dalle truppe, al fine di incoraggiare un truismo culturale e preservare la memoria storica. Queste vie sono oggi in gran parte mantenute dal CAI. Anche grazie a questi percorsi, intere montagne divennero, oltre che musei all'aperto (come il Museo delle 5 Torri e quello del Lagazuoi), monumenti: basta scorgerne il profilo perché un ricordo, collettivamente condiviso, affiori alla mente.

IV.2. Sentieri vernacolari

Riprendendo e declinando l'esempio di ripristino dei sentieri della grande guerra, in tempi recenti e in numero limitato, nacquero le vie ferrate tracciate su sentieri e infrastrutture riconducibili alla cultura materiale e alle forme di mobilità intervalliva delle popolazioni locali. Sentieri da lungo tempo attrezzati, che permettono a chi li fruisce di riscoprire testimonianze a lungo nascoste e non accessibili, estranee alle frequentazioni di un territorio istituzionalizzato.

Da secoli, sulle pendici delle Alpi è tracciata una sottile e nascosta rete di sapienti sentieri vernacolari: vie di crinale, passi e forcelle molto battuti, che collegano le singole località alle valli laterali, con percorsi più brevi rispetto alla strada che porta giù nella valle principale e su per la valle laterale vicina. Sono sentieri tracciati dal traffico locale, e strettamente adattati alla topografia

del suolo, che cambiano quando la strada si fa impraticabile, o a secondo delle stagioni, che evitano i fondovalle aggirandoli in quota, e che sono spesso attrezzati con semplici supporti, come scale, ganci, appoggi e appigli scavati nella roccia, corde.

Sono vie che seguono i movimenti di ovini e caprini, animali capaci di ritrarsi in ambienti impervi e quasi impraticabili. Su questi impervi sentieri, ai flussi dei pastori si affiancano gli spostamenti, ritmicamente cadenzati secondo gli andamenti stagionali, dei raccoglitori di specie botaniche endemiche e dei cercatori di cristalli e di minerali; di notte, vi si muovono attività di margine, quali il bracconaggio o il contrabbando. Questo antico sistema infrastrutturale si spinge a ridosso delle pareti rocciose, a volte le interseca, ma raramente le affronta, e mai si avventura nelle regioni dei ghiacciai, o verso le vette: evita le Alpi verticali.

IV.3. Paesaggi Culturali

I paesaggi delle Alpi sono stati plasmati, nei secoli, dalle pratiche agricole e dall'avvento dell'industrializzazione, e sono oggi caratterizzati dalla presenza di infrastrutture, proprie di una precisa economia agropastorale o industriale, che vanno perdendo la loro funzione a causa del declino dell'agricoltura di montagna e della dismissione dell'industria. La perdita della funzione originale di tali spazi e infrastrutture, apre la strada alla domanda di nuovi usi, legati soprattutto al tempo libero e all'escursionismo.

In questo senso un caso emblematico è quello delle *bisses* del Vallese³⁰. Le *bisses* (o *suonen*, come vengono chiamate nel Vallese di lingua tedesca) sono canali profondi 30/40 cm, costruiti a partire dal XIV secolo per irrigare i pascoli delle Alpi secche del Cantone Vallese. Una *bisse*, che non conduce acqua per diversi anni, subisce danni difficilmente riparabili, ma, se mantenuta attiva, alimenta con acqua il terreno, favorendo la crescita di vegetazione, impedisce l'erosione dei fianchi delle valli.

Per combattere l'abbandono delle zone rurali marginali e arginare l'abbandono delle *bisses*, a partire dagli anni ottanta, il Cantone vallese ha posto il mantenimento dei canali storici quale condizione per ottenere concessioni per nuovi impianti d'irrigazione, e oggi la rete delle *bisses* ancora in esercizio si estende su circa 600 chilometri. Le *bisses* così restaurate e protette, sono state convertite in percorsi escursionistici, che testimoniano l'epopea della vita economica e sociale del cantone, in quanto straordinario elemento del paesaggio agrario della regione, capace al contempo, di rivelare un profondo significato simbolico nel repertorio mitico che viene loro attribuito, che persiste nella perdurante resistenza della memoria collettiva.

³⁰ P. Dubois, «Le Valais, une économie à la recherche de son équilibre» *Le Globe* 100, 1960, pp. 73-104; C. Macherel, «L'eau du glacier vallée du Loetschental», *Études rurales*, 93-94, 1984, pp. 205-238; R. Godel, «Le Valais peu connue: la région du Levrion», *Le Globe*, 122, 1982, pp. 63-77; H. Rouger, «Quelques idées sur les crises et les mutations de l'agriculture dans l'Arc alpin», *Norois* 173, 1997, pp. 85-96.

IV.4. Via ferrata della Memoria

Alle ore 22.39 del 9 ottobre 1963, circa 270 milioni metri cubi di roccia, cioè un volume doppio rispetto a quello dell'acqua contenuta nell'invaso sottostante, scivolarono alla velocità di 108 km/h nel bacino artificiale della diga del Vajont, che conteneva circa 115 milioni di metri cubi d'acqua, provocando un'onda che superò di 250 m in altezza il coronamento della diga e che in parte risalì il versante opposto distruggendo tutti gli abitati lungo le sponde del lago nel comune di Erto e Casso, in parte scavalcò il manufatto e si riversò nella valle del Piave. Vi furono 1917 vittime.

All'ombra della diga, rimasta sostanzialmente intatta, seppur privata della strada carrozzabile posta nella parte sommitale, la Ferrata della Memoria venne inaugurata il 2 ottobre 2015, risale la gola del Vajont fino al paese fantasma di Casso. Una targa ricorda «su questo sentiero tra Val Cellina e Val del Piave passarono prima dell'onda secoli di vita».

V. Prime conclusioni

Il periodo contemporaneo ha visto cambiare profondamente la percezione del termine via ferrata, dando sempre più spazio a una tipologia di via spettacolare e sportiva, che poco condivide con il valore e il ruolo svolto dalle vie ferrate classiche. In risposta al profondo cambiamento di valore attribuito alle vie ferrate, che a partire dagli anni ottanta andarono svolgendosi su itinerari più simili a palestre di sopravvivenza che a percorsi di

montagna, i Club Alpini si dotarono di strumenti per monitorare e limitare la costruzione di nuove vie come il *Bidecalogo* del Cai. Contemporaneamente nuove vie sono tracciate allo scopo di rendere accessibili a un pubblico vasto paesaggi della montagna in abbandono; sono le vie tracciate su antichi sentieri vernacolari, attraverso paesaggi agrari e industriali dismessi. Questa ricerca suggerisce che sia misurato in questi termini il «valore storico e culturale», che il CAI propone come discriminante nella costruzione di nuove vie. Si ritiene, infatti, che le vie ferrate possano e debbano farsi carico di aprire i luoghi della memoria, siti su terreni impervi e di difficile accesso, a un pubblico relativamente vasto di escursionisti, per riportare in superficie quelle tracce della storia degli uomini e del territorio, scritti sul palinsesto del paesaggio delle Alpi, che svaniscono poco a poco.

Molte volte può capitare, in una bella giornata di inverno, percorrendo un sentiero di montagna, di imbattersi, lungo un breve tratto di neve, nelle piste lasciate da una capra, e più avanti, lungo alcuni passaggi di cengia, di ritrovar i segni dello sterco lasciati da questa e altre bestie. Sono pochi vecchi capi, lasciati allo stato brado, inselvaticiti ed abbandonati, che circolano liberi anche durante l'inverno. Là, appena sotto il crinale, essi continuano a tracciarci la via di passaggi che altrimenti avremmo perso da tempo, essi continuano a segnarci una traccia che può ricongiungere la storia del nostro passato a un futuro, a un progetto.

Per *traccia* intendiamo, quindi, un insieme di elementi, attualmente presenti nel paesaggio, che tengono viva nella civiltà

che vi abita, spesso inconsciamente, l'identità culturale della regione, in quanto riferimenti della memoria collettiva. Sentieri e vie delle Alpi riflettono un peculiare saper fare, capace di trovare una cengia a cui appoggiarsi e recuperare un moto franoso assestato per porvi un tornante; la loro apertura a un pubblico vasto permette di tener viva la memoria di un'arte antica, caratteristica del paesaggio alpino, quella del muoversi su terreni impervi.

La stratificazione di queste tracce, la possibilità di continuare a leggerle, è il valore intrinseco di un paesaggio, indipendentemente da ogni canone estetico: è un possibile compito delle vie ferrate portarlo in luce. La sacralità di una pietra grezza, di un frammento di muro in rovina, di un albero, di un sentiero appena accennato, o di una croce in vetta, risuona nella voce di un passato remoto, improvvisamente diventato presente. Le vie ferrate capaci di far risuonare questa voce, rivelano la memoria storica nel paesaggio delle Alpi, ne recuperano le tracce vive, impresse nel paesaggio, rendendole fruibili.

Pagine seguenti

Mappa 1: vie ferrate e terreni sterili (*Carta dell'uso del suolo*, Touring Club Italiano 1958) (elaborazione dell'autrice).

Mappa 2: vie ferrate classificate a seconda dell'anno di apertura: tra il 1869 e il 1950, tra il 1950 e il 1988, tra il 1988 e il 2017 (elaborazione dell'autrice).

Mappa 3: vie ferrate classificate a seconda che il loro sviluppo raggiunga, o meno, i 2000 m s.l.m. (elaborazione dell'autrice).

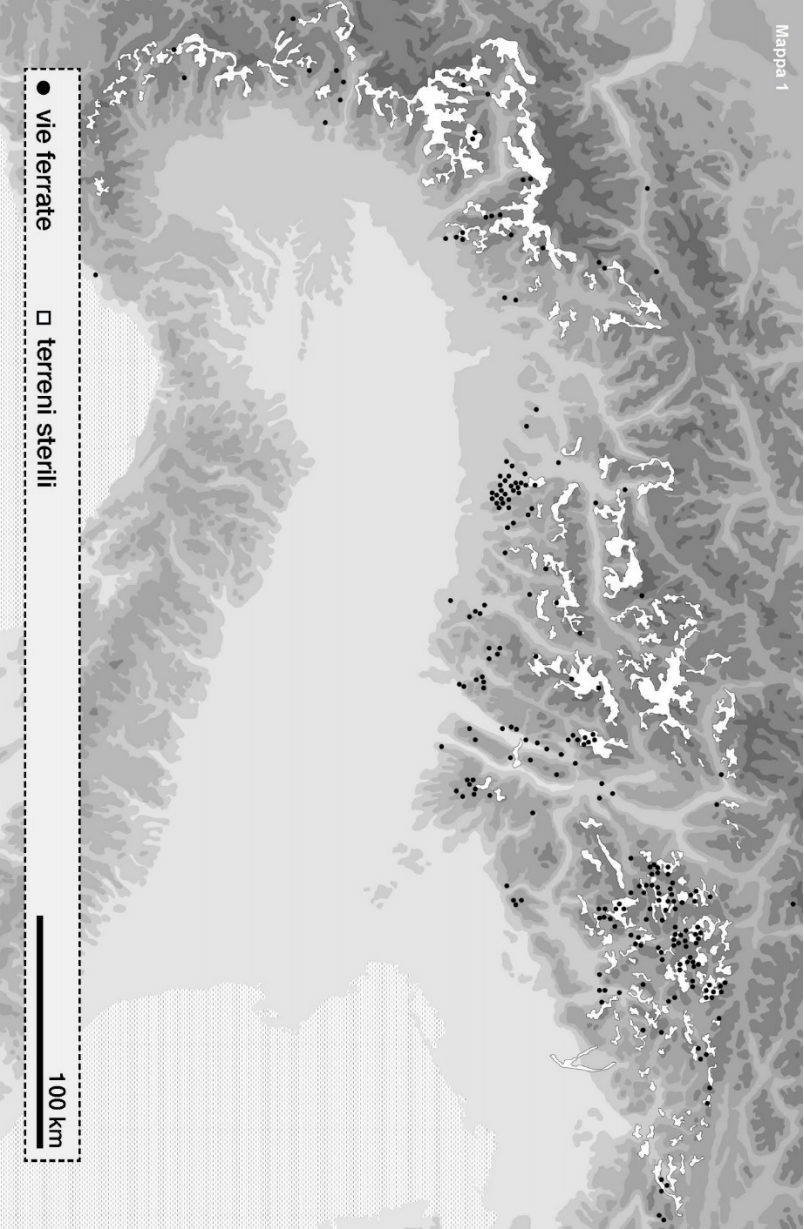
Mappa 4: vie ferrate classificate a seconda del tempo di percorrenza, maggiore o minore di 2 ore. (elaborazione dell'autrice).

Mappa 5: vie ferrate, Alpi Calceree meridionali e Dolomiti (elaborazione dell'autrice).

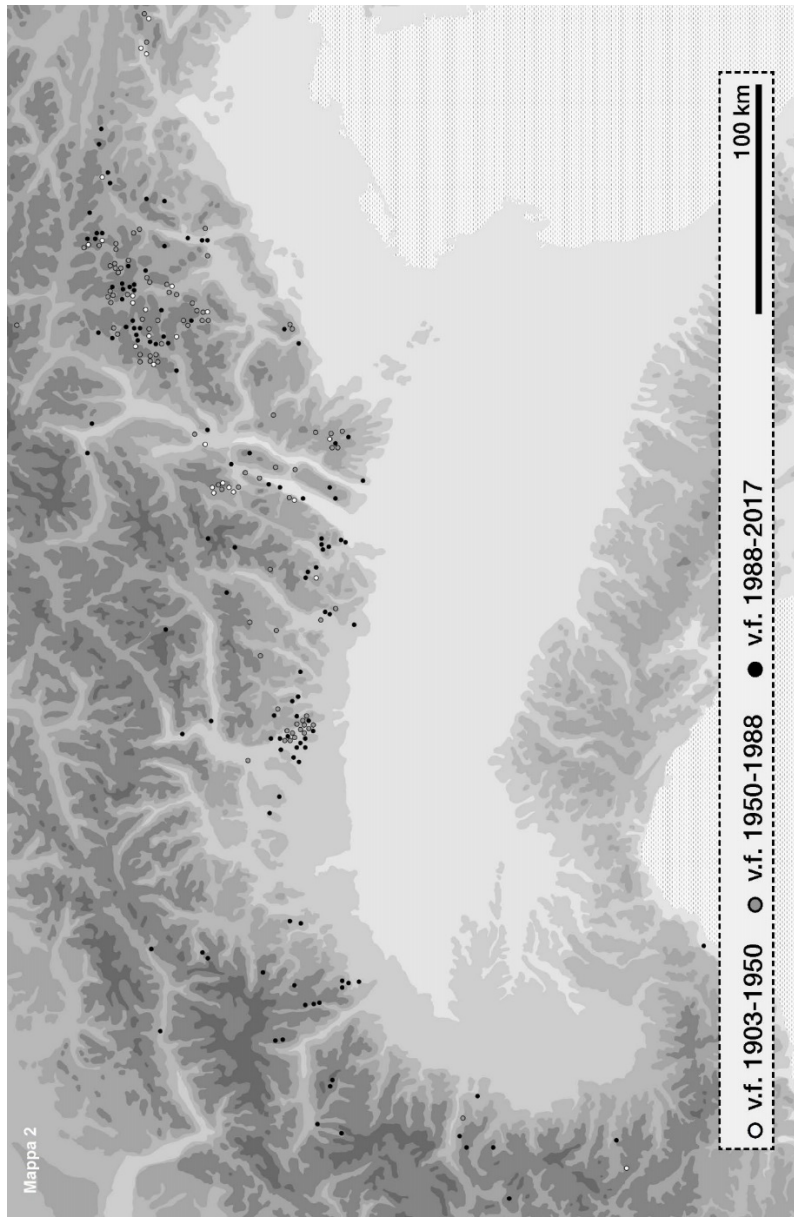
Mappa 6: vie ferrate tracciate su sentieri della guerra bianca e linee del fronte 1915-1918 (elaborazione dell'autrice).

Fig. 7: Via delle Bocchette, Dolomiti del Brenta (fotografia dell'autrice, agosto 2017).

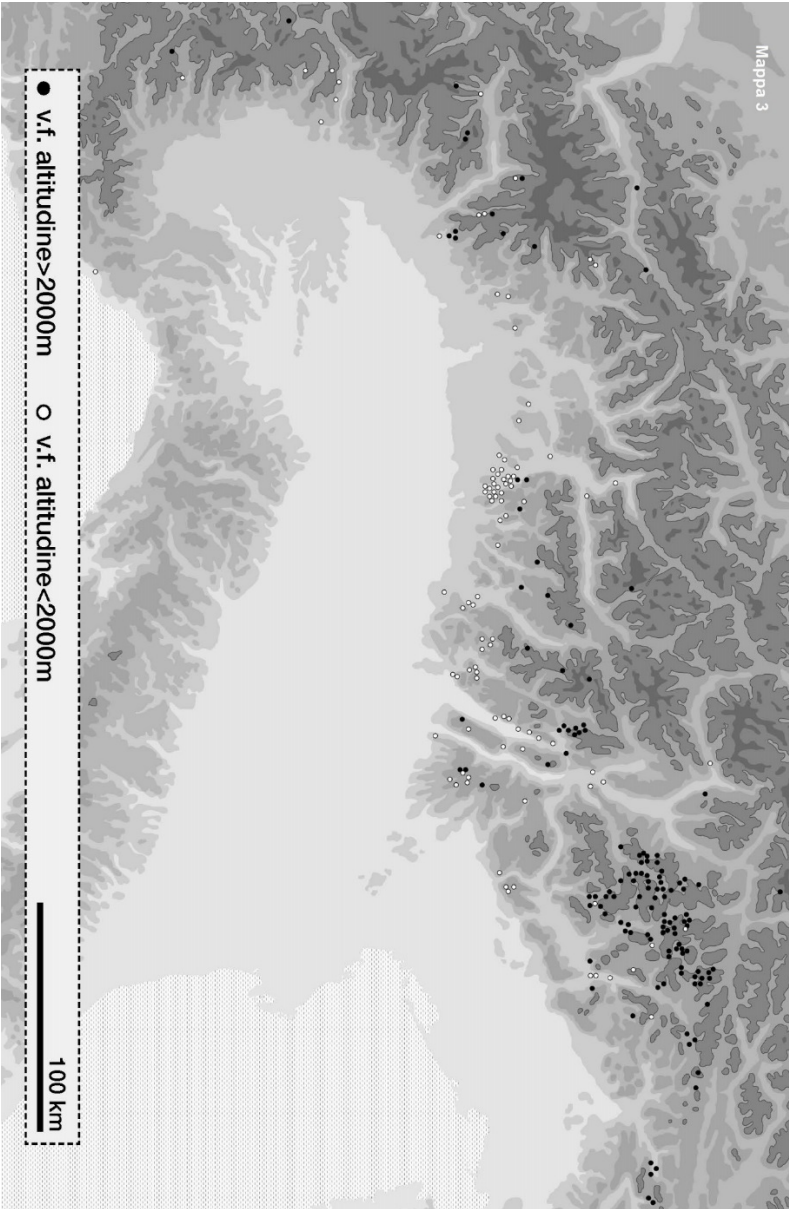
Fig. 8: Sentiero dei Fiori, Adamello (fotografia dell'autrice, luglio 2018)



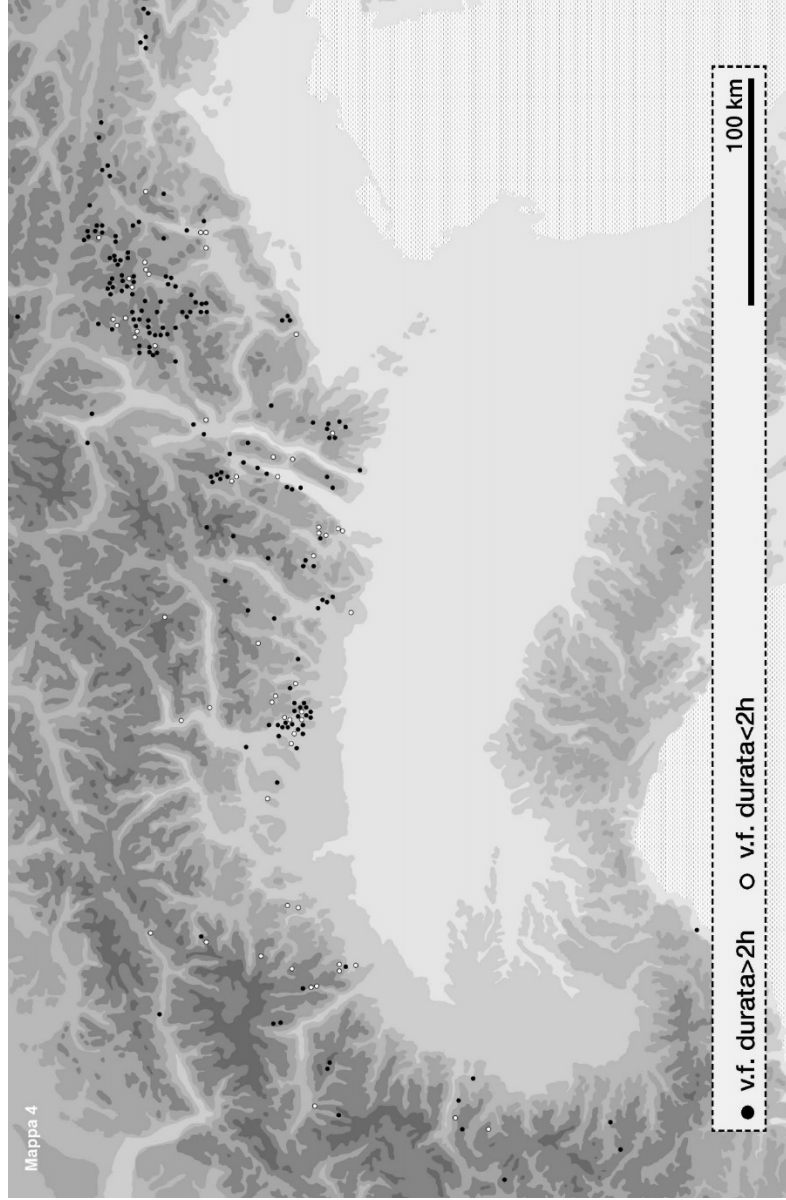
Mappa 2

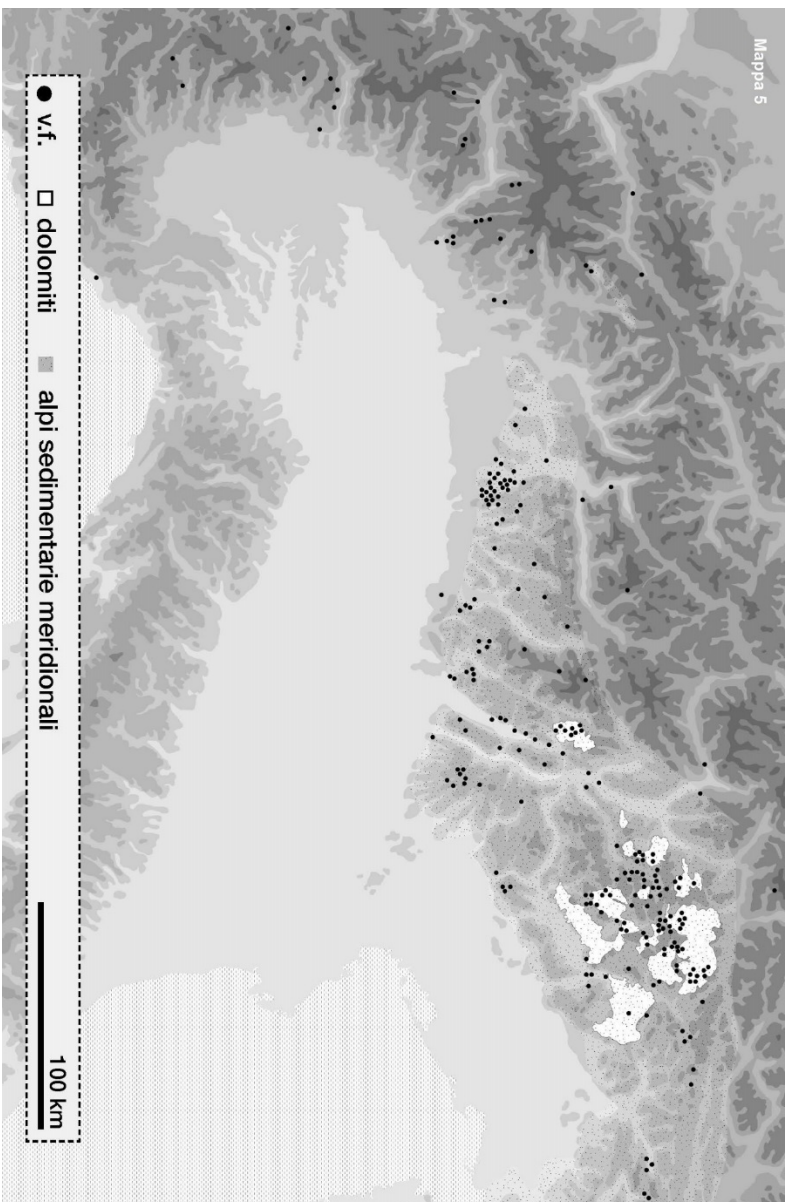


Mappa 3



Mappa 4





Mappa 6

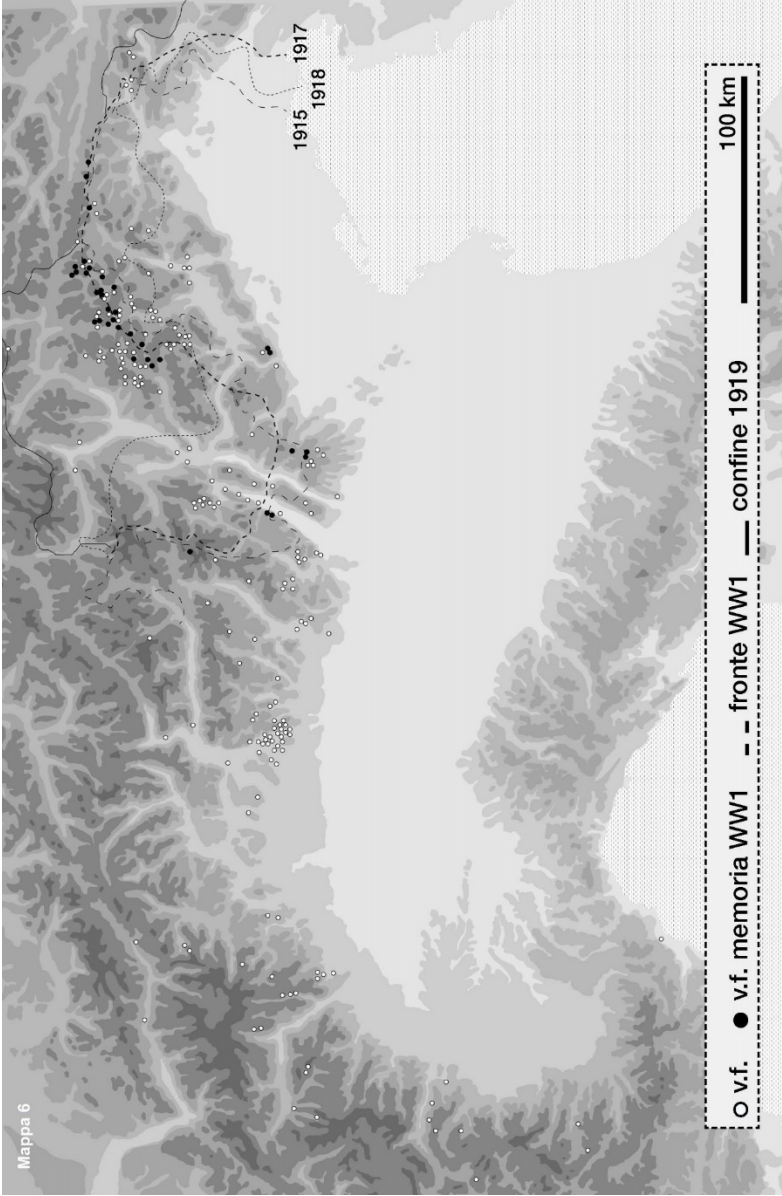




Fig. 7



Fig. 8