

La strada del Bernina nei piani del 1863

Autor(en): **Iseppi, Fernando**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **86 (2017)**

Heft 1: **Identità, Territorio, Cultura**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-685811>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

FERNANDO ISEPPI

La strada del Bernina nei piani del 1863

Se la storia dei Grigioni è la storia dei suoi passi, come sosteneva lo storico e politico Peter Conradin von Planta¹, l'assioma è valido a maggior ragione per le strade commerciali dell'Ottocento. Per convincersene basta considerare la vastissima bibliografia e relative fonti documentaristiche sulla costruzione della rete viaria negli anni 1818-1866, in cui si realizzano oltre 500 km di strade carrozzabili commerciali e di collegamento che allacceranno il Cantone tanto all'interno quanto verso l'esterno². Prima dei grandi lavori, la via attraverso il Bernina, come osserva R. La Nicca nel suo rapporto del 1833, era praticabile solo con cavalli da soma, mentre il fondovalle, anche se carreggiabile con carri leggeri dal confine a Pisciadello, presentava un campo stradale a tratti sconnesso, sassoso, senza scoli e ripido³.

L'acceso dibattito scoppiato intorno alla scelta del tracciato – se per Cavaglia o per La Rösa – della nuova strada sul Bernina e l'enigmatico esito della votazione comunale del 1841 (129 per Lagunè, 49 per Cavaglia, 42 per la linea più corta, 33 a giudizio degli ingegneri, 6 a meno spesa, 4 la più comoda, 1 a sinistra, 3 rimettere ai Tribunali)⁴, chiamano in causa la Commissione di Stato che, sulla base del rapporto La Nicca⁵, decide a favore di La Rösa. Nonostante le turbolenze iniziali la realizzazione della strada procede in tre tappe: Poschiavo – Lago Nero 1842-1852, Lago Nero – Samaden 1862-1864, Campocologno – Poschiavo 1864 – 1865⁶.

Alcuni dei numerosi documenti concernenti la strada del Bernina, conservati nell'Archivio comunale di Poschiavo come in quello di Stato a Coira, sono stati utilizzati o parzialmente pubblicati in lavori monografici, si veda per es. quelli di Riccardo Tognina, Remo Bornatico, Martin Bundi, Antonio Giuliani e Laura Ceretti⁷. Queste ricerche illustrano sotto vari aspetti le vicende, protagonisti, commerci, gestione,

¹ HANS-ULRICH SCHIEDT e PETER STIRNIMANN, *Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden*, 2015, p. 7.

² JÜRIG SIMONETT, *Trasporti, arti e mestieri, industria*, in *Storia dei Grigioni*, vol.3, 2000, pp. 61-88; *Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden*, 2015, p. 102.

³ Archivio comunale Poschiavo, Costruzioni, 14d2 I 1828-1834, Ing. La Nicca, Ing. Pietro Pozzi.

⁴ TOMMASO LARDELLI, *La mia Biografia*, 2000, p. 95.

⁵ V. rapporto del 1833 di Richard La Nicca nella versione tedesca e italiana; Archivio comunale Poschiavo, Costruzioni, 14d2 I 1828 -1834.

⁶ RICCARDO TOGNINA, *Il passo del Bernina*, in *Appunti di storia della Valle di Poschiavo*, 1971, p.90.

⁷ Per una panoramica sulla strada del Bernina nel corso dei secoli rimandiamo ai saggi monografici di RICCARDO TOGNINA, *Il passo del Bernina*, in op. cit.; REMO BORNATICO, *La strada del Bernina*, 1974; MARTIN BUNDI e CRISTIAN COLLEBERG, *Rätische Alpenpässe*, 2016; *Il passo del Bernina*, a.c. di LAURA CERETTI, 1997; per una presentazione della costruzione della carrozzabile nell'Ottocento si vedano i contributi di Antonio Giuliani in *Richard La Nicca Bilder der Baukunst*, 2006, pp.113-126 e in "Almanacco del Grigioni italiano", 2008, pp. 111-116 e 2010, pp. 263-266.

costi, leggi e tracciati che hanno accompagnato la storia del passo dal Medioevo ai nostri giorni.

È ovvio ricordare che il racconto storiografico si infittisce a partire da metà Ottocento quando con la costruzione della carreggiabile sul Bernina intervengono Cantone e Confederazione sia nella progettazione che nel finanziamento. La partecipazione cantonale e federale, implicando un trasferimento della gestione dal Comune al Cantone, inaugura normative di ordine superiore, come la soppressione dei porti, nuovi standard di costruzione e una lunga corrispondenza a ogni livello politico circa la ripartizione della spesa e l'esecuzione dell'opera⁸.

Da questo momento la documentazione si fa più professionale esprimendo nei permessi, contratti, appalti e progetti una nuova forma e maggior rigore. Se ancora all'inizio degli anni Quaranta era lo *Strassenbaubureau Graubünden* (nel nostro caso rappresentato dal geometra Camillo Salvetti e dall'ingegnere in capo Richard La Nicca) a convalidare il progetto, 20 anni dopo, con l'impegno e sostegno della Confederazione, tocca al Consiglio federale approvarlo. Il rovesciamento dei ruoli lo si nota particolarmente nell'impostazione generale dei progetti che impone una larghezza minima di 4.2 m, pendenze regolari, tipo di materiale dei manufatti, cunette, tipologie e altri dettagli ben visibili nei piani. Questi progetti di strade, che sono a loro volta importanti mappe del territorio, non sono stati considerati nei lavori citati in calce. Lo facciamo ora, presentando qui per la prima volta il tronco Poschiavo - Campocologno, il primo tratto del grande progetto della strada del Bernina iniziato da Richard La Nicca e portato a termine sotto la direzione di Adolf Salis. A illustrare la nuova visione ingegneristica e architettonica proponiamo dello stesso La Nicca alcune tavole con particolari dei manufatti.

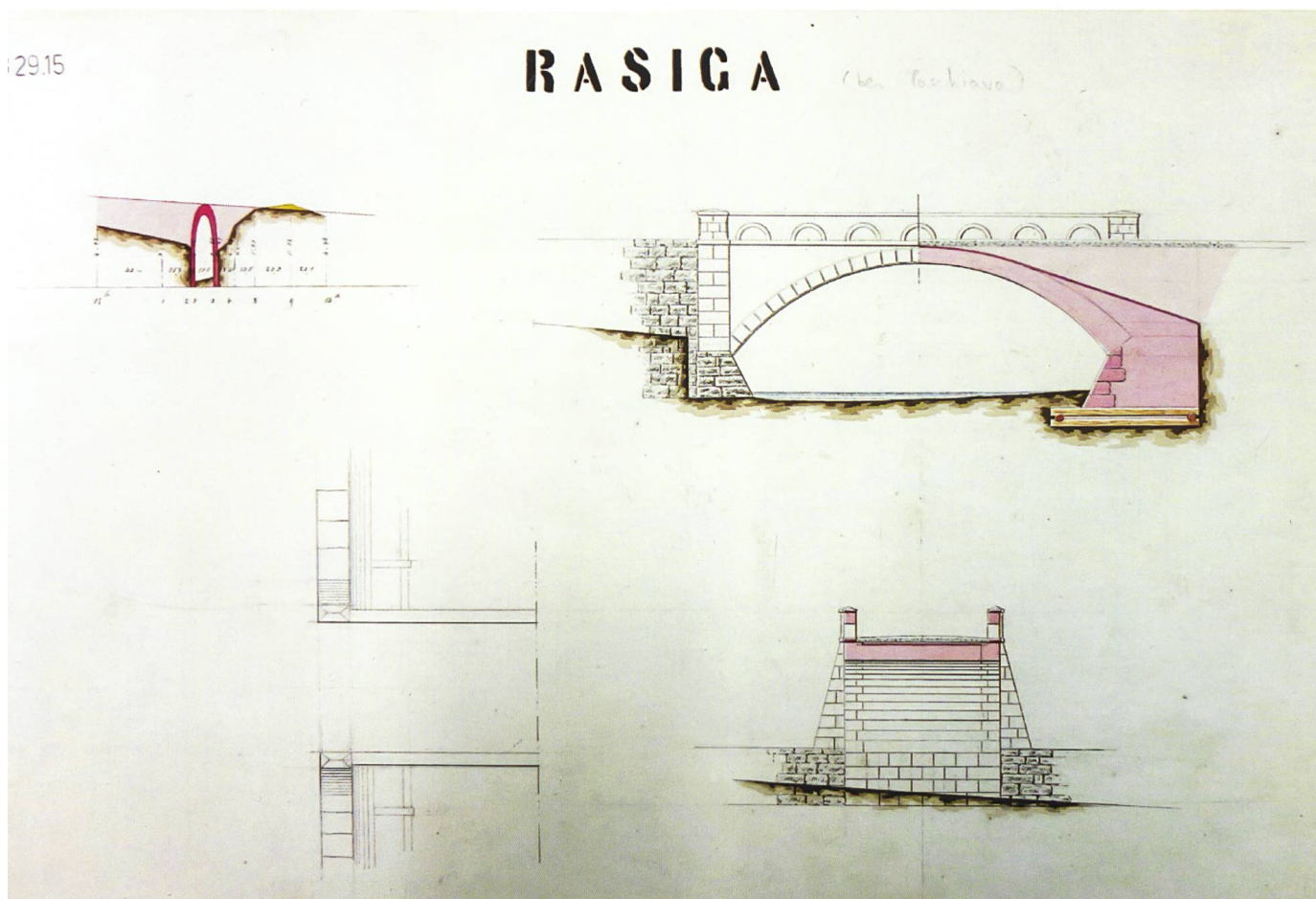
La carta topografica del fondovalle da Poschiavo a Campocologno, (*Puschlaver Strasse, Situationsplan von Poschiavo bis Campocologno*, 1:2000, 34 x 700 cm) giugno 1863, approvata dal consigliere federale Constant Fornerod e dal cancelliere Johann Ulrich Schiess, è un documento di notevole interesse sia per la qualità grafica che per le particolarità fisiche messe in rilievo: il territorio e i fabbricati lungo il nuovo asse stradale sono riprodotti in una scala e in modo da permettere una precisa lettura. Con particolare attenzione sono disegnati i corsi d'acqua, la campagna, gli abitati e soprattutto la rete viaria esistente e quella progettata. Come si evince dal disegno, le nuove proposte del tracciato, sottraendosi alle condizioni morfologiche del territorio o agli immediati interessi, mirano a raddrizzare il percorso e in alcuni casi a evitare nuclei abitativi e strettoie. Queste planimetrie, oltre a far capire chiaramente l'oggetto proposto – scopo di per sé scontato – documentano nel loro rigore, razionalità, standard cantonali e federali, la visione di chi le ha prodotte e con ciò l'idea d'integrare le regioni periferiche nel sistema elvetico, come già lo si faceva attraverso poste, telegrafo, ferrovie o servizio militare.

Se la strada di collegamento del Bernina, a partire dal 1863 viene sovvenzionata da Berna, lo si deve al consigliere nazionale A. R. Planta che riuscì a convincere l'Assemblea federale dell'importanza delle strade commerciali grigionesi. Nel suo intervento

⁸ *Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden*, 2015, pp. 7-9.

mise in evidenza come la costruzione di una rete moderna attraverso tutto il Cantone avrebbe dato impulsi importanti a tutta l'economia nazionale, reso possibile lo sfruttamento dell'energia idrica indispensabile per contrastare la supremazia inglese, incrementato il commercio interno ed esterno portando alle casse federali maggiori entrate grazie ai dazi e non da ultimo sarebbe servita a una difesa militare più efficace⁹.

P.S. Tutto il materiale iconografico qui riprodotto (n. di codice P03. 29.500.55), è depositato nell'Archivio di Stato dei Grigioni (ASGR). Per la disponibilità e aiuto nella realizzazione della fotografia ringrazio Franziska Gredig-Steinmann e Sandra Nay (ASGR) come pure Lieven Dobbelaere e Tobias Henz (Servizio monumenti dei Grigioni).

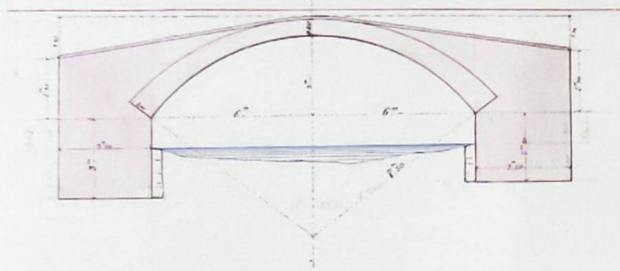


Ponte a La Rasiga presso Poschiavo, ASGR, P03.29.15

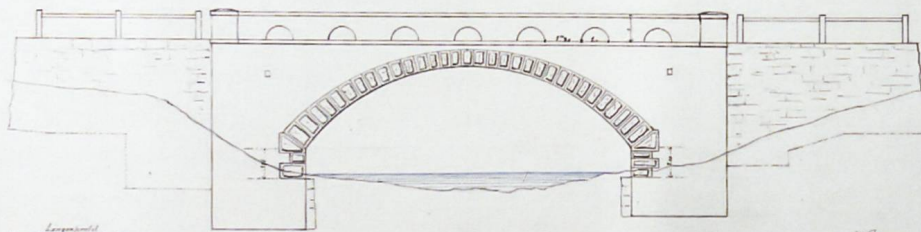
⁹ FRIEDRICH PIETH, *Bündnergeschichte*, 1982, pp. 465-66.

Brücke bei Meschino.

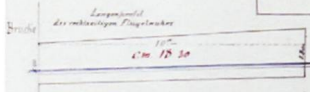
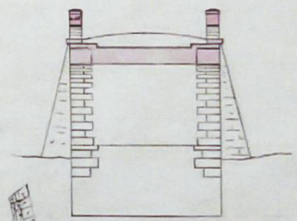
Maassstab 1:100
Langenschnitt



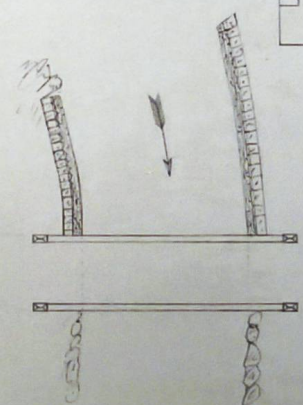
Untere Ansicht



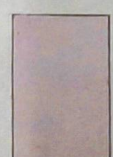
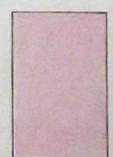
Querschnitt



Normalprofil des Wüchens



Situation
Maassstab 1:200



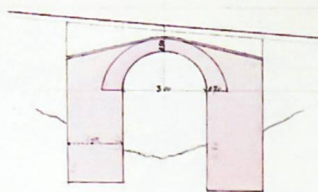
Sopra: Ponte presso Miralago (Meschino), scala 1:100, ASGR, P03.29.16

Sotto: Sfogo a volta sulla Val Buglio, scala 1:100, ASGR, P03.29.19

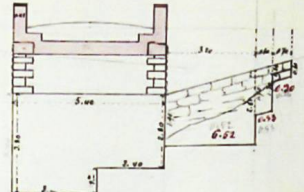
Genölbter Durchlass über Val Buglio.

Maassstab 1:100

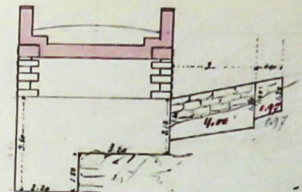
Langenschnitt



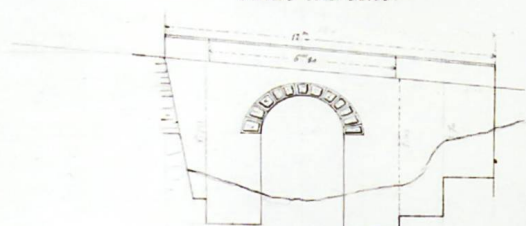
Linkes Widerlager



Rechtes Widerlager



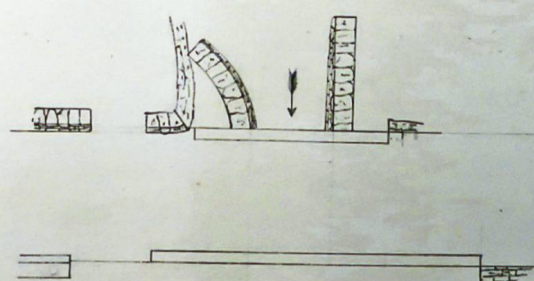
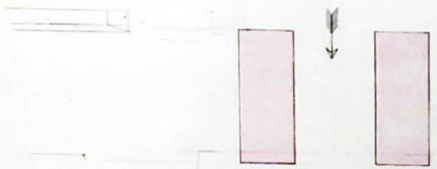
Untere Ansicht



Normalprofil der Flügelmauer



Grundriss

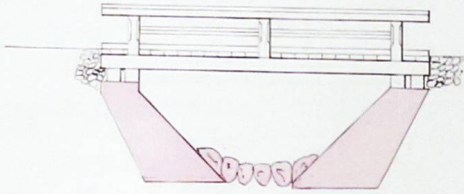


B 29.18

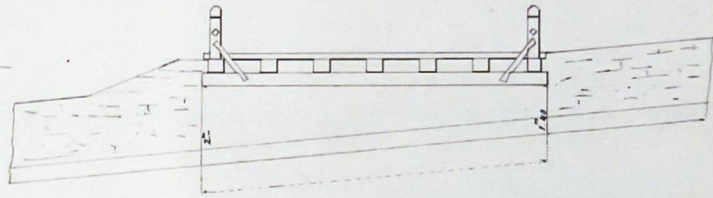
Holzbrückchen über Val Fileit in Brusio.

Maassstab 1:50

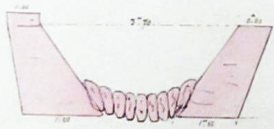
Längenschnitt.
[parallel mit der Strassenrichtung]



Querschnitt der Brücke
[parallel mit der Canalrichtung]

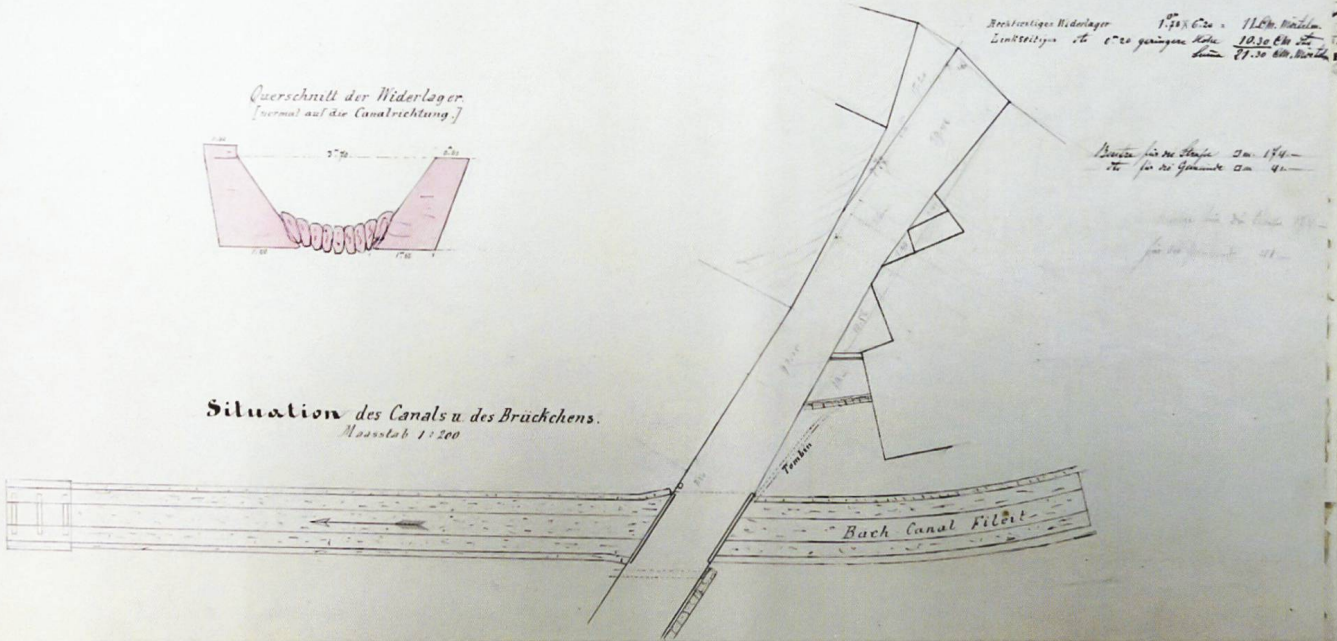


Querschnitt der Widerlager
[normal auf die Canalrichtung]



Situation des Canals u. des Brückchens.

Maassstab 1:200



Rechtsseitiges Widerlager 17,50 Cms = 11,50 M. Breite
Linksseitiges do 6,25 geringere Höhe 10,30 Cms Höhe
do 27,50 Cms Breite

Brücke für die Straße 20m 174
do für die Gehwege 15m 41

Maassstab 1:200
für die Gehwege 21

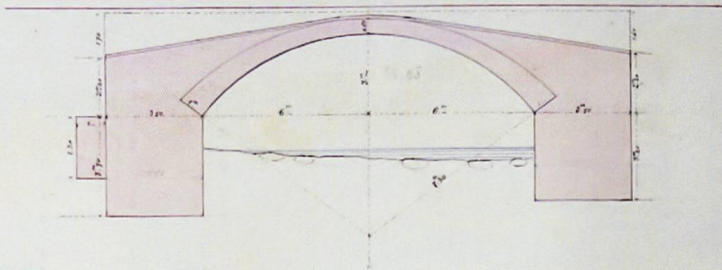
Sopra: Ponte di legno sulla Val Fileit a Brusio, scala 1:50, ASGR P03.29.18
Sotto: Ponte presso Campocologno, scala 1:100, ASGR P03.29.20

B 29.20

Brücke bet Campocologno.

Maassstab 1:100

Längenschnitt

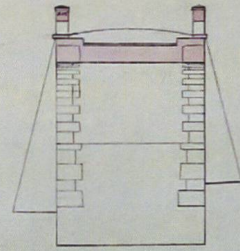
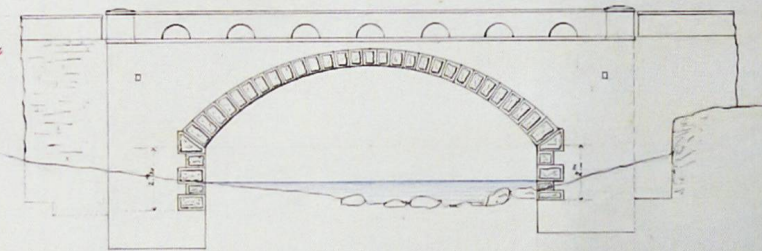


Querschnitt der rechtsseitigen Wärmmauer



Obere Ansicht

Querschnitt



Länge der Wärmmauer 6,25
L. Bauart do do 0,75

