

*L'ingegneria stradale prima della V.I.A.:
le infrastrutture viarie storiche dal XVIII al XX secolo,
monumenti nel paesaggio e per il paesaggio*

Tra tutte le opere pubbliche, le grandi vie di comunicazione rappresentano quelle di maggiore complessità e impegno, non solo dal punto di vista tecnico-costruttivo ma anche da quello politico-amministrativo. Non si tratta infatti solo di superare erti pendii o larghe vallate, di scavalcare grandi fiumi o di perforare montagne: occorre anche governare gli espropri dei terreni necessari, definire accordi con le popolazioni insediate lungo i percorsi, impiegare con profitto una grande quantità di forza lavoro.

Non è un caso che, anticamente, i punti di partenza e di arrivo delle grandi strade erano segnalati da opere celebrative (archi monumentali, cippi, lapidi, ecc.) che esaltavano la difficoltà dell'opera realizzata, il suo valore civile (e militare) e la lungimiranza politica del suo committente. Anche alcuni punti di particolare importanza (i valichi, le gallerie, i ponti) erano spesso sottolineati da monumenti, iscrizioni, colonne votive, per celebrare l'opera realizzata, per orientamento e per protezione del viaggiatore. Una volta terminata, la strada doveva essere tenuta in buono stato, resa sicura, servita da funzioni di supporto al viaggiatore: case cantoniere, ospizi, stazioni di posta, alberghi, magazzini e l'organizzazione logistica conseguente.

È naturalmente nei territori di più difficile accesso, le montagne e, in particolare, le Alpi, che le opere di ingegneria stradale si fanno più impegnative e che le strutture di supporto sono più frequenti e meglio organizzate: numerose incisioni documentano l'arditezza di muri di sostegno, ponti e gallerie e la presenza lungo la strada di ospizi e ricoveri. Si tratta di stampe di cui vi era grande richiesta da parte dei viaggiatori del *Grand Tour*, soprattutto a partire dal XVIII secolo: in esse si può leggere il significato che i contemporanei davano alle strade e alla loro percorrenza, nonché l'evoluzione di tali significati nel corso del tempo e in rapporto alla natura della strada illustrata.

Le immagini più antiche e, in genere, quelle che illustrano i tracciati stradali antecedenti alla rivoluzione stradale promossa in età napoleonica, si soffermano spesso a documentare la difficoltà e la pericolosità dei percorsi: piccoli ponti in pietra senza sponde o precarie passerelle in legno che scavalcano profonde forre, stradine a strapiombo su ripidi pendii, incidenti di viaggio. Il paesaggio appare in esse, più che grandioso, spaventoso. Descrivendo l'antica strada del Sempione Georges Mallet scriveva: "Questa strada era così disagiata che era poco frequentata dai

viaggiatori quando io la feci nel 1785. Le persone che come Rousseau, amano avere le vertigini, non avevano altro da fare allora che fare la strada del Sempione a staffetta per soddisfare il loro gusto”¹.

Forte è il contrasto tra i paesaggi ridenti del fondovalle, popolati da operosi contadini e quelli della via dei monti: imboccature di valli nebbiose, che fanno presagire niente di buono, ripide salite in luoghi deserti e pericolosi. Le immagini mostrano una natura ostile, dalla quale si rifugge e nella quale le opere degli uomini sembrano insignificanti e precarie.

Le cose cominciano a cambiare quando con le guerre napoleoniche, portate su tutto lo scacchiere europeo, si richiede una radicale riforma del sistema delle comunicazioni stradali, soprattutto nel settore occidentale delle Alpi, a sostegno dei collegamenti con l’Italia. Non è un caso che Napoleone, nell’ordinare la realizzazione della nuova strada del Sempione, scrive: “Le chemin depuis Brigue à Domo d’Ossola sera rendu praticable pour les canons”².

Esemplare illustrazione del nuovo atteggiamento è riscontrabile in una celebre opera descrittiva dei lavori svolti al Sempione e del nuovo e moderno itinerario stradale, il *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, edito a Parigi per i tipi di P. Didot l’Aîné nel 1811.

Le immagini della nuova strada, soprattutto nel tratto alpino, appaiono qui ben diverse rispetto a quelle che illustravano gli itinerari di antico regime: una

carreggiata ampia, costeggiata da paracarri disposti a distanze regolari, pendii lievi e, soprattutto, l’esaltazione dell’opera di ingegneria: monumentali muri di sostegno, ponti dall’apparenza ben solida, ampie gallerie. Non più la piccolezza dell’opera dell’uomo nei confronti della natura, bensì la celebrazione di una Natura piegata ad essere umana grazie alla scienza e alla tecnica.

A proposito dei lavori per una delle più importanti opere realizzate sul versante italiano del Sempione, la galleria di Gondo, scrive ancora Mallet: “Ci immaginiamo quello che doveva provare il viaggiatore o l’abitante dei villaggi vicini che la sorte conduceva di notte in questi luoghi; camminando in una valle deserta, all’improvviso il rumore



Fig.1 – Il ponte di Bantén (J.J. Schuechzer, 1708). L’antica strada sovrastata dalla immensità di una natura ostile

dello scalpello viene a mescolarsi con quello del torrente; uomini sospesi alle rocce le minano alla luce delle torce e il fracasso delle esplosioni della polvere da sparo fa risuonare le eco moltiplicate di queste montagne. Io penso che, nel prossimo poema epico, l'autore farà entrare il suo eroe agli inferi attraverso la valle di Gondo⁷³.

Nicolas Céard, l'ispettore in capo dei lavori del Sempione, era perfettamente consapevole che l'opera eseguita non dovesse essere giudicata solo dal punto di vista della tecnica ingegneristica: così il Ponte di Crevola è *aussi etonnant que pittoresque*, il Ponte sul torrente Bognane è definito *considérable* e, in generale, *l'Ecole des Ponts et Chaussées* ha contribuito potentemente ad "abbellire la Francia e a facilitare le sue comunicazioni"⁷⁴.

Il nuovo tracciato doveva infondere sicurezza: lungo il lago Maggiore "un muro in conci regolari... delimita in tutta la sua lunghezza la strada verso il lago; questo stesso muro è coperto e coronato da lastre in granito a spacco perfettamente tagliate... che hanno anche il vantaggio di assicurare i viaggiatori"⁷⁵. Allo stesso modo, lungo la strada costiera del lago Lemano viene realizzato "un bel parapetto, per prevenire gli incidenti e tranquillizzare il viaggiatore, che... non può percepire che cammina su di una cornice a picco sul fondo di un lago profondo 992 piedi"⁷⁶.

Nella sua memoria Céard non trascura neppure il fatto che il nuovo percorso consente di ammirare il paesaggio: "dalla bella terrazza che la nuova stra-

da forma in questi luoghi, è in vista l'altra costa del bel lago di Ginevra... Questa vista presenta degli aspetti naturali più gravi, più severi, ma non meno magnifici di quelli del lago Maggiore..."⁷⁷.

L'ingegnere era peraltro consapevole dell'importanza del compito affidatogli: nel suo progetto "L'arte doveva fare tali sforzi in questi luoghi, per non essere troppo indietro rispetto alla natura, che sembrava qui avervi a piacere riunito tutto quello che essa possiede per incantare gli occhi"⁷⁸. Il *Voyage pittoresque* registra puntualmente il nuovo significato della via del Sempione: accanto alle opere di ingegneria stradale sono documentati i paesaggi che la strada attraversa e che, proprio grazie alla strada, possono essere osservati nella loro maestosità in tutta sicurezza. È evidente nelle vedute del *Voyage* il segno di quell'estetica del sublime e del pittoresco, che tanto aveva influenzato il pensiero del XVIII secolo, e di cui la nuova strada consentiva ora di fare esperienza anche al meno impavido e al più comodo dei viaggiatori. Le vette più inaccessibili, le grandi e impetuose cascate, i ghiacciai dalle nevi eterne diventano così soggetti preferiti della pittura di paesaggio, in aggiunta alle amene vedute dei borghi e dei campi di fondovalle, delle rive dei laghi o della pianura.

Il contrasto tra l'ambiente maestoso ed aspro della montagna, sublime appunto, e la quiete pacifica della pianura, che finalmente si raggiunge dopo il lungo cammino, costituisce proprio una delle esperienze più ricercate dai nuovi



Fig.2 – Il ponte di Crevola (R. von Luternau, 1805). La nuova strada napoleonica del Passo del Sempione si impone con la sua monumentalità nel paesaggio

viaggiatori, i primi *touristes*, che percorreranno il Sempione in tutta sicurezza e con una nuova attenzione per il paesaggio: “La natura non offre contrasto più evidente di quello che attende il viaggiatore sulle alture di Crevola: ai passaggi più stretti, alle valli più selvagge, agli aspetti più spaventosi, al rumore assordante di un torrente impetuoso, succede subitamente una vasta piana, ben coltivata, disseminata di abitazioni... una calma, una sorta di tranquillità magica...”⁹. Nelle vedute che illustrano il *Voyage pittoresque* appare evidente come la strada non sia più inserita nel paesaggio per necessità, costretta ad adattarsi agli impervi pendii e al salire e scendere di valli e di crinali: qui la strada fa essa stessa paesaggio e, al contempo, consente di fruire in comodità e sicurezza dei paesaggi che percorre. Lungi dai progettisti l’idea di inserirsi a basso impatto nel paesaggio: all’opposto, si tratta di costruire un nuovo e più appassionante paesaggio attraverso l’esaltazione del dominio dell’uo-

mo sulla natura, ormai consentito dall’avanzante rivoluzione industriale.

Ci sarà chi addirittura rimpiangerà il vecchio percorso, essendo il nuovo troppo facile e sicuro: “le rocce della Meïellerie, che si incontrano a metà cammino tra Evian e Saint-Gingolph, hanno perso, a seguito dei lavori per la nuova strada, ogni loro valore pittorresco”¹⁰.

Pochi anni dopo la conclusione dei lavori per il Sempione tocca alla restaurata amministrazione austriaca della Lombardia intraprendere la realizzazione di due nuove grandi vie alpine: le strade dello Spluga (1818-20) e dello Stelvio (1820-25). L’impresa, affidata all’ingegner Carlo Donegani, non era da meno di quella del Sempione, anche se qui la strada fu dimensionata su di una larghezza di soli 5 metri rispetto agli 8 della via francese: si trattava infatti di valicare due passi ben più alti, rispettivamente 2117 e 2759 metri s.l.m. contro i poco più di 2000 del Sempione.

Per raggiungere comodamente da Milano i due itinerari si sarebbe per di più resa necessaria l’apertura di una nuova strada lungo la sponda orientale del lago di Como (1824-31), per ampi tratti caratterizzata da rocce scoscese a picco sull’acqua.

Anche in questo caso le nuove vie apparvero ai contemporanei audaci e spettacolari al contempo, e anche in questo caso non mancarono descrizioni entusiaste e un gran numero di stampe che divulgarono presso il grande pubblico sia le opere eseguite che i paesag-

gi che esse attraversavano e contribuivano al contempo a creare.

È interessante rileggere quanto scrive Splendiano Morselli a proposito della strada tra Lecco e Colico vista dal lago durante la sua costruzione: “Noi passando in barca, cominciammo a veder segnata, alta un metro sopra la maggiore piena, una linea bianca, che seguitando anche dove la rupe scendeva a picco...ci faceva sorridere increduli...si spiana, si colma, si taglia, si fora. La giornata consumavasi a fare buchi da mine, a caricarle: venuta la sera brillavansi: e lo sbigottito navigante e il lontano abitatore vedevano, udivano centinaia di colpi...romper le tenebre e il silenzio”¹¹. Anche in questo caso è esaltata l’opera dell’ingegno umano, capace di forzare la Natura e di piegarla ai suoi bisogni. Parole ancora più entusiastiche si spenderanno per le strade dei passi montani. Così De Goehausin descrive la via dello Spluga in una lettera del 1821, indirizzata al Presidente del Governo Conte di Strassoldo: “...Col progredire del cammino cresce sempre nel viaggiatore la sorpresa di questa strada meravigliosa nella cui esecuzione difficoltà di ogni sorta si ebbero a superare, ma quando si giunge al comune di Spola la sorpresa diventa stupore. Un erto monte si affaccia al fianco destro che presenta il meraviglioso aspetto di una sovrastante strada fatta a replicati andirivieni, sostenuti da forti muri tutti murati da sbarre da lato dei sottoposti precipizi, e protetta da tre gallerie fabbricate nel monte nei luoghi minacciati dalle valanghe”¹².



Fig.3 – La cascata di Pianazza – Passo dello Spluga (J. Siegfried, 1840 circa).

Il tracciato stradale a ripidi tornanti è contemporaneamente una spettacolo degno di osservazione e un balcone panoramico sul paesaggio alpino

Quello che però è significativo è tuttavia anche un altro aspetto della realizzazione di queste opere: il ruolo che esse giocano nel paesaggio e la consapevolezza di questo già presente sia nei progettisti che nei primi viaggiatori che le percorrevano. Continuando la descrizione della via lungo il lago di Como, Morselli scrive: “Dappertutto la fiancheggia il parapetto, e volevasi anche orlarla di alberi, se il militare non si fosse opposto. Però da tratto a tratto fecero belle piazzette, con alberi di diverse essenze; poi spesse fontane; parapetti, tombe, ponti, il tutto è della costruzione più studiata: poi qua un avanzo di torre, lasciato in piedi per l’effetto pit-



Fig.4 – La valle dell’Adda dall’uscita della galleria di Bagni di Bormio (J.J. Meyer, 1831). Anche in questo caso la strada costituisce un nuovo punto di osservazione privilegiato sul paesaggio.

toresco: là le gallerie disposte in modo che, come un cannocchiale, guidino l’occhio a fissare in lontananza un villaggio, un santuario, una valle; le finestre che vi sono spalancate spianano innanzi veri panorami...¹³. Ancora più esplicito il commento che Giovanni Donegani, riporta a proposito delle opere progettate dal padre in corrispondenza del *passaggio dei Bagni di Bormio* lungo la strada dello Stelvio: “Il complesso di questo lavoro presentasi, prima di giungervi, in sempre variate foggie. Or scorgesi prospetticamente il ponte, e non può comprendersi né dove esso comunichi, né di qual strada sia in continuazione, che vedesi soltanto a ricomparire a qualche distanza dopo il costone: ora vedesi mezza apertura di galleria, ma non si comprende qual forma e qual direzione essa abbia: ora nuovamente occupata la porzione di apertura che scorgevasi, solo ne ricompare una porzione sull’altro lato...Questo variar d’aspetto nel mutar di posizione è prodotto da un masso di rocco pirami-

dale, isolato, che trovasi alla sinistra poco prima dell’imboccatura della strada. Quando però giungesi sulla direzione del ponte, scorgesi in linea retta la galleria in oscure pareti, e la parte principale di strada successiva sino al risvolto, ossia al principio della valle del Braulio¹⁴. In un recente saggio Ornella Selvafolta paragona questa descrizione dell’opera del Donegani alla prassi del progetto paesistico del parco all’inglese, che pochi anni prima Ercole Silva aveva divulgato in Italia¹⁵.

Puntualmente, come per il Sempione, pittori ed incisori si prenderanno l’incarico di illustrare le nuove spettacolari strade: tutti i punti più significativi, sia per l’arditezza delle opere eseguite, sia per la magnificenza dei paesaggi attraversati e soprattutto osservabili dalla strada saranno documentati e divulgati in tutta Europa, contribuendo in modo decisivo alla fama di questi itinerari alpini, degne porte all’agognato paesaggio mediterraneo che i viaggiatori del *Grand Tour* andavano ricercando¹⁶: innumerevoli relazioni e guide di viaggio, entusiasticamente descrivono l’itinerario compiuto. Uno per tutti il commento allo Spluga che Rodolphe Toepffer riporta nella sua celebre guida: “...lo Spluga compete, da tutti i punti di vista, col Sempione ed ha forse il sopravvento su di esso per i suoi magnifici contorni e per le sue immense gallerie; è, ci sembra il valico degli artisti. Sul versante italiano, i luoghi non fanno *veduta*, ma *quadro* e si crederebbe, in mille località, che Poussin abbia visitato questi luoghi¹⁷.”

I grandi passi alpini del Sempione, dello Spluga e dello Stelvio costituiscono il prototipo di un approccio dell'ingegneria stradale di montagna che sarà in grado di reggere ai traffici per tutto il XIX secolo e per alcuni decenni del XX (una modernizzazione della strada del Sempione avverrà solo nel 1959; molti tratti delle strade dello Stelvio e dello Spluga sono ancor oggi quelli tracciati dal Donegani). Ad altri compiti si dedicherà peraltro, nelle Alpi, l'ingegneria stradale: la costruzione dei grandi trafori, grazie ai quali si sono di molto semplificati i collegamenti tra i due versanti, ma si è banalizzato un tragitto un tempo orribile e ricercato al contempo. Le strade di passo si sono oggi ridotte a percorsi turistici o a collegamenti locali, mentre i grandi flussi di merci e di veicoli sono supportati dalle gallerie autostradali e ferroviarie. Resta tuttavia l'orgoglio per la grande opera stradale ottocentesca, come testimoniano le innumerevoli cartoline postali (le eredi povere delle antiche stampe) che documentano, in vedute aeree, il susseguirsi dei tornanti. Sintomatica, sino a non molti anni fa l'esaltazione della motorizzazione privata che, grazie alla strada, consente a chiunque di raggiungere le alte quote dei passi alpini: in alcune cartoline degli anni '60 del '900 è ritratta la fila ininterrotta di automezzi che risalgono lentamente i tornanti dei passi montani, immagine considerata degna di essere immortalata ed inviata a parenti ed amici per dire, con malcelato orgoglio: ho valicato anch'io il grande passo.

Nel periodo tra le due Guerre, con lo sviluppo della motorizzazione privata, si assiste in Italia ad una nuova fase del processo di modernizzazione del sistema stradale, in particolare nelle zone appenniniche e costiere che necessitavano di un adeguamento alle nuove esigenze della viabilità. È soprattutto lungo le impervie zone costiere dei laghi e dei mari che si realizzano alcune delle opere di maggiore impegno aprendo nuovi tracciati o più antichi percorsi.

Una delle realizzazioni più significative di questo periodo è quella del tratto da Gargnano a Riva della Gardesana Occidentale, costruita nel 1929-31 per collegare direttamente il bresciano con il Trentino e il Brennero.

La strada, realizzata in condizioni orografiche particolarmente difficili, costituisce uno dei più rari e interessanti documenti italiani di moderna stradaparco strettamente integrata con l'ambiente naturale¹⁸.

L'ingegner Riccardo Cozzaglio, progettista della strada, si era posto l'obiettivo di realizzare un percorso che, oltre a garantire una sede agevole per il traffico, fosse in grado di rivelare al turista le bellezze della costa.

La nuova via, con il susseguirsi di gallerie scavate nella dura roccia e i nuovi spettacolari panorami che consentiva di scorgere, entusiasmò a tal punto da essere definita, "la più bella strada d'Europa".

Il percorso era caratterizzato da numerosi *manufatti*: ponti, tombini, sovrappassi, gallerie artificiali, muri di sostegno, piazzole di sosta e parapetti.



Fig. 5 – La strada Gardesana Occidentale in una foto attuale. È evidente la perfetta integrazione tra il tracciato viario e l’arredo vegetale appositamente progettato

Queste opere, ad eccezione dei parapetti e dei rivestimenti in galleria, furono previste in calcestruzzo e cemento, mentre i parapetti si realizzarono in muratura di pietrame e i rivestimenti delle gallerie in blocchetti di calcestruzzo di cemento. Paracarri e cippi erano “in scheggioni di pietrame ricavati dagli scavi e lavorati a scalpello”.

Si realizzarono gallerie per una lunghezza complessiva di km 5,350 circa, alcune delle quali illuminate naturalmente da ampie aperture praticate nella roccia verso l’esterno: “Di galleria in galleria, imboccante ciascuna un paesaggio, strabiliante, si ha l’impressione di un immenso cannocchiale... Ogni apertura è l’occhio di un belvedere”¹⁹. Ne risultò quella che fu descritta come

una “balconata delle meraviglie”, “strada quanto mai incantevole, tracciata quasi all’altezza dell’acqua azzurra del lago e sovente sospesa su prore di rupi, corridoi belvedere dagli interminabili rettili fuggenti dalle svolte dolci, sinuose”²⁰.

Seguirono negli anni successivi (1932-36) i lavori di rimboschimento e piantumazione di specie ornamentali su progetto dell’ingegnere forestale Giulio Angelini, con la messa a dimora di oltre 250.000 alberi, in particolare cipressi lungo il lago e pini neri sui pendii superiori²¹. Le piantagioni non servivano al solo consolidamento dei pendii: “...al fine tecnico-economico del miglioramento del regime idraulico del versante e della valorizzazione di una zona particolarmente adatta alla coltura forestale di specie pregiate, è venuto ad aggiungersi il non meno importante fine estetico-turistico dell’abbellimento del versante medesimo, fine che soltanto può raggiungersi col restituire alle non poche zone ora brulle e cespugliate, un bel manto boscato, unico degno ornamento alla bellissima nuova strada...”²².

Ne risultò una strada che viene ancora oggi considerata tra le più belle d’Italia, sia per chi la percorre godendone le vedute panoramiche immerso in una vegetazione progettata, ricca e varia; sia per chi la osserva dal lago, da dove si nota una serie di manufatti (ponti e gallerie in particolare), vere e proprie opere d’arte, ben integrate nel contesto naturale della ripida costa, comparando e scomparendo tra boschi di conifere, agrumeti e oliveti che si alternano per

tutto il percorso. Diverse altre strade, basate su analoghe concezioni, furono realizzate negli stessi anni, come documentano due belle riviste del tempo: *Le strade* e *Le vie d'Italia*, edite, non a caso dalla allora denominata Consociazione Turistica Italiana. Tra queste, meritano di essere citati diversi tratti della gardesana orientale, la strada della sponda occidentale del lago di Iseo, la via Aurelia tra Sanremo e Ventimiglia.

Sia le ormai antiche strade alpine che le più recenti vie lungo le coste dei laghi e dei mari italiani rappresentano un contributo significativo alla storia dell'ingegneria ma anche a quella dell'architettura del paesaggio. Meriterebbero quindi di essere preservate ponendo attenzione al loro valore di bene culturale, limitando gli interventi di modernizzazione a quelli strettamente necessari o realizzando opere di miglioria ponendo particolare attenzione al

loro valore paesaggistico. Purtroppo raramente si è praticata una tale politica: adeguamenti progettati con fini esclusivamente utilitari o radicali trasformazioni hanno spesso alterato il disegno originario; talvolta, come nel caso di lunghi tratti della gardesana occidentale o di porzioni delle strade dello Spluga e dello Stelvio, i tracciati storici sono stati dismessi e lasciati in abbandono. Con poca spesa avrebbero potuto essere conservati, se pure declassati ad un uso per un traffico lento o pedonale. Privi invece di manutenzione, situati in ambienti facilmente sottoposti a fenomeni erosivi o franosi, anche questi tratti stanno perdendosi: si perderà con essi una parte importante della storia di un'ingegneria stradale che, molti decenni prima della Valutazione di Impatto Ambientale, aveva saputo ben integrare l'opera tecnica con l'attenzione per il paesaggio.

¹ G. MALLETT, *Lettres sur la route de Genève à Milan par le Simplon*, cit. in J.P.Haldi, *Voyagers et diligences à travers le Simplon*, in AAVV, *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, Bern, 1994, pp.11.

² Cfr. art.3 dell'arrêt del 7 settembre 1800, cit. in F. BARBEY, *La route du Simplon*, Genève, 1906.

³ Cit. in N. CÉARD, *Mémoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon*, Paris, 1820, p. 31

⁴ N. CÉARD, *op.cit.*, pp. 33-34.

⁵ Ivi, p. 35.

⁶ Ivi, p. 37.

⁷ Ivi, p. 38.

⁸ Ivi, p. 35.

⁹ *Views to illustrate the Route of the Simplon*,

London, 1822.

¹⁰ RAOUL-ROCHETTE, *Lettres sur la Suisse, écrites en 1819, 1820 et 1821*, Paris, 1828.

¹¹ S. MORSELLI, *La Valtellina. La strada militare e l'Adda descritte da un morto*, in *Grande Illustrazione del Lombardo-Veneto*, Milano 1859, pp. 169-170.

¹² ARCHIVIO DI STATO DI MILANO, Fondo della Presidenza del Governo, Milano, 13 novembre 1821, cit. in AAVV, *Lo Spluga, un passo per l'Europa*, Comitato italiano per il traforo ferroviario dello Spluga, Milano, 1982, p. 15.

¹³ S. MORSELLI, *op.cit.*, p. 170.

¹⁴ G. DONEGANI, *Guida allo Stelvio ossia Notizie sulla nuova strada da Bormio all'incontro colla postale di Mals*, Milano, 1842, pp. 29-30.

¹⁵ E. SILVA, *Dell'arte dei giardini inglesi*, Mila-

no 1813. Cfr. O. SELVAFOLTA, *Il paesaggio tecnico come un giardino. "Le belle linee" e le "scene variate" nelle strade dello Spluga e dello Stelvio*, in G. GUERCI (a cura di), *Giardini e parchi di Lombardia. Dal restauro al progetto*, Cinisello, 2001, pp. 39-50.

¹⁶ Cfr. in particolare: J.J.MEYER, *Voyage pittoresque sur la nouvelle route depuis Glurns en Tyrol par le Col de Stilfs (Passo di Stelvio) par la Valteline, le long du lac de Come, jusqu'à Milan*, Zurich, 1831.

¹⁷ R. TOEPFFER, *Voyages en zig-zag ou excursions d'un pensionnat en vacances dans les Cantons Suisses et sur le revers italien des Alpes*, Paris, 1844, p. 206.

¹⁸ Per approfondimenti si rimanda a A. CAZZANI, *La Gardesana Occidentale: una parkway italiana da conservare e valorizzare*, in G. GUERCI, L. PELISSETTI, L. SCAZZOSI (a cura di), *Oltre il giardino. Le architetture vegetali e il paesaggio. La storia e la percezione*

del paesaggio. Metodologia, strumenti, fonti per l'analisi e la lettura del paesaggio, Firenze, Olski, 2003, pp. 129-144.

¹⁹ V. GIGLIO, *La Gardesana Occidentale*, in: "Cultura Moderna", Milano, agosto 1932.

²⁰ M. RAMPERTI, *Gardesana Occidentale*, in: "Brescia", Numero speciale dedicato alla Gardesana Occidentale, anno IV, ottobre 1931, Tipografia Apollonio, Brescia, 1931.

²¹ G. ANGELINI, *Progetto di sistemazione idraulico-forestale della Gardesana Occidentale nei Comuni di Tignale - Gargnano - Toscolano Maderno e Gardone Riviera. Relazione tecnica*, Ministero dell'Agricoltura e Foreste, Milizia Nazionale Forestale, Comando Coorte Brescia, Brescia, 1931, p. 2.

²² G. ANGELINI, *Progetto di rimboscimento della Gardesana Occidentale. Relazione*, Ministero dell'Agricoltura e Foreste, Milizia Nazionale Forestale, Comando Coorte Brescia, Brescia, 1932.