

Zeitschrift:	Quaderni grigionitaliani
Herausgeber:	Pro Grigioni Italiano
Band:	88 (2019)
Heft:	4: Storia, Letteratura, Lingua
 Artikel:	La Valposchiavo nel progetto stradale del 1841 : dalla perizia di La Nicca al disegno di Salvetti
Autor:	Iseppi, Fernando
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-864947

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

FERNANDO ISEPPi

La Valposchiavo nel progetto stradale del 1841: dalla perizia di La Nicca al disegno di Salvetti

Dopo aver presentato nei «Quaderni grigionitaliani» il progetto del 1863 relativo al rifacimento della strada nel fondovalle poschiavino tra Campocologno e il borgo di Poschiavo,¹ proponiamo in questo numero – accanto alla perizia di Richard La Nicca² che ha definito il tracciato sul passo – le planimetrie di Camillo Salvetti³ della strada carreggiabile da Bernina bassa al confine di Piattamala. Si tratta di un lavoro di grande interesse cartografico sia per la rappresentazione fisica del territorio, disegnato nel 1841 (e questo per la prima volta)⁴ in una scala di 1:2000, sia per i rilevamenti degli abitati toccati dall'asse come anche per la particolareggiata nomenclatura.⁵

Da notare che tra il rapporto di La Nicca (1833), su cui il Governo fonda la decisione per la linea Ospizio – La Rösa – San Carlo, e il disegno del geometra Salvetti passano otto anni e che tra il piano e la sua completa realizzazione ne passano ancora una ventina.

Se si pubblicano tutte le 16 tavole planimetriche (55 x 80<300 cm) del geometra Salvetti è per illustrare, con il primo percorso carrabile sul Bernina, il fondovalle visto dalla strada; mentre con la relazione dell'ingegnere cantonale La Nicca – qui riassunta e adattata – si vuol capire, facendo capo alla descrizione del tracciato e alle osservazioni di carattere tecnico, i motivi per cui fu scelta la variante di La Rösa. Ma prima di vedere i due documenti, riteniamo opportuno inquadrare il nuovo progetto stradale in un breve contesto storico.

Lo storico Daniele Marchioli ricorda come le nostre strade, ancora all'inizio dell'Ottocento, non fossero altro che «viuzze serpegianti, anguste e informi [...] all'insù e

¹ Cfr. FERNANDO ISEPPi, *La strada del Bernina nei piani del 1863*, in «Qgi» 2017/2, pp. 85-106. Per una bibliografia essenziale sulla costruzione della carreggiabile del Bernina si veda alla nota 7 dello stesso contributo.

² Richard La Nicca (Safien-Neukirch, 1794 – Coira, 1883) fu ingegnere cantonale dal 1823 al 1853. Fra le sue opere ricordiamo la progettazione dei passi del Giulia, del Maloja e del Bernina, la ricostruzione di Thusis e Felsberg, la correzione del Reno in Domigliasca e della Linth. Per una biografia estesa si veda PSYCHIATRISCHE DIENSTE GRAUBÜNDEN (Hrsg.), *Richard La Nicca. Bilder der Baukunst*, Bündner Monatsblatt, Chur 2006, pp. 3-16.

³ Nonostante l'insistente ricerca sulla vita di Camillo Salvetti, cittadino di Rovato (Brescia), non abbiamo potuto reperire informazioni utili a dargli un profilo. Sappiamo tuttavia, grazie ai suoi lavori presenti soprattutto negli archivi di Coira e Samedan, che fu attivo nel Cantone dei Grigioni dal 1816 (vedi la planimetria della Val Laguné) al 1855/56 (vedi le mappe degli stabili delle famiglie Tosio a Samaden/Poschiavo e Salvester a La Punt); in modo particolare fu collaboratore di La Nicca nell'allestimento dei progetti menzionati sopra. Di lui inoltre abbiamo trovato due lettere (13 febbraio e 8 aprile 1844) indirizzate ad Arnold Escher in occasione dei lavori di correzione della Linth (Biblioteca del Politecnico federale di Zurigo, Shelf Mark: Hs 4:1548/1549).

⁴ A tutt'oggi, prima di questo documento, non si conoscono topografie così realistiche e dettagliate della Valposchiavo.

⁵ Le planimetrie della strada del Bernina sono conservate presso l'Archivio di Stato dei Grigioni, Po3-29-7 – Po3-29-19.

all'ingiù, ora a destra ora a manca fino che con fatica, strapazzi e perditempo vi si perveniva».⁶ Una forte spinta verso la strada moderna, concepita sui criteri di comodità, velocità e sicurezza, è data dall'esperienza della Rivoluzione francese, rispettivamente dalla sua strategia militare.

Il concetto viario francese viene adottato dapprima in Valtellina, che fa costruire, su tutta la sua lunghezza, uno stradale regolare e ai margini dei piccoli villaggi. Incoraggiata dall'esempio valtellinese, Poschiavo decide di dotarsi di una strada all'altezza dei tempi, allargando l'esistente dal confine ai piedi della montagna a 16 quarte, vale a dire a poco più di 3 metri, ma che era già «un passo gigantesco di fronte allo stabilismo della massa popolare».⁷ Uno sforzo in questa direzione lo fa anche il Cantone dei Grigioni, che – sostenuto dall'Austria e dal Piemonte – apre le due vie commerciali attraverso il San Bernardino e lo Spluga (1818-1823).⁸ Così, se da una parte i due assi di transito inseriscono il Cantone in un sistema viario internazionale, dall'altra mettono in ombra – in sala d'attesa – tutte le altre, in un'ombra che si fa più buia quando ai primi due se ne aggiunge un terzo attraverso il Maloja, il Giulia e Lenzerheide (1820-1840).⁹

Dopo iterate rimostranze, anche gli esclusi otterranno a partire dal 1840 un sostegno cantonale per la costruzione degli auspicati allacciamenti, considerati però sempre solo «appendici, strade laterali ossia di comunicazione, come rivi secondari» delle arterie commerciali. Alla discrepanza di classe, e quindi di ingiustizia, si aggiunge il fatto che la manutenzione delle prime è interamente a carico del Cantone, mentre per le seconde pesa sui rispettivi comuni. Tuttavia la caparbietà grigione, da una parte, e il provvidenziale aiuto arrivato da Berna, che vedeva nelle vie di comunicazione un'importanza strategica nella difesa del territorio, fanno sì che anche quella del Bernina possa essere realizzata. La manutenzione delle strade di comunicazione, tra cui quella del Bernina, passerà al Cantone solo nel 1882.¹⁰

La nuova strada sul passo del Bernina deve passare per Cavaglia o per La Rösa?¹¹ Questo era il nodo gordiano da sciogliere che già si poneva all'inizio del Settecento.

⁶ DANIELE MARCHIOLI, *Storia della valle di Poschiavo*, Tip. Emilio Quadrio, Sondrio 1886, vol. 2, p. 201.

⁷ Ivi, p. 202

⁸ Cfr. HANS-ULRICH SCHIEDT – PETER STIRNIMANN, *Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden: vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart*, Tiefbauamt Graubünden, Chur 2015, p. 102.

⁹ Come ricorda la cronaca, lo Spluga e in seguito, non con minor efficacia, lo Stelvio e il Maloja concorsero a declassare l'importanza del Bernina, dirottando buona parte dei traffici in quelle direzioni: «Il magnifico stradale dello Spluga tolse ai dirupi del Bernina quasi tutto il transito, Stelvio e Bregaglia contribuirono alla disgrazia del nostro» (*Il Grigione Italiano*, 27 maggio 1853).

¹⁰ Cfr. D. MARCHIOLI, *Storia della valle di Poschiavo*, cit., pp. 202-204.

¹¹ Il podestà P. Pozzi, nella lettera inviata il 24 agosto 1841 al Piccolo Consiglio, precisando l'esito della votazione sulla scelta del tracciato, ribadisce la validità del risultato. «Lorché questa popolazione, convocata legalmente a Sindacato il 18 Giugno scorso all'unanimità decise la riattazione delle strade a termini del decreto del Gr. Consiglio 1839 Lug.o 11, si pronunciò circa la direzione della strada sulla Bernina nel modo seguente: per la strada di Arusa si dichiararono 129 voti, per quella di Cavaglia 49 voti, condizionati 90 [...]. Risulta quindi una pluralità decisa per l'attuale direzione d'Arusa, giacché i voti condizionati, come è di legge e di pratica cadono, senza contar né per una direzione né per l'altra. Ritengono perciò i Tribunali di Magistrato e Giunta di Poschiavo [...] che non possa nascere questione né dubbio in merito alla direzione della strada» (Archivio di Stato dei Grigioni, Strassenwesen Berninastrasse, VIII 10 m 4).

Se, come abbiamo visto sopra, i ritardi della costruzione della strada si attribuiscono a ragioni politiche e economiche, non possiamo dimenticare che un fattore non trascurabile fu l'annoso dibattito interno sulla scelta del tracciato. La decisione presa nel 1841 a favore della linea per La Rösa era stata infatti anticipata dalla Convenzione del 1731 stabilita tra i Comuni di Poschiavo e Pontresina. Nel documento, in cui si elencano vantaggi e svantaggi delle due varianti, si ricorda che in seguito «ai danni, perdite di persone e di roba» e a un'esperienza positiva di due anni sulla via di Pisciadello, si decide di abbandonare la via vecchia per Cavaglia, per quella a mattina, per La Rösa.¹²

Scelto il tracciato della via sul passo e a conclusione dei lavori di ristrutturazione della comunale sul fondovalle, su richiesta di Poschiavo e dell'Engadina il Cantone farà costruire la nuova carreggiabile attraverso il Bernina con l'intento di unirla al passo dell'Aprica e del Giulia.¹³ Se sul versante poschiavino i lavori per la prima tappa dal Borgo all'Ospizio, iniziati nel 1842, venivano ultimati con la costruzione delle gallerie al Camino nel 1857, per la seconda da Campocologno a Poschiavo – riconosciuta solo più tardi come via di comunicazione – si finivano nel 1865, unitamente al tronco tra Lago nero e Samedan.

Il progetto della strada carrabile – come si può arguire dalla perizia (1833) di La Nicca – presentava alcuni aspetti innovativi di grande importanza in quanto imponeva una larghezza di 4.20 m e una pendenza generale dell'8%, evitando contropendenze e serpentini; per lo scolo dell'acqua erano previsti “tombini” e cunette; inoltre la massicciata doveva essere di buon materiale (ghiaia o pietrisco); nei luoghi più esposti la strada era munita di paracarri o di parapetti.

Il tracciato disegnato da Salvetti segue grosso modo quello della vecchia mulattiera, rispettivamente la linea indicata da La Nicca, che verrà però corretta qua e là (p. es. tra San Carlo e la Val dal Teo, tra Pisciadello-Sfazù-La Rösa, sul Camino e dall'Ospizio alla galleria d'Arlas) ancora durante la costruzione.

L'ingegnere e il geometra, concependo la strada come parte di un insieme, includono nel loro disegno il paesaggio limitrofo, l'idrografia (ruscelli, torrenti, canali, laghi e paludi), l'orografia (valli laterali, bocchette, motti, punti scoscesi o piani, margine di vedrette ecc.) e in modo particolare rilevano gli abitati lungo tutto l'asse in una figurazione realistica, dove sono evidenziati gli edifici più significativi, la maglia edile, le articolazioni viarie e gli spazi verdi.

Un ulteriore orientamento è dato da una fitta rete di toponimi (inclusi i posti più reconditi, come quelli sul passo, ora sommersi dalle acque del Lago Bianco, «Basisc», «Mott delle Capre», «Sasso nero» ecc.), di nomi dei villaggi e delle contrade, di edifici di culto, di dimore importanti, di impianti artigianali o rurali (seghe, mulini, calchere,

¹² Cfr. TOMMASO LARDELLI, *La mia biografia con un po' di storia di Poschiavo nel secolo XIX scritta nel mio 80mo anno*, a cura di F. Iseppi, Tipografia Menghini, Poschiavo 2000, pp. 200-202.

¹³ «La strada larga 4.20 m con una pendenza massima dell'8 % congiungendosi a quella dell'Aprica permetterebbe d'importare granaglie, vini, lini e ferro, in cambio si esporterebbero verso la val Camonica legnami e carbone; il turismo trova di soddisfare l'amore per il bello, pel sublime, e pel romantico: vedute, laghi, pascoli, praterie, le rovine di Zarera, l'ameña Engadina, Poschiavo che annuncia la bella Italia, materia più che sufficiente per dar pascolo alla fantasia e al cuore» (*Il Grigione Italiano*, 3 giugno 1853).

stalle, alpeggi). Per ragioni di leggibilità, alle denominazioni – quasi tutte in italiano – scritte a mano dall'autore, abbiamo sovrapposto in tondo il nome trascrivendolo nella stessa ortografia anche se a volte si discosta dalla norma.

Sulla costruzione di una strada dal lago di Poschiavo al passo del Bernina. Rapporto di Richard La Nicca, 20 gennaio 1833¹⁴

Introduzione

Dalla montagna del Bernina, una delle più alte e più conosciute della catena, la quale separa l'acqua dell'Inn da quella dell'Adda, discende la valle di Poschiavo verso mezzodì sino alla riva dell'Adda. La Valle per la sua situazione geografica si deve ritenere come una vallata della Valtellina, rinserrata da monti da oriente e occidente. Il Poschiavino che sotto Tirano si getta nell'Adda è il torrente principale di questa valle e deve la sua acqua alle copiose valli che vi concorrono, ma particolarmente alle seguenti nelle quali si dirama nel suo principio: alla valle di Campo della lunghezza di quasi tre ore, che comincia presso Pisciadello e da qui in direzione di nord-est ascende sino al confine della Valtellina; alla valle Agoné, che comunica con la valle di Livigno, appartenente alla Valtellina e dalla quale ha origine il Poschiavino; alla valle di Cavaglia, situata a destra delle suddette valli.

Circa lo stato delle strade la valle di Poschiavo si divide in due tratti principali.

Dal confine con l'Engadina sino all'Angelo Custode della lunghezza di 11550 m praticabile solo con cavalli da soma ad eccezione di 3430 m tra Pisciadello e l'Angelo Custode carreggiabile solo con carri assai leggeri.

Dall'Angelo Custode sino al borgo di Poschiavo e da qui sino ai confini con la Valtellina la strada si presenta nel seguente modo:

- il tratto dal confine sino a Campascio di 1812 m, già migliorato, è ben carreggiabile a parte alcuni luoghi scoscesi;*
- da Campascio alle Prese di 7117 m è assai sconnesso e sassoso, selciatura irregolare, per cui è difficile transitare con carri, in più non ha scoli laterali;*
- dalle Prese a Poschiavo, 4249 m, tratto piano e carreggiabile, abbastanza buono, si può ridurre in buon stato con spesa minima;*
- da Poschiavo all'Angelo Custode di 4050 m, via comoda, si corregge facilmente, ma la soppressione dell'ascesa in S. Carlo e l'allargamento tra Raviscé e l'Angelo Custode presentano difficoltà.*

¹⁴ Ueber eine Strassenanlage vom See von Poschiavo auf den Bernina Berg, questo il titolo originale della perizia, tradotta integralmente in italiano in un fascicolo di 26 pagine, di cui qui si riproduce una versione ridotta e adattata. Archivio comunale Poschiavo, Costruzioni 1828-1834.

Piani e pareri per la costruzione di una strada carreggiabile da Poschiavo al Bernina. Direzione per l'Angelo Custode, Rusa e la Motta.

Dal borgo di Poschiavo la strada parte con poca ascesa sino alla valle di Verona, passa sopra un ponte di legno da ricostruire, si fa piana per la vicinanza di Privilasco, quindi discende avvicinandosi al Poschiavino, passando per un ponte di pietra alla riva sinistra da dove ascende a S. Carlo.

Siccome qui il letto del Poschiavino è profondo, è sorta una marcata ascesa tra Privilasco e S. Carlo che necessita di un'importante correzione, mentre tra S. Carlo e Raviscé la strada discende per perdersi nel piano tra questa frazione e l'Angelo Custode. Questa piana però è spesso allagata e ingombrata dal Poschiavino e da altri torrenti per cui si deve provvedere a dei ripari.

Sino all'Angelo Custode la strada si percorre discretamente e si può migliorare senza spesa considerevole a parte le accennate ascese e discese che non si possono eliminare senza un grande lavoro. Qui comincia propriamente il cattivo stato e la grande ascesa della strada. Dall'Angelo Custode ascende con piccole curve e passa sul cono di deiezione della valle del Teo piegandosi lungo la vallata costeggiando il piede del monte ad una considerevole altezza al di sopra del fiume. È scoscesa e sassosa sino a Pisciadello, circa 600 metri prima di giungere a questo nucleo la strada discende nuovamente.

Per ottenere un miglioramento del tratto di strada dall'Angelo Custode sino a Pisciadello si deve abbandonare completamente la strada vecchia, perché è troppo scoscesa e poi perché ascende e discende. Per eliminare questa ascesa e discesa e per dare alla strada una cadenza regolare sono necessarie sopra l'Angelo Custode alcune tornichelle per evitare il più possibile la valle del Teo, piega poi a sinistra portandosi a Pisciadello con una salita uguale. Per un piccolo tratto incontra bensì una ganda, ma questa non è di grande impedimento.

Nel resto il terreno non presenta qui che le difficoltà solite delle strade di montagna. La correzione migliore si otterrebbe certamente se a S. Carlo si abbandonasse l'attuale direzione e si costruisse la strada nuova più in alto con una salita regolare sino sopra l'Angelo Custode evitando con ciò le tornichelle ivi progettate e l'ascesa e discesa in S. Carlo ma si incontrerebbe una roccia il cui taglio poterebbe grave spesa. Volendo poi evitare Pisciadello, posto allo sbocco della val di Campo e consistente in otto case, la strada dovrebbe rialzarsi ancor di più sopra l'Angelo Custode e seguire la strada vecchia più piana. Con una pendenza dell'8% giunge così sino sopra Pisciadello verso gli stretti dove sbocca la val di Campo e favorisce la costruzione di un ponte. Da qui la strada costeggia per un gran tratto il piede del monte a sinistra e mediante varie tornichelle sino al motto coperto di bosco che protegge dalle lavine. Qui passa il fiume, il motto con bosco e i prati di Braita, per portarsi mediante varie curve grandi sino al piede del monte a destra lungo il quale si porta sino alle case di Arusa. Volendosi conservare l'attuale direzione della strada s'incontrerebbero grandi rocce o lavine, difficoltà che si evitano con la nuova.

Questa direzione si può conservare anche passando per Pisciadello, ciò che io consiglio per i luoghi di ricovero, ma sarebbero poi necessarie più tornichelle sopra il nucleo. In Arusa la vallata si fa dritta e passa per una bella prateria, poi deve ascendere fortemente, formare alcune curve sino all'osteria della Motta. Da qui con diverse curve giunge sino al passo con la cadenza stabilita.

Dal culmine la strada può dirigersi facilmente sino al confine con l'Engadina, questo è distante 1040 m e circa 150 m più in basso si trova il Lago Bianco le cui acque passano in un altro piccolo lago e da questo per val di Pila e Cavaglia.

Direzione per la via di Cavaglia

Siccome questo passaggio è molto più basso del primo, si preferisce seguire questa via che passa per i maggenghi di Cavaglia per dirigersi più facilmente a Poschiavo. Questa è anche la direzione dalla strada vecchia, praticabile al presente con cavalli da soma. La strada conduce sino ai nominati laghi e sino al Sasso della pignatta per una lunghezza di 3460 m. Qui la vallata si dilata ed è rinserrata dalla parte sinistra dal corno di Prairolo e a destra dalla cima del monte del Sasso della mason (Sassalmason) sino al corno di Verona tra i due monti l'interessante ghiacciaio di Palù e la dilettevole prateria. A mattina si trova la stretta valle di Pila, a sera la pianura di Palù e Cavaglia. Poiché dal Sasso della pignatta, a destra, la valle scende a tratti ripida, creando varie difficoltà, la strada deve passare per la val di Pila non senza una gran quantità di tornichelle e ripari.

In fondo alla valle di Pila la strada potrebbe continuare senza difficoltà ora a destra ora a sinistra della valle sino alle cascine di Cavaglia.

Qui si giunge rallegrati da una deliziosa prateria circondata per ogni dove da bosco. Presso Pont'alta la valle ha uno sbocco stretto ma profondo e qui la nuova strada vi passerebbe e quindi discenderebbe di nuovo dopo la dolce piana di Cavaglia di 1000 m. Tra la valle di Verona che si trova 610 m sopra Poschiavo e il Cavagliasco che si getta nel Poschiavino in vicinanza di S. Carlo, si incontra una tenuta alquanto scoscesa di prati, boschetti e pascoli in cui la strada dovrebbe essere costruita con varie tornichelle specialmente nei pressi di Cadera. Da qui prosegue colla cadenza dell'8% verso la valle di Verona dove si unisce colla strada vecchia che conduce a Poschiavo.

Confronto della direzione della strada della Motta con quella di Cavaglia

Queste due strade partono ambedue dal Lago Bianco, la prima in direzione per la Motta, Arusa, mentre l'altra per Cavaglia: quella per Arusa, per la maggior altezza e percorso, misura dalle valle Verona al confine con l'Engadina 14430 m, l'altra per Cavaglia 12070 m ovvero 2360 m di meno.

Perciò sotto le eguali circostanze la più corta avrebbe la preferenza: ma in luoghi montuosi più della brevità si deve considerare la regolarità e la sicurezza. Nelle montagne non si può mai seguire la direzione più corta perché questa è la più scoscesa, ma all'incontro si dovrà cercare di seguire la vallata maggiore, e dove la situazione non lo permette, prolungare la strada per non superare la cadenza adottata.

Per questi motivi la direzione per la Motta è preferibile a quella per Cavaglia: la prima è dentro una larga e lunga valle che permette una più libera costruzione e maggior libertà nella scelta del terreno, mentre la seconda è limitata nella stretta e scoscesa valle di Pila. È vero che la strada per Cavaglia passa per il punto più basso lungo il Lago Bianco e quella per la Motta 150 metri più in alto, ma questo vantaggio lo

perde nel piano del Lago Bianco di 3460 m e di Cavaglia di 1000 m, 4460 m in tutto che non servono per l'ascesa della montagna; anzi la strada deve esser allungata per ottenere la cadenza necessaria e per renderla comodamente carreggiabile.

A causa di questo allungamento artificiale la strada di Cavaglia diventa tanto lunga quanto quella della Motta se si vogliono della stessa cadenza. E colla costruzione di una strada carreggiabile a causa del suo allungamento vengono tolti i vantaggi di una linea più corta per cavalli e pedoni.

Considerato che una strada carreggiabile per Cavaglia, con una pendenza regolare, ha quasi la stessa lunghezza come quella di Pisciadello, Arusa e Motta, che la costruzione di numerose tornichelle come il superamento di tanti ostacoli comporta grandi spese e che in val di Pila non si possono evitare le slavine, è preferibile la direzione di Pisciadello - Arusa - la Motta a quella di Cavaglia.

Lunghezza della strada vecchia dal ponte di Poschiavo sino al confine con l'Engadina dalla parte d'Arusa e la Motta.

<i>Dal ponte di S. Bartolomeo sino al ponte in Cima villa</i>		<i>m 560</i>
<i>Da Cima villa alla valle di Verona</i>		<i>m 610</i>
<i>Dalla valle di Verona al ponte di S. Carlo</i>		<i>m 650</i>
<i>Dal ponte di S. Carlo alla chiesa di S. Carlo</i>		<i>m 530</i>
<i>Dalla chiesa di S. Carlo all'ultima casa di Raviscé</i>		<i>m 470</i>
<i>Da Raviscé alla chiesa dell'Angelo Custode</i>		<i>m 1230</i>
<i>Dall'Angelo Custode alla Stanza</i>		<i>m 630</i>
<i>Dalla Stanza sino al n. 12 / Sasso del cavallo</i>		<i>m 1030</i>
<i>Dal Sasso del cavallo al n. 13</i>		<i>m 800</i>
<i>Dal n. 13 al 14 / strada di val di Campo</i>		<i>m 310</i>
<i>Dalla val di Campo a Pisciadello</i>		<i>m 660</i>
<i>Da Pisciadello al n. 16</i>		<i>m 780</i>
<i>Dal n. 16 alle Acquette sopra la Lavina n. 17</i>		<i>m 620</i>
<i>Dal n. 17 al n. 18</i>		<i>m 450</i>
<i>Dal n. 18 alla Rusa</i>		<i>m 650</i>
<i>Dalla Rusa alla Motta</i>	<i>piano</i>	<i>m 720</i>
	<i>salita</i>	<i>m 720</i>
<i>Ultimo piano della Motta</i>		<i>m 1420</i>
<i>Dalla Palù grande sino in cima</i>		<i>m 1230</i>
<i>Dalla cima alla valle del Lagalp</i>		<i>m 1040</i>
<i>Allungamento per dare alla strada la cadenza dell'8% ca.</i>		<i>4660</i>
<i>In tutto adunque</i>		<i>m 20070</i>

Dall'acqua Cambrena sino alla valle di Verona e da qui sino al ponte di Poschiavo.

<i>Sino al Sasso della Pignatta</i>	<i>m 3460</i>
<i>Dalla Pignatta al ponte di val Pila</i>	<i>m 2090</i>
<i>Da val Pila a Cavaglia</i>	<i>m 1590</i>
<i>Da Cavaglia a Pont'alta</i>	<i>m 1000</i>

<i>Da Pont'alta a Cadera</i>	<i>m 2160</i>
<i>Da Cadera ai prati di Privilasco</i>	<i>m 1200</i>
<i>Da Privilasco al ponte</i>	<i>m 630</i>
<i>Dal ponte a quello di S. Bartolomeo</i>	<i>m 1170</i>
<i>In tutto</i>	<i>m 13300</i>

Poschiavo è a circa 1300 m più in basso del passo Bernina.

Osservazioni relative ai miglioramenti da farsi alla strada da Poschiavo sino al lago.

Dalla casa n. 1 alle Prese ove comincia il progetto esteso fino alla valle di Spinadascio sono metri 710, da questa valle sino a Soragnida n. 5 ci sono 300 m.

Per ottenere un miglioramento in questo tratto dalla chiesa delle Prese sino a Soragnida la strada dovrebbe tirar dritta e quindi rialzata secondo il bisogno alla valle di Spinadascio.

Dal n. 5 sino al n. 9 ponte nuovo di pietra ci sono 819 m è troppo combola [connessa], e deve essere munita di paracarri.

Dal n. 9 sino alle Corti n. 13 sono 940 m, in questo tratto si devono togliere le più grandi curve e allargare le altre, presso la valle di Viale va rialzata e verso le Corti raddrizzata. In questo tratto dalle Corti sino al primo ponte di Poschiavo della lunghezza di 1580 m deve essere allargata e vanno tolte alcune curve, sulla valle di Goli è necessaria la riparazione del ponte.

Per portare questo tratto di 4249 m al desiderato perfezionamento, non solo si devono togliere le curve, ma anche nella parte piana vanno costruiti gli scoli laterali ed i relativi tombini, e deve essere completamente inghiaiata secondo l'arte dello stradino.

Coira li 20 gennaio 1833

l'Ingegnere cantonale R. La Nicca

Per copia conforme

v. Planta

Epilogo delle spese di tutta la strada

	<i>Lunghezza</i>	<i>Spesa</i>
<i>Dalla valle di Lagalp sino alli Angeli Custodi</i>	<i>m 16211</i>	<i>fr. 70244.40</i>
<i>Da qui al paese di Poschiavo</i>	<i>m 4050</i>	<i>fr. 8100.00</i>
<i>Da qui alle Prese</i>	<i>m 4229</i>	<i>fr. 4249.00</i>
<i>Dal principio del lago al Meschino</i>	<i>m 3006.83</i>	<i>fr. 11819.16</i>
<i>Dal Meschino sino a Brusio n. 110</i>	<i>m 2569</i>	<i>fr. 9228.42</i>
<i>Da Brusio alla valle di Gaggio</i>	<i>m 1542</i>	<i>fr. 3470.36</i>
<i>Dalla valle di Gaggio sino a Piatta mala</i>	<i>m 1812</i>	<i>fr. 4912.36</i>
<i>In tutto metri</i>	<i>33439.83</i>	<i>fr. 112'027.36</i>

R. La Nicca

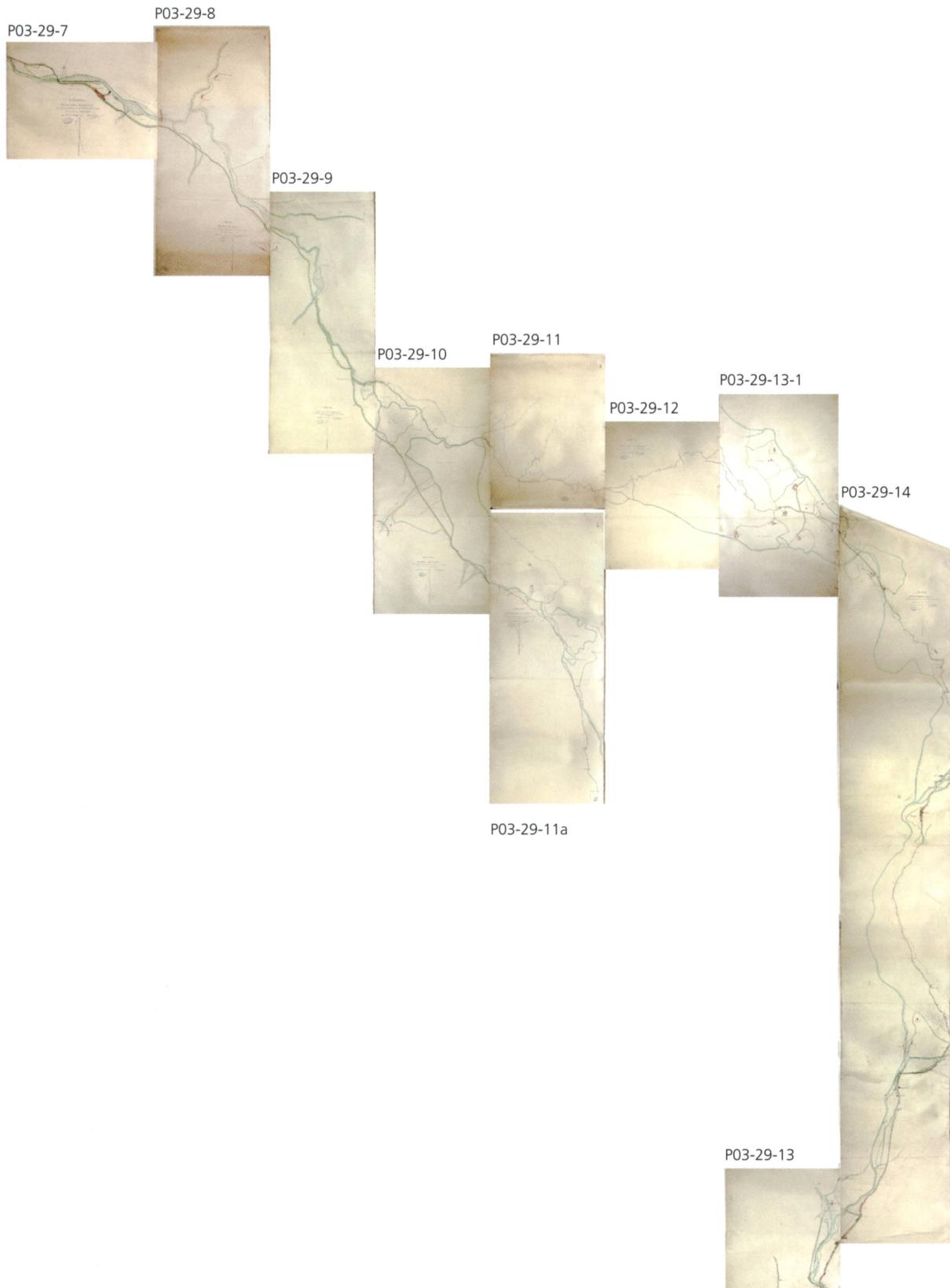
Per copia conforme

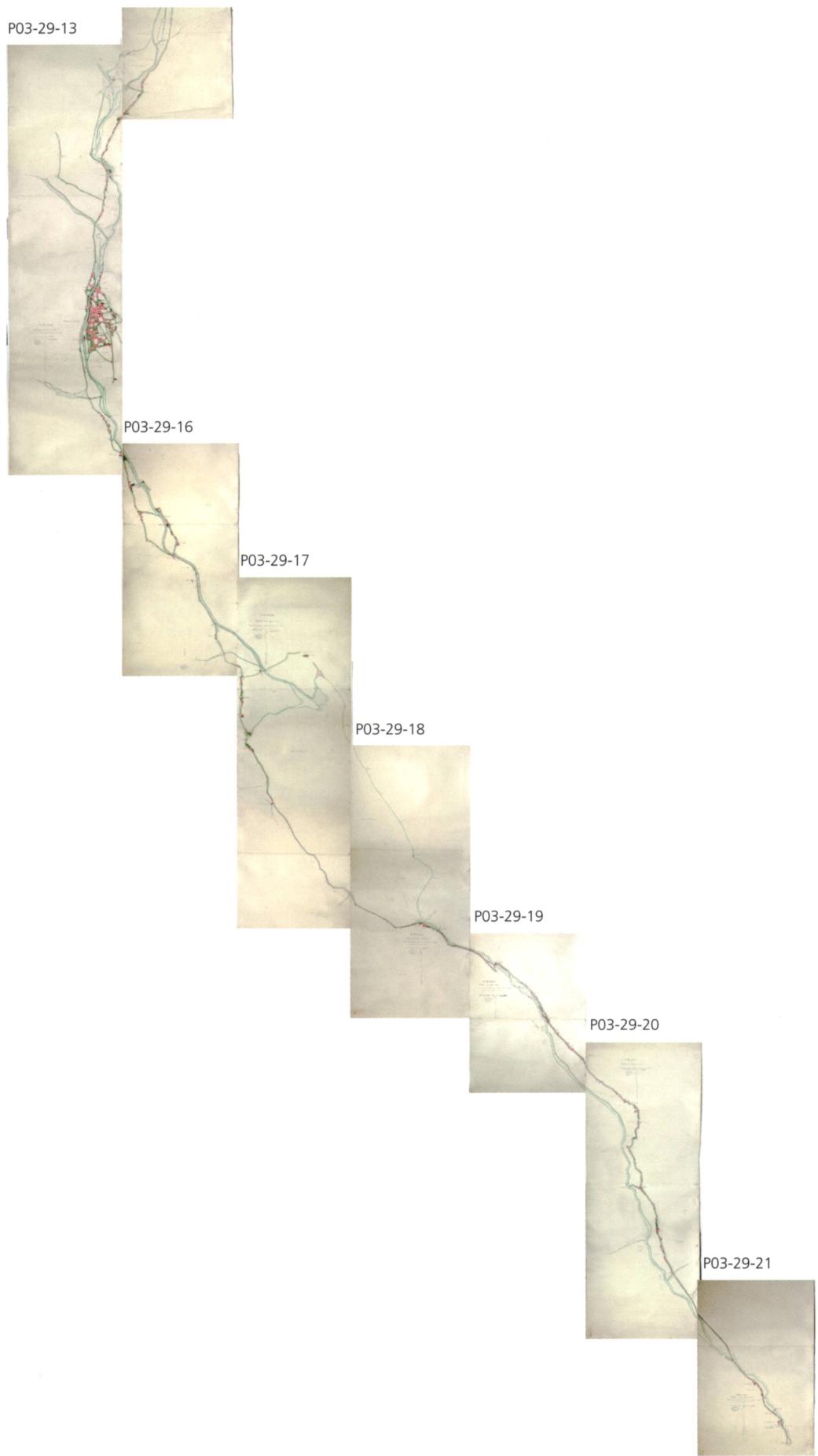
Il direttore della cancelleria

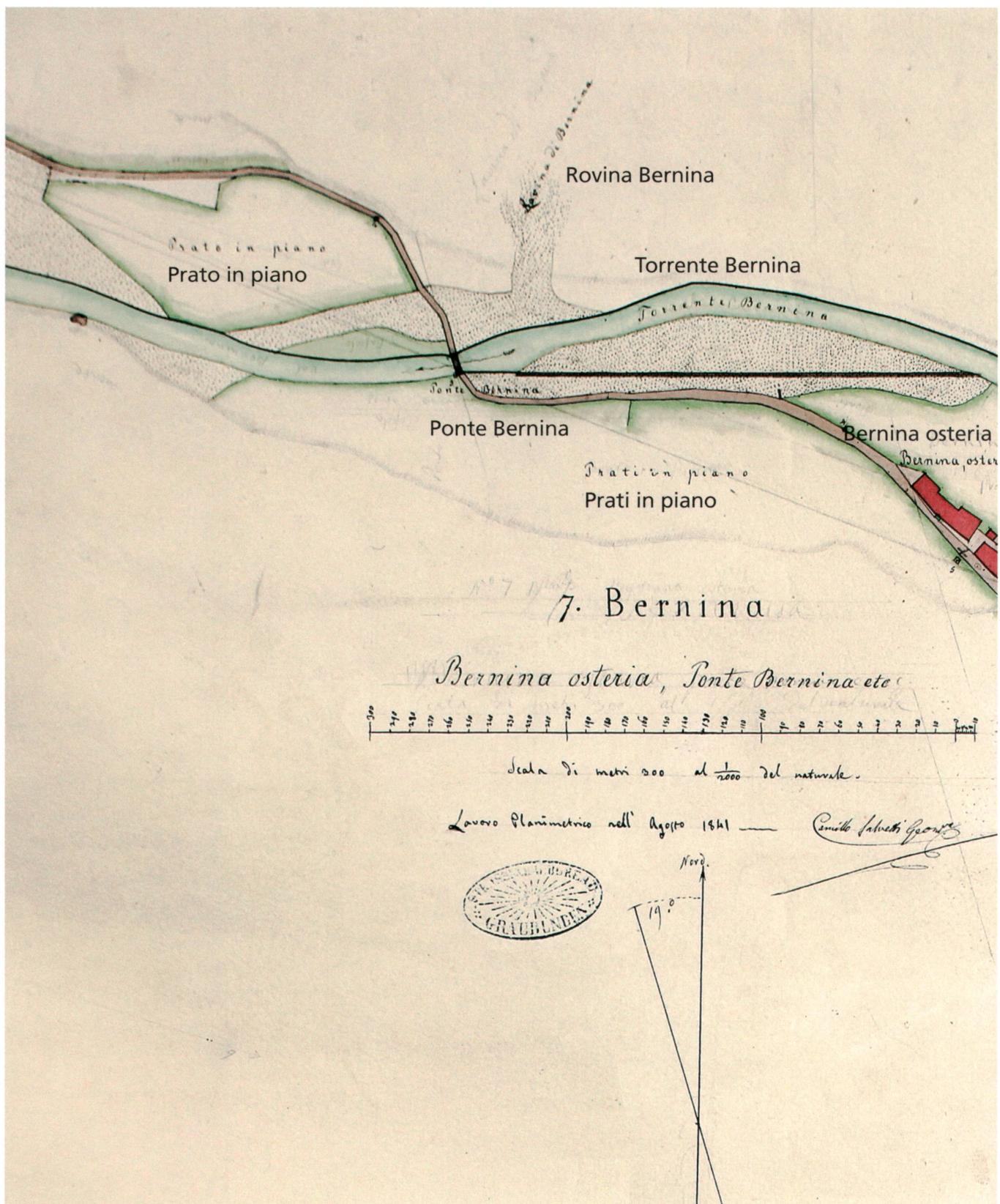
v. Planta

Rappresentazione schematica del piano di Camillo Salvetti (1841) per la strada “Bernina” da Bernina bassa al confine di Piattamala.

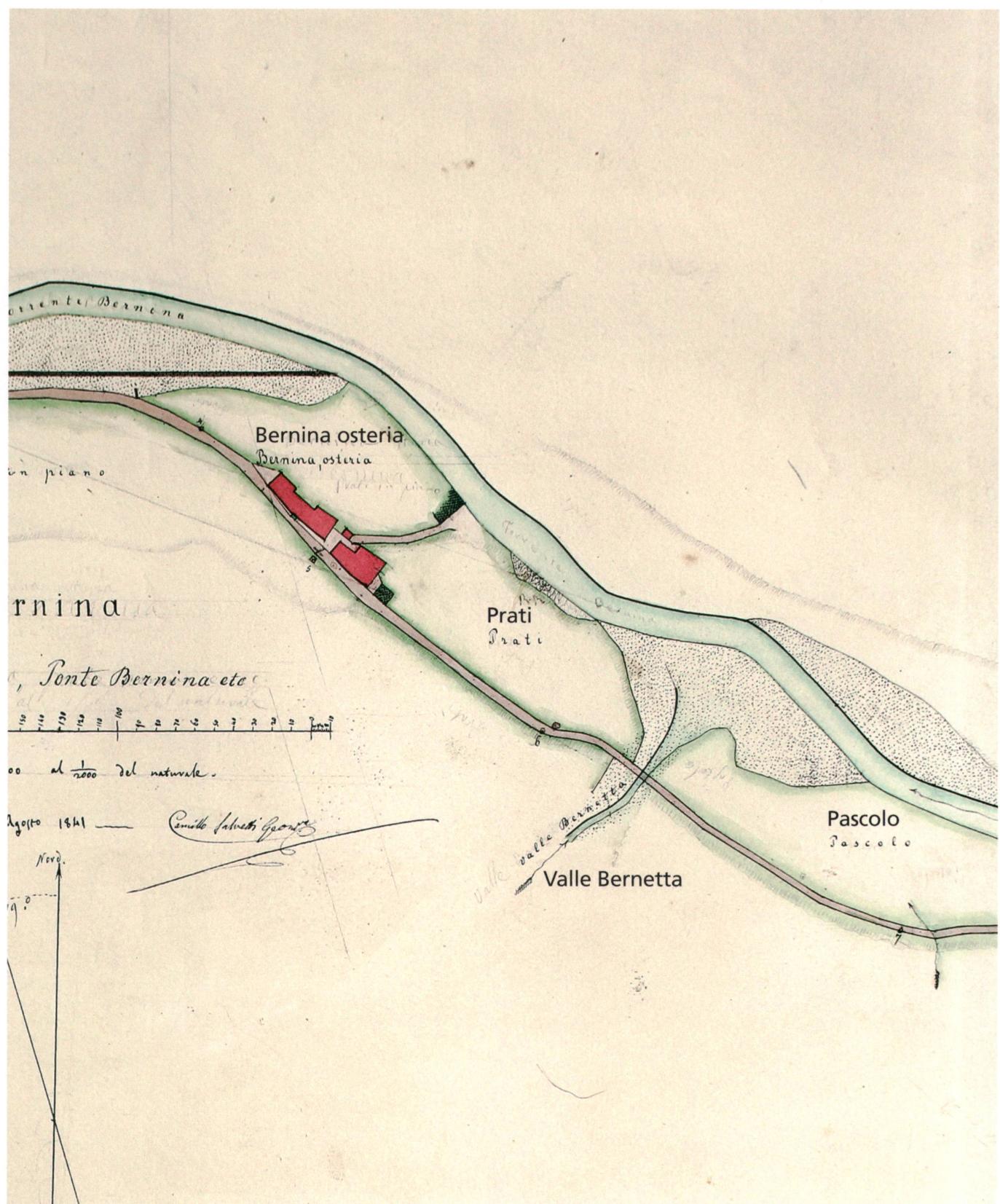
Archivio di Stato dei Grigioni, P03-29-7 e seguenti.

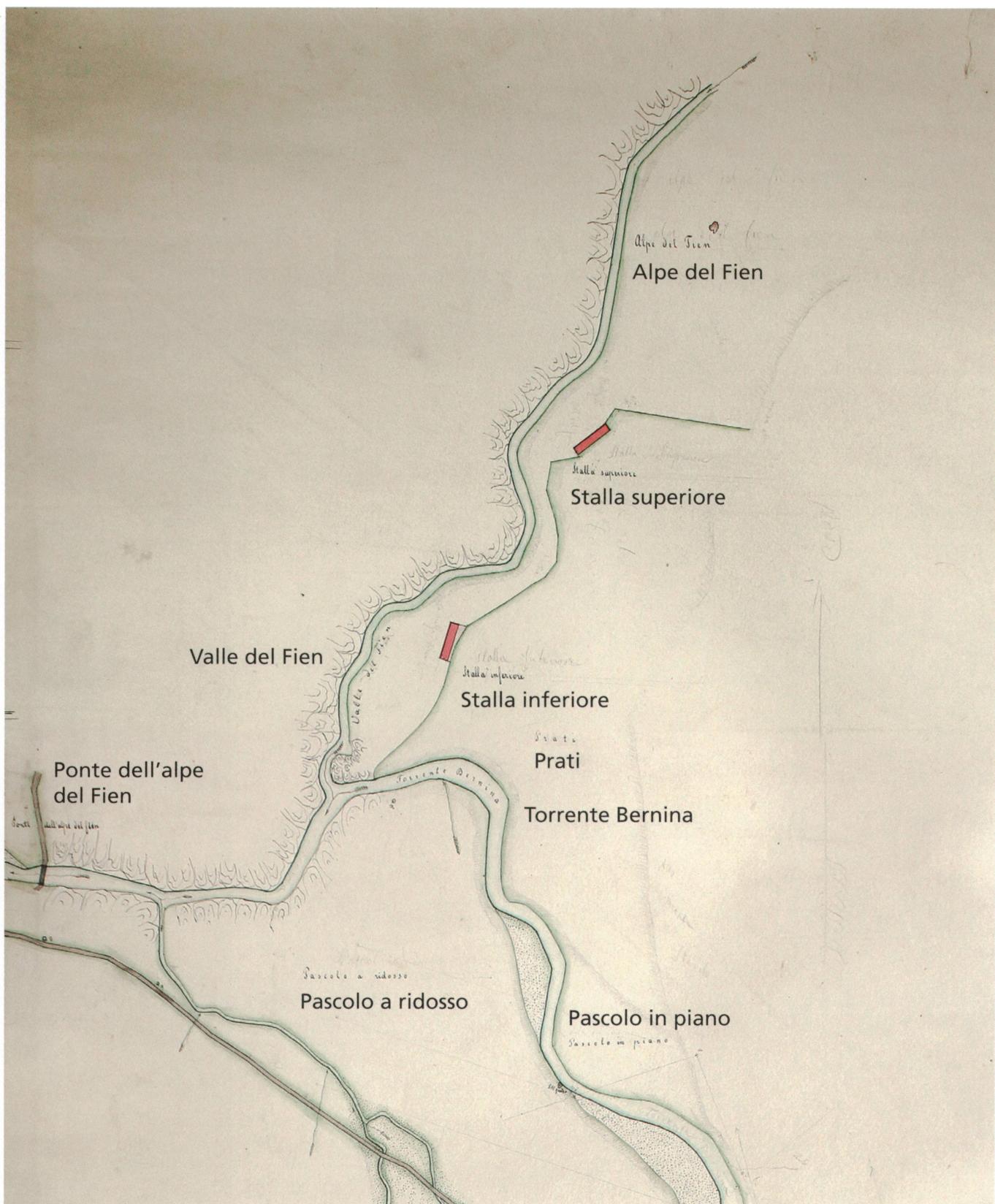


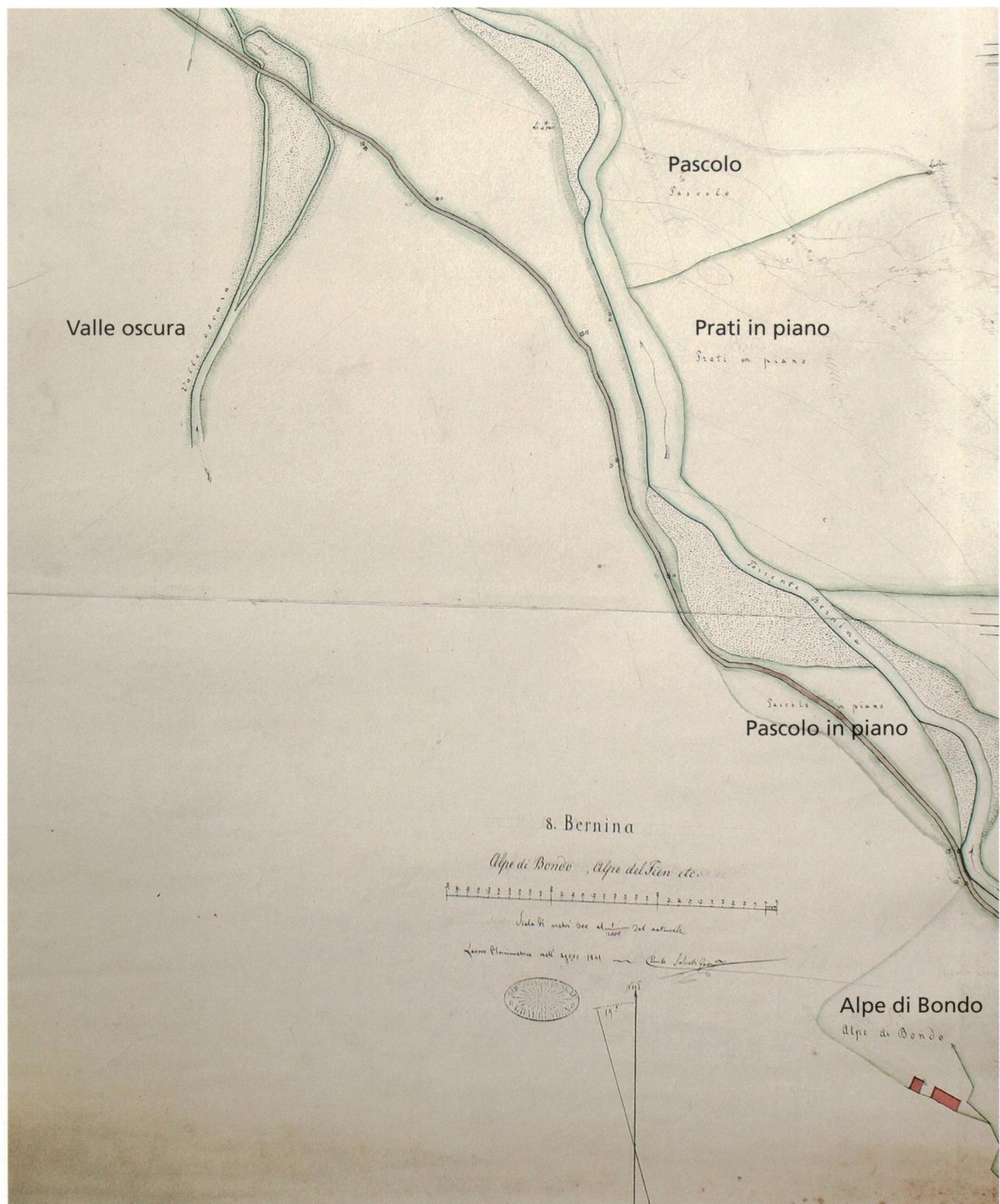




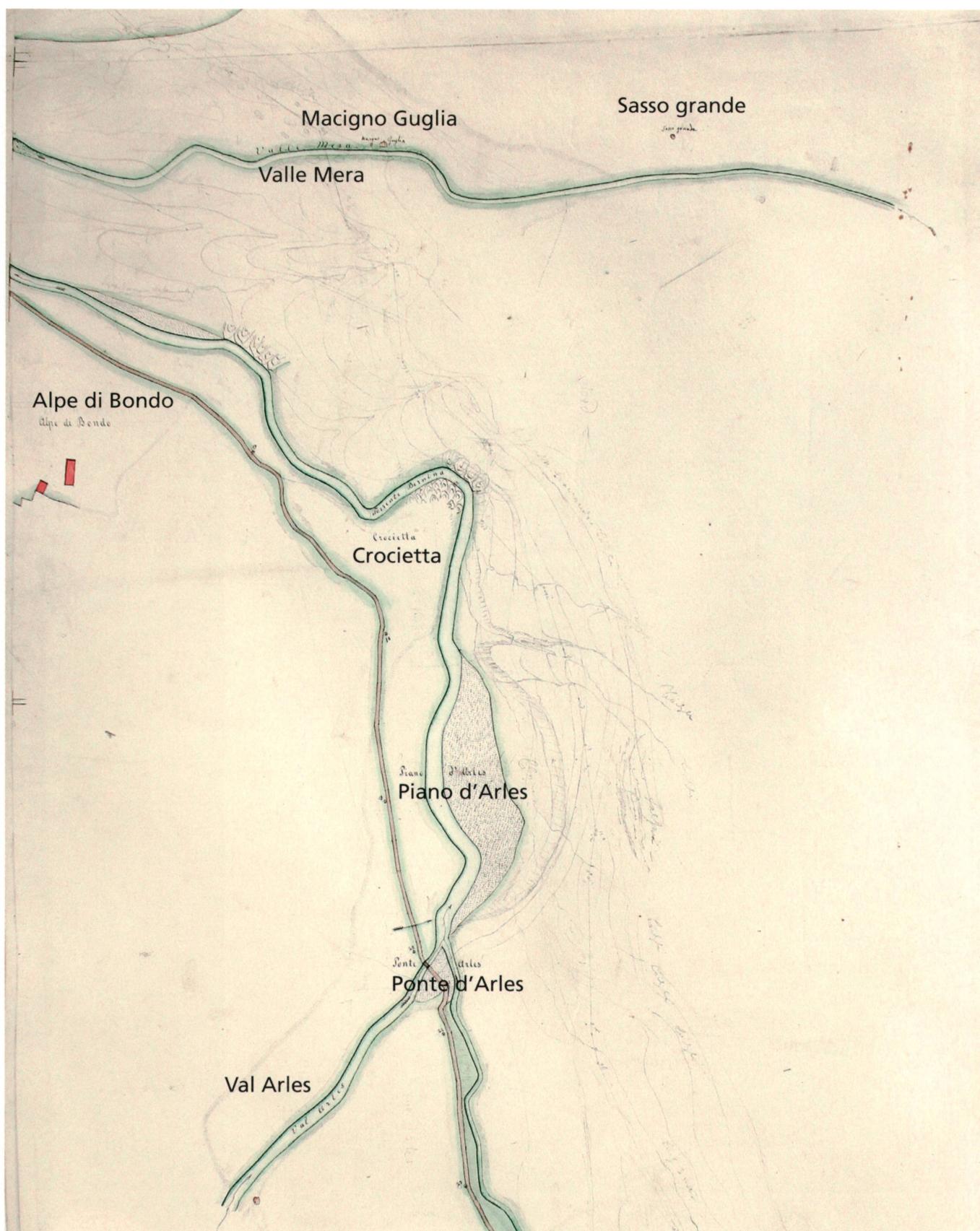
P03-29-7 (A)



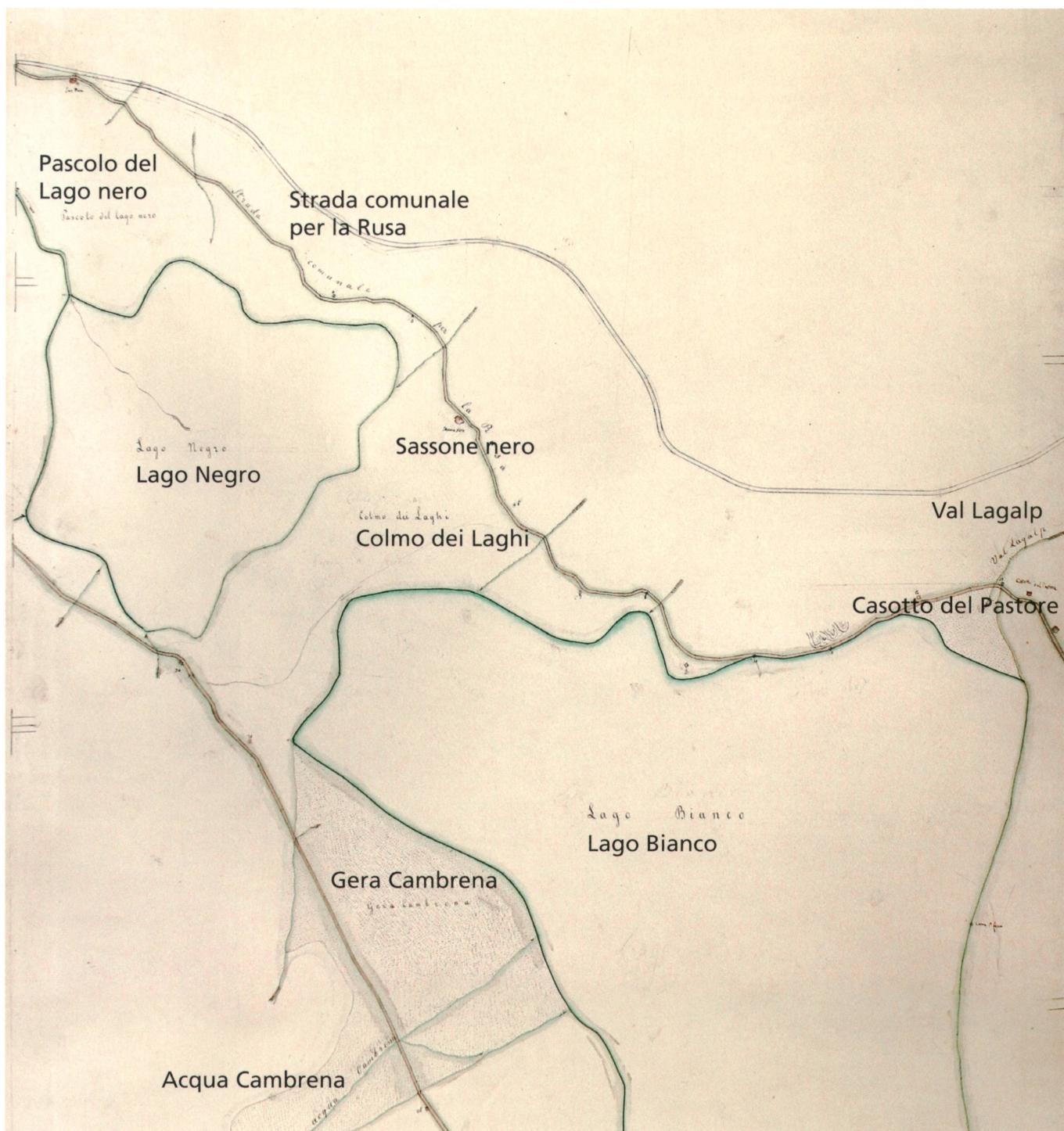




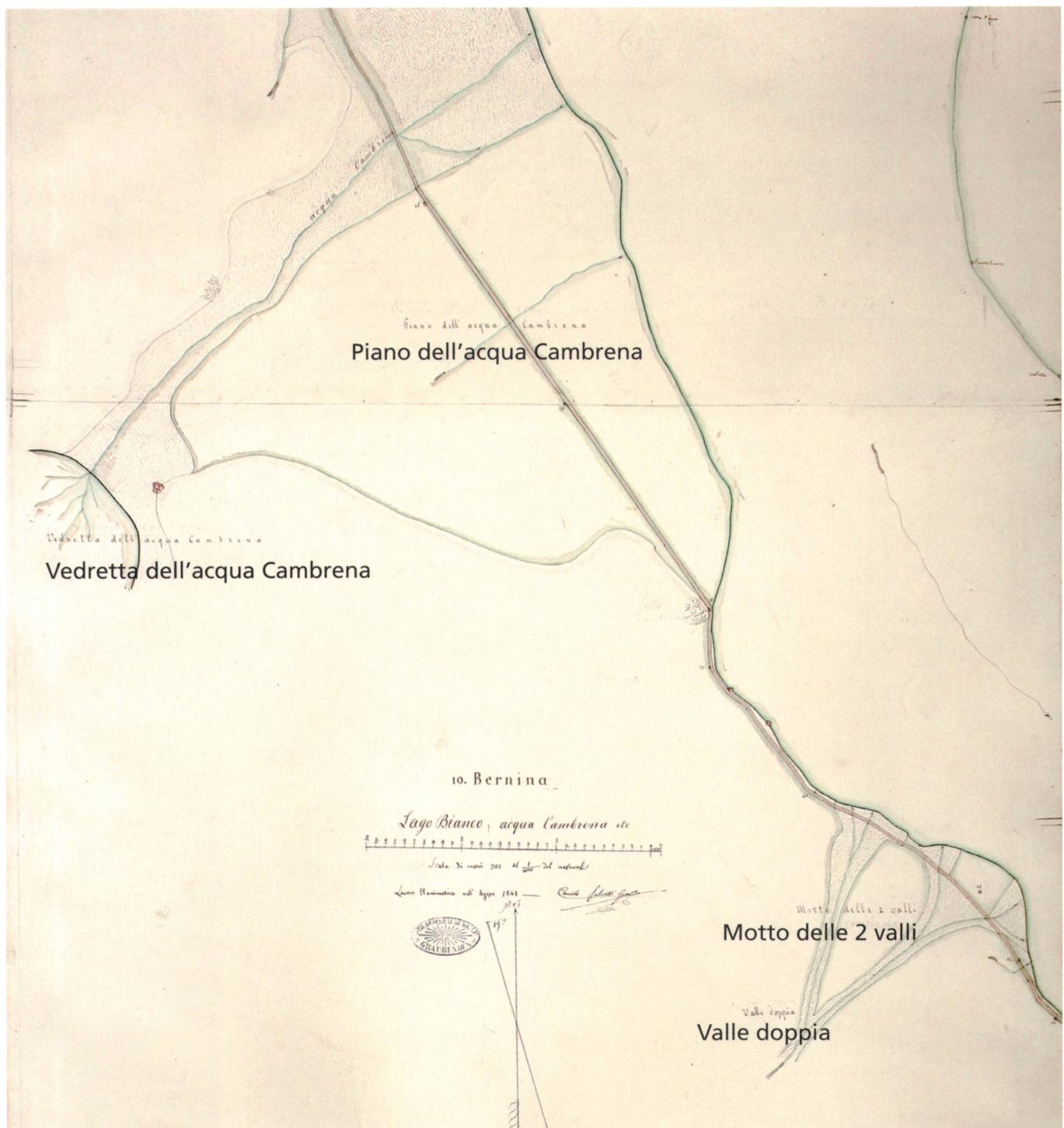
P03-29-8 (B)



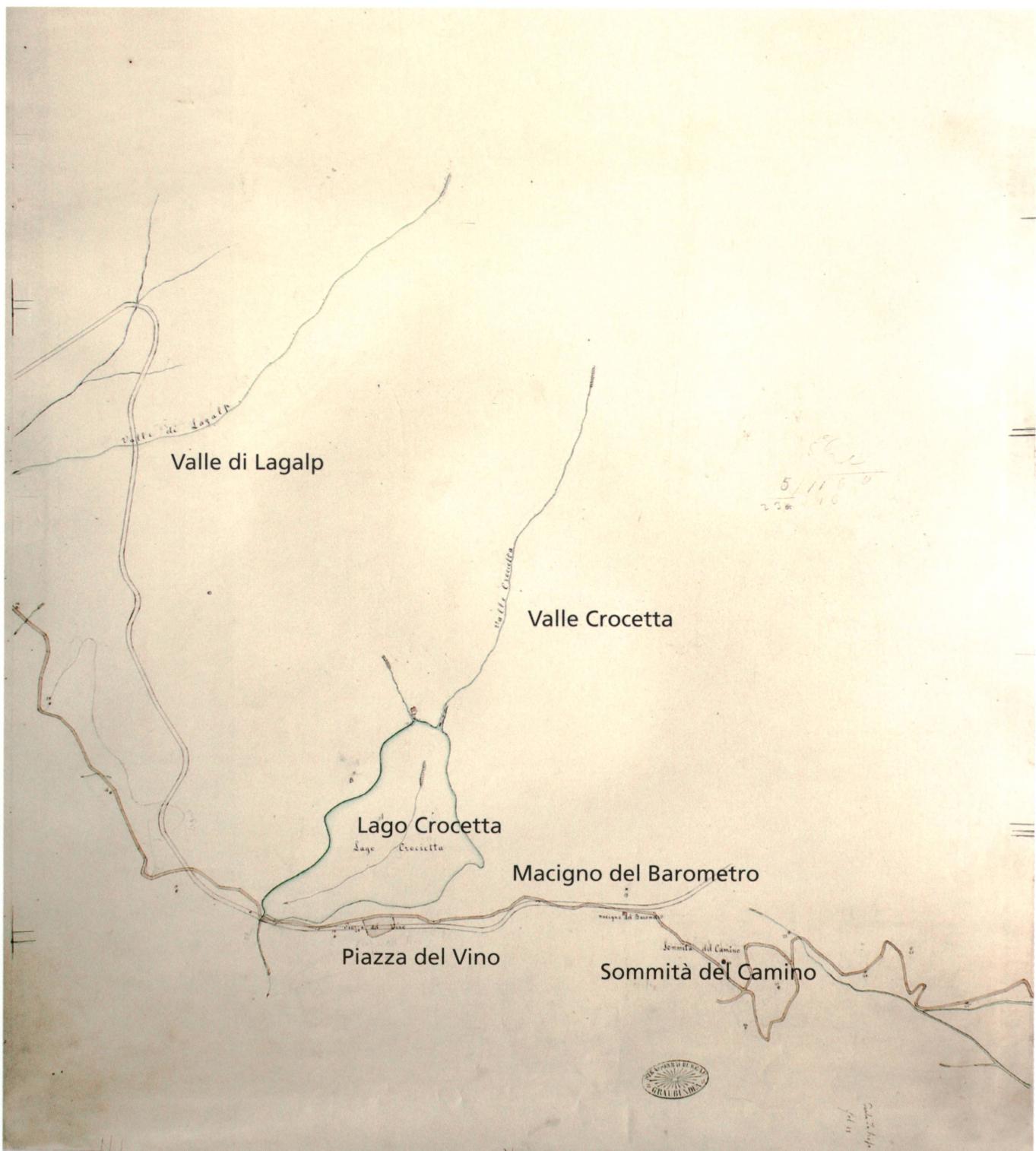




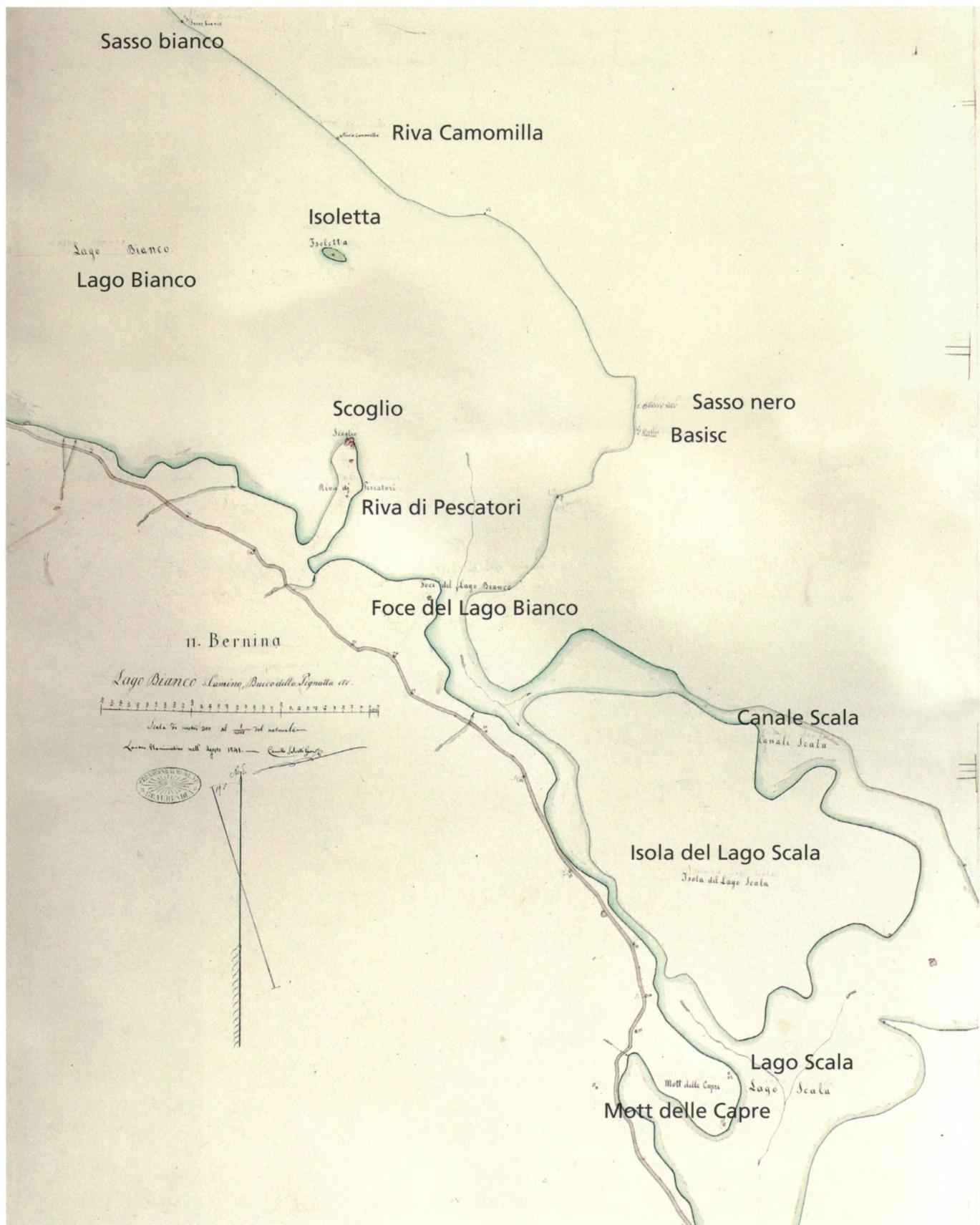
P03-29-10 (A)

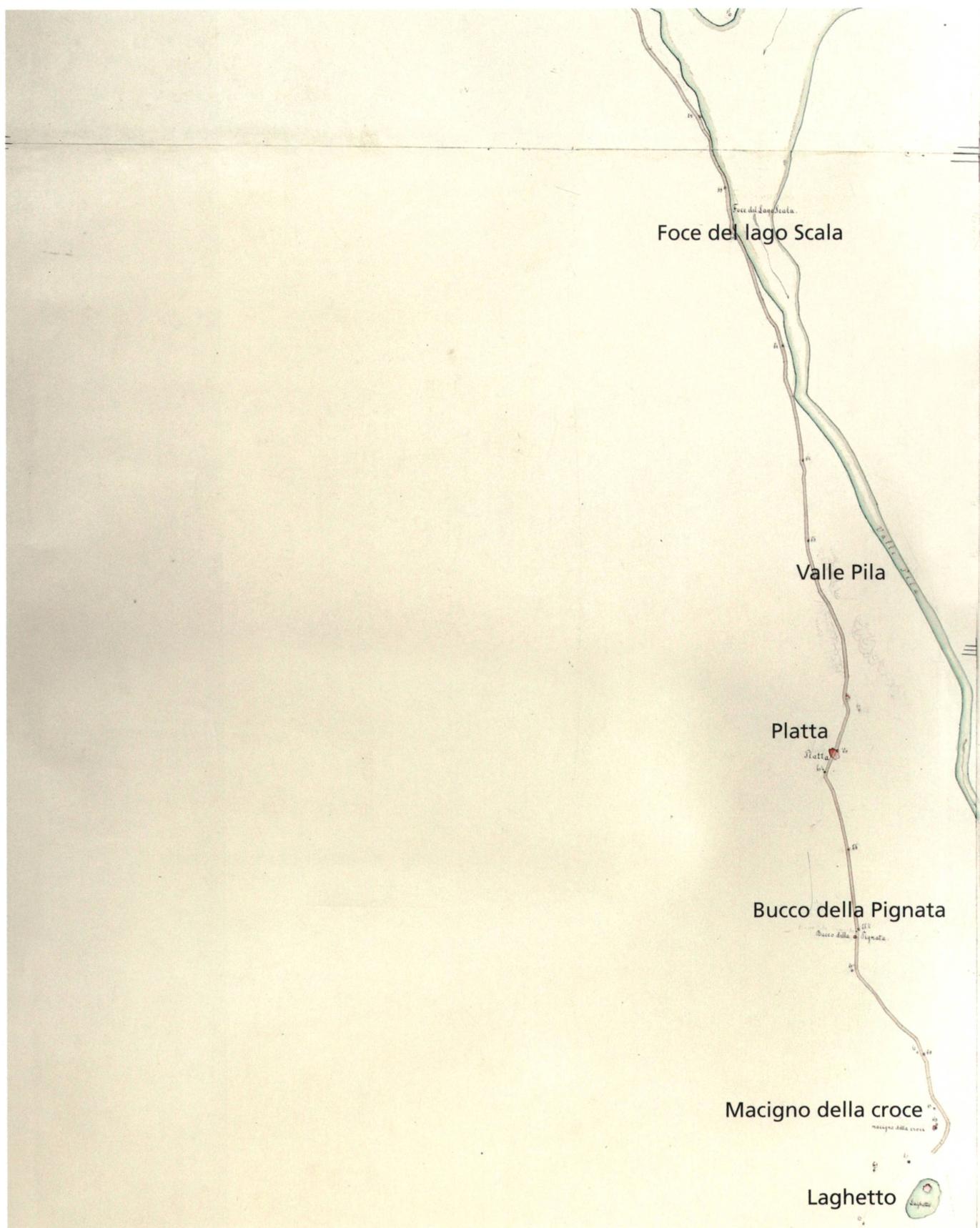


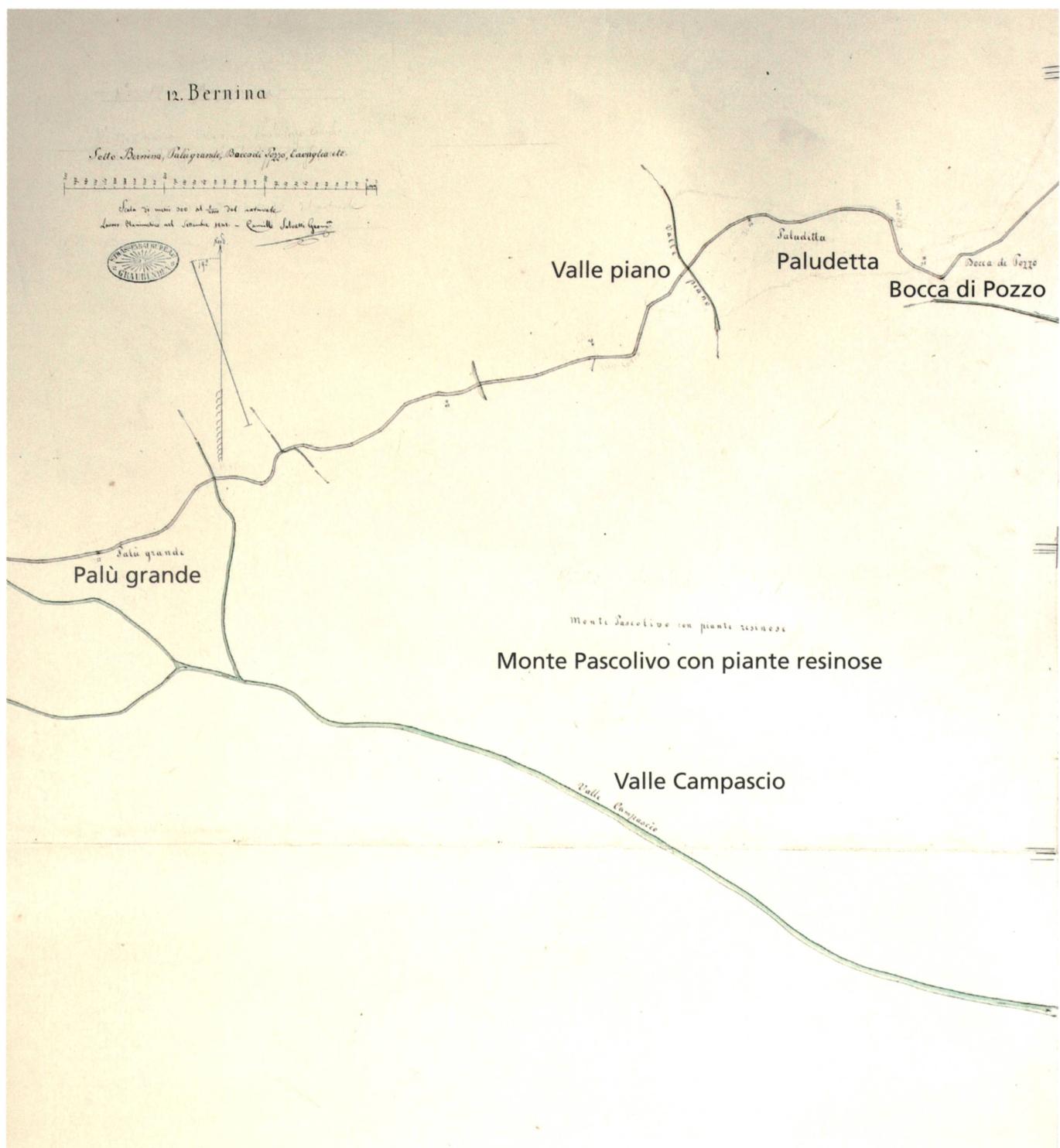
P03-29-10 (B)

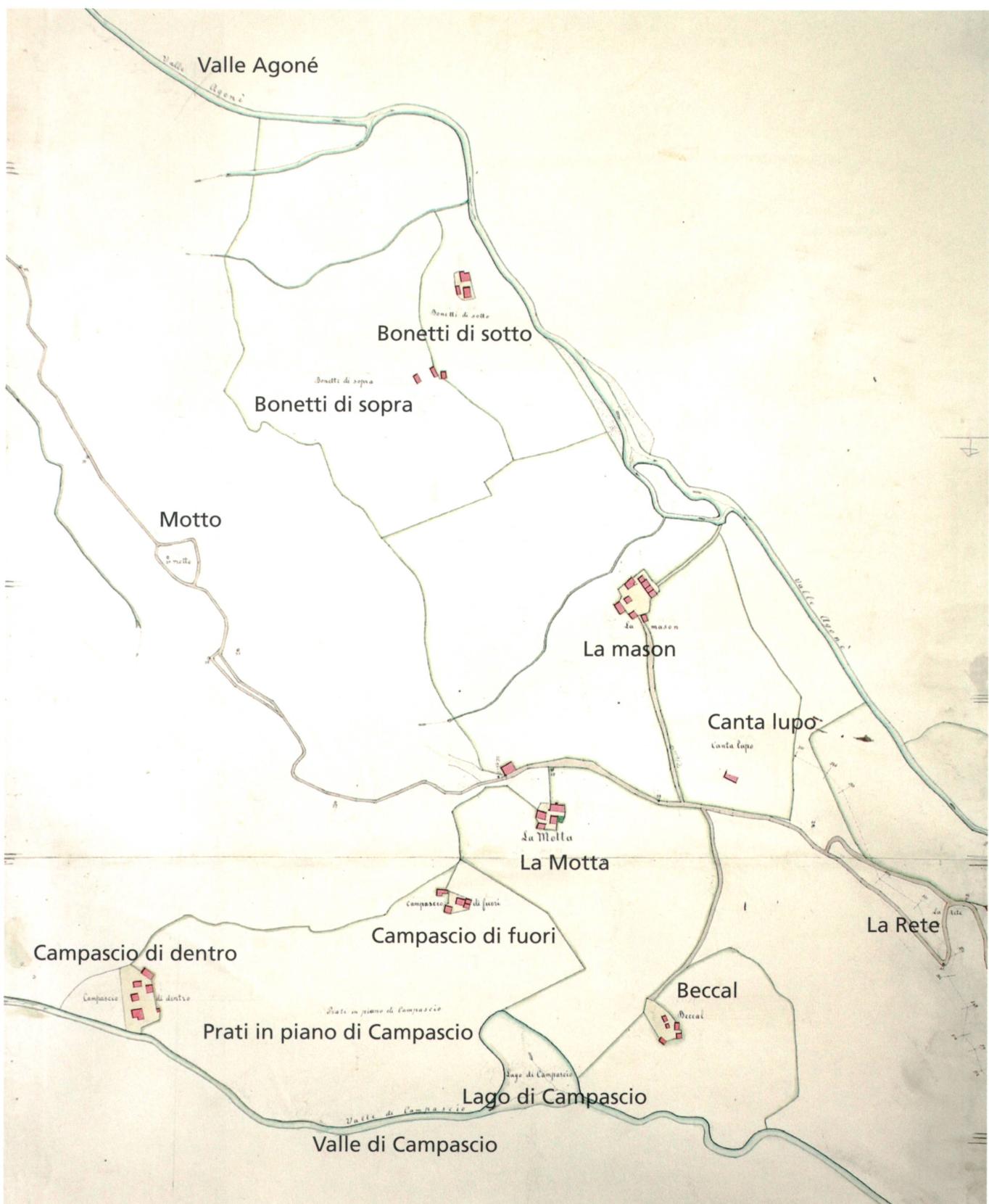


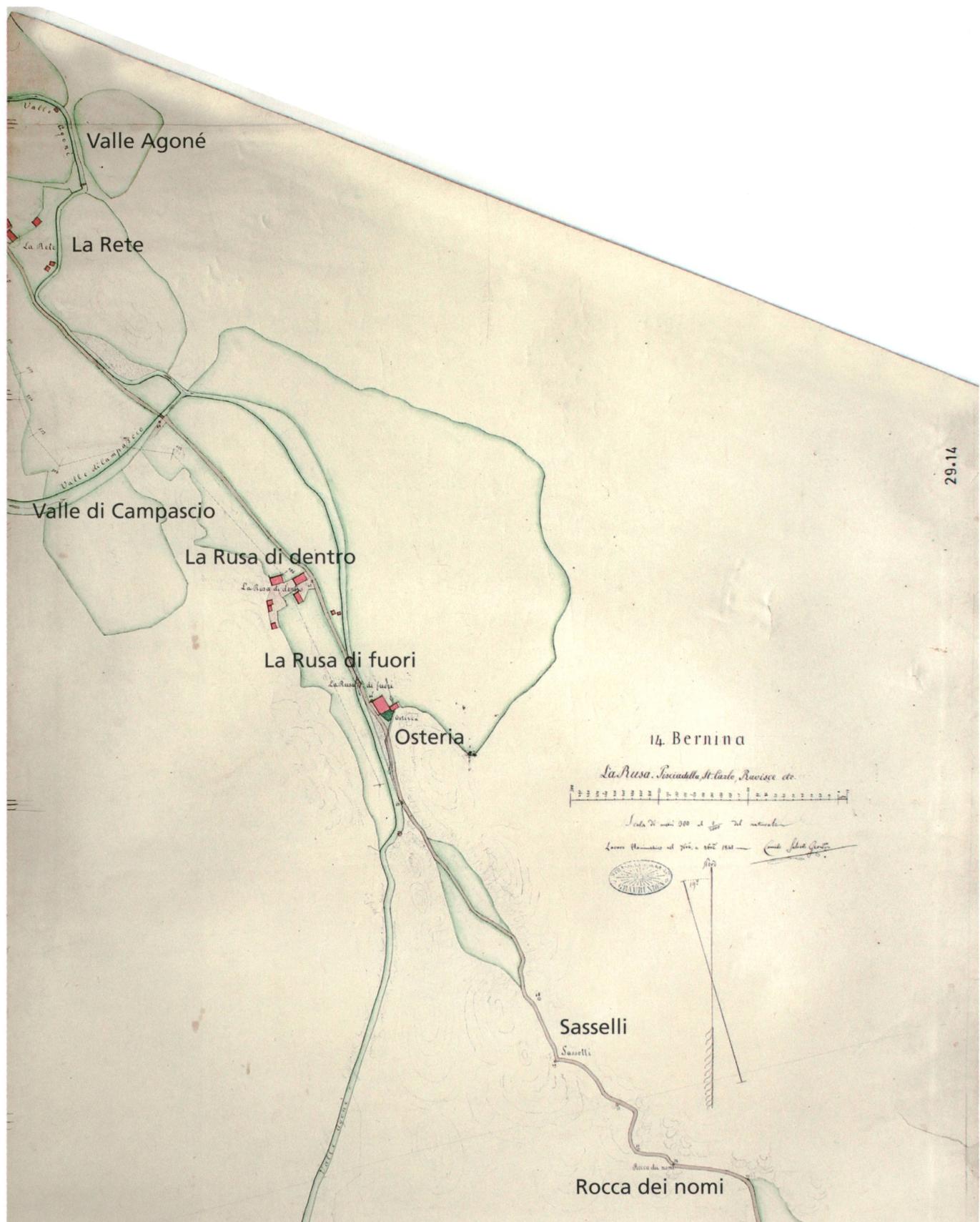
P03-29-11

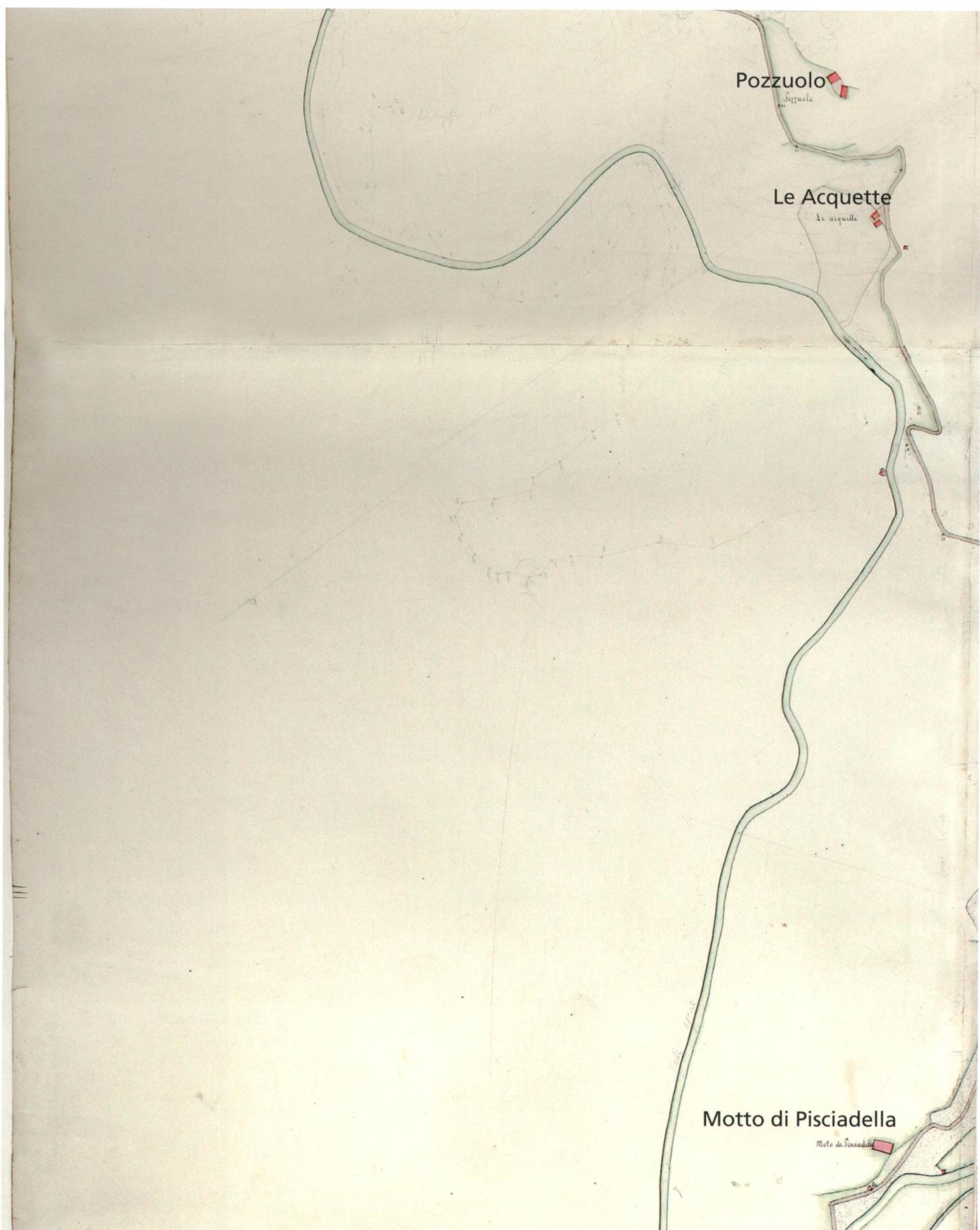


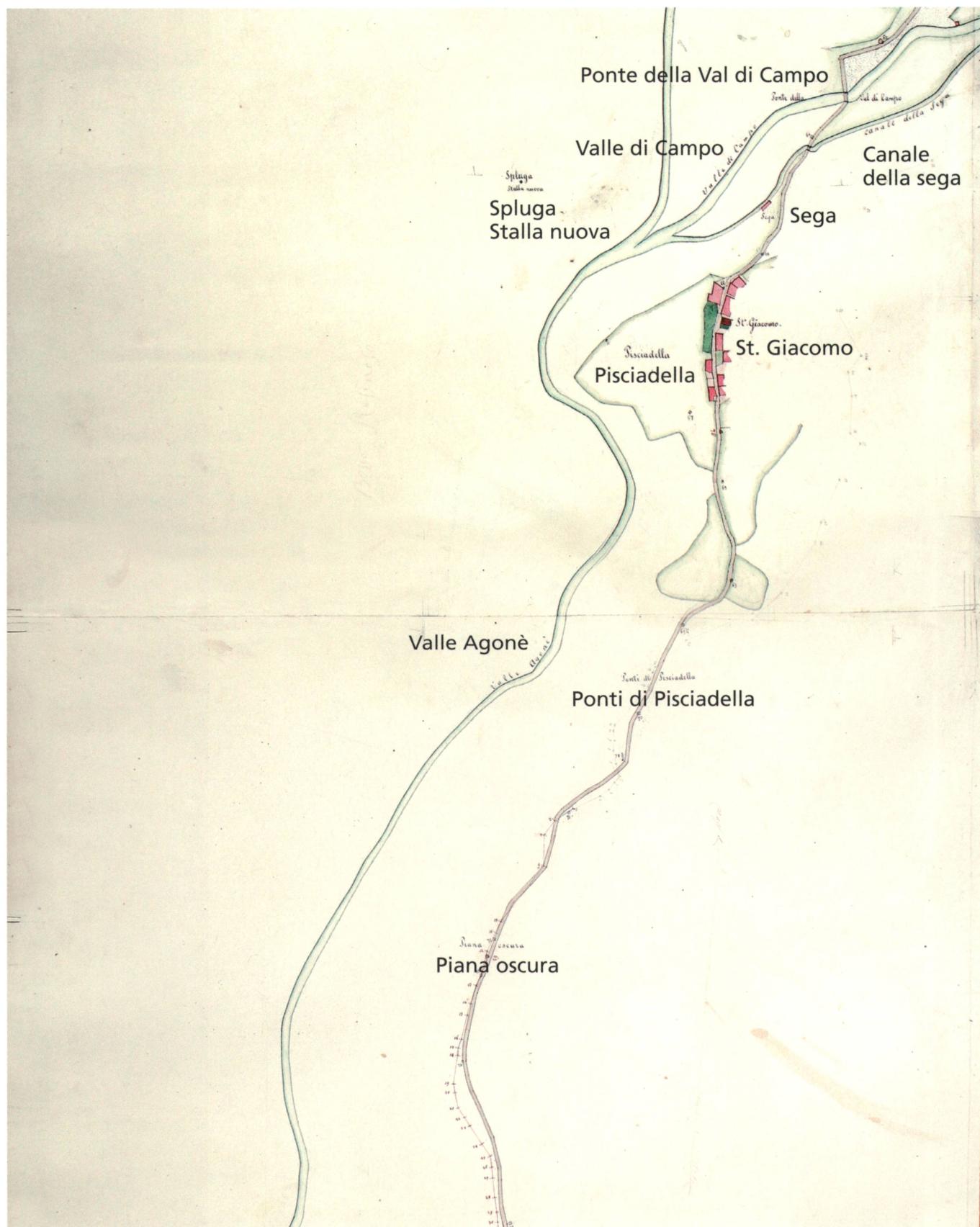


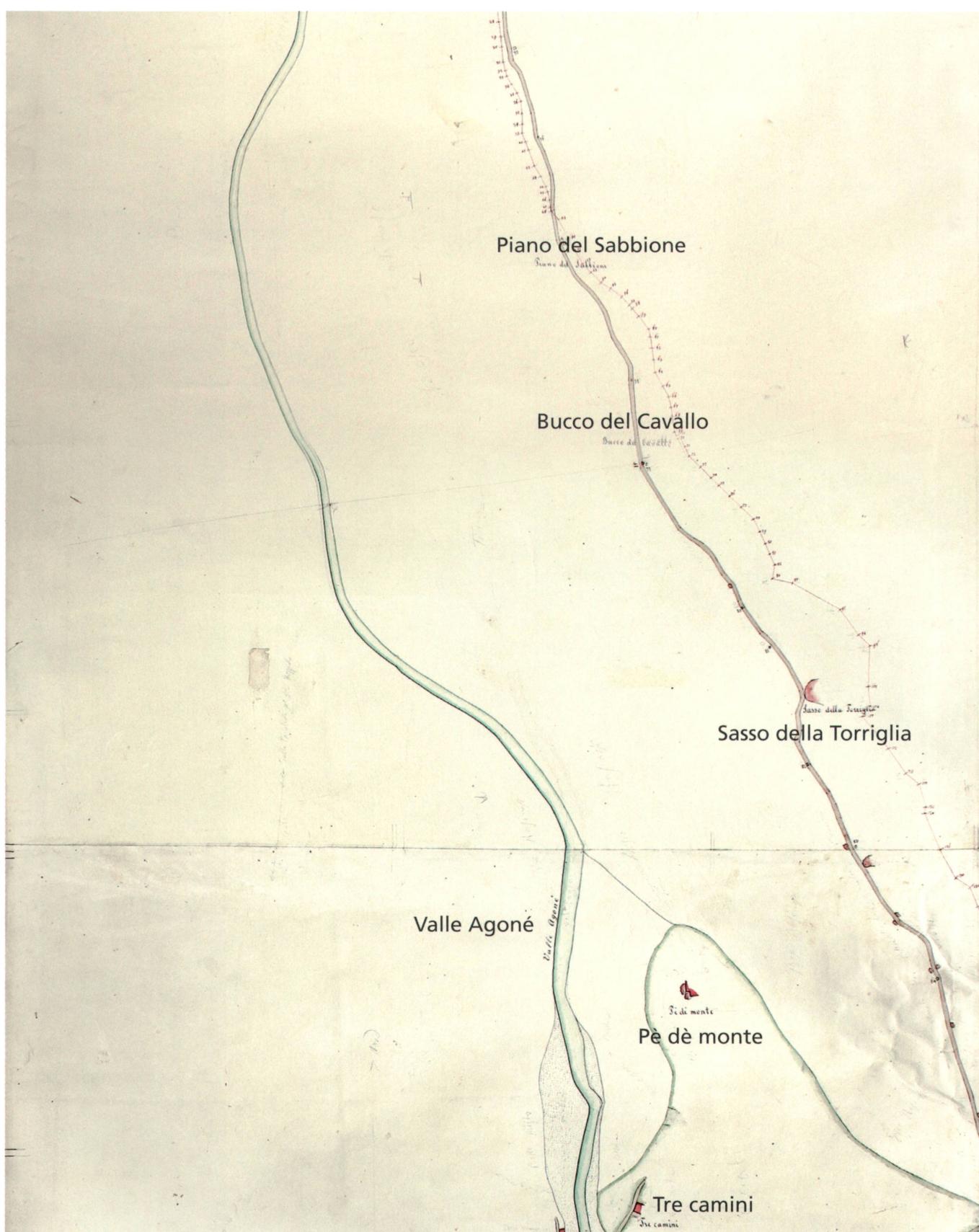


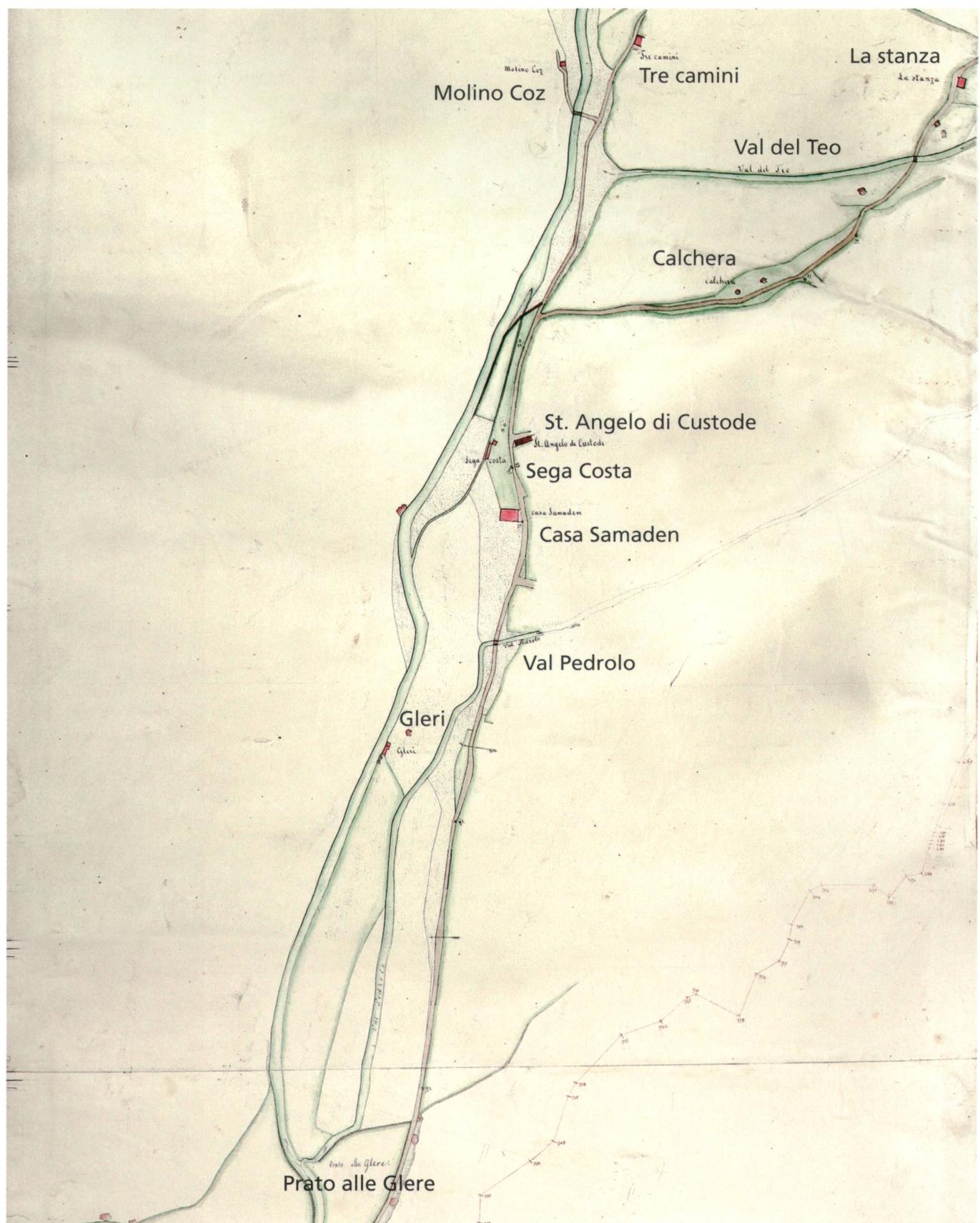


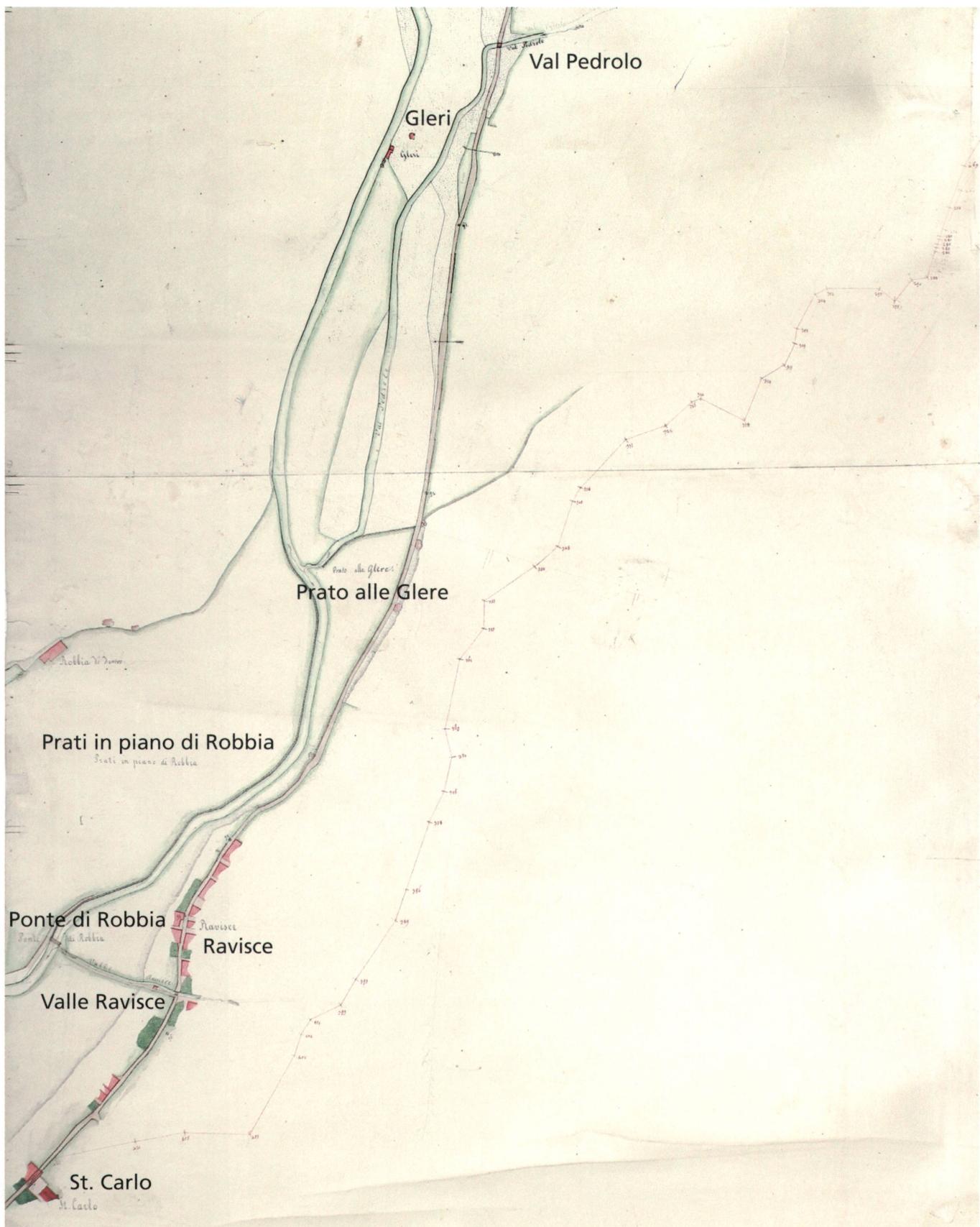






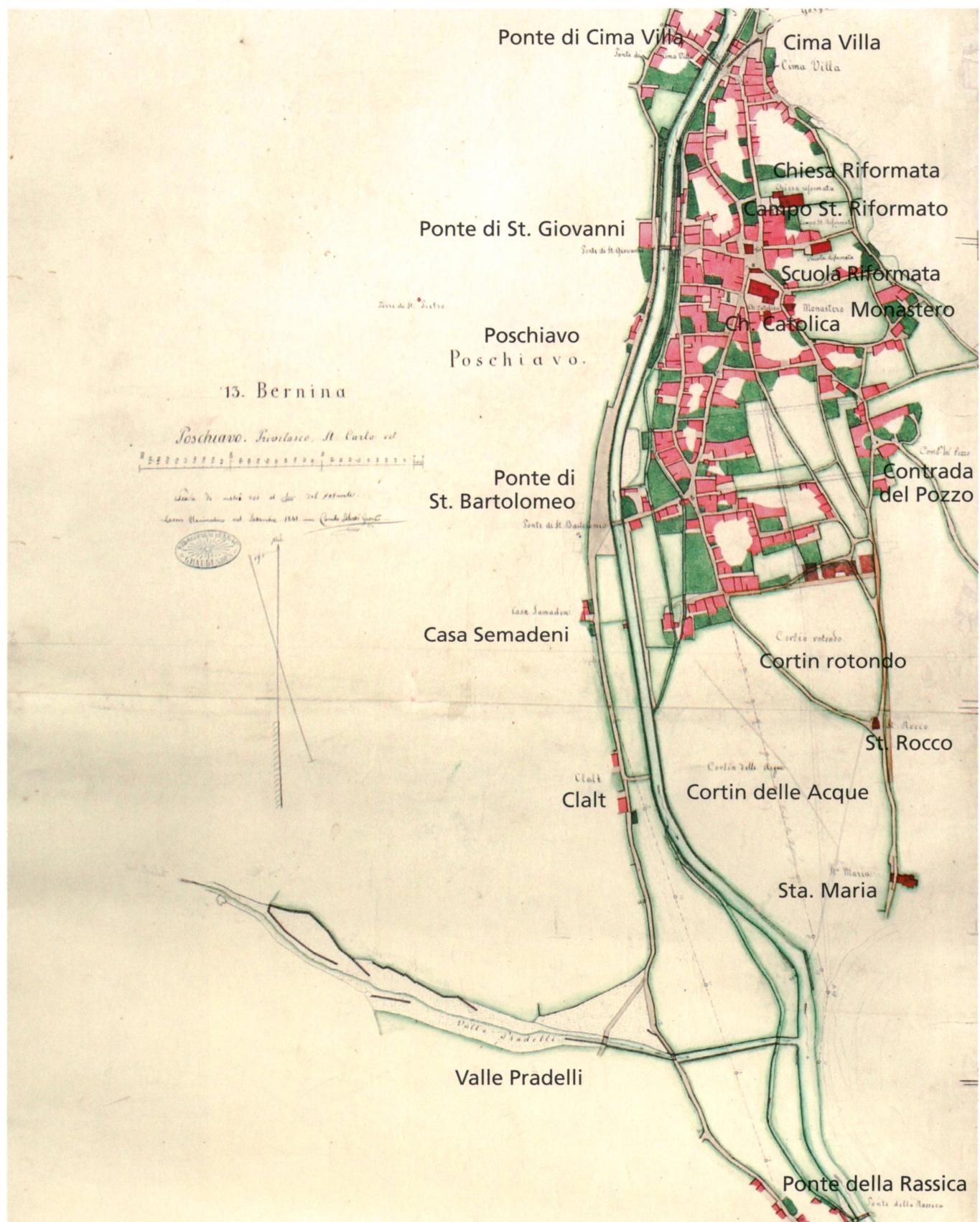


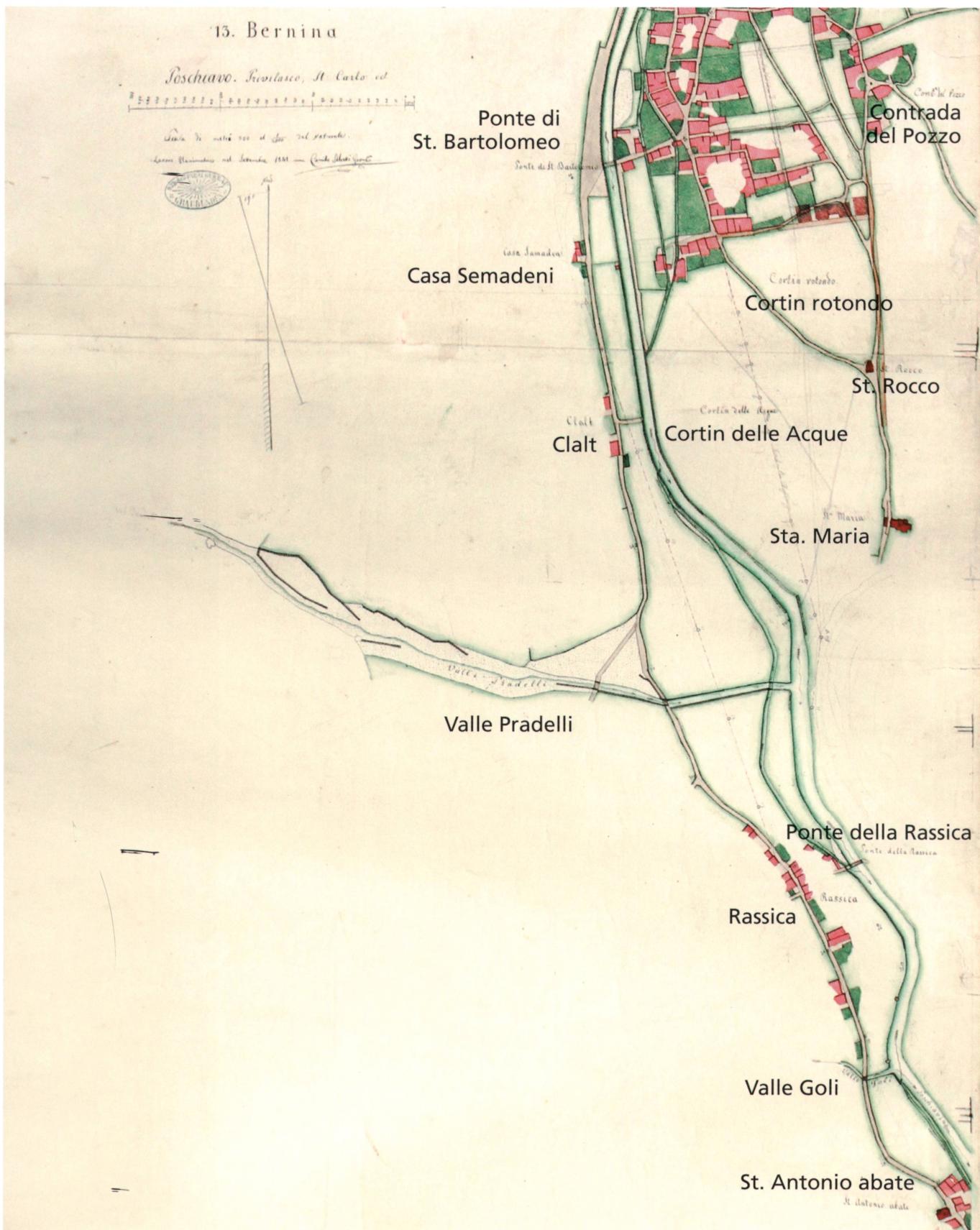


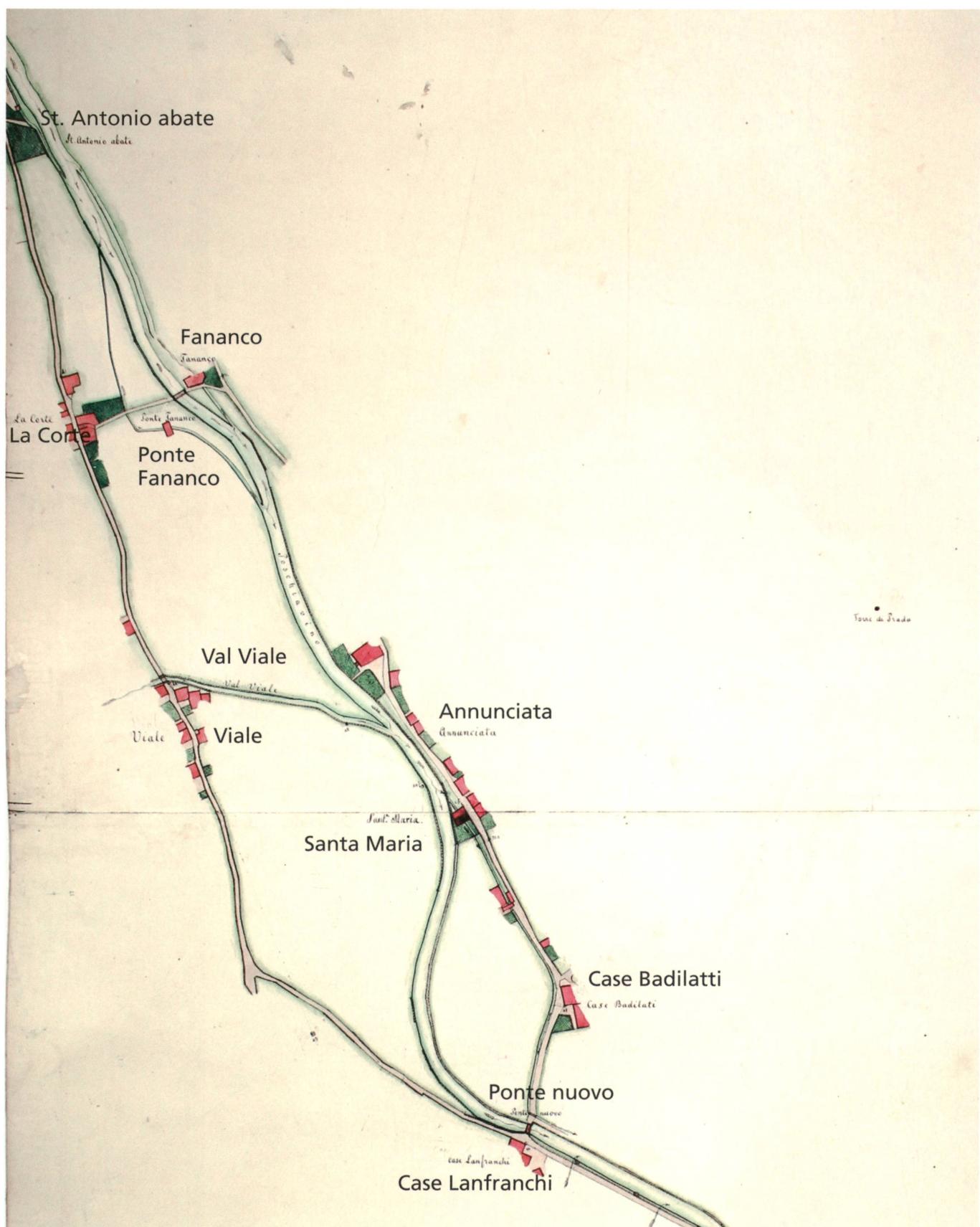


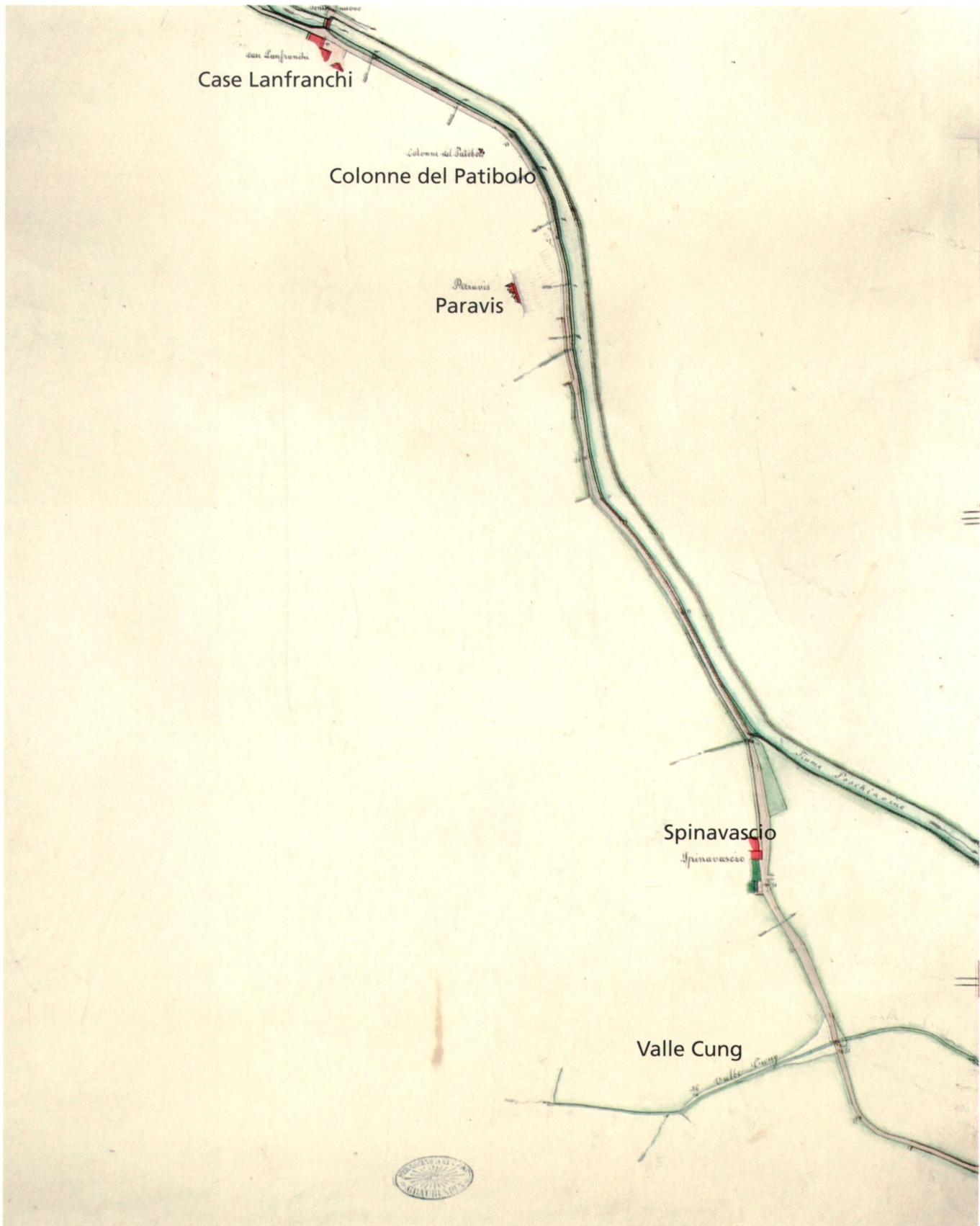


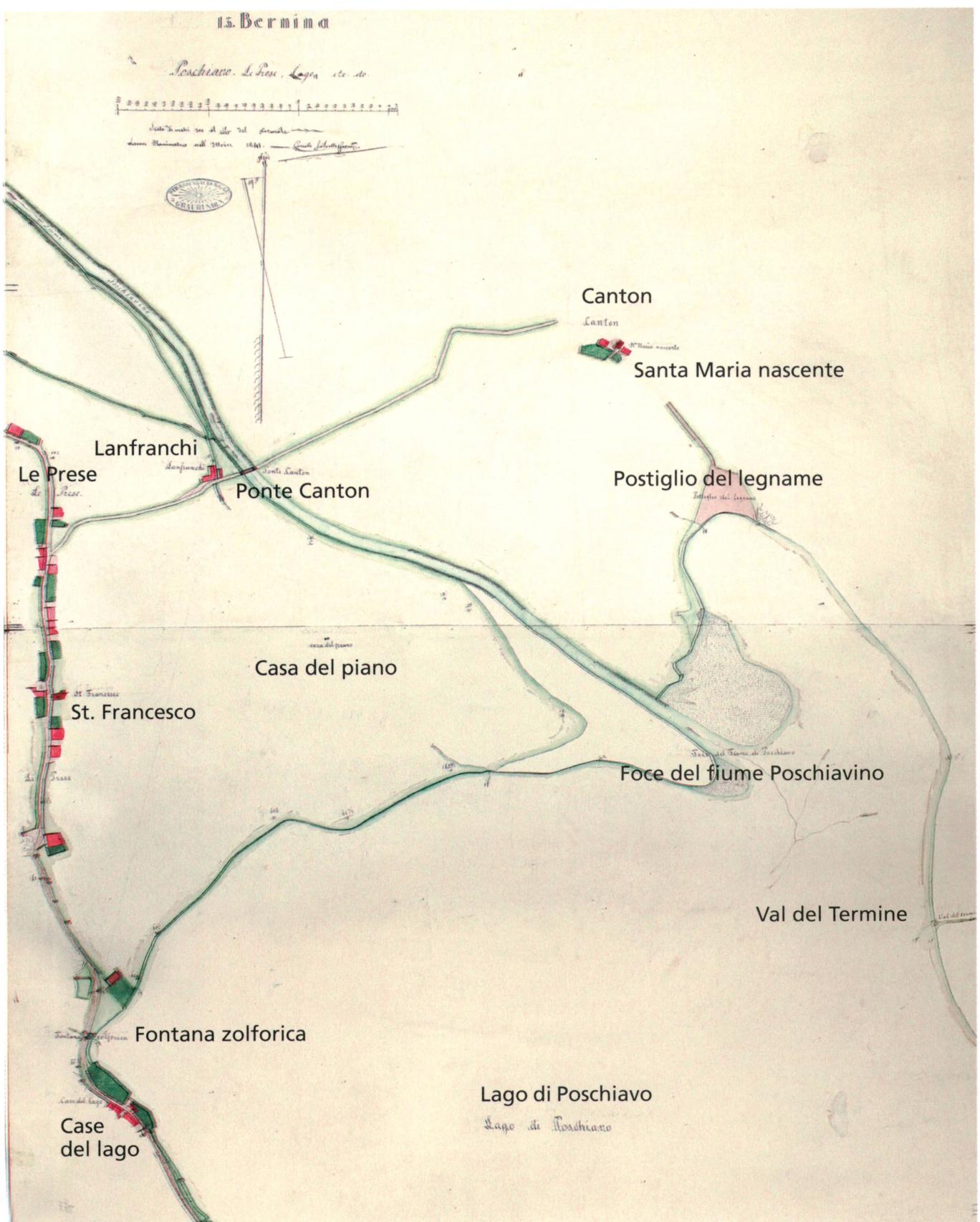


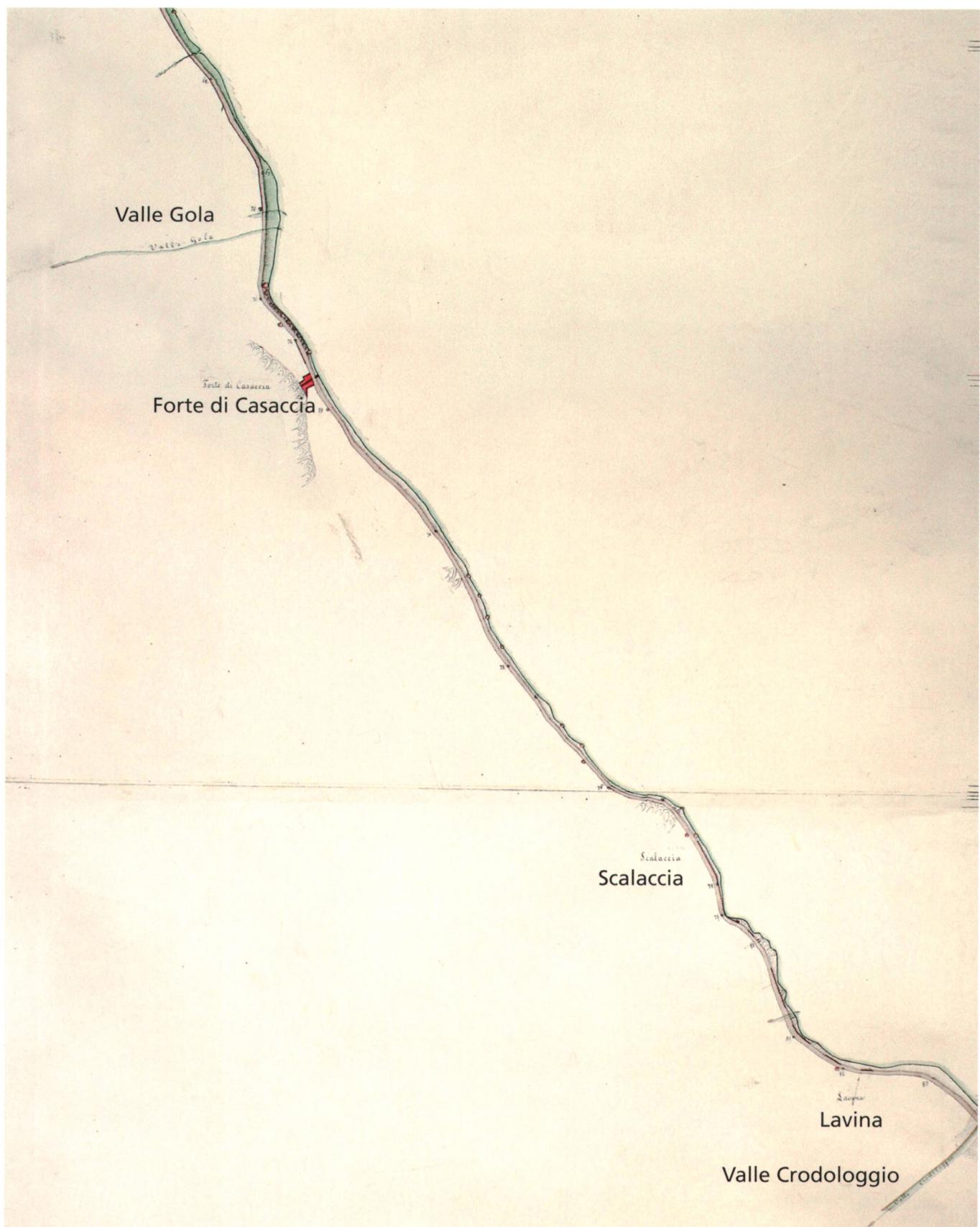


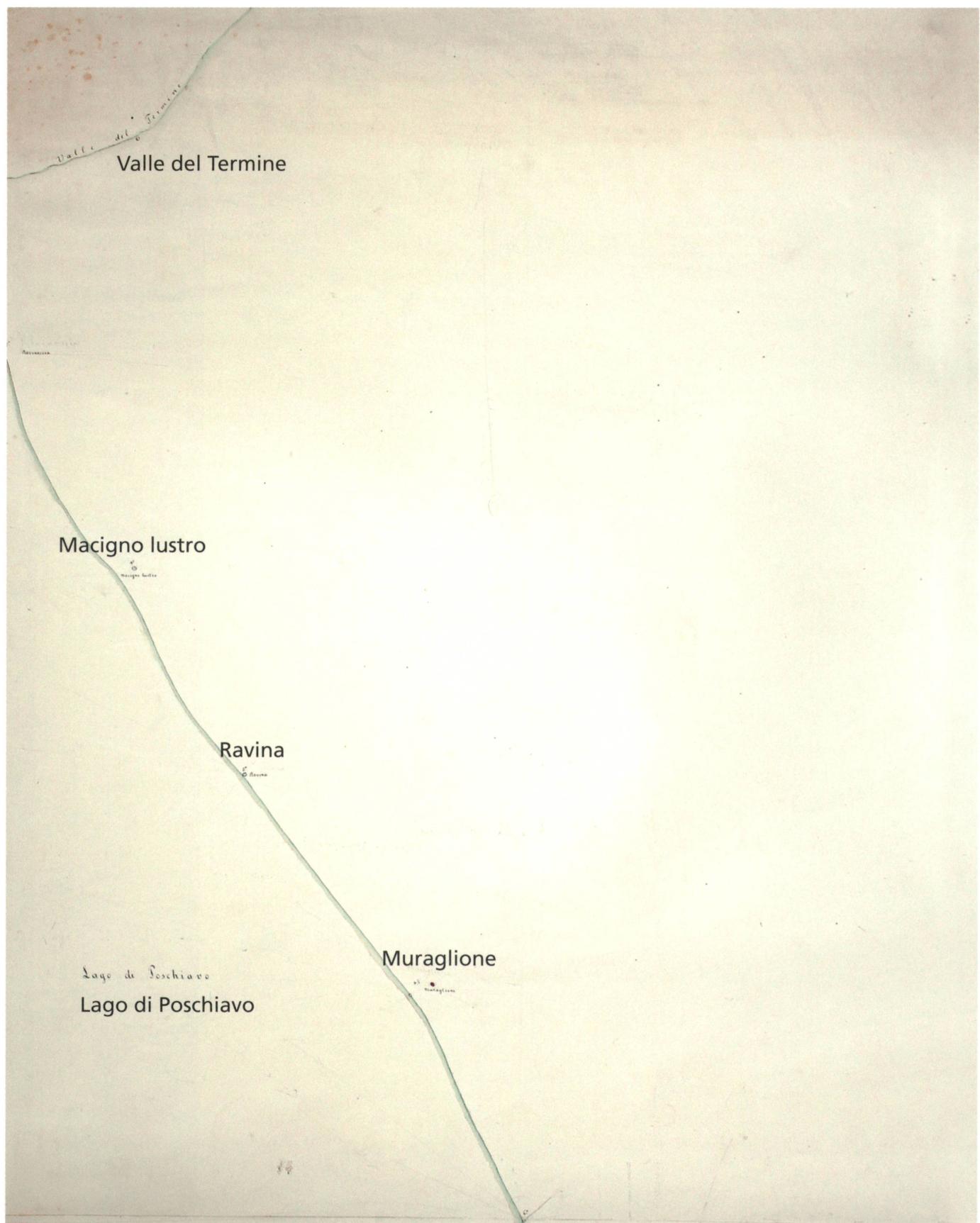


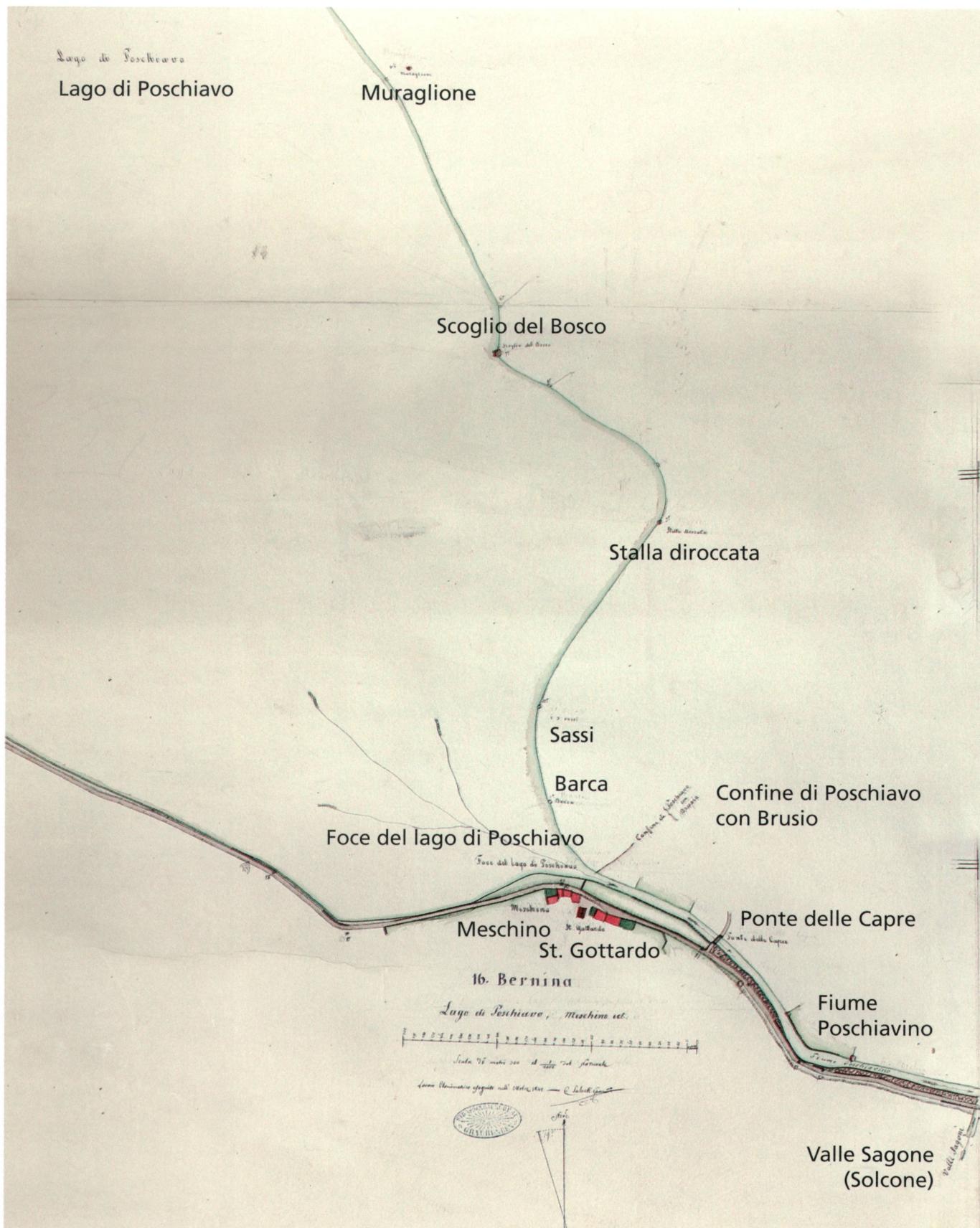


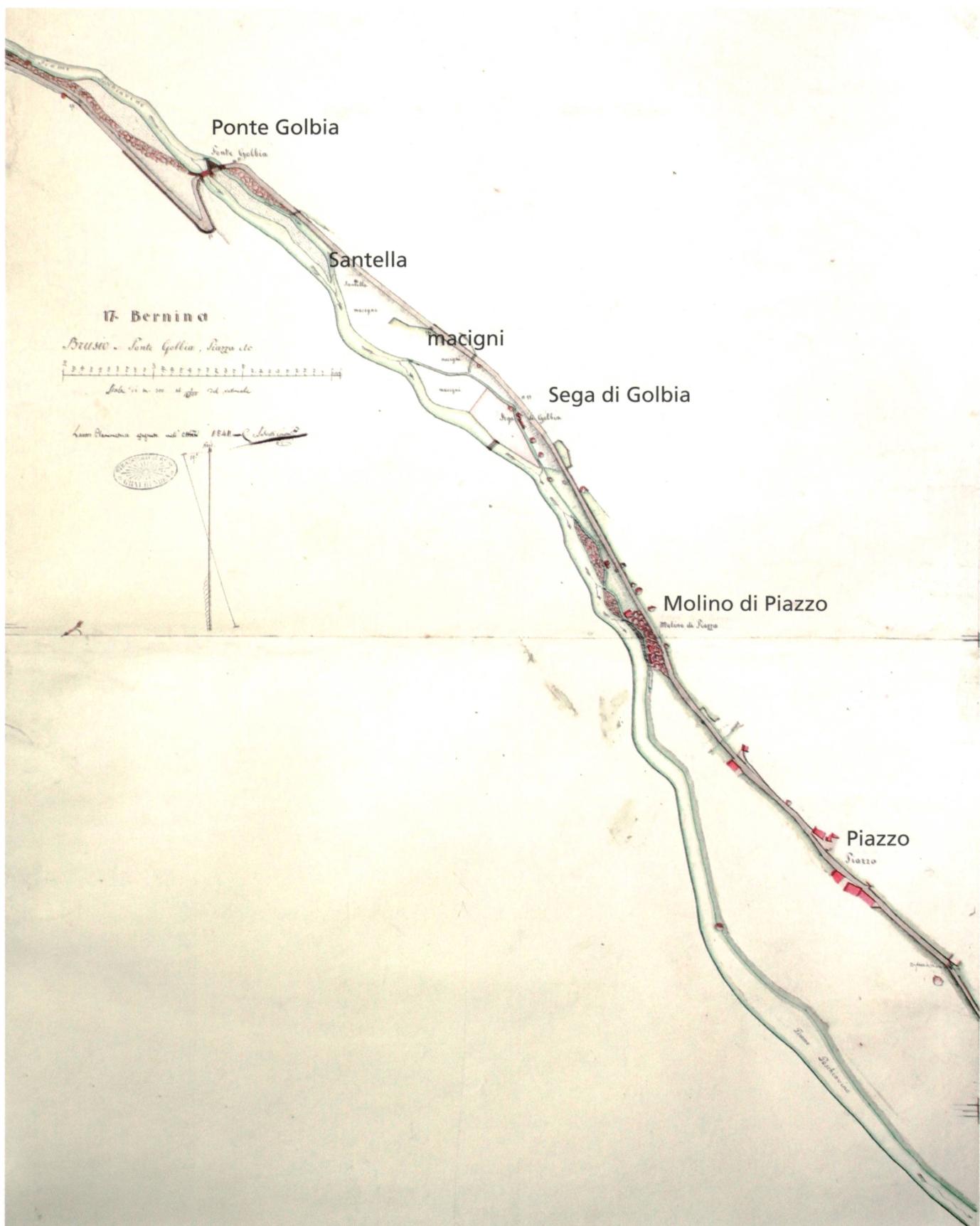


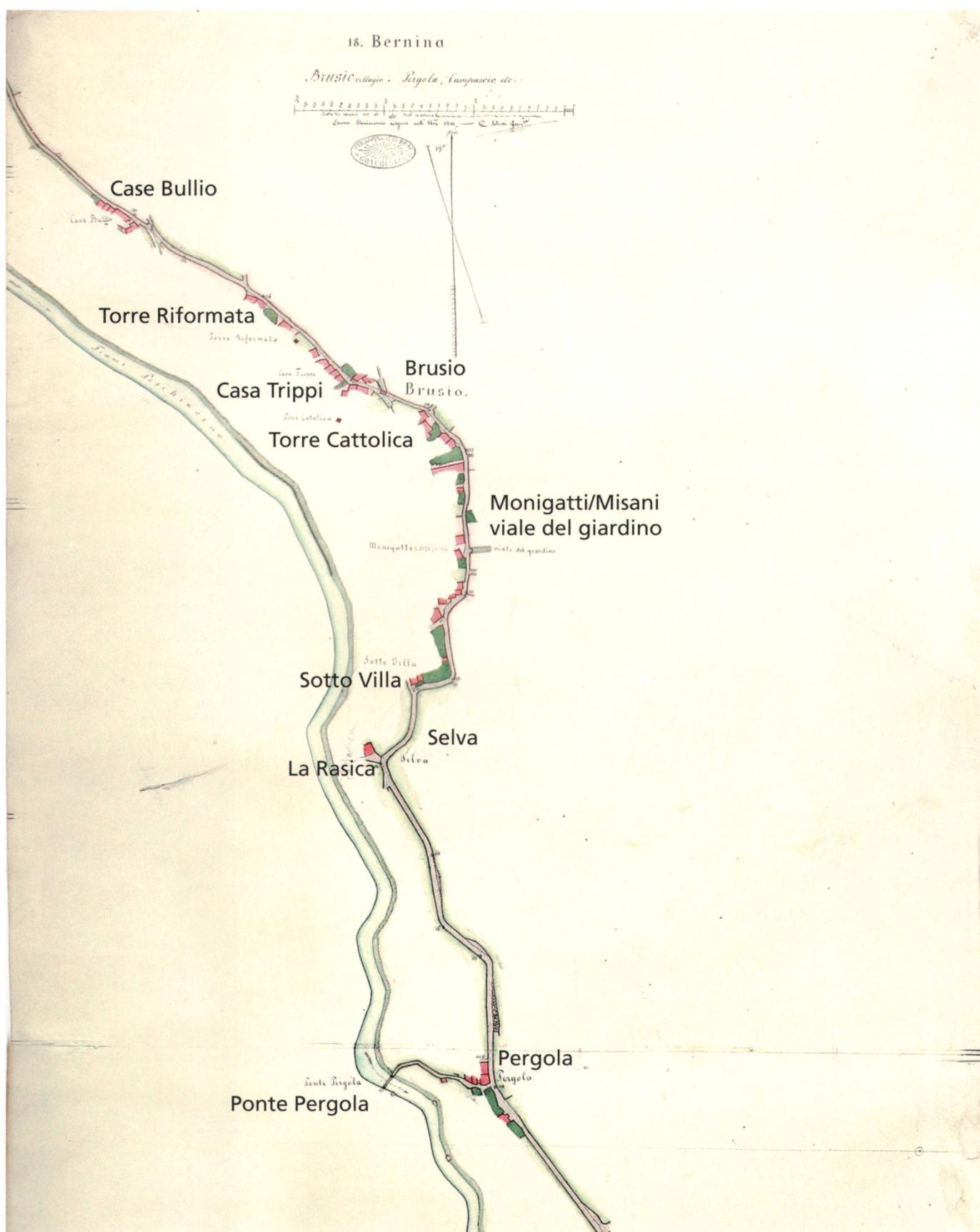




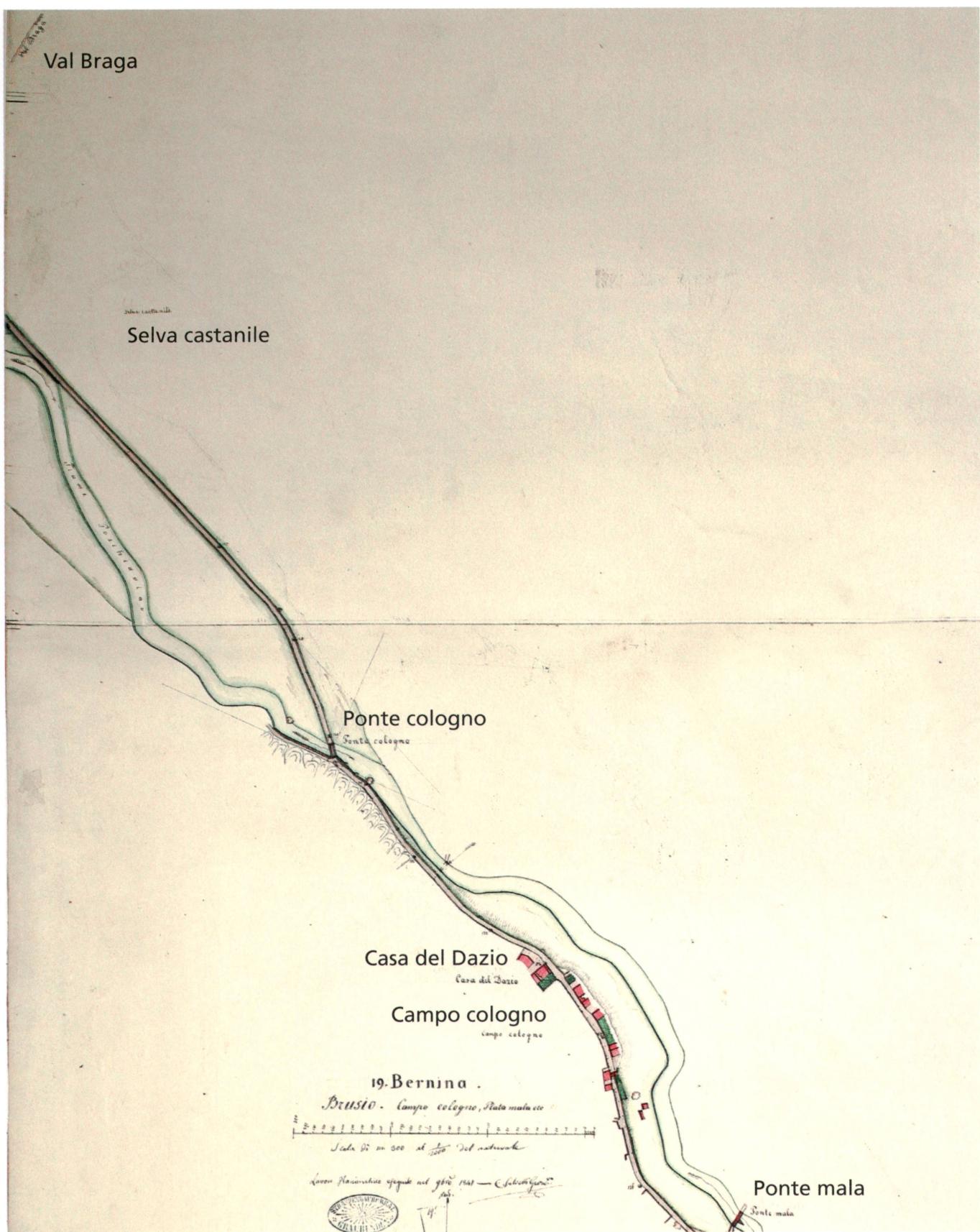


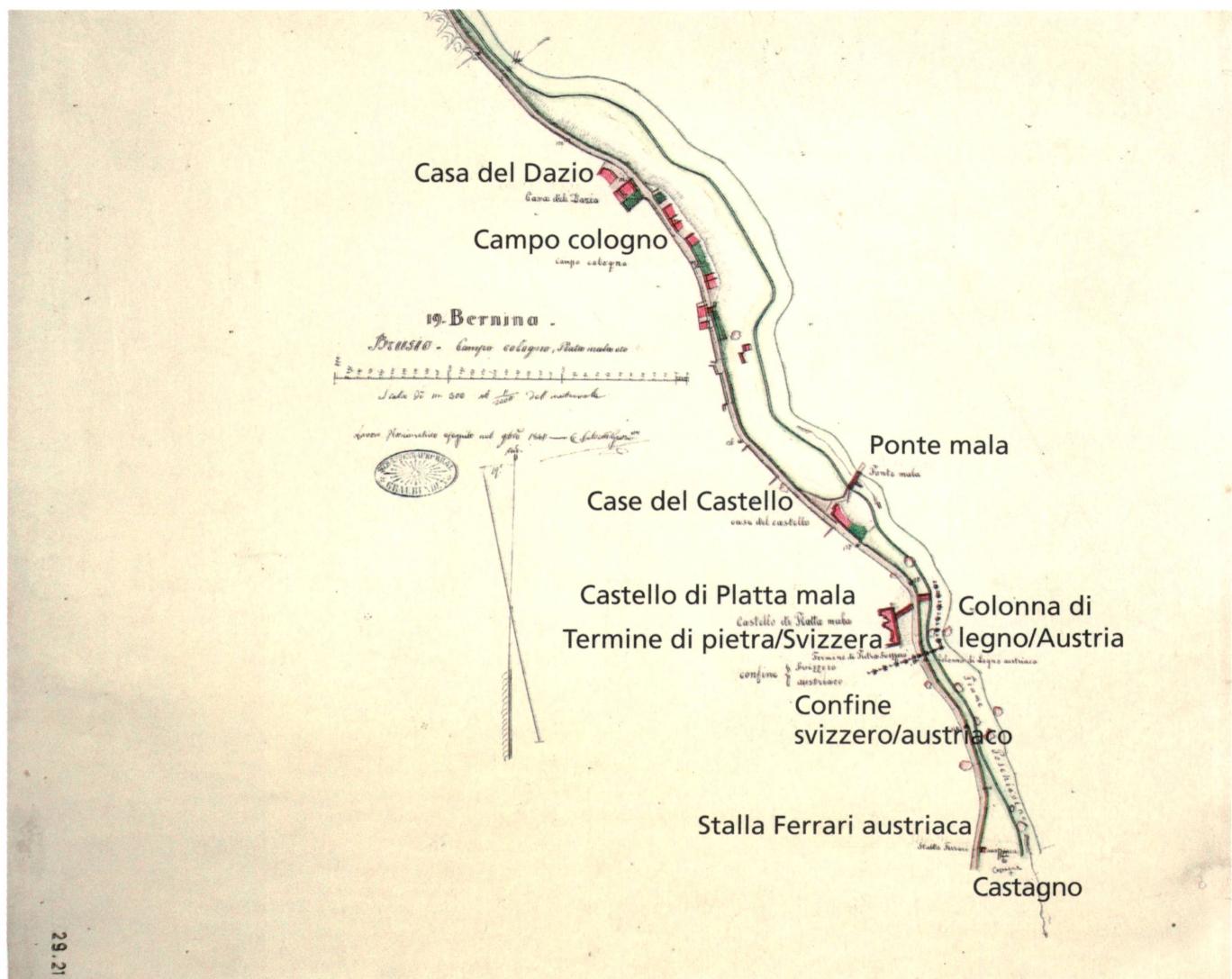












P03-29-21 (B)