

HANS HEISS

ALLA SCOPERTA DI UN PAESAGGIO
IMMAGINARIO:

L'Adige tra natura, economia e nazione
in Tirolo/Trentino nell'Ottocento

Il fiume Adige, che si estende per 410 chilometri da Resia a Porto Fossone (Rosolina), dalla sorgente al Passo Resia, nel cuore delle Alpi, fino all'arrivo in pianura attraverso la Chiusa di Verona, costituisce una sfera climatica e un'area geografica di ampie dimensioni con effetti positivi sulla zona.

Per «la sua capacità di costruire spazio geografico, di improntare la vita intorno a sé, di suscitare movimenti storici ed interessi culturali»⁽¹⁾, rappresenta un elemento centrale della geografia fisica e umana della valle, contribuendo alla formazione dello spazio fisico degli abitanti, favorendo la penetrazione umana e il suo insediamento, rappresentando inoltre una componente fondamentale del difficile equilibrio tra comunità e ambiente esterno.

Particolarmente forte risulta l'influsso climatico del fiume: nella Valle dell'Adige il clima mite dell'area mediterranea si estende con grande facilità, conferendo ai grandi centri del territorio, da Rovereto a Trento, da Bolzano a Merano, così come al loro circondario delle caratteristiche climatiche e meteorologiche abbastanza singolari per essere zone montane. Nessun altro fiume della catena alpina – né il Reno, il Rodano (*Rhône*), l'Inn o la Drava – incide in modo così significativo sul microclima e sull'ambiente del suo bacino.

(1) TURRI 1992, pp. 3-19, cit. p. 3.

Le ricadute economiche del microclima creato dal fiume sono evidenti. Se la zona tra Trento e Bolzano, da Bolzano fino alla Alta Val Venosta nel giro di un secolo si è trasformata in un polo di produzione di mele di alta qualità a livello europeo, è dovuto alle condizioni climatiche particolarmente favorevoli create dal fiume Adige.

E il turismo dell'area di Bolzano, Burgraviato e Bassa Atesina, che oggi fa registrare all'incirca 8 milioni di pernottamenti all'anno ⁽²⁾, rientrando così tra le destinazioni alpine più importanti, è riuscito a profilarsi soprattutto grazie alle grandi opportunità che le temperature particolarmente miti della zona lungo l'Adige offrono a una branca centrale del settore terziario.

Il presente contributo intende offrire un quadro della storia dell'Adige, in cui si descrive come dall'Ottocento in poi il fiume abbia acquisito una serie di nuove connotazioni, che a seguito della sua regolazione lo inserirono in una particolare ottica simbolica e politica, con numerose ripercussioni. Dall'Ottocento il fiume stesso e il suo contesto mutarono gradualmente fino a una completa ridefinizione, con interventi che ne cambiarono profondamente l'aspetto, le funzioni e la percezione. Se verso il 1900 l'Adige acquistò una nuova importanza politica, già molto prima era stato oggetto di un processo di lenta trasformazione che mutò il suo ruolo sotto molti aspetti.

In un primo momento sembra però utile mettere a confronto l'effetto paesaggistico dell'Adige con quello di altri grandi fiumi dell'Europa centrale, in un esame che evidenzia notevoli differenze. Nonostante gli enormi vantaggi per l'economia e la prosperità della zona e malgrado la sua importanza geografica e strategica, l'immaginario legato al fiume rimase a lungo relativamente povero e il fiume non rappresentava una fonte di ispirazione.

Alla fantasia e alla percezione l'Adige non offriva stimoli importanti, paragonabili a quelle del Reno o del Danubio, che nel corso dei secoli avevano arricchito l'immaginario collettivo o suscitato l'entusiasmo di viaggiatori e residenti.

Il suo percorso non ha la forza evocativa della Valle del Reno tra Magonza e Bonn ⁽³⁾, caratterizzata dalla corrente impetuosa, dalla presenza di castelli e ruderi e dai miti presenti nella loro storia ⁽⁴⁾. E non

⁽²⁾ Cfr. Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige - Istituto provinciale di statistica ASTAT 2013, p. 38.

⁽³⁾ Cfr. TÜMMERS 1994.

⁽⁴⁾ Cfr. ETZEMÜLLER 2012, pp. 390-424.

raggiunge nemmeno minimamente la forza quasi lirica del Danubio nell'Austria Inferiore o nei pressi di Budapest, che ha ispirato il "Donauwalzer" al compositore Johann Strauss ⁽⁵⁾. Sebbene l'Adige abbia dimensioni decisamente più modeste, come anche i paesaggi lungo il suo percorso, va comunque posta la domanda, per quale motivo l'Adige sia rimasto così privo di connotazioni emotive, carente di un immaginario di forza analoga.

Reno e Danubio sono avvolti da un'aura, per la quale la storiografia inglese ha creato la felice espressione di *imaginary landscape* ⁽⁶⁾: con questo concetto la recente ricerca del paesaggio offre una chiave di lettura importante per comprendere meglio come la rappresentazione di un territorio venga creata e percepita attraverso processi mentali in grado di evocare e modulare immaginazioni che trasformano la percezione esterna in una metafora interiore di notevole profondità ⁽⁷⁾.

Il concetto di "paesaggio immaginario" mette in evidenza il fatto che esistono paesaggi dotati di un'immagine specifica, nati e modellati attraverso proiezioni di lunga data ⁽⁸⁾. Nonostante queste proiezioni siano forti, l'immaginario non viene comunque collocato e definito in forma di icone stabili. L'*imaginary landscape* non è una mappa mentale che fissa parametri di orientamento geografico né un paesaggio ideale costituito da uno spazio ideale con ben poche affinità a quello reale. Come analizza in modo lucido lo storico Mark Bassin, l'*imaginary landscape* non «è da descrivere in primo luogo come entità tangibile, chiaramente delineata dalla sua natura fisica, ma piuttosto come visione carica di emozioni, che non soltanto è soggetta al cambiamento storico, ma che potrà assumere diverse sfaccettature anche in una prospettiva di sincronia» ⁽⁹⁾.

E l'*imaginary landscape* è più di un luogo di memoria, perché è certamente un contenitore di memorie collettive, ma rientra in una dimensione spaziale aperta al futuro, non del tutto definita, in grado di raggiungere un livello di definizione sicuramente forte, ma nel contempo aperto a nuove interpretazioni che si iscrivono su percezioni e interpretazioni precedenti come su un palinsesto.

In tal modo si apre l'orizzonte mentale di un territorio ad alta vocazione immaginaria, con connotazioni in grado di unire geografia, esteti-

⁽⁵⁾ Cfr. WEITHMANN 2012.

⁽⁶⁾ Cfr. THOMPSON 1989; EBBATSON 2005.

⁽⁷⁾ Sulla storia del paesaggio in Europa Centrale cfr. KÜSTER 1995, sull'effetto delle regolazioni dei fiumi pp. 313-315.

⁽⁸⁾ Cfr. BASSIN 2008, pp. 378-403.

⁽⁹⁾ *Ivi*, p. 380.

ca e storia, aprendosi inoltre – a prescindere dalla dimensione di storia e memoria – alla prospettiva di un futuro importante.

La Valle dell'Adige invece non sembra aver mai raggiunto il livello di un *imaginary landscape*, non riuscendo a imporsi in modo analogo alla percezione nel corso delle varie epoche. Nonostante l'effetto forte del fiume sul clima e sulla geomorfologia, sulla società e l'economia dei territori limitrofi, il grande corso d'acqua è rimasto un potere profondo, incisivo, ma di scarsa forza evocatrice.

A nostro avviso, tre motivi principali hanno costantemente ridotto il valore estetico e immaginativo del fiume Adige ⁽¹⁰⁾:

- Il suo effetto visivo è stato messo in secondo piano dalle montagne, dalle quali nasce e che lo accompagnano, che hanno da sempre espresso una forza dominante, relegando in secondo piano il fiume nel suo percorso nella *terra in montanis*. In Val Venosta l'Adige si presenta ancora sotto forma di ruscello, senza alcun effetto spettacolare, che raramente si avverte anche nel tratto tra Merano e Rovereto. Solo la Chiusa di Verona offre per un breve tratto uno scorcio veramente spettacolare, trasformando il passaggio in una sorta di *canyon*. Quando invece in pianura il fiume raggiunge una dimensione notevole, il suo effetto estetico tende a scomparire nella vastità della piana. Lo scarso impatto estetico si distingue chiaramente dalla spettacolarità del Reno o del Danubio.
- Un elemento di particolare importanza per la percezione di un fiume è il contatto diretto che la popolazione locale e i viaggiatori riescono a stabilire con le sue acque. Nelle zone alpine manca l'esperienza forte di un fiume navigabile, in quanto dalla sorgente fino a Terlano/Bronzolo e quindi per ben 100 chilometri l'Adige non si presta a essere utilizzato come arteria di traffico. Inoltre il fiume non veniva sfruttato per il trasporto di persone, ma di merci, che dallo scalo di Bronzolo in poche ore raggiungevano il porto di Sacco ⁽¹¹⁾. Un fiume quindi non destinato al servizio viaggiatori, ma un'arteria fluviale di stretta funzionalità economica, più nastro liquido di trasporto che via panoramica di acqua, in grado di stimolare occhi, fantasie e narrazioni di viaggio.
- Per molti secoli il percorso dell'Adige non ha avuto una configurazione chiara, non seguendo una linea precisa e facilmente identificabile. Dalla preistoria fino alle grandi rettifiche dell'Ottocento il fiu-

⁽¹⁰⁾ Per un'analisi generale cfr. TURRI & RUFFO 1992.

⁽¹¹⁾ Cfr. CANALI 1939, pp. 273-402 e STAUBER 2001, pp. 499-505.

me si è creato un percorso pieno di meandri, immerso in una zona rivierasca segnata da paludi, stagni e canali, che rendevano morbido il confine tra il fiume e la terra ferma. Questa situazione particolare ha portato a un'esperienza del fiume che ha disegnato il suo percorso più come palude, in una specie di *swamp* che spesso rende difficile la distinzione tra terra e acqua.

Tre dunque gli elementi principali che hanno contribuito a relegare il fiume in una dimensione secondaria, determinante sotto molti aspetti, ma che assegnava all'Adige un ruolo piuttosto debole nelle sue connotazioni estetiche e simboliche.

L'interesse pubblico e le popolazioni che abitavano lungo il fiume per molti secoli hanno inquadrato la sua importanza soprattutto in chiave localistica: la percezione del fiume rimaneva frammentaria, parcellizzata e non fu inserita in un disegno più ampio. Né i comuni e le comunità lungo il suo percorso né le autorità territoriali del *Landesfürst* o del principe vescovo di Trento lo percepivano come tema o problema di ampio respiro, ma cercavano di sfruttare al meglio le risorse del fiume nel loro immediato circondario e tentando di arginare localmente i suoi pericoli costanti. Il fiume era una parte essenziale della loro vita quotidiana, offrendo cibo con la pesca e il pascolo lungo le sue rive⁽¹²⁾, con la presenza di contadini dalle zone di montagna come dalla Val di Fassa, dalla Val Passiria o dalla Val Senales. Ma dal fiume usciva anche la materia prima per costruire le case, grazie alla sabbia, importante per preparare la malta, la ghiaia e i ciottoli con cui pavimentare strade e piazze. Il fiume era usato in agricoltura per scopi irrigui ed era una fonte di energia inesauribile grazie ai mulini e infine costituiva la più importante via di trasporto per le merci⁽¹³⁾, utilizzata dalle società di spedizione e dalle corporazioni nautiche di Bronzolo, Sacco e Pescantina, che assicuravano un commercio efficiente lungo tutto il tratto fluviale tra Bolzano e Verona.

Fino all'Ottocento l'immagine dell'Adige risulta così carente di una Grande Visione, con un fiume che sembra essere più parte della montagna e degli interessi locali che non un'arteria maestosa di vasta portata – quindi non rientrando certamente nella categoria di *imaginary landscape*, di un'icona paesaggistica, che riunisce storia, funzionalità, valore este-

(12) Sui diritti di pascolo cfr. WERTH 2003, pp. 33-38.

(13) Cfr. *ivi* 2003, pp. 39-43 e il catalogo *Triffter, Flößer, Schnifflait / Menadàs, zattieri, barcari*, Schloss Tirol / Castel Tirolo 2007.

tico, emozioni e futuro nella sua immagine. Ne è testimone Johann Wolfgang Goethe, che nell'estate del 1786 partì da Weimar alla volta dell'Italia, pernottò a Bolzano, per poi ripartire in una serena giornata di settembre. Nel suo diario Goethe annota distrattamente il fiume, essendo soprattutto attratto dalla ricchezza della vegetazione:

Ora il corso dell'Adige si fa più lento, formando in vari punti un greto molto largo. La campagna lungo il fiume e su per i colli è così fitta e intrecciata di piante da far pensare che si soffochino a vicenda: spalliere di viti, mais, gelsi, meli, peri, cotogni e noci ⁽¹⁴⁾.

Invece lo scrittore Heinrich Heine, che percorre la Valle dell'Adige più o meno 40 anni dopo, rimane colpito dalle montagne:

Solo di quando in quando mi affacciavo di carrozza: vedevo allora, montagne altissime guardarmi corruciate, e, con un cenno delle teste mostruose e delle lunghe barbe di nuvole, brontolarmi: 'Buon viaggio' ⁽¹⁵⁾.

Dopo il 1850 la storia del fiume entrò comunque in una stagione, in cui la sua immagine esteriore e simbolica furono soggette a una duplice trasformazione. Due sono i motivi per cui l'assetto e l'aura simbolica dell'Adige cambiarono profondamente:

- Una serie di interventi tecnici interconnessi a partire dal 1850 incise fortemente sul carattere del fiume, inserendolo nel processo delle grandi infrastrutturazioni dell'epoca e nel clima ideologico-culturale del periodo liberale;
- a seguito di questa completa ridefinizione del percorso fluviale prese avvio anche un processo di nazionalizzazione del fiume, con l'Adige che diventa il banco di prova di idee nazionali concernenti il territorio.

Sin dall'inizio dell'Ottocento, negli anni dal 1817 al 1826, nella valle tra Bolzano e Salorno furono realizzati i primi sei tagli dell'Adige ⁽¹⁶⁾, con cui le autorità statali della Monarchia austriaca, tornate al pieno potere dopo l'intermezzo bavarese, mostrarono la loro volontà di portare avanti un intervento che da decenni era rimasto lettera morta. Sostenute dai comuni locali tra Vadena ed Egna le autorità statali con i loro uffici tecnici avviarono la prima importante serie di lavori lungo il fiume ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁴⁾ GOETHE 1990, p. 23.

⁽¹⁵⁾ HEINE 1951, p. 33.

⁽¹⁶⁾ Cfr. WERTH 2003, pp. 141-145.

⁽¹⁷⁾ Cfr. MATTEVI 1979, p. 9.

Anche se questa prima “offensiva” del periodo della Restaurazione, volta a eliminare sistematicamente i meandri, da sempre causa di problemi, rimase incompiuta, imperfetta e in un certo senso si rivelò persino controproducente, fu un segnale forte, per far vedere che ormai Stato, *Land*, comuni e comunità rivierasche erano fermamente decisi a uscire da una situazione di stallo secolare ⁽¹⁸⁾. Inoltre, la nuova unità amministrativa che il *Kronland Tirol* presentava a seguito delle secolarizzazioni dei Principati vescovili del 1803 e dopo l’intermezzo bavarese e del Regno d’Italia, quando dal 1816 in poi la Monarchia Austriaca creò per la prima volta un’unica grande Provincia tra Kufstein ed Ala ⁽¹⁹⁾, consentì una maggiore unità degli interventi. Una possibilità, che fino a quel momento era sconosciuta, poiché lungo l’Adige tra Bolzano e Rovereto non esistevano fino a quel momento un’unica statualità né un unico apparato amministrativo.

L’impegno di autorità pubbliche e interessi locali fu notevole e contribuì a una visione sempre più completa del fiume e del contesto destinato a essere bonificato. Inoltre, in questa fase di Restaurazione e *Vormärz* il fiume diventò oggetto costante del dibattito pubblico, esposto in giornali come “Der Bothe von Tyrol” e il “Messaggiere Tirolese”. In un’epoca segnata da controllo e repressione, in cui la censura impediva di trattare temi politici, l’attento esame di opere pubbliche fu una sorta di compensazione per il discorso politico negato. Nel 1820 il “Bothe” descrive così gli effetti di un importante intervento:

Sui frutti positivi del taglio di Pyglon tra gli abitanti della zona non esiste altro sentimento che gioia e gratitudine. Ora potranno raccogliere senza preoccupazioni e senza alcun disturbo quello che la loro diligenza ha seminato. Nessuna piena dell’Adige [...] ormai inserito in binari regolati potrà bloccare il fiore della cultura agricola e del commercio. Dove prima si estendeva una piana cosparsa di paludi e terreni sott’acqua adesso spuntano prati fiorenti [...] ma anche per la navigazione su barche e zattere il taglio esprime un effetto positivo, poiché sono stati eliminati grandi pericoli per i naviganti ⁽²⁰⁾.

In questo modo l’Adige e il suo bacino diventarono oggetto d’interesse dell’opinione pubblica del Tirolo e del Trentino prima di metà secolo, andando oltre la chiave di lettura localistica, per affermarsi come grande tema di tutto il *Land* meridionale.

⁽¹⁸⁾ Sulle correzioni del Reno come espressioni di una nuova razionalità amministrativa nello stesso periodo cfr. BLACKBOURN 2007, pp. 115-127.

⁽¹⁹⁾ Cfr. HEISS 2009, pp. 33-48.

⁽²⁰⁾ «Bothe von Tyrol» (1820), p. 172.

Oltre alla nuova attenzione pubblica, le opere di regolazione entrarono nelle dinamiche di rivalità tra la parte italiana del *Land* e la Bassa Atesina: i primi sei tagli tra Vadena ed Egna a sud di Salorno furono considerati una potenziale minaccia per i comuni della Piana Rotaliana, dove lo scorrere più veloce del fiume a seguito dei lavori idraulici poteva costituire un pericolo reale ⁽²¹⁾. Inoltre i fondi pubblici destinati alle opere tra il 1817 e il 1821 sembravano essere sottratti alla parte italiana del *Land*. Di conseguenza i dibattiti attorno all'Adige e alla sua regolazione assunsero toni di rivalità nazionale già nel *Vormärz*, nel periodo dopo il 1830. Da allora la distribuzione equa delle risorse e degli interventi tra il Trentino e il Tirolo tedesco rientrava tra gli obiettivi di fondo dell'autorità statale e della Provincia, da perseguire con la massima trasparenza ⁽²²⁾.

In ogni modo, già prima del 1850 l'Adige fu oggetto di una serie di crescenti sentimenti nazionali, che solo in parte furono placati dagli importanti progetti di regolazione anche a sud di Salorno, come i grandi lavori sulla confluenza del Noce, che riuscirono ad arginare rischi di alluvione ormai secolari nella Piana Rotaliana.

La “nazionalizzazione” del fiume, che avvenne lentamente dagli anni trenta in poi, partì dal fatto che gli interessi rivolti all'Adige nel suo percorso settentrionale erano nettamente distinti da quelli della parte trentina e veronese. Le opere di correzione e di regolazione erano più facilmente realizzabili a nord della linea di Egna/Salorno, causando però degli effetti negativi per il Sud, che acuirono notevolmente i già gravi problemi del bacino dell'Adige tra Mezzocorona e Sacco. La salvaguardia degli interessi della parte meridionale del *Land* in materia di regolazione verso nord si rivelò, dopo l'inizio dell'Ottocento, un obiettivo di crescente importanza, avanzato con insistenza da parte trentina, dalle comunità locali e dai rappresentanti trentini nella Dieta di Innsbruck.

Anche a causa di queste dinamiche di interessi divergenti il percorso fluviale fu percepito sempre più come area di espansione del Sud verso il Nord, con l'effetto che la tematica dell'Adige assunse una connotazione che si potrebbe definire “meridionalista”, poiché le maggiori necessità di regolazione si verificarono nel Trentino: nei pressi dei centri urbani di Trento e Rovereto e nella zona dei grandi affluenti come il Noce il bisogno di interventi era sicuramente maggiore rispetto alle zone della Bassa Atesina e della Valle dell'Adige tra Merano e Bolzano ⁽²³⁾. Come afferma il Mattevi:

⁽²¹⁾ Cfr. WERTH 2003, pp. 152s.

⁽²²⁾ *Ivi*, pp. 146s.

⁽²³⁾ Sui primi interventi al Noce cfr. *ivi*, pp. 153-157.

[...] ormai, l'epicentro delle preoccupazioni della regolazione dell'Adige si era spostato verso Sud e precisamente verso i tagli progettati e non effettuati delle serpentine dei Circoli di Trento e Rovereto e soprattutto si era puntato sulla necessità di ovviare in qualche modo all'azione di sbarramento e di freno costituita dalla foce del Noce e quella dell'Avisio con l'enorme accumulo di alluvioni, rispettivamente a Grumo, a San Michele e a Lavis ⁽²⁴⁾.

Pertanto, il progetto Menapace-Meusburger riguardante la deviazione del Noce, presentato nel luglio del 1847 e inaugurato il 27 maggio del 1852, era un significativo passo in avanti.

Nel corso del primo Ottocento emerse comunque un'evidente asimmetria di interessi: il Nord nella parte germanofona del Land non avvertiva con la stessa urgenza del Sud il bisogno di una valutazione complessiva del percorso fluviale. A sud invece la visione di un "Alto Adige" esteso sempre più verso la parte settentrionale rientrava in una dinamica naturale dei bisogni dei territori e delle comunità trentine.

Anche la dimensione demografica spingeva verso un rafforzamento del concetto di "Alto Adige". I flussi migratori, che si spostavano dal Trentino verso la Bassa Atesina, composti di emigranti trentini in cerca di lavoro, aumentarono in modo sensibile sin dal *Vormärz*, assegnando al territorio tra Vadena e Salorno il ruolo di naturale area d'espansione da sud verso nord, come osservò lo scrittore Beda Weber nella sua descrizione "Das Land Tirol", pubblicata nel 1838 ⁽²⁵⁾.

Pertanto, il concetto politico di "Alto Adige", che dal sud avanzò costantemente verso nord, corrispose perfettamente alle grandi dinamiche di regolazione e di demografia, che da sud aprirono un'ottica attenta e fortemente interessata a quanto avveniva a nord della Chiusa di Salorno.

Le regolazioni avviate a seguito della grande alluvione del 1868 ⁽²⁶⁾, ma soprattutto dal 1882 in poi, resero finalmente concreti molti progetti che per decenni erano in gran parte rimasti lettera morta, come i piani di de Bohn (1855), Leporini (1776), Nowack (1805) e Pasetti (1845), in cui si tentava di avanzare ampie soluzioni ⁽²⁷⁾. Nell'arco di 25 anni, dal 1868 al 1893, il fiume venne così sottoposto a una serie di interventi che cambiarono il suo percorso e bonificarono la sua valle e fu oggetto di una profonda revisione paesaggistica ed estetica.

⁽²⁴⁾ Cfr. MATTEVI 1979, p. 28.

⁽²⁵⁾ WEBER 1838, pp. 442s.

⁽²⁶⁾ Cfr. WERTH 2003, pp. 164s.

⁽²⁷⁾ *Ivi*, pp. 85-87, pp.123-128, pp. 151-153.

Alla grande alluvione dell'ottobre 1868 seguì a breve la costituzione della *Etsch-Regulierungs-Kommission* ⁽²⁸⁾, la quale, fondata nel maggio del 1869, riunì tutti i comuni tra Bolzano e Rovereto, oltre ai rappresentanti del *Land* e della ferrovia aperta un decennio prima sulla linea Verona-Bolzano. Tuttavia, nonostante la visione complessiva degli interventi da compiere, accanite discussioni tecniche ritardarono l'avvio dei lavori, iniziati soltanto a seguito della legge statale del 23 aprile 1879 ⁽²⁹⁾, oltre a quattro norme legislative emanate dalla Dieta provinciale di Innsbruck. La norma dello Stato affermò chiaramente il principio fondamentale di una visione unica delle grandi opere da eseguire tra Merano e Sacco su una linea di 105 km:

Die Etschregulierung zwischen der Passermündung und Sacco bildet ein einheitliches, in sich zusammenhängendes Ganzes und müssen die Arbeiten aller Sectionen technisch richtig ineinandergreifen ⁽³⁰⁾.

Con questa affermazione fondamentale si cercò implicitamente di mettere in evidenza, oltre alle esigenze strettamente tecniche, il principio dell'unità politica del *Kronland Tirol* contro gli interessi divergenti tra Tirolo meridionale e Trentino, presenti non solo in materia di regolazione dell'Adige, ma ovviamente anche per diversi aspetti politico-amministrativi.

In particolare la legge voleva prevenire categoricamente il rischio che interventi anticipati sulla parte settentrionale del fiume costituissero un pericolo per i distretti meridionali:

Insbesondere sollen nicht durch vorzeitige Ausführungen von Regulierungsarbeiten in den weiter stromaufwärts liegenden Flusstheilen die weiter abwärts liegenden Gegenden gefährdet werden ⁽³¹⁾.

Per l'inizio dei lavori fu stabilito il 29 dicembre 1879 e già due anni dopo le autorità statali costatarono progressi mai raggiunti prima.

Il principio di una visione generale delle opere di regolazione fu rafforzato dopo la devastante alluvione dell'autunno 1882 ⁽³²⁾, che mise in pericolo i lavori fino allora realizzati e nel contempo fece crescere i già notevoli impegni della nuova fase del 1879. Una piena di dimensioni

⁽²⁸⁾ Cfr. *ivi*, pp. 168s.

⁽²⁹⁾ Reichsgesetzblatt für die im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder 1869, pp. 235-237.

⁽³⁰⁾ *Ivi*, p. 236.

⁽³¹⁾ *Ibidem*.

⁽³²⁾ Cfr. WERTH 2003, pp. 187-191.

epocali, che sconvolse l'area lungo l'Adige, ma anche quella del fiume Isarco, la Val Pusteria e la zona di Cortina, aveva raggiunto le dimensioni di una catastrofe nazionale. L'alluvione, che in due successive fasi si verificò nei mesi di settembre e ottobre del 1882, è passata alla storia come la più disastrosa mai avvenuta nel bacino dell'Adige⁽³³⁾. Sul territorio austriaco tra Merano e Calliano si ebbero 19 rotture arginali, mentre altre tracimazioni si verificarono sulla Rienza, sull'Isarco e nei tratti finali del Noce e dell'Avisio. Nel loro corso impetuoso le acque invasero gran parte della valle, travolgendo tutto, causando rovine e disastri, abbattendo ponti e serre, invadendo campi e abitati, trascinando via tratti stradali e ferroviari.

La catastrofe secolare suscitò un'ondata di compassione e solidarietà verso le popolazioni colpite nella Monarchia e nel Reich tedesco. Non mancò l'effetto positivo di finanziamenti cospicui messi a disposizione dallo Stato, la Provincia e numerose offerte di privati da tutte le parti della Monarchia che dimostrarono uno straordinario spirito di solidarietà.

Grazie a importanti progettazioni e conseguenti opere idrauliche che portarono alla creazione di nuovi passaggi e percorsi, in questa fase fu realizzato un intervento tecnico di vasta portata che pose fine alle costanti alluvioni che in ogni generazione avevano seminato terrore. Col 1893 l'opera di regolazione poteva considerarsi conclusa e fu più avanti integrata con interventi di dimensioni minori e lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Le grandi infrastrutture e il controllo tecnico del fiume furono aspetti ben visibili, destinati a modificare radicalmente, e per secoli, le forme di insediamento abitativo e di utilizzo produttivo di quell'area. Oltre agli effetti e vantaggi evidenti, le regolazioni diedero avvio alla divisione tra fiume e territorio, rendendo definitiva la distinzione tra terra e acqua, fino a quel momento mai completamente compiuta. Con i grandi interventi, portati avanti dalla *Etsch-Regulierungs-Kommission*, il nesso fino ad allora costante tra acqua e terra, che aveva mantenuto una complementarità inscindibile, venne reciso. La realizzazione delle opere idrauliche pose fine a un'unione quasi simbiotica dei due elementi. La palude, che fino a quel momento era stata l'espressione di questo stato ibrido della pianura dell'Adige, scomparve, favorendo una netta separazione tra acqua e terra⁽³⁴⁾. In tal modo, a seguito delle regolazioni, avvenne una rivoluzione ecologica ed estetica di enorme portata, una divisione di

⁽³³⁾ Cfr. MENNA 1992, pp. 96s.

⁽³⁴⁾ Sugli effetti cfr. LEIDLMAIR 1957, pp. 220-234.

fondo nonché una specie di ricreazione del territorio lungo il percorso dell'Adige. Il successo degli interventi realizzati nel quarto di secolo tra il 1868 e il 1893 fu reso possibile grazie al progresso tecnico in materia di opere idrauliche, come il frutto di una conoscenza ormai approfondita del territorio e delle sue peculiarità, di una normativa organica tra Stato e Provincia e di una base di finanziamento consolidata, risultato dunque di una razionalità tecnica e amministrativa in piena sintonia con il positivismo e il costituzionalismo tipici dell'epoca.

Commentando i successi raggiunti potremmo anche osare un'interpretazione forse un po' azzardata, ma degna di considerazione, basata sulla sintonia sostanziale tra il pensiero liberale, tipico dell'epoca, e le opere di regolazione. Il liberalismo dominante in Austria e in Europa fino agli anni ottanta individuò un concetto di fondo nella separazione delle sfere in tutti gli ambiti della politica e della società⁽³⁵⁾. Non è da escludere che vi fossero un nesso di analogia profonda e un'unità di pensiero che ispirarono anche le grandi opere di regolazione, alle quali venne allora sottoposto il fiume Adige.

Nel corso della realizzazione delle opere e della loro progettazione, terra e acqua furono concepite come *separate spheres*. La regolazione del corso del fiume fu giudicata necessaria e indispensabile per proteggere il fondovalle dalle alluvioni e consentire la costruzione della ferrovia, ma nella mentalità degli attori e delle popolazioni entrò anche come una nuova espressione di un'epoca che portò alla distinzione tra Stato e Chiesa, tra corona e costituzione, tra legislazione, amministrazione e giurisprudenza, in un ampio processo di differenziazione funzionale. Di conseguenza le regolazioni, oltre a essere considerate ovviamente un intervento tecnico e di bonifica di portata secolare, rappresentavano nel contempo lo spirito dell'epoca, che al progresso tecnico legava un liberalismo che penetrava politica, società e ambiente, per puntare alla separazione, alla *Sonderung* in molti ambiti.

Nella regolazione del fiume Adige, oltre ai numerosi motivi tecnici e alle aspirazioni di bonifica di antica data, si concretizzava quindi anche la mentalità di fondo dell'epoca liberale, forte di un positivismo e nuove capacità tecniche. Il percorso del fiume, come la ferrovia che lo accompagna fin dal 1859⁽³⁶⁾, dapprima da Verona a Bolzano e dal 1881 da Bolzano a Merano, era concepito in forma radiale, razionalizzata e privata dei tanti meandri.

⁽³⁵⁾ Cfr. VOCELKA 2000, pp. 216-220 e GÖTZ 2001, pp. 13-41.

⁽³⁶⁾ Cfr. WERTH 2003, pp. 157-159 e pp. 174-177.

Se la regolazione dei fiumi fu considerata necessaria per la sicurezza delle popolazioni e il miglioramento delle loro condizioni economiche e corrispose alle capacità tecniche dell'epoca e alla scuola di pensiero del liberalismo, dopo il 1880 subentrò un nuovo elemento che divenne sempre più importante. La regolazione dei grandi fiumi nella Monarchia fu anche riconosciuta come elemento di pacificazione tra le sue nazionalità, in un'azione di cui c'era bisogno sempre più urgente a seguito delle ondate di nazionalismo che dal 1880 pervasero la Cisleltania in modo sempre più insistente⁽³⁷⁾. Nel *Kronland Tirol* era evidente fin dal periodo del *Vormärz* che gli interventi lungo l'Adige costituivano anche una possibile fonte di contrasti nazionali, a cui si cercò di porre rimedio con la legge statale del 1879, in cui si formulava una visione complessiva, escludendo ogni trattamento diverso tra il Trentino e la Bassa Atesina prevalentemente tedescofona.

A livello di Monarchia all'inizio del nuovo secolo si aspirò a un progetto ben più ambizioso, che in un certo senso presentava delle analogie rispetto alla regolazione dell'Adige sul territorio austriaco. L'1 giugno 1901 la Camera dei Deputati a Vienna promulgò una legge che rientrava tra le più importanti norme della storia della Monarchia⁽³⁸⁾. I grandi fiumi della parte occidentale dell'Austria, il Danubio, la Moldavia, l'Elba, l'Oder, la Weichsel, San e Dnjestr dovevano essere collegati in un'unica grande rete di trasporto, con un sistema di canali di 1700 km, integrato da varie regolazioni su tutto il territorio. Un progetto infrastrutturale che in primo luogo era frutto di interessi economici, ma con cui si intendeva anche pacificare contrasti nazionali tra tedeschi, cechi e galiziani. La legge approvata con ampia maggioranza dal parlamento viennese segnò un momento di convergenza dopo anni di accese rivalità politiche e lotte nazionali. Anche se gli obiettivi ambiziosi della legge furono solo in minima parte realizzati, la *Wasserstraßenvorlage* del 1901 rappresentò un successo parziale per uscire dalle aporie dei conflitti politici della Monarchia. Sul territorio tirolese-trentino, la regolazione dell'Adige aveva anticipato, seppur in dimensioni ben più modeste, il grande progetto statale, dimostrando una nuova strategia per conciliare interessi fortemente contrastanti.

Oltre all'impatto profondo della separazione tra acqua e territorio, nello stesso periodo stava anche mutando l'aura simbolica dell'Adige che fino allora era stata limitata essenzialmente ai territori rivieraschi.

⁽³⁷⁾ Cfr. RUMPLER, 1997, pp. 180-182 e VOCELKA 2000, pp. 233-239.

⁽³⁸⁾ Cfr. BINDER 1992, pp. 43-62.

Da una visione frammentata e parziale del suo corso d'acqua, il fiume venne sempre più considerato come unità in tutta la sua estensione, come asse importante in grado di unire territori fortemente differenziati tra di loro. Molti osservatori si domandarono quale fosse la vera natura dell'Adige, che dopo le grandi regolazioni si presentava con una nuova veste geografica e morfologica, nato in alta montagna e sfociante nell'Adriatico? Era più forte il suo legame con la montagna oppure avrebbe trovato nella pianura padana e nel mare la sua vera destinazione?

Nessun dubbio in merito mostrò il geografo viennese Albrecht Penck, che nel 1895 scrisse: «Etsch und Eisack sind zwei in mancher Beziehung ähnliche Kinder der Centralalpen»⁽³⁹⁾. Nella visione del geografo tedesco Adige e Isarco erano figli delle Alpi Centrali, la cui natura era profondamente legata alla montagna. Lo sbocco dell'Adige in pianura era da considerare semplicemente come l'ultima tappa di un percorso, che svolgeva la sua vera missione all'interno della catena alpina. Per Penck la vocazione del fiume era quella di creare nel cuore delle Alpi un clima mite e meridionale, non paragonabile a nessun'altra vallata della catena montuosa. L'Adige era così destinato a svolgere il compito di arricchire il Tirolo Meridionale di una componente solare e mediterranea, rendendo l'*Etschland* l'icona di un territorio perfetto montano.

Il geografo viennese classificava l'Adige come «echter Alpenfluss»⁽⁴⁰⁾, un autentico fiume alpino, pieno di vigore, che in pianura perdeva completamente la sua natura e forza. Passata la Chiusa di Verona, secondo Penck il fiume si ritrovava incanalato in un corso artificiale che lo conduceva verso il mare, prigioniero ormai senza libertà e dedicato al servizio delle culture agricole della pianura. Da libero figlio della montagna, il geografo vedeva l'Adige degenerato a schiavo della pianura.

Non è difficile identificare nelle osservazioni di Penck, ricercatore e scienziato di fama europea, una latente, ma marcata impronta nazionale. La vera natura dell'Adige sarebbe quella di essere un “fiume tedesco”, questo sarebbe il suo carattere, che si conservava integro all'interno delle Alpi e poi era quasi condannato alla sua ibridizzazione quando usciva dalla catena alpina, trasformandolo in negativo. Un'Adige dunque concepito come espressione della catena alpina, garante dell'integrità del Tirolo e non come canale aperto dalla pianura verso la montagna⁽⁴¹⁾. Penck sostenne fortemente, che passi e valichi alpini erano l'anello na-

⁽³⁹⁾ PENCK 1895, p. 2.

⁽⁴⁰⁾ *Ivi*, p. 7.

⁽⁴¹⁾ Sulle peculiarità dell'Adige in pianura cfr. PERETTO 1992, pp. 71-85.

turale che univa regioni e stati alpini e che i fiumi sarebbero elemento integrante di questa natura unificante dei passi. Le Alpi centrali dunque come “paesaggio culturale” (*Kulturlandschaft*), costituito dai passi e fiumi, che nel caso del Tirolo avrebbero costituita una rete idrica naturale, formata dall’Inn e dalla Sill a Nord del Brennero, nella parte orientale dalla Drava, mentre nel Tirolo meridionale la Rienza, l’Isarco e soprattutto l’Adige sarebbero la parte analoga di questo sistema gravante attorno ai Passi del Resia, del Brennero e di Prato Drava. Il concetto di Penck, nato attorno al 1890 come “fisiogeografia”⁽⁴²⁾, dopo il 1910 raggiunse una dimensione politica nel rivendicare l’unità dei territori gravanti attorno ai grandi valichi alpini, argomentazione ovviamente rafforzata a seguito della Pace di St. Germain nel 1919, quando l’unità postulata dal geografo fu definitivamente spezzata dai nuovi confini politici⁽⁴³⁾.

L’argomentazione del Penck sotto l’aspetto geografico è condivisa anche dall’*“Enciclopedia Italiana”* nel 1929, quando afferma nella voce “Adige”:

[...] consideriamo che l’intero bacino idrografico misura 14.700 kmq. e solo 3810 appartengono alla pianura, risulta che il bacino stesso per quasi $\frac{3}{4}$ appartiene alle Alpi; e l’Adige è un vero fiume alpino, ciò che appare anche dal suo regime idrografico e termico⁽⁴⁴⁾.

Nella concezione fisiogeografica di Penck le Alpi Centrali ed il Tirolo erano caratterizzati dall’unità indissolubile di fiume e montagna, creando un territorio di marcata impronta alpina, legato da natura e storia al mondo germanico. In quest’ottica di definizione nazionale del fiume il processo di regolazione era anche visto anche come un atto di bonifica nazionale, in grado di liberare il grande fiume dalle paludi tipiche della Penisola italiana, considerati simboli di un’italianità e di un carattere poco salutari.

Verso il 1900 l’aura simbolica dell’Adige mutò dunque profondamente. Il fiume si lasciò dietro la sua vecchia immagine di forza naturale, che avrebbe dovuta essere addomesticata e disciplinata in un lungo processo di regolazione e assunse via via una funzione da indicatore di sensibilità locali e nazionali.

In un periodo segnato sempre di più dai nazionalismi, anche la natura ed i corsi dell’acqua furono inseriti in una percezione politica che li

⁽⁴²⁾ Cfr. PENCK 1905, pp. 249-268.

⁽⁴³⁾ Cfr. PENCK 1925, pp. 62-73.

⁽⁴⁴⁾ *Enciclopedia Italiana* 1929, p. 507.

utilizzò come argomenti a favore di determinate scelte e strategie. La geografia del bacino dell'Adige appare come prefigurazione di un ampio disegno politico nazionale, come una direttrice in grado anche di definire l'appartenenza del territorio.

Dall'altra parte invece, nell'ottica di geografi e geopolitici di lingua italiana, l'Adige si presentava sotto una luce completamente diversa: era visto sempre più come anello naturale, in grado di unire montagna e pianura, costruendo un legame naturale tra territori alpini e area italiana.

Lo stesso anno in cui Albrecht Penck classificò l'Adige un elemento strettamente legato alle Alpi, il suo collega Olinto Marinelli, figlio di Giovanni Marinelli, in occasione del secondo congresso dei geografi italiani introdusse la teoria dello spartiacque ⁽⁴⁵⁾: la Nazione Italiana e la sua futura estensione non dovevano limitarsi a un principio di nazionalità, segnato da lingua e cultura, ma a parametri di geografia, che avrebbero superati notevolmente i confini etnolinguistici. Lo spartiacque sulle Alpi sarebbe stato quel confine che divideva la Nazione italiana da altri Stati come la Germania, l'Austria e la Francia. Il futuro territorio della Nazione avrebbe dovuto estendersi dalle cime delle Alpi fino all'Adriatico, con lo spartiacque a delimitare il confine naturale dell'Italia.

In quest'ottica all'Adige venne così attribuito d'un tratto un ruolo strategico. Il fiume che nasce in Val Venosta in mezzo alle Alpi, assieme ai suoi affluenti Isarco e Rienza, portando le sue acque verso l'Adriatico, diventò il garante di un'Italia più grande, ispirando coloro, che in pieno periodo di colonialismo miravano a estendere i confini del Regno non soltanto oltremare, sul territorio africano, ma anche verso Nord.

Sarà il giovane Ettore Tolomei ad accogliere con entusiasmo l'enorme potenziale espansionistico, che la teoria dello spartiacque e la funzione concreta dell'Adige stavano per aprire. Il nazionalista roveretano aveva già battezzato, intorno al 1890 le regioni del Tirolo Meridionale con il nome di "Alto Trentino". La nuova teoria gli permise di offrire alle zone destinate ad appartenere alla Grande Italia un altro nome. Come lui stesso affermò:

Non ancora avevo ben formato allora il pensiero di costituire in un'unità ideale, con appropriato nome, corrispondente alla sua precisa unità geografica, la regione che ho chiamato più tardi ALTO ADIGE ⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁵⁾ MARINELLI 1896, pp.153-158.

⁽⁴⁶⁾ Cit. tratta da FRAMKE 1987, p. 55.

La teoria dello spartiacque si rivelò quel concetto teorico in grado in ispirare generazioni di nazionalisti e nel contesto di tale dottrina all'Adige sarebbe spettato un ruolo di punta, dovendo unire in modo del tutto naturale gli obiettivi nazionalistici alle leggi della geografia. Il bacino del grande corso d'acqua serve a definire lo spazio d'estensione del Regno verso l'area settentrionale ed ad estendere il suo confine fino alla massima estensione possibile. La relativa povertà dell'immagine esterna ed estetica, che l'Adige da sempre trasmetteva, era ampiamente compensata dalla forza della fantasia evocativa, che il fiume esercita come spartiacque sulle sensibilità nazionali.

Ed è proprio Tolomei, che *ab initio* riesce a creare, trasmettere e divulgare questa immagine in tutta la sua forza. Nella III annata della sua rivista "Archivio per l'Alto Adige" descrive nel 1908 – con una convinzione che tuttora risulta impressionante – i parametri del confine naturale segnato dallo spartiacque:

Il bacino dell'Adige, benché negli aspetti naturali svariatissimo, mostra – quanto alla conformazione e ai caratteri principali della valle principale e delle confluenti – una perfetta unità. Dalla pianura veronese alle sorgenti del fiume, è tutta una grande valle italiana. [...] Questo vasto paese è l'Alto Adige, la valle superiore atesina con le altre che scendono in essa, avendo per centro la città di Bolzano. L'Alto Adige benché appartenga incontestabilmente all'Italia geografica, è abitato in maggior parte da popolazioni tedesche. [...] L'opinione nazionale non è abbastanza illuminata sulle condizioni etniche ai confini. Bisogna che anche nel popolo si faccia strada il convincimento della suprema importanza della questione atesina ⁽⁴⁷⁾.

La geografia dunque come argomento inconfutabile, con la natura stessa che diventa antesignana dell'ordinamento di spazio e nazione. Con il fiume Adige in una posizione centrale, utile ad allargare l'orizzonte nazionale ad un territorio di futura espansione.

Lo sguardo sull'Adige nel lungo passaggio dai primi anni dell'Ottocento fino al secolo successivo dimostra dunque chiaramente come da un'esperienza frammentata del fiume e dalla sua percezione ancora parziale si sia formato un quadro sempre più completo, ma contemporaneamente anche più complesso. Gli interventi apportati al percorso dell'Adige non rimasero soltanto tecnici, ma inserivano il fiume in un contesto ricco di nuovi utilizzi, in una rete costituita da fenomeni naturali, interessi locali e provinciali e da elementi simbolici oscillanti tra natura, economia e nazione. Un paesaggio immaginario, un'*imaginary landscape*

⁽⁴⁷⁾ TOLOMEI 1908, p. 420.

certamente meno spettacolare di quella di altri grandi fiumi del continente, ma ricca di una forza sottile la cui analisi si trova solo all'inizio.

BIBLIOGRAFIA

- «Bothe von Tyrol», 1820.
Enciclopedia Italiana, 1929.
- «Reichsgesetzblatt für die im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder», XXV (1869).
- Triffter, Flößer, Schiffslait / Menadàs, zattieri, barcari, *Una mostra del Museo provinciale di Castel Tirolo in collaborazione con l'Associazione porto fluviale*, 31.03.2007-31.10.2007, Schloss Tirolo / Castel Tirolo 2007.
- BASSIN M., 2008 - *Imperialer Raum / Nationaler Raum. Sibirien auf der kognitiven Landkarte Rußlands im 19. Jahrhundert*, in «Geschichte und Gesellschaft», 28, pp. 378-403.
- BINDER H., 1992 - *Die Wasserstraßenvorlage und die wirtschaftlich-politische Lage Österreichs im Jahre 1901*, in «Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften», 3, 1, pp. 43-62.
- BLACKBOURN D., 2007 - *Die Eroberung der Natur. Eine Geschichte der deutschen Landschaft*, München.
- CANALI G., 1939 - *I trasporti sull'Adige da Bronzolo a Verona e gli spedizionieri di Sacco*, in «Archivio per l'Alto Adige», 34, pp. 273-402.
- EBBATSON R., 2005 - *An imaginary England. Nation, Landscape and Literature, 1840-1920*, Aldershot.
- ETZEMÜLLER T., 2012 - *Romantischer Rhein - Eiserner Rhein. Ein Fluß als imaginary landscape der Moderne*, in «Historische Zeitschrift», 295, pp. 390-424.
- FRAMKE G., 1987 - *Im Kampf um Südtirol. Ettore Tolomei (1865-1952) und das "Archivio per l'Alto Adige"*, Tübingen.
- GOETHE J.W., 1990 - *Viaggio in Italia*, Milano.
- GÖTZ T., 2001 - *Bürgertum und Liberalismus in Tirol 1840-1873. Zwischen Stadt und Region, Staat und Nation*, Köln.
- HEINE H., 1951 - *Italia (Impressioni di viaggio)*, Milano.
- HEISS H., 2009 - *Ein neues Land-Tirol in Restauration und Vormärz*, in Ellen Hastaba, Siegfried De Rachewiltz (eds.), «Für Freiheit, Wahrheit und Recht!». *Joseph Ennemoser und Jakob Philipp Fallmerayer. Tirol von 1809 bis 1848/49*, Innsbruck 2009, pp. 33-48.
- H. KÜSTER, 1995 - *Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart*, München.
- LEIDLMAIR A., 1957 - *Das mittlere Etschtal. Wandlungen einer Südtiroler Kulturlandschaft*, in *Festschrift für Hermann Lautensach*, Stuttgart.
- MARINELLI O., 1896 - *Area dell'Italia naturale*, in *Atti del secondo Congresso geografico Italiano*, Roma 1896, pp. 153-158.
- MATTEVI V., 1979 - *Regolazione dell'Adige a Salorno fino al 1869*, Trento 1979.
- MENNA F., 1992 - *Le piene*, in E. Turri, S. Ruffo (eds.), *L'Adige. Il fiume, gli uomini, la storia*, Verona, pp. 96-97.
- PENCK A., 1895 - *Die Etsch. Separatabdruck aus der Zeitschrift des Deutschen und Österreichischen Alpenvereines*, Graz.

- PENCK A., 1905 - *Die Physiogeographie als Physiogeographie in ihren Beziehungen zu anderen Wissenschaften*, in «Geographische Zeitschrift», 11, pp.
- PENCK A., 1925 - *Deutscher Volks- und Kulturboden*, in K. C. VON LOESCH, *Volk unter Völkern - Bücher des Deutschtums 1*, Breslau 1925, pp. 62-73.
- PERETTO R., 1992 - *La bassa pianura*, in E. Turri, S. Ruffo (eds.), *L'Adige. Il fiume, gli uomini, la storia*, Verona, pp. 71-85.
- Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige - Istituto provinciale di statistica ASTAT (ed.), *Turismo in Alto Adige. Anno turistico 2011/12*, Bolzano 2003.
- RUMPLER H., 1997 - *Eine Chance für Mitteleuropa. Bürgerliche Emanzipation und Staatsverfall der Monarchie 1804-1918*, Wien.
- STAUBER R., 2001 - *Der Zentralstaat an seinen Grenzen. Administrative Integration, Herrschaftswechsel und politische Kultur im südlichen Alpenraum 1750-1820*, Göttingen.
- THOMPSON W.I., 1989 - *Imaginary Landscape. Making Wolds of Myth and Science*, New York.
- TOLOMEI E., 1908 - *L'Alto Adige*, in «Archivio per L'Alto Adige», III, pp. 419-434.
- TÜMMERS H.J., 1994 - *Der Rhein. Ein europäischer Fluss und seine Geschichte*, München 1994.
- TURRI E., 1992 - *Lo spazio atesino*, in E. TURRI & S. RUFFO (eds.), *L'Adige. Il fiume, gli uomini, la storia*, Verona, pp. 3-19.
- VOCELKA K., 2000 - *Geschichte Österreichs. Kultur - Gesellschaft - Politik*, Graz-Wien-Köln 2000, pp. 216-220.
- WEBER B., 1838 - *Das Land Tirol. Mit einem Anbange: Vorarlberg. Ein Handbuch für Reisende*, vol. 2. Südtirol, Innsbruck.
- WEITHMANN M.W., 2012 - *Die Donau. Geschichte eines europäischen Flusses*, Regensburg.
- WERTH K., 2003 - *Geschichte der Etsch zwischen Meran und S. Michele. Flussregulierung, Trockenlegung der Möser, Hochwasser*, Lana.

