

BOLETTINO DELLA
SOCIETA' DEGLI ALPINISTI
TRIDENTINI
 SEZ. DEL CLUB ALPINO
ITALIANO

SOMMARIO :

L'inaugurazione del Rifugio Cesare Battisti sulla Paganella -
 Le strade militari della regione trentina - L'esumazione d'un
 atto eroico - L. V. Bertarelli: Guida d'Italia del Touring
 Club Italiano. Le tre Venezie. Milano, 1920 - Pro Bollettino

Grande Caffé degli Specchi

TRENTO - Via Roma 34-36 - TRENTO

Bibite calde e fredde - Liquori delle migliori marche
Vini fini e spumanti delle case più rinomate - Specialità
in vini della regione - Cantina propria - Fabbrica gelati
Specialità: Cassate, Zorroni, Pezzi duri, Spumoni, Man-
tecato, con servizio gratuito a domicilio

— Tutte le sere scelto concerto con variati programmi

Recapito Automobili della S.T.A.T. con servizio per tutte le valli della Venezia Tridentina
Telefono N. 296 Casella Postale N. 9

Proprietario GUIDO PEDROTTI

ALBERGO DIURNO

sul viale della Stazione ferroviaria, entro la cerchia del magnifico Parco di Piazza Dante

— Stabilimento elegantissimo e di comodità per agenti, viaggiatori
di commercio, impiegati di passaggio e per tutti coloro che, ve-
nendo a Trento, non debbano fermarsi oltre le ventiquattro ore.

— Servizi dei quali dispone: **nel piano incassato:** Bagni caldi,
freddi, e misti - Docce idem - Closets - Gabinetti per servizi
completi da toeletta - Parrucchiere per Signori e Signore - Ma-
nucure e pedicure - Lustrascarpe - Telefono urbano ed interurbano
Fattorini pubblici - Deposito piccoli colli - Recapito postale e tele-
grafico gratuito per i clienti - Latrine e Closets pubblici - Illumi-
nazione elettrica - Riscaldamento a termosifone : : : : :

— **Nel piano terra rialzato:** Spazioso Caffé di I. Ordine,
con deposito delle migliori marche in vini e liquori - Specialità in
vini fini della regione - Caffé express — **Novità:** Five o' clock
tea (il Thè delle 5) con matinée - Loggia interna - Terrazza
aperta - Giardini spaziosi - Concerti orchestrali tutte le sere - Con-
certi di banda musicale - Banco d'assaggio con cibi freddi : :

TARIFE MINIME PER CIASCUN SERVIZIO

Proprietari GUIDO & FRATELLI PEDROTTI



FILIALI

Baselga di Piné - Bolzano - Borgo - Bressanone - Brunico - Caldonazzo
 Castel Tesino - Cavalese - Cembra - Cles - Condino - Cortina d'Ampezzo
 Cusiano - Fondo - Lavis - Levico - Malé - Merano - Mezolombardo - Per-
 gine - Pieve Tesino - Pinzolo - Predazzo - Primiero - Riva - Rovereto
 Strigno - Spiazzo Rendena - Tione - Taio.

TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA E BORSA

HOTEL MAYER

E RISTORANTE ALLA STAZIONE
 FERROVIARIA

TELEFONO 270

TRENTO

Alpinisti!!

Per articoli fotografici di fabbricazione Nazionale ed
 Estera e per ricordi di Riva rivolgetevi soltanto alla ditta

LUIGI FARINA - RIVA sul Garda

NEGOZI: Piazza 3 Novembre — Piazza Garibaldi

Grandi magazzini mobili in legno e ferro - - Ditta **RICCARDO SANI (Figli) Trento Via Roma** - Magazzini Via Malvasia

Premiato lavoratorio da tappezziere e decoratore con carderia a forza elettrica
 Mobili d'ogni stile e prezzo - Mobili Club - Ricco assortimento tendaggi, pas-
 samanerie, tappeti, corsie, linoleum, lincrusta, scale, rimessi - Materiali ed articoli
 per tappezzeri all'ingrosso ed al minuto - Mobili in vimini - Forniture com-
 plete per alberghi, uffici, appartamenti privati ecc.

Deposito di lana, crine animale, vegetale, stoppa e kapok molle jute, punte di Parigi



*Magazzini vendita Biciclette - Accessori
Motociclette - Macchine da Scrivere*

Autogarage Ettore Mayr

Via Alto Adige 14 - Trento - Telefono 231

Unico deposito Benzina Italo Americana
Oli lubrificanti - Gomme piene Hutchinson
Pneumatici Michelin - Pezzi di ricambio

LIDO DI LEVICO

dista dalla città 800 m., e si accede
alla magnifica conca del lago a mezzo
di uno spazioso viale arborato dotato
di illuminazione elettrica : : :

Spiaggia da bagni - 30 cabine con servizio completo da toeletta
Bagnini e bagnine - Costumi per bagno - Numerose barche in svariati
sistemi per gite sullo splendido lago. — **Novità:** *Twelve Footer* a vela
e a remi „Stella d'Italia“, canotto insommergibile per cinque persone,
indicatissimo per bagnanti e sportmanns - Pesca con amo e dirlin-
dana - Bagni di sole e di sabbia - Servizio di vini, birra e cibi
freddi - Illuminazione elettrica - Telefono urbano ed interurbano.

Per la stagione 1922 saranno ultimati: il Garage, il Lawn Tennis
ed il *Grande Caffè-Ristorante* colle più moderne comodità, rispon-
dente a tutte le più ricercate esigenze e coi migliori servizi per il
forestiero che cerchi (durante la sua stagione di cura) uno svago,
circondandolo di tali attenzioni e di un programma di passatempi
talmente svariato (produzione di barda e concerti d'orchestra, festine
da ballo, matinée, gare di nuoto, regate sul lago, serate, illumina-
zione, ecc.) da invogliarlo a prolungare il suo soggiorno in quel
luogo incantevole.

Proprietari: GUIDO & FRATELLI PEDROTTI

Bollettino della Società degli Alpinisti Tridentini

SEZIONE DEL C. A. I.

RIVISTA ALPINISTICA

Direzione ed Ammin. nella sede della S.A.T. Trento, Via S. Pietro 14

L'inaugurazione del Rifugio Cesare Battisti sulla Paganella

Il culto di Cesare Battisti è profondamente radicato nel cuore di tutti i Trentini e l'Austria, che credeva di spegnere ogni vestigia di italianità della nostra terra giustiziando come un malfattore volgare lui che fu uno dei più fervidi e dei più coraggiosi assertori dell'italianità del nostro paese, null'altro ottenne che di ravvivare la fede nei tempi bui della guerra e rafforzare il sentimento di tutto il nostro popolo. E questo possiamo ben dire ad alta voce senza tema di essere smentiti: il culto di Cesare Battisti è per i Trentini il culto della madre patria, in lui vedono personificata quell'Italia grande, giusta e forte che sta in cima alle aspirazioni di tutti gli onesti e per questo nella glorificazione di Cesare Battisti tutti i Trentini, senza distinzione di parte, si trovano oggi d'accordo.

Gli è per questo che la S. A. T. volle ricordato il nome di Cesare Battisti, che fu uno dei suoi soci più attivi e più entusiasti, dedicandogli il rifugio sulla Paganella, alla costruzione del quale egli aveva consacrato a suo tempo tanta parte dell'opera sua.

Come tutti gli altri rifugi anche quello della Paganella era stato manomesso, svaligiato e fortemente danneggiato dalle pattuglie austriache che lassù andavano durante la guerra a cercare chi sa che cosa, e dai mascalzoni che pullulano nei paesi

di montagna e che si sono fatto una industria dello svaligiamento dei rifugi alpini e un piacere della loro devastazione. La S. A. T. provvide però ancora nel corso del 1920 alla riattazione del rifugio e nella scorsa primavera al suo arredamento, sicchè potè in questi ultimi tempi venir aperto al pubblico. Naturalmente alla riconsacrazione del rifugio nel nome di Cesare Battisti, bisognava provvedere con ogni solennità e la S. A. T. pensò bene di indire un pellegrinaggio alla Paganella per il giorno 3 luglio. Nè la S. A. T. prese abbaglio contando su un largo intervento di cittadini alla festa in onore di Cesare Battisti alpinista: il sabato sera fu un ininterrotto passaggio di gente per Fai e la malga, mentre già durante il giorno numerose squadre erano salite al rifugio per allietare la cima con fuochi bengalici e razzi, che riuscivano un ameno spettacolo per chi potè mirarli da Trento e dalle vallate circconvicine. Nella notte poi a mezzo di autobus altre squadre partirono per raggiungere quelle partite prima col treno e col tram e non solo da Trento, ma dalla Val Lagarina, dalle Valli di Non e di Sole, dalla valle dell'Adige e dell'Avisio e fin dalle lontane Giudicarie erano accorsi i soci della S. A. T. a portare il loro tributo di venerazione al martire trentino. Nè si creda che solo gli alpinisti di grido ed i ricchi si sieno dato quel giorno appuntamento sulla Paganella: accanto a loro figuravano numerosissimi gli operai, sempre memori di chi tanto ebbe a cuore le loro sorti, gli impiegati e perfino i contadini, che oggi incominciano a sentire il fascino della montagna come oasi di quiete e di tranquillità, come luogo di calma e di riposo.

Dai primi albori fino verso le 10 continuarono le carovane più o meno numerose, più o meno liete e chiassose, a giungere sulla vetta; quando anche gli ultimi arrivati, dopo essersi ristorati e rifocilati, si raccolsero intorno alla lapide commemorativa, il Presidente della S. A. T. cap. Larcher invitò tutti gli astanti alla cerimonia dell'inaugurazione, mentre il sosatino Pasini, sempre fertile di nuove trovate, con prolungati e risonanti squilli di corno, raccolse intorno al rifugio anche i più lontani. In un attimo oltre 500 persone, vecchi e giovani e bambini, si raccolsero intorno alla tribuna improvvisata davanti al rifugio, accanto alla lapide inghirlandata di fiori e di fronde ed ornata oltre che dal tricolore, delle bandiere della SAT, della SUSAT e della SOSAT. Con poche energiche ed indovinate parole il

Presidente Larcher sbizzò la figura di Cesare Battisti alpinista, dando poi la parola all'oratore ufficiale Guido Emer che così ricordò il nostro eroe:

Signore! Signori!

Accettando l'onorevole incarico avuto dalla Presidenza della Società degli Alpinisti Tridentini, Sezione del Club Alpino Italiano, con animo commosso e direi quasi perplesso, prendo la parola in questa solenne occasione che costituisce un'avvenimento importantissimo non solo nella cronaca dell'alpinismo, ma ben'anco in quella patriottica, imperocchè la predetta Società con nobile pensiero ed animata dai sensi del più reverente omaggio volle, che questo Rifugio rinnovato dopo le vicissitudini belliche venisse consacrato al nome ed alla memoria imperitura della più bella, della più fulgida, della più pura figura d'Eroe della grande guerra a CESARE BATTISTI.

Nel rievocare questo nome, sacro non solo a noi Trentini, ma bensì all'Italia tutta, mi passano innanzi alla mente le molte vicende che si collegano alla costruzione del rifugio, e ripenso al giorno in cui circa tre illustri or sono sul giornale Alto Adige lanciai per primo l'idea di coronare questa roccia, ove la stella alpina apre ai baci del sole ed alla vivificante rugiada il lanoso stelo, ove il rododendro fiammeggia nel più bel purpureo colore, e ove la nigritella espande il suo delicatissimo profumo, al cospetto del fantastico e meraviglioso gruppo delle Dolomiti di Brenta, del Garda argenteo e della nostra città, con una casetta, che offrisse ricovero a tutti coloro che mettendo in non cale la lieve fatica della salita, fossero venuti quassù a bearsi nel panorama grandioso e vastissimo che tutto all'ingiro c'è dato di contemplare e di ammirare.

Non voglio tediarvi coll'enumerare le molte peripezie, le difficoltà, le apprensioni, le disdette, che accompagnarono l'opera ed accennerò soltanto che verso la metà di settembre del 1907, quando la costruzione era già quasi ultimata, una parte del fabbricato crollò in seguito ad un fortissimo nubifragio per modo che l'inaugurazione dello stesso dovette venir rimandata al prossimo anno.

I tirolesi sempre coerenti nell'osteggiare ogni nostra impresa e nel gioire per ogni nostra disgrazia anche in questo incontro non si smentirono e sui loro giornali manifestarono la gioia ed il tripudio per l'accaduto infortunio tanto più per la ragione che consideravano questo rifugio come una sentinella avanzata dell'italianità verso l'intangibile chiusa di Salorno.

Cesare Battisti che a quei tempi oltre ad essere l'alfiere dell'idea nazionale era nello stesso tempo un fortissimo alpinista raccolse l'idea, e costituitasi la Società Rododendro cooperò validamente, quale cassiere del Comitato pro erigendo rifugio, all'erezione dello stesso. Da questo luogo molte e molte volte il suo sguardo d'aquila passò da una all'altra groppa di monti, dei quali egli conosceva ogni

piega, ogni falda, ogni vertice, da qui salutò le ardite guglie delle Dolomiti evanescenti, quasi eteree nella gran luce e cercò i borghi, i paesi, i villaggi raccolti tra morbidi pascoli nell'angolo remoto d'una valle, oppure sospesi come nidi sui greppi od adagiati come bianco gregge lungo i fiumi tortuosi.

Ed ammirava estatico il suo Trentino così ricco e così pomposo di tante bellezze naturali, ma nello stesso tempo lo prendeva un acuto dolore sapendolo in mano del nemico secolare che ne faceva il più esecrando governo.

Ora quei tempi tristissimi sono passati; ma Egli, l'Eroe incontaminato, l'Alpino superbo, il dominatore delle folle dalla parola affascinante e convincente, dopo aver esposta innumeri volte la vita sua preziosissima nelle tricee impervie del Tonale, del Montozzo, dell'Adamello, del Monte Corno, volle offrire la stessa in sublime olocausto per la redenzione del suo paese, vittima gloriosa di quell'Austria infame che lo temeva non solo vivo; ma anche morto, tentando di farne sparire ignominiosamente i suoi per noi sacri resti mortali.

Ed il suo amore immenso per la montagna Cesare Battisti lo addimostrò chiaramente durante l'epica guerra; nato per l'azione, che era per Lui come un lieto spendere e riprendere di forze, ebbe ben presto a tedio, quando vi fu chiamato, il ritmo monotomo d'un ufficio d'informazioni, allo sferrarsi dell'offensiva austriaca nella primavera 1916 volle essere ancora dove si combatteva e si moriva, là sulle pendici dell'incrollabile Pasubio.

Perchè non lo colse una palla in quelle orribili giornate?

Perchè invece della morte orrenda non gli concesse il destino la morte bella che schianta come folgore nello spassionato impeto dell'assalto, tra gli squilli e gli scoppi e gli urrà vittoriosi?

Egli diede col martirio all'Italia assai più che un esempio eroico; Egli vibrò col martirio all'Austria un colpo più formidabile di una grande battaglia perduta.

L'Austria avrebbe potuto nascondere ai suoi benevoli nemici e ai compiacenti neutrali le molte migliaia degli oscuri impiccati ruteni; ma questa vittima generosa e pura, di cui si vantò improvvisa nel suo giubilo folle smascherò al mondo la perfidia e le atrocità che essa aveva saputo dissimulare, ostentando la canizie veneranda, la pietà francescana del suo vecchio imperatore, maciullatore di vite umane come un ciclope mostruoso.

E questo delitto fu la sua prima sconfitta.

Ma bando ai ricordi ed alle meste considerazioni; in questo luogo lo spirito di Cesare Battisti aleggia ancora oggidì e per sempre grande e gigante. Egli ascolta ancora da questa vetta che assomiglia ad un'ara votiva quel murmure

**che giù per l'alpi giulie, che giù per l'alpi retiche
dai verdi fondi i fiumi a i venti mandano,
grave d'epici sdegni, fiero di canti eroici.**

La Tosa, ermo titano, e tutta la catena maestosa del gruppo si inchinano riverenti innanzi a tanto eroismo, a tanto sacrificio, a tanto disprezzo della vita per la salvezza e redenzione della Patria, e dall'ubertoso piano il verde Adige gli sussurra all'orecchio la dolce canzone degli Arditi:

Gioinezza, giovinezza primavera di bellezza

Dalla nevososa calotta della Tosa, dalla bianca Marmolada, via via fino ai lontanissimi ed argenti, Taori, e giù giù fino alle rosee Dolomiti Cadorine che serenamente guardano al bel mar di Venezia, dalle verdi valli e convalli, dalle città dei Madruzzo e di S. Marco, da Riva cortese sì bella a specchio dell'argenteo Garda, dalla solatia piana dell'Archese, ove sui fioriti colli nel mite aprile svariano gli olivi, dalla celebre ruina dove ombra non muta Dante ritorna, dai borghi tutti, dai paesi, dai casolari, dai ghiacciai cristallini, dai laghi cilestrini, da prati smeraldini, dai fremebondi torrenti, dai pascoli montani, dalle vette eccelse, che in maestosa chiostra dal passo di Resia a quello di Dobbiaco formano un baluardo intangibile e al fiore delle penisole, dalle selve ombrose e nereggianti, dagli ubertosi campi al piano, dai vigniti sull'erte arrampicati, dai giardini aulenti di rose e di viole, s'innalzi una voce sola in mille voci, un canto solo in mille canti, un saluto solo in mille saluti ad onore e gloria eterna e sempiterna del fulgidissimo Eroe **CESARE BATTISTI**.

Dalle forre però, dalle gole, dai baratri, dalle strette si eleva un grido formidabile e spaventoso di guerra e morte al Deutscher Verband, a quella Lega maledetta che nell'Alto Adige conculca ed opprime i nostri connazionali colà residenti e che ad onta della grandiosa azione di Vittorio Veneto nutre ancora la folle ed insana speranza di portare il confine germanico alla Chiusa di Verona; ed a questo grido si associa l'anima di Cesare Battisti sempre pronta all'assalto quando si tratti di combattere e di sgominare l'atavico nemico.

In alto i cuori, si scioglano i canti della Patria, si dia fiato alle trombe, mentre si scopre il ricordo marmoreo dedicato dalla Società degli Alpinisti Tridentini al suo antico e indimenticabile socio e che dice:

IN VISTA DI TRENTO REDENTA
E DEL LIBERO IMMENSÒ ORIZZONTE
QUESTO RIFUGIO
RINNOVATO NEL NOME IMMORTALE
DI
CESARE BATTISTI
FU APERTO AGLI OSPITI
IL GIORNO 3 LUGLIO 1921
EXCELSIOR!

Dopo Guido Emer, parlò applauditissimo il Presidente della SOSAT Nino Peterlongo, il quale, ricordando l'amore di Cesare Battisti per la classe operaia, rileva quanto cammino è stato fatto nella popolarizzazione dell'alpinismo, e porta al primo propugnatore di questa nobile e grande idea, a colui che per il primo ha riconosciuto l'importanza grandissima della montagna come elemento di fraternizzazione sociale, il saluto riverente dei 300 soci della SOSAT, in massima parte operai o membri di famiglie operaie.

Dopo i discorsi la più parte si disperse per il pianoro della Paganella e si diede ad alleggerire i sacchi, mentre altri presero parte al pranzo sociale allestito senza parsimonia dal nostro Bettega, per incamminarsi poi, per Fai, Andalo, Molveno e San Giovanni alla volta del ritorno, visto che il tempo si era fatto minaccioso.

Questa gita sulla Paganella fu la prima grande manifestazione turistica della SAT per quest'anno e possiamo dire che miglior successo non si sarebbe potuto avere, se pensiamo che quel giorno sulla Paganella convennero vecchi di oltre 70 anni e bimbi che non avevano ancora raggiunto i due lustri.

Questa è la garanzia migliore del sicuro avvenire della SAT.

Dr. R. B.

Le strade militari della regione trentina

L. V. Bertarelli, il benemerito direttore del T. C. I. in un articolo comparso ancor prima della fine della guerra, cioè nel maggio 1918 sulle «Vie d'Italia» aveva già fin d'allora prospettato il grave problema della futura manutenzione delle strade create per scopi militari, durante il lungo periodo della guerra.

Egli si riferiva alle strade costruite dal genio militare italiano nelle immediate retrovie e sul fronte di combattimento e più specialmente alla meravigliosa rete stradale che preordinata già da Cadorna ed affrettatamente compiuta subito dopo Caporetto, doveva servire a formare del «Monte Grappa» l'estremo inespugnabile baluardo della patria invasa.

Ma il problema si presenta tanto più grave, nella nostra regione trentina, dove alle strade militari costruite ex-novo oppure ricostruite su vecchie mulattiere durante la guerra si aggiungono pure quelle (e non son poche) che a scopo puramente militare gli austriaci avevano preparate negli ultimi due o tre anni che precedettero lo scoppio delle ostilità.

Prima della guerra, o meglio, prima del 1913 la rete stradale trentina comprendeva circa 1100 chilometri di strade carrozzabili di 1° e di 2° ordine. Non specifichiamo meglio quali debbano ascrivere alla prima e quali alla seconda categoria, poichè come bene osserva Cesare Battisti in una sua pregevole pubblicazione *), la classificazione è molto relativa e più che rappresentare una differenza fra la larghezza, le pendenze, il modo di costruzione insomma delle singole strade, ne determina piuttosto la maggiore o minore importanà economica.

Comunque in questi 1100 chilometri di strade carrozzabili di cui era dotato il Trentino, si comprendono tanto gli ampi stradali che ne risalgono le principali vallate, con larghezze variabili fra i 6 e gli 8 m. e con pendenze inferiori al 7 %, quanto le strette vie montane con larghezze che non superano i 3·5 od i 4 metri e le cui forti pendenze sorpassano anche il 10 od il 12 %.

*) Vedi il capitolo: *Viabilità del Trentino* nel suo libro: *Trentino* (Illustrazione statistico-economica) Ravà & Comp. edit. Milano, 1915.

Fra queste strade sono pure comprese quelle costruite dall'Austria con apparente scopo turistico, con reale scopo militare. Intendiamo parlare della meravigliosa via delle Dolomiti che per i passi del Pordoi e di Falzarego congiunge direttamente Cortina d'Ampezzo con le valli trentine e di quella non meno bella, che per il passo del Broccon congiunge Primiero alla Valsugana. Quantunque fatte con intendimento prevalentemente strategico, esse erano già entrate molti anni prima della guerra a far parte del patrimonio stradale trentino e non entrano quindi nella nostra pertrattazione.

Guerra ed immediato anteguerra hanno dotato anche il Trentino di una rete stradale altrettanto estesa, perchè le sole vie camionabili militari costruite entro i confini della nostra regione, raggiungono i 900 km. Non entrano naturalmente nel computo le numerose mulattiere fatte per scopi militari, ma che in ogni modo non hanno per noi l'importanza delle prime.

Alcune di queste strade non hanno nè un'importanza economica nè un interesse turistico tale da giustificare le spese necessarie alla loro manutenzione.

Altre poche sono di interesse economico e turistico così rilevante e così evidente che per esse dobbiamo ritenere assicurato l'intervento dello Stato e della Provincia.

Ma un'altra categoria di strade, la maggiore forse, pur non avendo per sè l'evidenza di grandi interessi economici, pur non percorrendo regioni già note al turismo internazionale, è però molto importante e merita tutta la nostra attenzione.

Alludiamo specialmente a tutta quella rete di strade militari che serpeggiano attraverso i verdi altipiani dei Lessini o delle Vezzene oppure dall'alto del Baldo costeggiano aeree la profonda Val d'Adige. Queste strade che ai turisti forestieri schiudono la prealpe veneto-trentina (fino a pochi anni fa terra incognita per mancanza appunto di comode vie d'accesso) a noi italiani facilitano un sacro dovere: il devoto pellegrinaggio ai luoghi che furono il teatro di epiche lotte fra i nostri soldati e gli austriaci. Quale italiano non conosce per fama il Pasubio, il passo del Boale, i Coni Zugna e tanti e tanti altri luoghi che gli eventi tragici della lunga guerra tolsero per sempre dalla loro oscurità?

Ora purtroppo tutto questo complesso di strade non mantenute da nessuno, accenna a deteriorarsi sempre più e non passeranno molti anni che così trascurato sarà diventato intransitabile.

La nostra Società degli Alpinisti Tridentini, alla quale stanno a cuore tanto gli interessi economici, quanto gli interessi turistici (che poi

coincidono coi primi) del nostro paese, si è già da tempo preoccupata di ciò e già nel 1920 essa aveva raccolto per mezzo dei suoi delegati, quante maggiori notizie le fu possibile sulle nuove strade militari e sulla loro importanza, proponendosi poi alla prima occasione favorevole, di presentare un elenco delle stesse.

L'occasione oggi ci è porta dalla pubblicazione del «Bollettino» e per mezzo di esso la S. A. T. si rivolge non solo ai soci ma a tutti coloro che nel Trentino e nelle altre provincie d'Italia si interessano all'avvenire turistico della nostra regione perchè, dall'elenco che qui sotto riproducesi intuiscono l'importanza della conservazione della maggior parte di questo nostro patrimonio stradale.

Raccomandiamo in special modo lo studio della questione a tutti quegli Enti che, sia nel Trentino, sia nelle altre provincie d'Italia, si occupano con speciale amore di tutto quanto ha attinenza collo sviluppo del turismo.

Senza parlare naturalmente del nostro Club Alpino Italiano di cui la S. A. T. è una sezione, ricordiamo più particolarmente il Touring Club Italiano, l'Ente nazionale per le industrie turistiche, la Società italiana fra gli albergatori e — per quanto riguarda le strade che percorrono territorio reso sacro dal sangue dei nostri soldati — lo stesso ministro della guerra.

Noi ci rivolgiamo pure con fiducia al Consiglio Provinciale di Agricoltura, alla Federazione per il Concorso dei Forestieri nel Trentino e ad altri Enti locali, certi come siamo del loro interessamento. Con un po' di buona volontà di tutti questi fattori non sarà difficile concretare la maniera onde poter salvare dal completo abbandono tante magnifiche strade, condannate altrimenti a sicura rovina.

Ed ora ecco l'elenco (*):

(*) La Direzione della S. A. T. ringrazia caldamente tutti i suoi delegati che con le loro notizie resero possibile la redazione di questo primo, per quanto incompleto, elenco delle nuove vie militari trentine.

<p>5. Roncone (m. 842) - Pra di Bondo - Doss dei Morti (m. 2182)</p>	<p>Pendenze dall'8 al 10 per cento; larghezza media m. 350.</p>	<p>Il solo tratto Pra di Bondo-Roncone ha qualche limitata importanza economica; per il resto è di interesse puramente turistico.</p>
<p>6. Fontanedo - Forte Corno.</p>	<p>Pendenze dall'8 al 10 per cento; larghezza media m. 3. In causa dell'abbandono in cui è lasciata, si trova in cattive condizioni di manutenzione.</p>	<p>Importanza economica locale per il comune e la frazione di Praso e la frazione di Fontanedo.</p>
<p>7. Lardaro - Forte Danzolino.</p>	<p>Pendenze dall'8 al 10 per cento circa</p>	<p>Importanza economica affatto locale.</p>
<p>8. Lardaro - Forte Carriola sopra Por</p>	<p>Pendenze dall'8 al 10 per cento; larghezza 3,50; presentemente riparata e mantenuta dal Genio m.</p>	<p>Ha una certa importanza economica locale per il paese di Lardaro.</p>
<p>B) SETTORE VAL DI LEDRO</p>		
<p>9. Laghetto dell'Ampola (m. 730) - Vesio (Tremosine) per i passi di Tremalzo e Nota</p>	<p>Nel tratto fra il passo di Tremalze e di Nota, dei franamenti hanno reso la strada pressochè impraticabile.</p>	<p>Ha qualche importanza economica e turistica perchè congiunge val di Ledro al centro del comune di Tremosine.</p>
<p>a) L. dell'Ampola - passo di Tremalze (m.)</p>	<p>12.0 circa</p>	
<p>b) Passo di Tremalze - Vesio.</p>	<p>14.0 circa</p>	
<p>10. Passo di Tremalzo - Alp con biforcazione per Ponte Caffaro e val Vestino.</p>	<p>Mancano dati più precisi.</p>	<p>Non ha importanza.</p>

N. B. — Tutte queste strade militari dal n. 5 al n. 8 vennero costruite dagli austriaci ancor prima della guerra; altre ancora ve ne sono, fra cui, quella da Forte Carriola (Por) fino alla bocca di Cadria (m. 1900) ma non presentano alcun speciale interesse economico o turistico.

DENOMINAZIONE della strada e sua percorrenza	I	Sviluppo dei singoli tratti (in chilometri)	Sviluppo totale	CONDIZIONI STRADALI (larghezza, pendenze, manutenzione)	IV	V	IMPORTANZA DELLA STRADA e osservazioni generali
<p>C) SETTORE RIVA - GIUDICARIE ESTERIORI</p>							
<p>11. Riva - monte Brione (m. 377) (Si diparte dallo stradone Riva-Torbole a circa 1 chil. da Riva).</p>		3.5 circa					Di qualche importanza turistica.
<p>12. Campi di Riva - bocca di Saval (m. 1700 circa) per Cima d'Oro. (La traccia prosegue per bocca di Trat (m. 1582) e monte Toffino (m. 2134).</p>		12.0 circa		Con pendenze dal 7 al 12 per cento ed anche superiori.			Di qualche importanza turistica.
<p>13. Riva - Ponte delle Arche</p>		1.0 11.0		Con pendenze non molto forti, in genere inferiori al 7 per cento; larghezza media dai 3 ai 4 metri.			E' una via di grande importanza economica e turistica, perchè mette in rapida e diretta comunicazione il popoloso distretto di Riva ed il lago di Garda, con le Giudicarie esteriori (distretto di Stenico).
<p>a) Riva - S. Giacomo</p>		6.0	23.0 circa				
<p>b) S. Giacomo - Ballino (m. 750)</p>		5.0					
<p>c) Ballino - Stumiaga</p>							
<p>d) Stumiaga - Ponte delle Arche.</p>							Di scarsa importanza.
<p>14. Ballino - Malga Nardis (m. 1791) (per Lindoss).</p>				Con forti pendenze che superano anche il 12 per cento.			

II^a ZONA: Val Lagarina, ossia Trentino merid., dal lago di Garda alla Vallarsa.

A) SETTORE DEL MONTE BALDO

<p>1. Brentonico (m. 693) - Ferrara di Monte Baldo</p> <p>a) Brentonico (m. 693) - San Giacomo (m. 1000 circa).</p> <p>b) S. Giacomo - passo di S. Valentino (m. 1248)</p> <p>c) S. Valentino - bocca di Navene (m. 1430)</p> <p>d) Bocca di Navene - passo del Campione (m. 1381)</p> <p>e) Passo del Campione - Ferrara.</p>	<p>5.0</p> <p>3.0</p> <p>7.0</p> <p>10.0</p> <p>6.0</p>	<p>Specialmente nel primo tratto vi sono delle pendenze forti che superano anche il 12 per cento; negli altri tratti la via è bella, ben tracciata, con pendenze che per lo più non superano il 7 per cento; mancano però i lavori di finimento.</p>	<p>Strada camionabile di una non trascurabile importanza economica, come quella che congiunge ai comuni del Baldo veronese due grossi comuni del Trentino meridionale (Brentonico ed in parte Avio) e perchè attraversa 15 o 16 malghe appartenenti ai comuni di Brentonico, Avio, Ferrara e Malcesine.</p> <p>E' pure importante dal lato turistico perchè attraversa il bellissimo monte Baldo per tutta la sua lunghezza, mantenendosi sempre ad altezze superiori ai 1000 m. con viste meravigliose sulla val d'Adige e sul Garda.</p>
<p>2. Brentonico - Avio.</p> <p>(Si diparte dalla precedente al passo di S. Valentino).</p> <p>a) S. Valentino - Prà da la Stua</p> <p>b) Prà da la Stua - Ponte sull'Aviana</p> <p>c) Ponte - Avio.</p>	<p>4.5</p> <p>7.0</p> <p>4.5</p>	<p>Bella, con pendenze fra il 7 e il 12 per cento.</p>	<p>Di importanza locale per il comune di Avio.</p>
<p>3. Brentonico - Saccone</p> <p>a) Bivio S. Giacomo - Saccone</p> <p>b) Saccone - Prada.</p>	<p>3.3</p> <p>2.0</p>	<p>Nella prima parte bella, con lievi pendenze; peggiore fra Prada e Saccone.</p>	<p>Di grande importanza locale perchè ravvicina al centro del comune di Brentonico le due grosse frazioni di Prada e di Saccone.</p>
<p>4. Prada - Vignole - S. Valentino</p> <p>a) Prada - Bocca di Vignole (m. 1500 circa)</p>		<p>Le pendenze vanno fra il 7 e il 12 per cento; in qualche tratto le superano.</p>	<p>L'importanza economica anche locale è nulla; ma una veramente magnifica « strada turistica » spe-</p>

DENOMINAZIONE della strada e sua percorrenza	I	Sviluppo dei singoli tratti (in chilometri)	Sviluppo totale	CONDIZIONI STRADALI (larghezza, pendenze, manutenzione)	IMPORTANZA DELLA STRADA e osservazioni generali
		II	III	IV	V
b) Bocca di Vignole - Bocca d'Ardole		3.0	18.0 circa	Nel primo tratto la strada è bella; non così negli altri tratti.	cialmente nel secondo tratto, dove essa è intagliata nella roccia a picco sulla profonda val d'Adige.
c) Bocca d'Ardole - S. Valentino		3.5			
5. Brentonico - Chizzola		2.4	6.5	Con le solite pendenze fra il 7 e il 12 per cento.	Di grande importanza economica locale.
a) Brentonico - Cazzano		4.1			
b) Cazzano - Chizzola					
6. SETTORE ALA - LESSINI		0.8			
a) Ala - bivio per Ronchi		5.0	10.0 circa	La prima parte della strada è piuttosto brutta; il secondo tronco è discreto.	Di qualche importanza locale nel primo e secondo tratto fino ai Pozzi Alti.
b) Bivio - Pozzi alti (m. 844)		3.8			
c) Pozzi alti - Culma alta (bivio)					
7. Bivio Culma alta - Passo Boale (m. 1465)		2.0			
a) Bivio - Malga Perobia (m. 1120)		1.5	8.0 circa	Strade piuttosto strette e con trascurata manutenzione.	Di poca importanza economica locale.
b) Malga Perobia - Malga val di Gatto		4.5			
c) Malga val di Gatto - Passo del Boale					
8. Ala - fondo val dei Ronchi.		5.5	9.0 circa	Con pendenze fra il 7 e il 12 per cento e nel primo tratto, una larghezza stradale da 3 a 3-50 m.	Fra Ala e Ronchi la strada ha una certa importanza economica.
a) Ala - Ronchi		3.5			
b) Ronchi - fondo valle.					

N. B. - Dal fondo valle una carreggiabile con uno sviluppo di circa 5 o 6 chl. e con

pendenze da 10 a 20 per cento, mette in comunicazione la val dei Ronchi con la bocca della Gaibana e le strade camionabili dei Lessini. Però la più corta congiunzione fra Ala e l'altipiano dei Lessini resta sempre quella che dovrebbe passare per la val Fredda e l'osteria della Sega.

9. **Marani di Ala - passo del Boale** (m. 1465)

- a) Marani - Malga Nonquar (m. 1000 circa) **8,0**
- b) Malga Nonquar - passo di Boale. **5,0**

La strada è discreta, con pendenze che solo in qualche punto superano il 12 per cento.

Non ha importanza economica. Però dal punto di vista turistico è fra le più importanti, perchè mette in diretta comunicazione Ala e la val d'Adige con lo storico passo del Boale.

10. **Rovereto** (m. 210) - **Malga Zugna** (m. 1625)

- a) Rovereto - Albaredo **6,0**
 - b) Albaredo - Malga Zugna (m. 1600 circa) **14,0**
- N. B. - Fra malga Zugna e passo del Boale esiste una mulattiera dello sviluppo di 6 chil. circa.

Via costruita dagli austriaci negli ultimi anni prima della guerra. Specialmente nel primo tratto è buona. Larghezza m. 3.50-4.0. Pendenze fra il 7 e il 12 per cento.

Il primo tronco è importante anche economicamente e si potrebbe facilmente continuare per le frazioni della Vallarsa che stanno a sinistra del Lenò. L'altro tronco ha importanza prevalentemente turistica e storica, perchè passa sui luoghi dove si sono svolte le azioni guerresche.

C) **SETTORE VAL DI GRE- STA - STIVO**

11. **Castellano** (m. 790) - **Boògnano** presso Arco (m. 150)

- a) Castellano (bivio) - Bordala (m. 1200 circa) **5,0**
- b) Bordala - Ronzo in val di Gresta (m. 977) **4,0**
- c) Ronzo - Bolognano **13,0**

Strada stretta e poco curata; pendenze anche superiori al 12 per cento in qualche punto.

Di sola importanza turistica.

DENOMINAZIONE della strada e sua percorrenza	I	Sviluppo singoli tratti (in chilom.)	II	Sviluppo totale	CONDIZIONI STRADALI (larghezza, pendenze, manutenzione)	IMPORTANZA DELLA STRADA e osservazioni generali
	I		II	III	IV	V
12. Strada della Masa - Monte Creino (m. 1292) (Si diparte dalla strada della Masa a circa 2 chil. a n. di Nago.				8,0 circa	Manutenzione trascurata; strada militare austriaca.	Di poco interesse.
13. Loppio - Ronzo in val di Gresta.				7,0 circa	Strada discreta.	Di importanza economica locale assai grande perchè è l'unica arteria carrozzabile della val di Gresta.
D) SETTORE VALLARSA - PASUBIO						
14. Pian della Fugazza (vecchio confine) - Palon del Pasubio (m. 2236) per la val del Fieno.				12,0 circa	La via è appena tracciata e non venne finita; mancano i lavori di finimento.	Di qualche importanza turistica perchè percorre regioni alpine rese famose dalla recente guerra.
15. Spino - bivio Col Santo a) Spino - Boccaldo b) Boccaldo - Malga Cheserle c) Malga Chèserle - bivio.			2,0 7,0 3,0		La via sarebbe discreta ma mancano i lavori di finimento.	Nel primo tratto ha anche una certa importanza economica locale; per il resto ha un'importanza turistica come la precedente.
16. S. Colombano (presso Rovereto) - Malga Corona a) S. Colombano - bivio Boccaldo b) Bivio - Malga Fratielle c) Malga Fratielle - Malga Costoni d) Malga Costoni - Malga Corona.			7,0 5,5 4,5 1,0		Nel primo tratto discreta; mancano i lavori di finimento.	Vie di accesso al Pasubio dalla parte N.; come le precedenti, sola importanza storico-turistica.

<p>17. Comperi (Terragnolo m. 784) Buse del Bisorte a) Comperi - Malga Sarta (m. 1287) b) Malga Sarta - Malga Bisorte (m. 1500) c) Malga Bisorte - Buse del Bisorte (m. 1900)</p>	<p>10,0 2,5 3,0</p>	<p>Nel primo e secondo tratto è ingombra per frane.</p>	<p>Vie di interesse economico locale per alcune malghe di Terragnolo. Hanno invece interesse turistico come le precedenti, a cui si riallacciano sull'altipiano delle Buse del Bisorte.</p>
<p>18. Angebeni di Vallarsa (m. 750) - Monte Testò (m. 2000)</p>	<p>10,0</p>	<p>Con svolte assai rapide e strette.</p>	<p>Di nessuna importanza economica, ma di importanza turistica e patriottica perchè si svolge presso il monte Corno dove fu catturato Cesare Battisti.</p>
<p>III^a ZONA: Altipiani ossia Trentino merid. orientale dalla Vallarsa alla Valsugana.</p>			
<p>A) SETTORE FOLGHERIA - FINONCHIO</p>			
<p>1. Folgheria (1168 m.) - Dosso del Sommo (m. 1671) a) Folgheria - Mezzaselva (m. 1135) b) Mezzaselva - Dosso del Sommo.</p>	<p>1,5 8,0</p>	<p>Buone strade, della larghezza di 3 o 4 metri.</p>	<p>Importanza locale per le malghe. Di qualche interesse turistico.</p>
<p>2. Croce del Sommo - Monte Maggio (m. 1793) a) Croce del Sommo - Sommo alto (m. 1600) b) Sommo alto - Monte Maggio (La diramazione Campo Luzzo-Toraro -si svolge quasi</p>	<p>4,5 7,5</p>	<p>Pendenze non superiori al 10 per cento; in discreta condizione.</p>	<p>Anche di importanza economica locale. Turisticamente più interessante della precedente.</p>

DENOMINAZIONE della strada e sua percorrenza	I	II Sviluppo dei singoli tratti (in chilometri)	III Sviluppo totale	CONDIZIONI STRADALI (larghezza, pendenze, manutenzione)	IMPORTANZA DELLA STRADA e osservazioni generali
	II	III	IV	V	
tutta fuori dei confini della regione trentina).					
3. Quota 1294 (sopra Mezzaselva) - bivio Monte Maggio - Toraro		5.0 circa		Via brutta ed appena tracciata.	E' una traversa che congiunge il Sommo alto con il Dosso del Sommo. Non ha speciale importanza.
4. Croce del Sommo - Osteria Fiorentino (m. 1493)		0.2		Strada in condizioni mediocri.	Il piú importante (dal punto di vista locale) è il brevissimo primo tratto.
a) Croce del Sommo - bivio Perempruneri		3.3		Pendenze non superiori in genere al 7 per cento.	Però dal punto di vista turistico ha una certa importanza tutto il percorso perchè per mezzo del passo della Vena e dell'altopiano di Tonezza, riattacca al Trentino l'alta e media val d'Astico.
b) Bivio - Testata val d'Astico		8.0			Ha solamente importanza turistica.
c) Testata val d'Astico - Fiorentino.				In cattivo stato.	Di nessuna importanza.
5. Serrada (m. 1248) - Finonchio (m. 1603).			5.0 circa	Via appena tracciata, con forti pendenze. In cattivo stato.	E' la continuazione del n. 5 dal lato di val d'Adige.
6. Guardia di Folgaria (m. 870) - via Serrada - Finonchio.			4.0 circa	Via ben tracciata, con pendenze e larghezze variabili.	Come essa, ha solo importanza turistica.
7. Volano (m. 191) - Finonchio.			14.0 circa	Bella ma assai ripida. Vecchia via allargata dagli austriaci.	Ha importanza economica affatto locale; turisticamente senza valore.
8. Volano - Noriglio.			4.5 circa		

B) SETTORE LAVARONE - LUSERNA

<p>9. Trento (m. 190) - Carbonare a) Trento - Vigolo Vattaro b) Vigolo - Carbonare. (E' la cosiddetta strada della Fricca).</p>	<p>120 140 circa</p>	<p>Nel primo tratto la via carreggiabile per Vigolo venne solamente allargata (larghezza 5 e 6 metri) e riattata dai militari austriaci, conservando le vecchie pendenze che in qualche breve tratto superano anche il 18 per cento.</p>	<p>Strada turistica automobilistica di primo ordine perchè rapidamente congiunge Trento agli altipiani, alla val d'Astico, ed alla rete stradale dell'alto Vicentino. E' anche importante dal punto di vista economico.</p>
<p>10. Caldonazzo (m. 490) - Monte Rovere (m. 1276).</p>	<p>120 circa</p>	<p>Il secondo tratto invece è molto bello, fatto ex novo, con una larghezza di 5 m. e con pendenze inferiori al 7 per cento. Con pendenze fra il 7 e il 12 per cento; larghezza stradale fra i 3 ed i 4 metri. Di costruzione mediocre; pericola per le trane.</p>	<p>Di importanza economica soprattutto locale per i comuni di Levico e di Caldonazzo. Di qualche importanza turistica.</p>
<p>11. Monte Rovere - Bivio Costalta Campo di Luserna.</p>	<p>40 circa</p>	<p>Di costruzione mediocre.</p>	<p>Di ben limitata importanza.</p>
<p>12. Monte Rovere - Mandrielle a) Monte Rovere - bivio Costalta b) Bivio - vecchio confine c) vecchio confine - Mandrielle</p>	<p>45 50 35</p>	<p>Via in parte appena tracciata.</p>	<p>Di importanza economica affatto locale per le malghe delle Vezzene e di Luserna.</p>
<p>13. Monte Rovere (m. 1256) - Pizzo di Levico (m. 1907).</p>	<p>80 circa</p>		<p>Di qualche importanza turistica.</p>

<p align="center">DENOMINAZIONE della strada e sua percorrenza</p> <p align="center">I</p>	<p align="center">Sviluppo dei singoli tratti (in chilometri.)</p> <p align="center">II</p>	<p align="center">Sviluppo totale</p> <p align="center">III</p>	<p align="center">CONDIZIONI STRADALI (larghezza, pendenze, manutenzione)</p> <p align="center">IV</p>	<p align="center">IMPORTANZA DELLA STRADA e osservazioni generali</p> <p align="center">V</p>
<p>IV^a ZONA: Trento e dintorni ossia Trentino centrale. A) SETTORE DI TRENTO 1. Trento (m. 190) - Sardagna - Piani del Bondone (1570 m. c.)</p> <p>2. Povo - Passo del Cimirlo - Malga Maranza (m. 1070).</p> <p>3. Trento - Zambana (sulla destra dell'Adige).</p> <p>B) SETTORE PERGINE - VALLE DELLA FERSINA 4. Assizi (località posta a 1/2 chil. da Pergine) - passo di Vignola (m. 1450 circa)</p> <p>N. B. - Dal passo di Vignola si prolunga poi fino alla Panarotta con un ulteriore percorso di altri 3 o 4 chil.</p>	<p align="center">22.0</p> <p align="center">9.0 circa</p> <p align="center">14.0 circa</p> <p align="center">11.0 circa</p>	<p>Via costruita dagli austriaci qualche anno prima della guerra. E' ben tracciata, con pendenze non molto forti e larghezza di 4 metri.</p> <p>Stretta e poco curata. Pure costruita dagli austriaci prima della guerra.</p> <p>Quasi piana per tutto il tracciato.</p> <p>Con forti pendenze anche sopra il 12 per cento; larghezza m. 4.</p> <p>Fu costruita prima della guerra per scopo militare.</p>	<p>Di interesse turistico per l'immediata vicinanza di una città come è Trento.</p> <p>Di importanza turistica minore della precedente.</p> <p>Di importanza economica locale.</p> <p>E' importante economicamente per Pergine ed i suoi boschi, come pure per la stazione climatica di Vetriolo.</p> <p>Ha anche una certa importanza turistica perchè facilita l'accesso alla Panarotta, montagna che durante la guerra si rese celebre, come uno dei capisaldi della difesa austriaca.</p>	

5. Sant' Orsoia in valle della Fersina - La Varda (Pinè) (m. 925).	10.0 circa	Ha una certa importanza locale perchè congiunge direttamente le due valli della Sila e della Fersina.
V^a ZONA: Trentino orientale dalla Valsugana a Primiero e valli dell'Avisio.		
A) SETTORE VALSUGANA		
1. Telve di sotto - Molina di Fiemme (per val Calamento e Cadin)	6.0	La via ha una certa importanza turistica ed economica, perchè mette in diretta comunicazione le due grandi valli del Trentino orientale, cioè la Valsugana e la val di Fiemme, attraverso profonde valli ricche di boschi.
a) Telve - Pontarso (m. 925).	12.0	Con pendenze fra il 7 e il 12 per cento.
b) Pontarso - Bocca di Cadino (m. 1954)	34.0 circa	
c) Bocca - Osteria di Cadino (m. 1109)	11.0	
d) Osteria - Molina di Fiemme. (m. 800)	5.0	
N. B. - Con diramazioni: Osteria di Cadino - Forcella di Valsorda (m. 2266) chil. 9 circa.		
2. Località Moletti - Cima Salubio (m. 1817)	11.0 circa	Importanza affatto locale per i boschi.
a) Pontarso - Villa Buffa (m. 1335)	4.5	Di importanza affatto locale.
b) Villa Buffa - Malga Montalon. N. B. - Dalla malga Montalon una mulattiera dello sviluppo di circa 2 ½ km. porta al passo di Montalon, dove si congiunge con altre mulattiere provenienti da val di Cadin.	10.0 circa	Con pendenze fra il 7 e il 12 per cento.
	5.5	Con pendenze fra il 7 e il 12 per cento.

DENOMINAZIONE della strada e sua percorrenza	I	Sviluppo dei singoli tratti (in chilometri)	Sviluppo totale	CONDIZIONI STRADALI (larghezza, pendenze, manutenzione)	IMPORTANZA DELLA STRADA e osservazioni generali
	II	III	IV	V	
B) SETTORE VAL DI TESINO					
4. Castel Tesino (m. 900) - Masi della Roa e vecchio confine.		4.5 circa	La strada (larghezza m. 2½-3 circa) diverge da quella del Broccone circa 1,5 chil. a monte di Castel Tesino.	Di importanza locale per Castel Tesino e le sue frazioni.	
5. Castel Tesino - Monte Picosta - Lamon	6.4				
a) Castel Tesino - Lamon	4.0	22.4 circa	Strada di larghezza di 3 metri circa.	Non molto importante.	
b) Monte Picosta - Vecchio confine					
c) Vecchio confine - Lamon.	12.0				
6. Osteria del Broccon (m. 1617)					
- S. Donato in val Senaiga	8.0	15.0 circa	Strada di larghezza di 3 metri circa.	Di importanza affatto locale.	
a) Osteria del Broccon - Casa ai confini (m. 1235)					
b) Casa ai confini - S. Donato.	7.0				
7. Pieve Tesino (m. 892) - Forcella magna (m. 2123) per val di Grigno					
a) Pieve - bivio val Tolva e ponte sul Grigno	4.0	10.0 circa	E' camionabile a circa un chilometro a monte della malga Conzolo di Sopra; poi diventa di costruzione più sommaria.	Di importanza locale per le malghe. Di qualche importanza turistica anche perchè passa per luoghi che furono già teatro della guerra.	
b) Ponte - malga Sorgazza	4.5				
c) Malga Sorgazza (m. 1483) - Malga Cengielo di Sopra (m. 1543)	15.0				
					Nel quarto tronco forti pendenze.

<p>d) Malga Cengielo di Sopra - Forcella Magna (m. 2123).</p> <p>8. Ponte sul Grigno - Forcella di val Regana (m. 2043)</p> <p>Ponte sul Grigno - malga Tolga di sotto (m. 1577)</p> <p>b) Malga Tolga di sotto - malga di sopra</p> <p>c) Malga Tolga di sopra - Forcella</p>	<p>3,5</p> <p>4,2</p> <p>1,8 circa</p> <p>3,0</p>	<p>Di mediocre importanza.</p>
<p>9. Chil. 31.5 della grande strada del Broccone - Monte Agaro (m. 2068)</p> <p>10. Cinte Tesino (m. 852) - sotto la cima Laste (m. 1477)</p>	<p>6,0 circa</p> <p>10,0 circa</p>	<p>Di mediocre importanza.</p> <p>Di poca importanza.</p>
<p>11. Castel Tesino - Celado - Vecchio confine</p> <p>12. Castel Tesino - Col de la Cismogna (m. 1398) - Vecchio confine.</p>	<p>7,5 circa</p> <p>14,0 circa</p>	<p>Di grande importanza economica locale ed anche turistica.</p>
<p>13. Castel Tesino - Grigno (m. 266</p>	<p>10,0 circa</p>	<p>Strada economica importante perchè la più diretta comunicazione fra Tesino e la bassa Val Sugana.</p>
<p>C) SETTORE DI PRIMIERO</p>		
<p>14. Val Cismone (m. 800 circa) - Prade presso Canal S. Boyo</p> <p>a) Punto dove la via si stacca dallo stradone postale Fiera di Primiero - S. Martino di Castrozza a circa 2 chil. a</p>	<p>4,0</p>	<p>Di nessuna importanza economica; di qualche interesse turistico.</p> <p>Larghezze variabili e forti pendenze nel primo tratto.</p>

DENOMINAZIONE della strada e sua percorrenza	Sviluppo dei singoli tratti (in chilometri)	Sviluppo totale	CONDIZIONI STRADALI (larghezza, pendenze, manutenzione)	IMPORTANZA DELLA STRADA e osservazioni generali
I	II	III	IV	V
nord di Fiera - Forcella di Calaita (m. 1649)		14.0 circa		
b) Forcella di Calaita - Prade	10.0	8.0 circa	Pendenze abbastanza forti (superiori al 12 per cento).	Di qualche importanza locale per l'utilizzazione dei boschi.
15. Zortea (Canal S. Bovo) (1000 m.) Forcella di Valsorda (m. 2040)				
N. B. - Dalla Forcella si stacca una mulattiera che con ulteriore sviluppo di 2 chil. si porta sulla cima di Valsorda (m. 2289).				
16. Canal S. Bovo (m. 758) - stradale Fonzafo Primiero .		9.0 circa	Buona strada; pendenze sempre inferiori al 7 per cento.	Di grande importanza economica perchè è l'unica via di accesso alla valle di Canal S. Bovo da Fonzafo e da Feltre.
(Il nuovo tronco si stacca dallo stradale a 2½ chil. circa a mezzogiorno del vecchio confine del «Pontet».)				
17. Valle del Vanoi (Canal S. Bovo) - Monte Tatoga		10.0 circa	Con svolte ardite e con pendenze che in alcuni tratti superano il 12 per cento.	Di importanza affatto locale.
(Si stacca dall'antecedente ad 1 chil. circa a nord della confluenza del Vanoi col Cismo- ne).				
18. Caoria (m. 840) - Malga Sotiede (in fondo a Val Cia).		12.0 circa		Di grande importanza locale per i legnami.
N. B. - Da questa strada si staccano due mulattiere; una per malga Val Ziotto e Forcella di Sadole; l'altra per il Cauriol ed il Gardinal.				

D) SETTORE VAL DI FIEMME	
19. Ziano (m. 1000 circa) - Sadole (m. 2078)	
a) Ziano - malga di Sadole	8.3
b) Malga di Sadole - passo	3.0
20. Paneveggio (m. 1541) - San Martino di Castrozza (m. 1450)	
per il passo del Colbriccon	
a) Paneveggio - passo del Colbriccon (m. 1902)	4.5
b) Passo - S. Martino di Castrozza	5.0
21. Paneveggio - Falcade	
a) Paveneggio - Casoni (m. 1720)	3.0
b) Casoni - passo di Vallès (m. 2062)	3.0
c) Passo - bivio sopra Falcade	8.0
22. Moena - Fango - Falcade (per il passo di S. Pellegrino)	
a) Moena - Fango	6.5
b) Fango - S. Pellegrino (m. 1910)	5.5
c) S. Pellegrino - Falcade (m. 1297)	8.0

E' una buona carrozzabile costruita nel 1916, fino a circa 2 chil. sopra la malga. Poi nell'ultimo chil. diventa mulattiera.

11.3

In parte camionabile, in parte poco più che mulattiera.

9.5

Costruita nel 1916; fra Paneveggio e i Casoni è stretta e meriterebbe venir allargata.

14.0

Pendenze fra il 6 e il 12 per cento.

Per cura dell'ufficio stradale di Agordo, la parte che penetra nel territorio veneto è ben tenuta; la parte trentina si trova in completo abbandono.

20.0
circa

Fu completamente costruito solo il primo tronco: Moena-Fango. Gli altri sono costruiti solo in parte.

Se la via proseguisse fino a Caoria, sarebbe di importanza economica grande, perchè mette in diretta comunicazione Fiemme con Canal S. Bovo.

Di qualche importanza turistica.

Arteria importante dal punto di vista economico e molto più dal lato turistico.

Importantissima arteria di comunicazione fra la val di Fiemme e l'Agordino, sia dal lato economico che dal lato turistico.

DENOMINAZIONE della strada e sua percorrenza	I	Sviluppo dei singoli tratti (in chilometri)	Sviluppo totale	CONDIZIONI STRADALI (larghezza, pendenze, manutenzione)	IMPORTANZA DELLA STRADA e osservazioni generali
		II	III	IV	V
E) SETTORE VAL DI FASSA					
23. Canazei - passo della Fedaià					
a) Canazei - Penia (m. 1553)		3.0		Fino al pian Trevisan è camionabile; poi diventa mulattiera.	Sarebbe desiderabile vista la sua importanza turistica eccezionale, che anche l'ultimo tratto venisse finito.
b) Penia - pian Trevisan		3.0			
c) Pian Trevisan - Fedaià (m. 2043)		6.0			
24. Roa (m. 1700) (Località sulla strada del Pordoi, a circa 2 km. da Canazei) - S. Cristina in Gardena per il passo di Sella (m. 1500 circa)			16.0 circa	Bella strada con non forti pendenze. Mancano i lavori di finitura ed è in stato piuttosto cattivo perchè lasciata in semi abbandono.	Strada turisticamente importantissima perchè congiunge paesi e valli già note all'alpinismo internazionale, attraverso uno dei più belli paesaggi alpini.
				N. B. — Questa via venne ultimamente riparata dall'Autorità militare.	

Per concludere: L'elenco comprende circa 74 tronchi di strade militari con uno sviluppo complessivo di quasi 900 chilometri.

Di questi appartengono al Trentino occidentale solo 14 tronchi, con uno sviluppo di circa 150 chilometri ed al Trentino centrale cinque tronchi con uno sviluppo di 70 chilometri. Tutte le altre strade riguardano il Trentino orientale e meridionale.

Le strade di grande interesse economico e turistico, le quali perciò dovrebbero poter sicuramente contare sull'interessamento dello Stato e della Provincia sono le seguenti:

	chilometri
Riva-Ballino-Ponte delle Arche	23 circa
Trento-Vigolo-Carbonare	26 »
Telve di sotto-Molina di Fiemme	34 »
Paneveggio-Falcade	14 »
Moena-S. Pellegrino-Falcade	20 »
Roa (presso Canazei)-Passo di Sella-S. Cristina (in Gardena)	16 »
Castel Tesino-Grigno	10 »

Altri tronchi di strade che hanno un grande interesse locale per singoli comuni e per le quali quindi la manutenzione sarà verosimilmente assicurata dagli interessati sono i seguenti:

	chilometri
Brentonico-Prada-Saccone	5.5 circa
Brentonico-Chizzola	6.5 »
Ala-Ronchi	5.5 »
Loppio-Valle di Gresta	7.0 »
Volano-Noriglio	4.5 »
Trento-Sardagna	6.0 »
Trento-Zambana	14.0 »
Assizi (presso Pergine)-Vignola	11.0 »
Sant'Orsola-La Varda di Pinè	10.0 »
Rovereto-Albaredo	6.0 »
Castel Tesino-Masi d. Roa	5.0 »
Castel Tesino-Celado	7.5 »
Canal S. Bovo-Pontet	9.0 »

Assieme sono circa 240 chilometri di nuove strade per le quali è legittima la fiducia che esse verranno curate anche per il futuro, sia dallo Stato, sia dalla Provincia, sia dagli stessi comuni che ne traggono il maggior vantaggio.

Ma questi 240 chilometri non rappresentano neppure la terza parte delle nuove vie create dai militari. Pure aggiungendovi 300 chilometri di tronchi, la cui importanza dal lato turistico è trascurabile e che tutt'al

più potranno interessare a qualche comune per la valorizzazione dei propri boschi, restano però sempre circa 350 chilometri di strade di grande interesse turistico, alle quali urge pensare per scongiurarne la estrema rovina.

E fra queste ci piace soprattutto raccomandare all'attenzione del pubblico le seguenti:

	chilometri
Riva-Monte Brione	3·5 circa
Campi-Bocca di Saval	12·0 »
Brentonico-Ferrara di M. Baldo	31·0 »
Marani di Ala-Passo del Boale	13·0 »
Albaredo-malga Zugna	14·0 »
Castellano-Bordala-Ronzo	9·0 »
Pian della Fugazza-Pasubio	12·0 »
Anghebeni-M. Corno e Testò	10·0 »
Croce del Sommo-Monte Maggio	12·0 »
Croce del Sommo-Osteria Fiorentini	11·5 »
Caldonazzo-Monte Rovere	12·0 »
Monte Rovere-Pizzo di Levico	8·0 »
Sardagna-Piani del Bondone	16·0 »
Pieve Tesino-Forcella Magna	13·5 »
Ziano-Sadole	11·0 »
Paneveggio-Colbriccon-S. Martino	9·0 »
Canazei-Passo della Fedaià	12·0 »
Totale	209·5 circa

Sono dunque 210 chilometri di strade che si impongono in primo luogo ai fattori interessati per la loro speciale importanza turistica.

Il modo migliore per risolvere dal punto finanziario ed amministrativo la manutenzione di questi 210 chilometri esula dal nostro compito. Ci limiteremo ad accennare al sistema austriaco della concorrenza stradale, nella quale entravano con un determinato percento della spesa, non solo lo Stato, la Provincia ed i Comuni ma anche enti e privati specialmente interessati.

Ci auguriamo, in ogni modo, che questo nostro modestissimo tentativo di prospettare a quanti ne dovrebbero avere interesse il grave problema delle strade militari, faccia fede della buona volontà e del sincero desiderio della S. A. T. di cooperare, entro i confini tracciati dal suo Statuto, alla rinascita economica del nostro amato Trentino.

Per la Direzione
G. PEDROTTI

L'esumazione d'un atto eroico

Nell'agosto 1920 una brigata di amici avevano stabilito di fare una escursione nel gruppo della Pala. Ma il tempo non voleva mettersi al bello. Una sera, in cui il buon umore abbondava, decidemmo di partire in barba al cattivo tempo. Detto fatto, i sacchi sulle spalle e via. Nella abbastanza numerosa comitiva figuravano quattro del sesso gentile, sesso indispensabile per rendere una gita più varia e specialmente più divertente. Come si sa dall'esperienza le donne parlano sempre, ma non c'è limite al loro eloquio e parlano anche quando buttano un paio di spanne di lingua. Questo sia detto tra parentesi e solo tra noi di sesso maschile.

Alle 20 arrivammo a San Martino di Castrozza, dove s'era detto di passare la notte. Però alcuni della comitiva vollero proseguire, ancor la sera, fino al Rifugio Rosetta per fare il giorno appresso la salita del Cimone della Pala. Gli altri che si accontentavano di salire la Rosetta potevano attendere e attesero a proseguire il giorno dopo. Colla prima squadra si unì una delle signorine, mentre le altre tre, io e qualche altro rimanemmo della squadra con meta più modesta.

Il dì seguente, verso le tre, s'era già in piedi. Il tempo (è sempre al tempo che si guarda in montagna)! era nuvoloso, freddo; nelle prime ore della notte aveva fioccato, le cime apparivano bianche. Contenti di non aver fatto la stranezza dell'altra squadra, ma taciturni e sonnolenti incominciammo a salire. E' quello che capita tante volte nella prima aurora. Poco dopo le nubi grigie nello sfondo di firmamento, verso i Sette Comuni, verso il Grappa, attorno a Cima d'Asta, sul Latemar, tornavano minacciose e plumbee. Come il tempo era l'umore. Tutto ci dava uggia, in particolare il sentiero, qua e là franato e per il quale la Società degli Alpinisti Tridentini, cui appartiene non aveva ancora fatto iniziare i lavori di riparazione. Qualche pietra la buttavamo fuori via noi persuasi in quel momento di esserci procurato un merito, anzichè d'aver eseguito il più elementare dovere d'ogni socio e d'ogni turista. — Era proprio il tempo che non lasciava esser lieti e in montagna si vuol esserlo a ogni costo, manco dirlo quando si sta davanti a massi come il Cimone, a guglie come la Rosetta, il Cosiglio, il Campanile di Val di Roma, Cima di Bal, a colonnati dolomiti salienti al cielo quali torri ciclopiche come la Pala di S. Martino.

Sul Mulaz della Rosetta facemmo un breve spuntino. Il freddo non permetteva di trattenersi e proseguimmo subito. Passammo accanto alle fondamenta dell'Albergo, che la benemerita Società Alpinisti Tridentini aveva iniziato, con meravigliosa idea, ma anche eminentemente nazionale. Oggi non si sente più discorrere di questa costruzione che darebbe vita al miglior pianoro roccioso di tutta la regione delle Alpi ma speriamo che in un non lontano avvenire la ricostruzione venga ri-

presa. L'Altipiano della Rosetta è tipico in sè stesso e, immane banco corallino, si presenta tutto a un tratto al viandante come un mare in burrasca, gigantesco nelle forme, circondato da cattedrali e campanili d'ogni figura e stile, simili a nani tra flutti impetuosi, splendido e brioso quand'è rischiarato dal sole, cui s'aggiunge il riverbero del ghiacciaio della Fradusta, il più meridionale dei ghiacciai, terribile e minaccioso quando lo copre la caligine della montagna.

In quel giorno era accigliato soltanto e permetteva di vedere qualche cosa specie verso il Cadore.

Giungemmo al Rifugio. In quattro delle nostre guide (Zagonel, Scalet, Turra, Tavernaro) attendevano alla ricostruzione del Rifugio, uno di loro però, Scalet Domenico, era partito la mattina coll'altra squadra per accompagnare la signorina.

Il trovar gente, al fuoco che screpitava, l'essere a 2600 m. sul livello del mare avevano servito ad alleggerirci il peso dell'animo. Senonchè fu un giubilo che durò poco.

Mentre stavamo al fuoco, entrarono repentinamente due dei nostri compagni della prima squadra. Il modo d'entrare e l'aspetto loro tradivano alcunchè d'insolito e grave. Perchè erano venuti di ritorno? E due soltanto? Il pensiero corse agli amici. Ma fummo ben presto rassicurati. Nulla era loro occorso.

Invece giunti oltre il passo del Travignol, passato il nevaio, dopo incominciato l'arrampicata, che il freddo rendeva difficile e scabrosa, avevano udito grida di soccorso. Donde provenivano? Riuscite vanè le prime ricerche e i primi richiami procedettero oltre nella salita finchè di lontano scorsero alcuni individui, che stavano appesi ad una panca di roccia dalla parte ove si è soliti fare la traversata. Si comprese subito la condizione di quei disgraziati; detto nel gergo locale, erano «impalati». La decisione fu rapida. Due tornerebbero al Rifugio della Rosetta a chiamar altre guide, lo Scalet accompagnerebbe la signorina e gli altri a buon punto, poi comincerebbe da solo l'opera di salvataggio.

Dal Rifugio partirono subito Zagonel Bortolo e Turra Antonio da Tonadico. Essi con una vera volata raggiunsero il Cimone in un'ora e mezzo. Cosa incredibile se non si fosse vista coi propri occhi.

Frattanto capitò al Rifugio in cerca di quegli infelici il sig. Giovanni Bonetti da San Martino. Da lui ebbimo le prime notizie. Gli «impalati» erano il maestro Lott Francesco e tre suoi colleghi triestini con una signorina. Erano partiti il lunedì di buon'ora e contavano di essere a San Martino nel pomeriggio di quello stesso giorno. Invece s'era ormai al pomeriggio del martedì e c'era stata di mezzo una notte rigidissima. Le famiglie vivevano in angoscia. Non si trattava del resto di novellini, ma di molto ben iniziati della montagna. Il sig. Lott aveva fatta ancora la traversata del Cimone e anche le punte più difficili del gruppo per strade impervie o poco frequentate. Come in quella occasione si fosse smarrito era quello che ognuno di noi voleva e non poteva sapere.

Col signor Bonetti partimmo altri della Comitiva, da alcuni si

arrivò fino al passo del Trasignolo, altri proseguirono più innanzi. Tutti avevamo qualche cosa, viveri e coperte per soccorrere quei disgraziati.

Verso le diciotto udimmo finalmente qualcuno avvicinarsi. Le bellezze attorno erano divenute cosa di secondo ordine. Il pensiero era concentrato in quelle vite umane pericolanti. In montagna c'è più cuore, più espansione, più affetto per i nostri simili.

Fra i primi arrivati c'era lo Scalet. Nel ritornare al Rifugio soddisfece alla nostra curiosità.

Intanto notiamo subito che quei signori erano tutti sani e salvi. Qualche scalfitura, ma in momenti siffatti passa in secondo ordine.

Partiti, come è già stato detto, il lunedì per tempo, verso le nove erano già a buon punto, se non che, per accorciare un pochino il sentiero, ove questo faceva un angolo, si provarono a fare l'ipotenusa, non mai calcata da nessuno. A dieci passi fuori della via ordinaria si trovarono impossibilitati a proseguire e anche a ritornare. Fu inutile ogni sforzo. E ivi rimasero il lunedì, tutta la notte e fino alle quattordici o alle quindici del martedì. Unica speranza che i congiunti si ricordassero di loro.

Lo Scalet impegnatosi a fondo, non riusciva a far loro afferrare la corda, scese, si introdusse in camini ancor vergini, tutto era inutile. Per afferrare la corda bisognava che quei signori scendessero alcuni passi. E la guida intimò loro di scendere nel modo stesso come si intima a uno l'arresto. Immaginarsi era quello che avevano tentato invano per 30 ore. Di fronte però all'intimazione categorica della guida, a quell'aut aut risoluto, scesero e tutto andò bene. Allora fu possibile allo Scalet di far pervenire loro la corda, e poi che si furono legati, a trarli in salvo ancor prima che arrivassero gli altri colleghi. Tuttavia solo coll'aiuto delle altre guide si poté accelerare la salita al Cimone, che bisognava fare, e la discesa prima del sopraggiungere del crepuscolo.

Quei disgraziati erano ridotti senza cibo, erano scarsamente provvisti di vestiti e parevano pressati. A loro confessione nella prossima notte si attendevano la morte per sfinimento e per il freddo. Giunti al Rifugio tornò nella comitiva forte di trenta persone, un po' di brio. A ciò aiutava anche il tempo. Le nubi s'erano diradate e la luna, al cui chiarore facemmo la discesa a San Martino, splendeva mesta sull'altipiano.

Non è qui il luogo di descrivere le feste che fecero a San Martino le signore e i parenti che attendevano. Poichè è bene osservare che l'unico mandato in soccorso da loro, il sig. Bonetti, non sarebbe riuscito da solo a liberarli in giornata.

Quella che fu la notte della gioia doveva perciò essere indubbiamente la notte della morte. Ma la riconoscenza verso i liberatori finì lì con una modestissima ricompensa.

Io mi interessai varie volte presso gli organi del gruppo locale della Società, perchè le guide avessero il loro guiderdone morale,

ma invece si procurò d'avvolgere il fatto di silenzio. Con questa breve descrizione ritengo di soddisfare a un mio obbligo di coscienza.

Forse che qualcuno di quei signori si vergogna dell'insuccesso dell'escursione? Ma qual alpinista non conosce le difficoltà della montagna e i casi che possono a chiunque, anche al più esperto, toccare? E poi riconoscenza esige che l'amor proprio sia posto in secondo ordine.

Le tre guide Scalet, Zagonel e Turra, fecero oltre il loro dovere, furono fortunati nel salvataggio, felici della riuscita. E sarebbe, a mio modesto avviso, obbligo morale della Società Alpinisti dimostrare gratitudine a questi prodi. *)

San. Martino di Castrozza, estate 1921.

Giacomo Orsinger

L. V. Bertarelli - Guida d'Italia del Touring Club italiano - Le Tre Venezie - Milano, 1920.

Sono due volumi di complessive 1174 pagine, illustrate da 32 carte geografiche e 29 piante di città, edifici o grotte; il tutto presentato in forma elegante e piacevole.

La guida propria è preceduta da uno «Sguardo d'insieme» assai ben fatto, denso di contenuto e di notizie preziose, anzi necessarie, a chi viaggia coll'intento di trarne un buon profitto. Diviso in tre capitoli, corrispondenti a ciascuna delle Tre Venezie, esso equivale a un piccolo trattato di geografia fisico-antropica delle regioni; nè vi manca un breve cenno storico, talor forse fin troppo ricco, come nell'elenco completo dei Dogi di Venezia (vol. I, pag. 58).

Però nelle «notizie demografiche ed economiche», non sarebbe stato difficile forse raccogliere qualche dato posteriore alla guerra, e attenersi meno a cifre ormai da anni sorpassate. Per esempio i dati sulla popolazione del Trentino si riferiscono tutti al censimento 31 dicembre 1910; anzi, nella guida, talora non concordano nemmeno con questo, come per Levico, cui si attribuiscono 4697 abitanti (I, 286), invece dei 6882 del 1910 o dei 5790 del 1919; e per Cles, che conterebbe 2601 ab. (II, 424) invece di 3164, rispettivamente 3094. Così i boschi del Trentino sono valutati a 3005,77 km. quadrati (I, 101), senza nemmeno accennare che questa cifra risale alle statistiche del 1902; e il calcolo delle forze idrauliche, sfruttate

*) La S. A. T. non ebbe conoscenza del salvataggio che dall'articolo qui riportato e si affrettò a riparare all'involontaria dimenticanza accordando alle tre guide la medaglia al merito alpino ed un modesto premio in denaro.

e sfruttabili, della Venezia Tridentina parla di 560.445 'HP. (I, 105), cifra data appunto anteguerra, anzichè di 960.000 e più, come si calcola oggi. E gli esempi potrebbero moltiplicarsi ancora.

La guida propria è assai ricca di materiale, diligentemente raccolto e ordinato, da persona che dimostra di conoscere non solo i paesi, ma di averne anche accuratamente studiati i vari aspetti geografici, storici, artistici e turistici. Qualche manchevolezza forse c'è, ma rimane sempre giustificata dalla portata e dagli scopi della guida. Anche l'esattezza vi è in generale curata, non così nella toponomastica. E se, letto il libro, si deve concludere che esso non rappresenta un nuovo studio profondo per il Trentino (ciò che del resto a una guida non si può richiedere), gli si deve riconoscere il merito di esser degno di divulgarne le bellezze e la vita.

La distribuzione della materia è fatta per itinerari, così scelti, che tengono poco conto delle divisioni geografiche, etniche o storiche delle regioni, ma più badano all'opportunità di visitare in un unico viaggio un determinato complesso di paesi. Tale divisione può avere i suoi lati buoni, pur tuttavia non mi sembra la più pratica e comoda. Troviamo così la Valle di Ledro, la regione del Garda e tutta la Valsugana, descritte nel primo volume, il resto del Trentino nel secondo.

Non solo, ma anche di questa distribuzione, troviamo spesso sparse in più luoghi le notizie di una singola località, o magari ripetute, a danno di quell'economia di spazio, che nella guida è ricercata, e non inutilmente, con tanta cura. Per esempio a pag. 289, I, si parla del lago della Serraglia e della Valle di Pinè, mentre qualche altra notizia, e senza richiami, è data a pagina 385 del secondo volume; e qui troviamo la dizione, che credo migliore, di Serraià.

Così della Marmolada e regioni finitime si parla a pag. 45, II 518, II, e alcune escursioni e ascensioni avrebbero potuto vantaggiosamente essere unite; della Mendola si parla a pag. 430 e 451, I, anzi qui, ove la guida è già entrata nell'Alto Adige, troviamo, con altre notizie sulle montagne di Val di Non, i maggiori dati.

Ma ben più gravi obiezioni si devono certamente muovere alla Guida per la toponomastica adottata. E' impossibile, in una breve recensione, entrare in una discussione, che già tanto appassionò l'opinione pubblica. Certamente il vanto di cui si fe' bello il T. C. I., di aver adottato in essa un criterio italiano è vano o quasi nullo: la Guida è invece un vero disastro per l'italianità dell'Alto Adige, e la potente associazione doveva comprendere che una dizione più corretta e italiana della Guida, fatta secondo le direttive del Tolomei e della Reale Società Geografica Italiana, avrebbe attestato al mondo l'antica romanità dell'Alto Adige e delle Giulie, e che l'Italia non si coprì mai della vergogna di aver strappato la sua terra a un popolo straniero, ma che redense alla Patria quanto nei secoli le era appartenuto,

Ma anche se le direttive toponomastiche adottate fossero plausibili, si potrebbe notare egualmente qualche incongruenza.

Per esempio, la carta d'orientamento (I, 8) porta il nome Reschen-Scheideck, nella cartina dell'Alta Val Venosta leggiamo invece Passo di Resia (Reschen-Scheideck) e nella guida anche solo Passo di Resia (I, 24; II, 487); ora quest'uso indifferente di un nome talora bilingue, altra volta italiano o tedesco, è troppo frequente, nè certo utile a chi legge. Di più delle Dolomiti (II, 497), porta i due nomi Rosengarten e Catinaccio, l'uno da una parte l'altro dall'altra della catena, nessuno tra parentesi, sicchè facilmente potrebbero arguirne due regioni distinte. Usati indifferentemente, talora uno, talora l'altro o tutti due a un tempo, si trovano nella guida ancora Schlern e Monte Pez, Weisshorn e Corno Bianco, Franzensfeste e Fortezza, Brennerbad e Terme del Brennero, Gantkofel e Macaion, Val Sarentina e Sarnthal, ecc.; e altrettanto dovrebbe dirsi per i nomi slavi della Venezia Giulia (per es. Postòina e Adelsbreg).

E anche entrando nel Trentino proprio, credo si possa fare qualche appunto su eguale questione.

Certi nomi di sentieri e punti di vista, alla Mendola e alla Madonna di Campiglio, in onore di duchi, arciduchi o imperatori d'Austria, credo sarebbe ben giunto il tempo di cambiarli; mantenerli no, meglio ometterli. (Anche la carta delle grotte di Postòina, II, 273, offre un bell'esempio della gratitudine italiana a Francesco Giuseppe!).

Malgrado gl'innumerevoli scritti già pubblicati, in tutta la guida si legge ancora Ortler invece di Ortles; e i Trentini avrebbero letto più volentieri che il loro monte si chiama Argentario, e non Calisio; e malgrado la testimonianza di Dante (Inf. XV, 7) e l'uso locale, la Brenta vi è ricordata come di genere maschile; così la Fersina. Il Rio di Calliano è chiamato inutilmente Rosbach o Rosspoch (I, 271), per mutar poi ancora in Rosspach (II, 707).

E credo si debba dire Gagliarda e non Gaiarda (II, 418), Sporeggio e non Sporegio (II, 420), Palàde e non Pallaàde, Val di Cercen e non Cercena; Acidule di Rabbi e mai Bagni di Rabbi (II, 439); Vedrignana e non Verdregnana (carta del Cevedale, II, 385); nè comprendo il perchè delle dizioni Pejo e Sejo per Peio e Seio.

Anche fuori del campo toponomastico la guida contiene qualche inesattezza: credo per es. che l'Ortles, la cui vetta non è cristallina, non si ascriva generalmente alla zona centrale delle Alpi, come è affermato a pag. 23, I; e d'altra parte, Cima d'Asta è cristallina, e quindi non può aver « creste dolomitiche » (I, 293); nè il Campo Rotaliano è ricco di coltivazioni di « prati e di selve » (II, 420); così è poco esatto dire che il ghiacciaio dell'Adige entrava nella Valle del Sarca per il Buco di Vela, in quanto il ghiacciaio, alto qui fin circa 1700 m., passava fin oltre l'insellatura dei laghi Santo e Lamar.

Nè credo che il lago Corvo si trovi sul versante della Valle di

Ultimo, come si afferma a pagina 439, II. E un « Lector » nel N. 912 della « Libertà », osservò già che il passo di Cadine non forma lo spartiacque Adige-Sarça (II, 398), come non esiste nel Canale di Brenta un paesello di Campese (I, 282), e come la Piazza Carlo Marchetti di Arco si sia cambiata nella guida in Piazza Colonnello Marchetti (II, 395).

Del pari è da osservare che il villaggio detto Povo. (II, 385) si chiama invece Pantè, frazione del comune di Povo; che non esiste un Rifugio Tuckett, ma Quintino Sella al Tuckett. E alla grande centrale elettrica, cui si accenna a pag. 307 II, manca il nome Pietra murata, del resto ben noto all' autore (I, 105).

La guida ha purtroppo anche qualche errore di stampa, piccola cosa, ma non trascurabile in fatto di nomi: così leggiamo Valle della Man per Valle della Mar (II, 437), Fosco per Fosso di Caldaro (II, 371), Passo di Buale per Boale (II, 367), Cimon per Cimon della Pala (II, 16), Fiblon per Fibbion (II, 43), Sourabbi per Sonrabbi (II, 440).

Infine ancor una cosa: gli alpinisti dovranno prendere le indicazioni pratiche con un po' di grano salis: il Cornetto di Bondone, per esempio, è classificato con « salita difficile alla vetta » (II, 386), e Cima Sternai « solo per alpinisti, ma non difficile », (II, 440).

Dott. Giuseppe de Manincor

PRO BOLLETTINO

La S. A. T. intraprese la pubblicazione del Bollettino per incitamento di molti e per iniziativa di altri soci che si diedero le mani d'attorno per ammanire i fondi necessari.

Così nello scorso inverno un veglione fruttò oltre 5000 lire, la réclame raccolta per il Bollettino, benchè la pubblicazione sia stata iniziata a stagione inoltrata, portò anche qualche vantaggio, ma questo non basta. E' necessario ricorrere ai soci. Si era pensato di far pagare il Bollettino, di aumentare la tassa sociale, ma di tutto questo nulla si può fare senza l'assenso dell'assemblea generale.

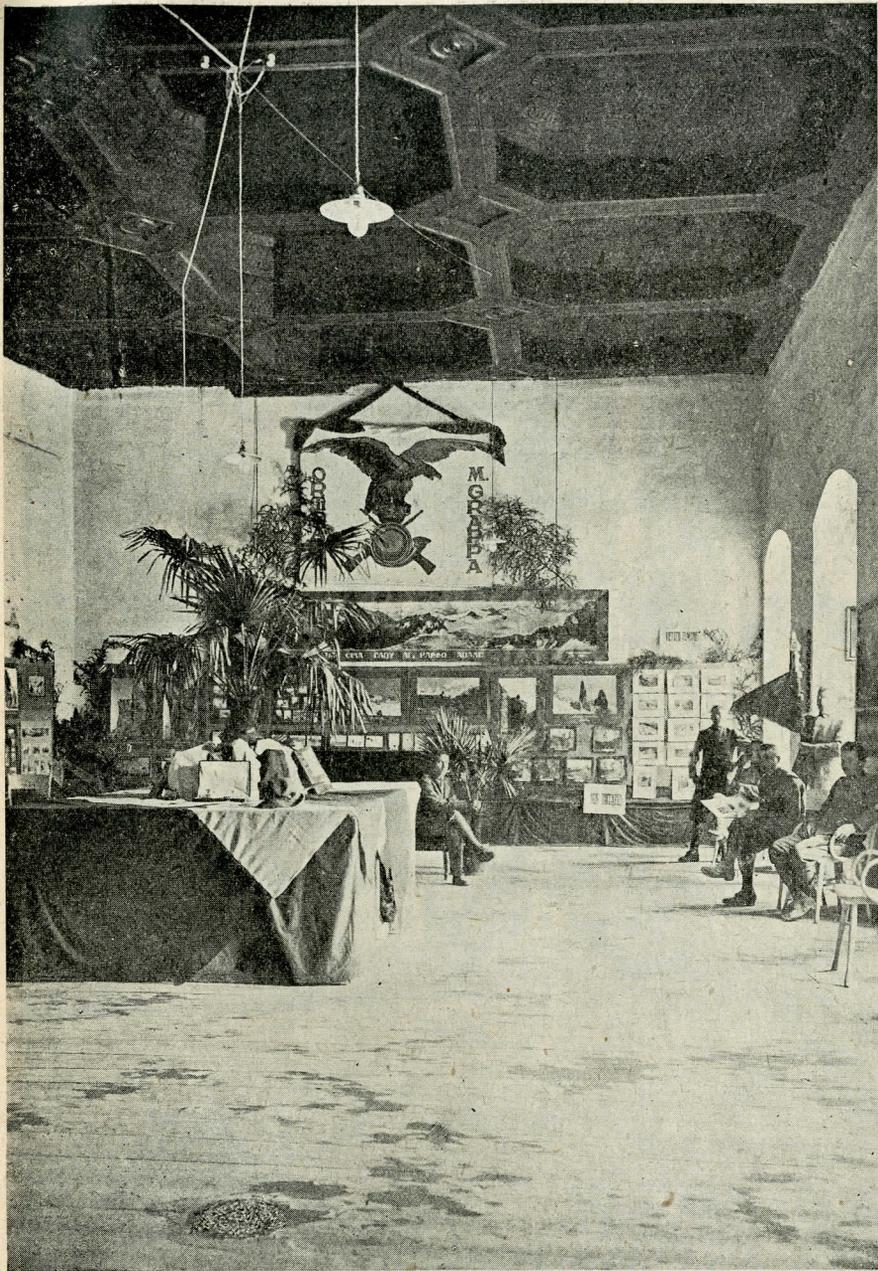
Allora il sottoscritto ha espresso a qualche socio l'idea di incitare i volonterosi a contribuire in via straordinaria al Bollettino ed il suo appello, che si permette oggi di render pubblico, ha già fruttato qualche cosa come si può vedere dall'accluso elenco, che spero non sarà l'ultimo

Si ricordino i soci che il Bollettino è l'anima della Società e provvedano per la sua vita.

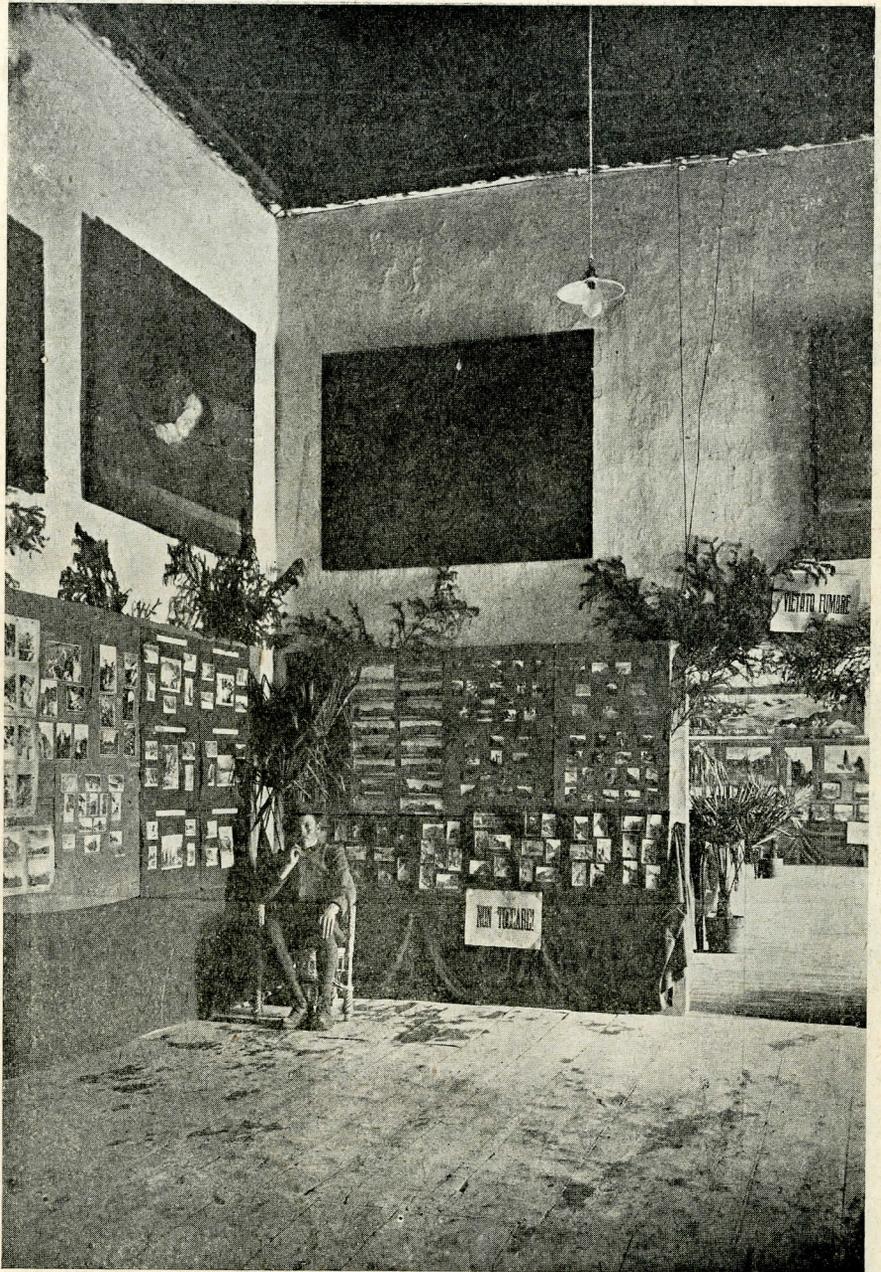
Dr. Riccardo Bonfanti

Primo elenco di oblazioni pro Bollettino.

N. N. per una scommessa	L. 10 —
Gigiotti Scotoni	» 20 —
Raccolte da Arturo Castelli al Congresso di Malè	» 101 —
Dr. Bonfanti, Arturo Castelli, Ing. Pedrolli, per la gentile ospitalità avuta dall'amico Piaz al Vaiolett che non volle accettare il pagamento del conto	» 57 —
Avanzo cassa della gita nelle Dolomiti: Bonfanti, Castelli, Toller, Paris, Scoz, Pedrolli, Salvadei e Roggero	» 33,85
Avanzo cassa bicchiera fra amici a Ponte Alto	» 5 —
Somma	L. 262,85



Mostra fotografica degli Alpini



Mostra fotografica degli Alpini

RONCEGNO

Linea Trento-Venezia

535 m. s. m.

**BAGNI ARSENICALI
FERRUGINOSI**

Stabilimento di primissimo ordine

STAGIONE: MAGGIO - OTTOBRE

Palace e Grand Hotels

annessi allo Stabilimento

= 300 Stanze =

SOGGIORNO IDEALE

**PARCO SECOLARE
GARAGE MODERNO**



Istituto Nazionale delle Assicurazioni

(Fondato con Legge 4 aprile 1920)

DIREZIONE GENERALE : ROMA

**Capitali assicurati al 31 dicembre 1919
oltre 2 miliardi**

E' un **Istituto di Stato** con gestione autonoma;
Le sue polizze **sono garantite dal Tesoro dello Stato** ;
I capitali assicurati **sono esenti da tasse di successione** ;
I capitali assicurati **sono insequestrabili** ;
Offre le tariffe più convenienti per **Assicurazioni Vita,
Dotazioni, Vitalizi**.
Gli utili netti sono devoluti per intero alla Cassa Nazionale
per l'invalidità e per la vecchiaia degli operai.

Per informazioni, progetti e chiarimenti rivolgersi a

TULLIO GIARDINI - Trento

Agente generale per la Venezia Tridentina
dell' Istituto Nazionale delle Assicurazioni
Via Belenzani, 14

Mutua Nazionale delle Assicurazioni

Direzione generale: ROMA

Esercisce tutti i rami di assicurazione consentiti dalla Legge:
Incendi - Disgrazie accidentali - Responsabilità civile - Trasporti - Grandine ecc.

Fondo di garanzia Lire 6.000.000 interamente versato

Ogni assicurato diventa associato della Mutua e partecipa agli utili

TULLIO GIARDINI - TRENTO

Agente generale per la Venezia Tridentina
d. Mutua Nazionale delle Assicurazioni

GARAGE Renato Mengoni - Riva

GARDA OFFICINA MECCANICA - ^{sul Garda} RIPARAZIONI AUTO - MOTO - CICLI

Deposito Gomme - Accessori di ricambio
Radiatori - Nichelatura - Impianti elettrici
Benzina - Lubrificanti - Riparazioni Magneti

VULCANIZZAZIONE GOMME :: SALDATURE AUTOGENO
NOLEGGI AUTOMOBILI E TRASPORTI

Armi - Munizioni - Articoli da Caccia e Pesca

**vende
e ripara**

BICICLETTE - MACCHINE
DA CUCIRE - ACCESSORI
E PEZZI DI RICAMBIO

MARTINO MAYR - Trento

VIA DELLE ORNE N.° 4 e 6

:: TRENTINO RIVA LAGO DI GARDA

Hotel Bologna alla Posta

Riaperto 1920 Posizione centrale :: SPECIALE ::

CAFFÈ - TERRAZZA RISTORANTE

Pensione per famiglie e soggiorno BOLOGNESE

Propr. MINGHETTI & ANSALDI

Grand Hotel Rovereto

ROVERETO - CORSO ROSMINI

Casa di Primissimo Ordine

Cond. EMILIO RIZZI

Grand Hotel Molveno

VILLA IOLANDA — VILLA MAFALDA

Il più delizioso soggiorno del Trentino. — Adattissimo come luogo di riposo per uomini di affari, consigliabile per famiglie, opportuno per alpinisti perchè in tutta prossimità del Gruppo di Brenta. — Lago e bosco: barche a remo, a vela, motoscafo, pesca.

Linea automobilistica da Trento a Molveno.

Dal proprietario dell'Hotel Molveno (825 m) vengono pure condotti l'Albergo Alpino TOMASO PEDROTTI alle Bocche di Brenta (2553 m) ed il Rifugio CESARE BATTISTI sulla Paganella (2124 m). — A Trento l'Albergo Centrale in Fossato del Teatro.

Propr. ATTILIO BETTEGA

BANCA CATTOLICA TARENTINA SEDE IN TARENTO

Succursali: Riva - Rovereto - Ufficio cambio Trento, Via Alfieri
Corrispondente della Banca d'Italia, del Banco di Napoli e del Credito Nazionale.

AGENZIE: ALA - BOLZANO - BORGIO VALSUGANA - CAVALESE -
CEMBRA - CLES - CONDINO - FASSA - FONDO - LEVICO -
MALÈ - MERANO - MEZOLOMBARDO - PERGINE - PINZOLO - PONTE DELLE
ARCHE - PREDAZZO - PRIMIERO - STRIGNO - TIONE - VEZZANO ...

Emissione gratuita e immediata di assegni della Banca d'Italia, del Banco di Napoli
e del Credito Nazionale.

CASSETTE IN CAMERA CORAZZATA
TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA

Tipografia Cooperativa Trentina - Trento

Si eseguisce qualsiasi
lavoro tipografico

SILVIO SUSTER

FERRAMENTA - ARTICOLI CASALINGHI
ARMI E MUNIZIONI

TRENTO
VIA MAZZURANA, 9

ROVERETO
VIA LORETO, 18

GIUSEPPE NICCOLINI

TRENTO - Via S. Pietro

Grandioso assortimento
Vestiti fatti sport - Sacchi
da montagna - Maglioni
Gambali - Molettiere ecc.

I Turista non deve dimenticare di visitare il

BANCO di **ASSAGGIO** ed il **BAR**
al Passaggio Dorigoni e Via Suffragio 33, TRENTO

ove troverà quanto gli è indispensabile nelle sue escursioni



GUIDO ELLER

TRENTO



FERRAMENTA - METALLI
INGROSSO - DETTAGLIO

Telegrammi: GUIDO ELLER - TRENTO

Telefono N. 71

SOCIETÀ ITALIANA

IRELLI

Vestiti impermeabili - tessuti gommati
tacchi di gomma - gomma per can-
cellare - tubi di gomma e tela per
qualsiasi uso - Cinghie di tela e
gomma per trasmissioni e articoli
tecnici di gomma - Pneumatici e
conduttori elettrici

=TRENTO=

Via S. Trinità, 1

=BOLZANO=

Parkschlössel

Gerente responsabile Dott. R. BONFANTI