Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani

Herausgeber: Pro Grigioni Italiano

Band: 32 (1963)

Heft: 4

Artikel: I valichi alpini del Grigioni e la loro importanza economica nella storia : con speciale riguardo al Passo del San Bernardino

Autor: Jenny, Rodolfo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-25935

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 12.07.2025

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

Rodolfo Jenny

I valichi alpini del Grigioni e la loro importanza economica nella storia.

Con speciale riguardo al Passo del San Bernardino[1])

I

1. Il transito attraverso i valichi alpini nel Grigioni, dall'epoca preistorica all'apertura del San Gottardo.

Nelle sue considerazioni sull'importanza geopolitica degli stati alpini di transito, Alberto Haushofer, impressionato dalla forza delle premesse geografiche e dalla portata economica del commercio attraverso i valichi grigioni, afferma che la Repubblica delle Tre Leghe fu il classico esempio di stato di transito in tutta la regione delle Alpi, dalla Dalmazia alla Liguria. E certamente alla sua posizione geografica entro lo spazio alpino e alla sua configurazione di paese di montagna il Grigioni deve il fatto di essere diventato un tempo una delle più apprezzate zone di transito. Di importanza fondamentale furono da una parte, la diversità culturale dei popoli e delle zone economiche dei due versanti delle Alpi, dall'altra la geomorfologia delle Alpi stesse. Le condizioni naturali di transito hanno sempre determinato in modo decisivo la forma dei traffici e la loro intensità. Infatti, l'uomo è sempre stato costretto ad indirizzare i suoi scambi a seconda della maniera nella quale la natura ha distribuito o raggruppato terre, mari, monti e fiumi.

Se nel suo complesso il massiccio delle Alpi deve essere considerato ostacolo al traffico, non va dimenticato che nella zona del Grigioni esistono delle direttrici naturali del traffico che favoriscono gli scambi tra nord e sud. Il Grigioni è il più importante ponte di congiunzione fra Alpi Orientali e Alpi Occidentali, poiché qui si saldano gli elementi alpini dell'est e dell'ovest. Questa posizione intermedia determina l'importanza delle Alpi retiche nell'insieme della catena alpina, ma anche pone le premesse naturali per il traffico attraverso i valichi. Dal punto di vista stratigrafico-petrografico, tettonico e morfologico il Grigioni presenta la più ricca varietà raggiungendo sul suo

---

1) Per le citazioni rimandiamo al testo originale tedesco e alla bibliografia che daremo alla fine della pubblicazione completa.

territorio imponente estensione tanto componenti delle falde elvetiche quanto componenti delle falde pennidiche e austridi del massiccio alpino. In nessun altro punto della catena la varietà tettonica della montagna è così ricca e completa come qui, ciò che si riflette chiaramente nell'intrico di valli e di valichi. In ultima analisi è la diversità tettonica fra Alpi Orientali e Alpi Occidentali che conferisce al Grigioni le peculiarità sue proprie, che lo caratterizza come zona di transizione, che ne ha determinato la struttura morfologica e tracciato i sistemi alpini di valli che l'hanno fatto essere uno stato di transito.

Senza toccare le cause di questo fenomeno geomorfologico bisogna tenere presente che nel Grigioni la larghezza delle Alpi aumenta da ovest ad est, ciò che ha per conseguenza anzitutto una più accentuata suddivisione e differenziazione delle direttrici alpine, del sistema di valli e di fiumi. Mentre nella regione delle Alpi franco-italiche, specialmente nell'arco occidentale fra Esterel e Massiccio centrale, per la resistenza dei capisaldi avanzati si formò una stretta rete di sistemi di catene terziarie, nella regione del Grigioni le catene alpine si svilupparono nell'enorme doppio arco delle Alpi Retiche fra il massiccio dell'Aare e il Tauro. Di conseguenza l'elemento dominante delle Alpi Orientali è dato dalle fughe di valli longitudinali, mentre quello delle Alpi Occidentali è dato da valli trasversali brevi, ripide, che congiungono la Valle del Rodano alla Lombardia.

A differenza che nelle alpi franco-italiane, nelle Alpi svizzere, specialmente in quelle orientali, l'elemento dominante è l'avvallamento longitudinale che divide la montagna in una catena nord e una sud, orograficamente quasi equivalenti. In valli trasversali Reno e Rodano tagliano la catena settentrionale aprendo comodi accessi al traffico. Ciascuna di queste porte fluviali apre un intero sistema di valichi e tanto nel Grigioni come nel Vallese la città più importante occupa il punto dal quale i valichi alpini si diramano nelle singole valli trasversali verso sud. Ciò vale specialmente per Coira. Questa porta dei valichi grigioni è il luogo predestinato dalla natura alla più alta attività culturale e geografica; è questa posizione che determinò la formazione della capitale del cantone e che fece di Coira il punto direttivo nella politica, nell'economia e nell'amministrazione, ragione per cui la città raggiunse assai presto importanza decisiva fra le città di transito del nord delle Alpi e fu, si può dire, intermediaria di tutto il traffico nord-sud attraverso i valichi grigioni. Grazie alla biforcazione della Valle del Reno a nord di Sargans, subito dopo il taglio della catena originaria, questo traffico godeva del più vasto comprensorio di tutto il commercio alpino, poiché con Zurigo e le terre lungo il Reno si raggiungevano anche il Lago Bodamico e vaste zone dell'Impero. Attraverso la biforcazione di Sargans giungeva ai valichi grigioni tanto il traffico del Mare del Nord come quello della Germania meridionale, retroterra che comprendeva l'Olanda non meno delle Città anseatiche. Si comprende quindi che Richard Kirchgraber valuti in tutta la sua importanza per i traffici e per il confine politico questa biforcazione di Sargans e metta in evidenza la portata della stessa per i passi alpini grigioni.

Non è nostro compito di dilungarci intorno alle relazioni che stanno fra le linee del traffico tracciate dalla natura e la tettonica e la geomorfologia della regione, cosa che è stata efficacemente messa in risalto in parecchie pubblicazioni scientifiche dal geologo zurighese Rodolfo Staub. E nemmeno vogliamo addentrarci nella storia della formazione delle valli che nei suoi inizi è fondata in questa tettonica e specialmente nei grandi ripiegamenti e nella imponente deviazione delle catene rispetto all'asse principale del massiccio alpino. Vogliamo però sottolineare che la grande serie delle valli longitudinali grigioni, Reno anteriore e posteriore, Bregaglia e Engadina segue principalmente le sinclinali longitudinali parallele alle grandi pieghe, mentre la depressione assiale del Settimo ha aperto la via alla più grande valle trasversale delle Alpi dal Settimo al Lago Bodamico, ma anche ha indicato al traffico alpino, fin dalla prima presenza dell'uomo, la sua direzione. Parecchi documenti preistorici indicano in quale misura la struttura geomorfologica ha aperto al traffico dei valichi alpini il passaggio attraverso la regione montuosa: poiché, come gli scavi hanno potuto dimostrare recentemente, già i primi insediamenti in terra retica seguivano le direttrici naturali del traffico, le quali già quasi 2000 anni av. Cr. spinsero i primi abitanti fin nelle più remote valli del Grigioni. Le ricerche preistoriche degli ultimi decenni, promosse in modo decisivo da Walo Burkart, ci forniscono le prove che non solo la « Caverna del Drago » sopra Vättis, ma anche la collina di S. Pietro presso Cazis, appena 100 m. sopra il fondovalle, erano abitati nell'età della pietra, come lo provano numerosi reperti, ceramiche, seghe di pietra e altri manufatti. Egualmente documentati gli insediamenti dell'età del bronzo: Crestaulta/Lumbrein, Jörgerberg/Waltensburg, Mutta/Fellers, Cresta/Cazis e Patnal/Savognin, con ricco corredo di reperti preistorici, alcuni di importanza eccezionale. La rassegna del Burkart intorno alle ricerche preistoriche nel Grigioni dimostra che diversi passi alpini grigioni erano già utilizzati in epoca del bronzo e che i traffici attraverso i nostri valichi divennero palesemente più generali e più intensi nell'epoca del ferro. In questo periodo la civiltà celtica del Moesano passò attraverso il valico del San Bernardino nella Valle del Reno posteriore, giunse attraverso il Valserberg e la Lunganezza fino nel bacino di Ilanz e si spinse su fino a Truns e a Fellers, ciò che è dimostrato da relativi ritrovamenti.

Pure attraverso i passi alpini avvenne l'immigrazione dei Reti illirici da est e da sud-est. Infine, le affermazioni di storici romani intorno a invasioni nemiche dei Reti nelle valli dell'Italia Settentrionale provano che furono utilizzati i passi alpini, secondo il Burkart « Passo del Forno, Bernina e Maloja ». Anche l'impianto della fonte di St. Moritz, risalente all'età del bronzo, è un documento di primo piano per questo insediamento preistorico e per l'antichità della nostra cultura.

Può bastare al nostro scopo il rimando alla carta dei ritrovamenti preistorici del Grigioni, la quale permette di constatare con la massima chiarezza che già l'uomo dei tempi preistorici e i suoi insediamenti seguivano le direttrici naturali del traffico e che già per quei tempi è provata l'esistenza di un

traffico attraverso i valichi. Mentre la civiltà della pietra è penetrata nella Rezia verso il 2200 a. C. attraverso la Valle del Reno, e quindi attraverso la porta fluviale nord del Grigioni, l'immigrazione degli uomini dell'età del bronzo veniva probabilmente dall'Ungheria e si sparse fino nelle più remote valli, la Lunganezza, l'Oberhalbstein e l'Engadina. Verso il 1200 seguì una terza ondata, di nuovo dalla Boemia/Ungheria, che portava una importante «civiltà delle necropoli». Egualmente dall'est cominciò verso la metà del primo millennio avanti Cristo l'immigrazione dei Reti (età del ferro) nella regione del Reno e in Engadina, mentre i Celti passavano dal Ticino nel Moesano e, attraverso il San Bernardino, nella Valle del Reno posteriore. I risultati delle ricerche preistoriche, antropologiche e linguistiche confermano che è problema oltremodo complesso lo stabilire l'appartenenza etnica dei Reti, trattandosi probabilmente di un fenomeno di sovrapposizione, trasformazione e certamente di modificazione culturale di una popolazione autoctona, ligure, attraverso l'immigrazione veneto-illirica (nel bacino del Reno e dell'Inn con elementi illirici, nel Moesano e forse anche Poschiavo con elementi celtici, cui possono essersi uniti elementi etruschi); essi confermano però anche che i valichi alpini grigioni, specialmente il San Bernardino, erano utilizzati già in epoca preistorica.

Gli insediamenti preistorici del Grigioni e le conclusioni del Burkart intorno alla ricerca della preistoria retica, che negli ultimi decenni hanno fatto del Grigioni addirittura un classico paese di scavi, confermano che i passi della regione del Reno si sono dimostrati transitabili e sicuri già fin dagli albori dello sviluppo storico additando così le vie naturali negli scambi tra i popoli. Questo fatto fin'ora è stato piuttosto trascurato. Esso è dovuto alla struttura geomorfologica e alla configurazione naturale dei valichi.

Tanto la grande estensione in larghezza delle Alpi grigioni, come anche l'equilibrio dell'erosione fluviale e glaciale che ne consegue, promossero e favorirono fin dai primi tempi gli scambi tra i popoli; poiché, se facciamo astrazione dalle valli meridionali, brevi, ripide, in parte ricche di gradini, i passi alpini grigioni presentano svariati vantaggi nei confronti di quelli delle Alpi occidentali. Seguendo valli longitudinali o trasversali i passi alpini grigioni superano i dislivelli in uno sviluppo costante e non conducono, come quelli delle Alpi occidentali, direttamente da profondi fondivalle all'insenatura del culmine. Percorrendo valli allungate i passi grigioni salgono gradatamente dalla porta del Reno, guadagnano insensibilmente quota come su un piano inclinato naturale, e raggiungono il punto culminante con salita relativamente mite. Benché nel Grigioni l'altezza media dei massicci sia considerevole, balza tuttavia all'occhio che quasi in nessun'altra zona alpina i fondivalle siano così elevati. St. Moritz è allo stesso livello sul mare come Rigi-Kulm (1800). Il fenomeno è già stato additato da Roeder-Tscharner e da Karl Albrecht Kasthofer. Kasthofer, constatando esplicitamente che «nell'Oberland bernese le valli sono scavate molto più profondamente che nelle Alpi grigioni» e che inoltre i pendii delle montagne nelle Alpi occidentali cadono

J. J. Meyer, 1825: *Hinterrhein e ghiacciaio dell' Adula*

molto più ripidamente e che mancando spesso di boschi e di pascoli danno l'impressione di «terribile altezza e ripidità», loda l'equilibrio delle forme nel Grigioni, le cui valli non sono nè sotto il costante pericolo di valanghe né troppo inclementi per il clima. Le moderne ricerche intorno alla morfologia e alla geologia delle Alpi hanno ripetutamente messo in evidenza questo fatto: in relazione con la morfologia glaciale è stato constatato che i passi grigioni, essendo modellati dai ghiacciai, dovevano necessariamente rivelarsi naturali arterie del traffico; tra essi quelli più intensamente utilizzati sono infatti profondamente incavati, di facile passaggio e raramente stanno sopra i 2000 m. s. m.

Tettonica, erosione glaciale e fluviale, in breve: struttura e morfologia delle Alpi grigioni e delle loro valli fecero di parecchi punti di trasfluenza retici degli importanti passi del transito alpino fin dai più antichi tempi:

così del S. Bernardino, del Giulia, del Bernina. E ciò per il fatto che la rampa naturale settentrionale, insieme con il rilievo glaciale e la modellazione idrografica del paese, indicava le naturali direttrici del traffico e incanalava logicamente secondo le premesse naturali lo scambio tra civiltà e spazi vitali diversi. I lavori di Schulte, Gubler, Bavier, Reinhard, Escher-Bürkli, Meyer-Ebel, Kasthofer e di molti altri studiosi ci dispensano dal soffermarci sulla topografia dei singoli valichi, e ci permettono di limitarci ad accennare solo al principio della relazione causale che esiste fra paesaggio e tracciato, perché nel Grigioni la relazione fra paesaggio e valico alpino può essere constatata con particolare evidenza. Discende da ciò che, in contrasto con le strade del Mediopaese, già durante l'impero romano « gran numero dei valichi che attraversavano la Rezia erano totalmente utilizzati dai Romani » (Scheffel: « Verkehrsgeschichte der Alpen »). Erwin Poeschel aggiunge che « la costruzione di due strade di transito, attraverso lo Spluga e attraverso il Giulia, e l'organizzazione dell'amministrazione romana » avvennero immediatamente dopo l'occupazione della Rezia nella spedizione di Druso e Tiberio (15 a. C.). L'importanza militare della regione montagnosa della Rezia, che sempre più decisamente entrava nel giuoco delle forze degli avvenimenti mondiali, è confermata da uno scritto di Teodorico che chiama le due Rezie « baluardi d'Italia e catenacci della nazione (munimina sunt Italiae et claustra provinciae) ». A lui si riferisce Poeschel nel suo libro sui castelli grigioni.

Alla conquista della Rezia seguì immediatamente l'adattamento delle strade attraverso le Alpi grigioni, poichè secondo Mommsen « il fatto storico di portata mondiale del tempo degli imperatori » fu la romanizzazione dell'occidente.

In quel momento la cultura del Mediterraneo e dell'Oriente si spinse, attraverso il crinale delle Alpi, molto in su verso nord, seguendo dapprima le direttrici più importanti e naturali, le linee di traffico che già erano state dei tempi preistorici, per tendere ben presto a dominare, attraverso le strade romane, commerci e traffici non meno che la strategia del paese conquistato. Da quel momento nel territorio del Grigioni Nord e Sud si trovano a contatto con le loro secolari civiltà, ed insieme determinano carattere e contenuto della cultura retica, e fanno della regione montuosa un vero e proprio stato basato sui transiti: poiché sempre e ovunque, per tutto il Medio Evo e fino al tardo secolo 19. i valichi alpini retici restano l'elemento fondamentale di tutto ciò che concerne il Grigioni, la sua storia, la sua cultura, la sua arte e l'anima del suo lavoro.

Non vogliamo addentrarci maggiormente a descrivere il carattere della strada e della pianificazione stradale romana, già studiato esaurientemente da Felix Staehelin nella sua opera classica « Die Schweiz in römischer Zeit » e indagati da Berger e Conrad più precisamente riguardo al Settimo; dobbiamo però constatare che attraverso la Rezia transitava una strada principale romana che nell'Itinerarium Antonini è indicata come parte della grande linea di comunicazione fra le città della Pannonia da una parte e Treviri e Strasburgo dall'altra, con le seguenti stazioni importanti per il Grigioni:

Brigantia (Bregenz), Arbor felix (Arbon), Ad fines (Pfyn), Vindonissa; stazioni notate anche dalla Carta Peutingeriana. Mentre questa principale arteria romana può essere meglio identificata nel suo tracciato su territorio svizzero grazie a tre pietre miliari superstiti, la terza strada militare ricordata negli itinerari si trovava nella zona delle Alpi orientali. Secondo la Carta Peutingeriana la sezione iniziale di questa strada raggiungeva Coira da Brigantium (Bregenz) attraverso le stazioni Clunia e Magia, e non v'ha dubbio che essa va identificata con la larga strada militare romana sulla riva destra del Reno, la quale, tracciata sul terrazzo di Schaan e Triesen al riparo dalle inondazioni del Reno, valicava la Luziensteig e attraversava Maienfeld (Magia) per raggiungere Coira. Come ritiene a ragione Staehelin, questa località, importante dal punto di vista strategico e del traffico, era stata dai Romani fortificata, perché insieme alla strada che andava verso il Bodamico lungo il Reno permetteva di controllare anche quella per la Valle della Seez, documentata da numerosi ritrovamenti di epoca romana, come fortificazioni stradali sopra Ragaz, presso il Castello di Wartenstein e nelle vicinanze di Pfäfers, denominata « Porta Romana ». Altre fortificazioni lungo l'accesso nord sono citate dallo Staehelin.

I Romani raggiungevano verso sud la pianura lombarda attraverso il San Bernardino, lo Spluga, il Settimo e il Giulia, tutti passi che erano già utilizzati in tempi anteriori e che con loro raggiunsero importanza decisiva. Negli itinerari, oltre alla strada attraverso il San Bernardino e lo Spluga, si accenna anche a quella superiore, attraverso la Bregaglia e l'Oberhalbstein, due percorsi documentati dalla denominazione romana di numerose stazioni, tramandati fino a noi nella toponomastica, di cui abbiamo l'esempio più eloquente nel nome della Viamala. Come il Gran San Bernardo anche i valichi grigioni erano, secondo lo Staehelin, vere e proprie strade dell'impero universale romano, « dal momento che gli itinerari officiali ne hanno fissato percorso e stazioni ». Heierli e Oechsli indicano i valichi grigioni in epoca romana come « strade militari e postali », incluse nell'orario officiale di tutto l'Impero, redatto sotto Diocleziano, e tramandate nell'Itinerarium Antonini. Non v'è quindi da meravigliarsi se in epoca romana le strade grigioni raggiunsero importanza straordinaria, ciò che è stato confermato molto prima dell'opera fondamentale di Felix Staehelin già dagli « Itineraria Romana » del Miller, dagli studi di Berger e Meyer sulle strade alpine, o dall'opera di P. C. Planta « L'antica Rezia ».

Il fascio di strade attraverso lo Spluga e il San Bernardino conduce verso nord in linea retta e contemporaneamente congiunge il centro dell'Italia settentrionale con il centro della Germania meridionale. Il San Bernardino fu sempre noto come passo transitabile durante tutto l'anno (ciò che non può essere affermato per lo Spluga, a motivo della ripidità e pericolosità dell'accesso sud da Chiavenna fino alla sommità, come già mise in evidenza Kasthofer e come più tardi è stato sottolineato anche da Scheffel). Comprensibile, quindi, che questa linea di transito alpino sia sempre stata tenuta in conto particolare per la sua funzionalità. Anche se la Tabula Peutingeriana

(redatta verso il 230 d. Cr.) e l'Itinerarium Antonini (ca. 364 d. Cr.) forniscono solo degli accenni imprecisi intorno al tracciato dei passi alpini grigioni, si può però almeno stabilire in base a questi documenti la direzione generale delle strade romane attraverso il San Bernardino, il Giulia, il Settimo e lo Spluga.

E' fuori dubbio che in epoca romana Coira costituiva il punto di distribuzione più importante per la rete stradale grigione, ragione per cui le truppe imperiali costruirono un castello sulla collina rocciosa sulla quale sarebbe poi sorta la Cattedrale, per avere così in pugno il punto strategico importante e sensibile, che controllava la strada per Brigantia e quella che lungo il Lago di Walen conduceva agli accampamenti di Vindonissa. I valichi alpini grigioni, così come sono ricordati dalla Tavola Peutingeriana, dall'Itinerarium Antonini, da Polibio e da Strabone formavano nell'impero romano un ponte commerciale fra l'Oriente e l'Occidente, perché anche allora come oggi le strade erano la linfa del commercio e degli scambi e la premessa principale di ogni benessere economico.

Siccome la tradizione dei passi alpini retici spinge le sue radici fino nei tempi romani e molto al di là di quelli, si comprende che lo sviluppo storico ed economico dei Grigioni non poteva essere che quello di uno stato di valichi. Se già molto tempo prima dei Romani i popoli preistorici sapevano utilizzare il San Bernardino come via di comunicazione, realtà documentata da ritrovamenti presso Cazis, Zillis, Val di Reno e Mesocco (carta no. 1), non ci sorprende il fatto che più tardi i generali romani abbiano condotto le loro truppe proprio attraverso questi valichi. Ciò vale in modo particolare per Stilicone, generalissimo dell'Impero Romano di Occidente, il quale scelse due volte la via dello Spluga, nel 395 e nel 401-402. Secondo le regole dell'occupazione romana, i passi alpini che già da tempo erano utilizzati come riferisce appunto Strabone, furono migliorati secondo le aumentate necessità del vasto impero e parimenti furono annodate a insediamenti già esistenti le maglie che formavano il sistema dei loro punti di appoggio.

Pur se con molto minore ampiezza di vedute che non Roma, anche il Medio Evo ha continuato la tradizione dei passi alpini grigioni, dapprima nei ristretti limiti dell'economia di baratto naturale che aveva preso il posto del commercio mondiale dei Romani, interrompendo, in un primo tempo, le relazioni tra Oriente e Occidente. Tuttavia, come dimostra Battaglia, i valichi grigioni diventarono ben presto le strade « dei re, dei vescovi e degli imperatori », pur essendosi sfaldate nel Medio Evo le istituzioni dell'Impero Romano e pur essendo venute meno le esperienze dei Romani nella costruzione di strade e di edifici di tappa. Costruzione e manutenzione delle strade continuò ad essere cura dei vescovi e dei piccoli signori feudali, cadendo tuttavia spesso a carico di coloro che abitavano lungo la strada, ai quali, naturalmente, mancavano e idee e mezzi per opere di largo respiro: poiché intanto anche le condizioni del mercato si erano cambiate, i popoli erano impoveriti e bastavano ad assicurare l'esistenza gli avari scambi in natura, che non facevano sentire il bisogno di beni di massa.

Benché non sia dimostrata la continuità fra fortificazione stradale romana e castello medioevale grigione, non c'è tuttavia dubbio che fra il rifugio fortificato destinato a tutto il popolo e la residenza signorile medioevale esiste «una evidente continuità topografica, una diretta successione» nella quale evoluzione «la responsabilità della dominazione romana» appare evidente nel caso del Castello di Coira e dello sbarramento di Promontogno. I castelli di rifugio popolare, come quelli di Jörgenberg, di Höhenrätien e di Mesocco, dimostrano, possedendo una chiesa propria, di essere di origine antichissima. Höhenrätien mette in chiara evidenza la sua continuità attraverso ritrovamenti preistorici, attraverso la leggenda di Reto, il patrocinio della chiesa e il toponimo. E senza tenere conto della continuità storica, basta la carta allegata da Erwin Poeschel al suo imponente studio sui castelli grigioni per dimostrare che le vie di comunicazione hanno avuto importanza determinante nella scelta della posizione e nella costruzione dei castelli (vedi carta no. 3). I castelli servivano anche da sbarramento: non c'era che da completare quanto la natura offriva per controllare tutto il traffico della strada in determinati passaggi obbligati. Erwin Poeschel osserva al riguardo: «Gli sbarramenti non servivano solo per scopi militari, come la serra di Masans che il Campell, il quale ne ha ancora visto le tracce, riteneva un bastione eretto dai Romani contro l'incombente ondata dei barbari, ma anche allo scopo pacifico del prelevamento dei dazi, come quello di Murus (Promontogno). Che tali sbarramenti doganali esistevano ancora nel primo Medio Evo ci è documentato da una lettera di Alcuino, capo della cultura franca sotto Carlo Magno, indirizzata al Vescovo di Coira Remedio». Simili sbarramenti si trovavano presso Zernez e nella gola del Felsenbach dove la strada di Maienfeld avviava verso Coira il traffico da Bregenz e da Zurigo, evitando la zona delle alluvioni di Landquart con una grande curva verso Marschlins e fino alla Klus. È dimostrata l'esistenza di simili sbarramenti in tutta la regione, ma particolarmente lungo la via del San Bernardino e quindi è logico che la distribuzione dei Castelli grigioni corrisponde alle direttrici naturali del traffico e le riflette fedelmente, come naturale appare che circa la metà dei castelli e delle torri del Grigioni sono posti lungo il percorso del San Bernardino, che è fiancheggiato a nord dalle torri della Signoria, a sud da quelle della Mesolcina e al centro dai molti castelli di cui è cosparsa la Domigliasca.

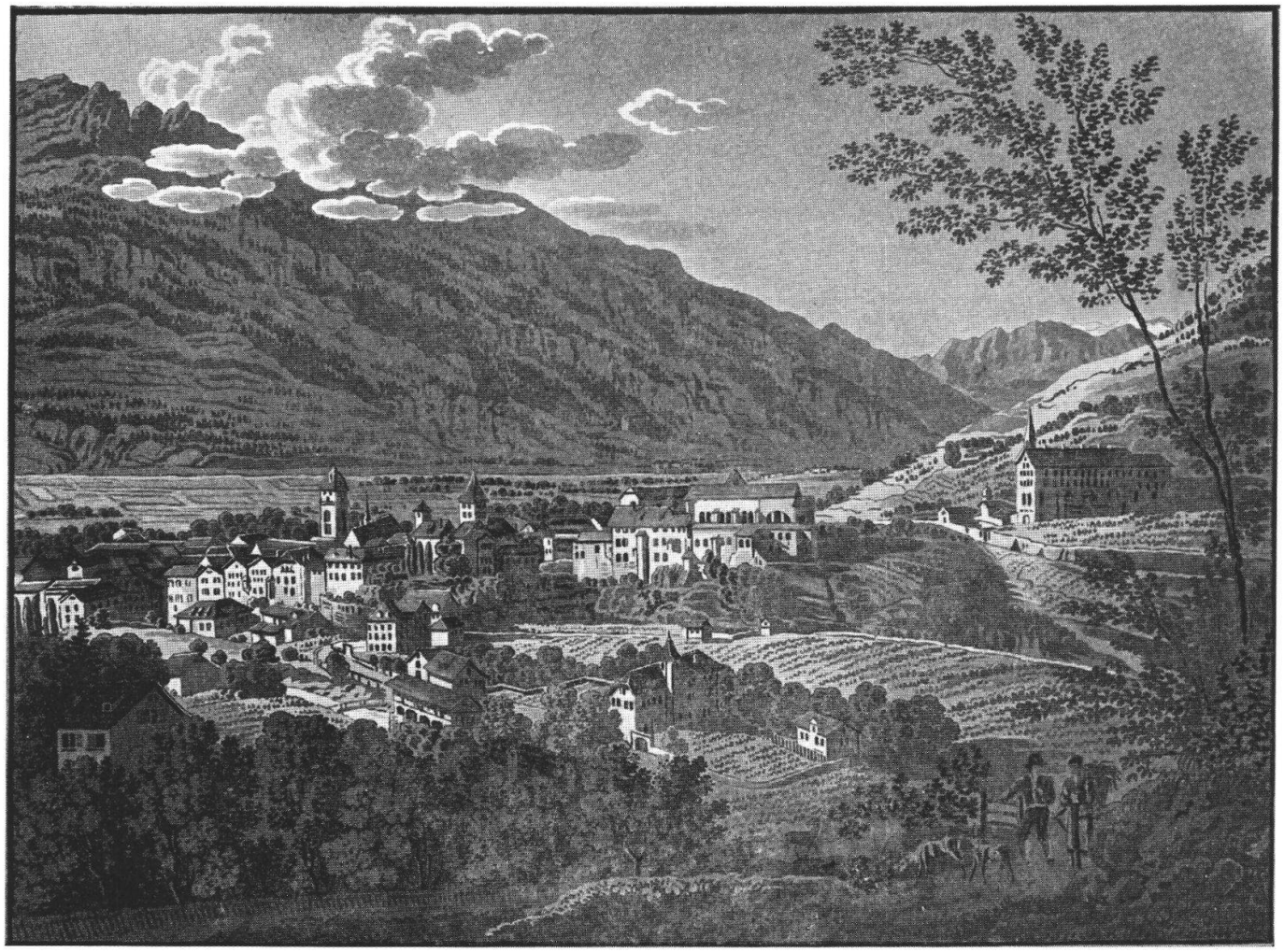
Benché non si possa dire che gli imperatori medioevali siano stati eccessivamente preoccupati di costruire strade, nemmeno lo stesso Carlo Magno, pure proprio durante il regno di quest'ultimo comincia in qualche misura a rifiorire il commercio e si riprendevano a raccogliere a Bregenz le merci destinate all'Italia e avviate verso sud attraverso Coira. Parimenti si sa che gli stessi imperatori utilizzarono a più riprese i valichi grigioni. Federico I nelle sue frequenti discese in Italia fece marciare attraverso il Settimo nell'estate del 1158 parte del suo esercito, e la stessa strada fu scelta nel 1167.

Altrettanto certo che il Lucomagno fu utilizzato per spedizioni militari nel 1186 e nel 1291. Anche Enrico IV nell'inverno del 1191 passò da Chiavenna a Coira attraverso il Settimo, e nella sua seconda spedizione del 1194 non impiegò che tre giorni da Coira a Chiavenna. Probabilmente ancora per il Settimo compì la marcia di ritorno. Federico II deve essere passato attraverso il Grigioni nel 1212. Come gli imperatori, anche gli uomini politici sceglievano spesso i valichi alpini grigioni. È certo che il Settimo a poco a poco raggiunse la fama che aveva avuto fino allora il Gran San Bernardo, così che non poteva mancare che anche questo passo, attraverso Goffredo di Strasburgo, entrasse nella poesia dei Minnesänger tedeschi. Il valico era allora assai frequentato e la sua fama tanto diffusa che nel dramma della passione di Francoforte lo si cita come la più alta montagna del mondo. Se Felix Staehelin nella sua magnifica opera sull'epoca romana in Svizzera diceva probabile l'utilizzazione del Settimo in tempi romani, Conrad ha più tardi portato la prova convincente che il Passo era utilizzato già nei primi tempi romani e lo stesso studioso riuscì, con buone prove, ad attribuire ai Romani un tratto considerevole di strada. L'utilizzazione di questo passo durante il Medio Evo era proporzionato alle condizioni romane, e così il Settimo diventò un celebre valico laterale di importanza eguale a quella del Gran San Bernardo. Per tale ragione sorse anche lungo il percorso del Settimo una catena di celebri castelli come Marmels, Splüdatsch e Reams, abitato da ministeriali del Vescovo di Coira.

Non meno interessante la storia medioevale del San Bernardino o Monte Uccello, che, tuttavia, come strada commerciale, rimase lungo tempo posposto al Settimo, poiché le molte curve sulla montagna stessa e lo sperone del Monte Ceneri, difficile a difendersi, lo mettevano in posizione di svantaggio. Tuttavia, secondo Oehlmann la colonna centrale dei tre eserciti che con azione a tenaglia scatenavano l'attacco dei Franchi contro i Longobardi nel 590 deve essere passata per il San Bernardino, poiché si lasciò attirare in una imprudente battaglia presso Bellinzona. Trattando dei passi alpini durante il Medio Evo, Oehlmann aggiunge un altro particolare a prova della transitabilità del San Bernardino, ricordando come nel 941 la regina Willna, moglie di Berengario, prossima alla maternità e in pieno inverno, fu in grado di rifugiarsi a Coira attraverso il Mons Avium.

Lo stesso episodio è ricordato da Battaglia, che però lo colloca nel 960. Anche l'imperatore Ottone I, nel 965, ritornò in Germania dalla sua spedizione romana attraverso il San Bernardino: e così pure Enrico II deve avere utilizzato questo passo nel 1004 e più tardi anche il re Sigismondo, nel 1413.

Ma l'importanza fondamentale di questa antichissima strada attraverso la Rezia viene documentata in modo molto più evidente che con queste date dalla continuità linguistica, culturale, giuridica ed ecclesiastica dall'epoca romana al Medio Evo. Basandoci da un lato sull'urbario imperiale dell'842-843, dei tempi di Ludovico il Pio, e dall'altro sui ritrovamenti archeologici, sui patrocini e sulla toponomastica, si può oggi ritenere per certo che la tradizione stabilitasi in tempi preistorici e nell'antichità riguardo ai valichi



J. J. Meyer, 1825 : *Coira*

alpini si mantenne e fu continuata anche nel Medio Evo. Attraverso una profonda ricerca attorno all'organizzazione del traffico nella Rezia in tempo carolingio, Otto Clavadetscher ha provato che nell'urbario imperiale si trovano parecchi riferimenti, i quali autorizzano ad ammettere che l'Imperatore aveva dato alla Rezia un'organizzazione del traffico buona e ben studiata, comprendente tanto i valichi alpini veri e propri come le vie di accesso a nord, mentre che scarse sono le notizie dell'urbario per quanto concerne l'organizzazione del traffico sul versante sud.

Il regno franco aveva incluso nella propria organizzazione la strada Zurigo - Lago di Walen - Coira, con traghetti sul lago e presso Maienfeld, quella da Bregenz a Coira, con tabernae e traghetto presso Schaan, il passo della Lenzerheide, del Giulia e del Maloia, verso la Bregaglia e l'Engadina. Ad ogni modo, gli studi più recenti hanno dimostrato che la continuità nei

traffici dai Romani fino al principio del Medio Evo, secondo le indicazioni dell'urbario, si conservò in misura molto maggiore di quanto non si sia ritenuto fin qui. Specialmente il Giulia, con le tarbernae di Lenz e di Marmormera e con i due stallazzi di Bivio e di Sils era la principale strada imperiale nei tempi carolingici attraverso il Grigioni. Mentre non abbiamo prove dell'esistenza di una strada romana attraverso l'Engadina, è ora dimostrato che la Valle era percorsa da una strada imperiale franca, la quale si dipartiva dalla strada del Giulia a Sils e raggiungeva le prime tabernae a Zuoz.

Senza dilungarci oltre intorno alle strade imperiali franche che attraversavano la Rezia, e senza insistere sull'importanza dei conventi medioevali di Müstair, Disentis e Pfäfers, potrà bastare che si ritenga che «Nella Rezia Carlo Magno doveva e poteva appoggiarsi nell'organizzazione dei traffici a tradizioni già esistenti e in parte risalenti fino ai Romani».

Questa impressionante continuità dei traffici che nel Medio Evo era stata ricevuta dalle mani dei Romani e proseguita da Imperatori, Re e Vescovi e che come è stato dimostrato dai reperti degli scavi, per il San Bernardino spinge le sue radici fino negli albori dei tempi preistorici, è confermata, almeno per questo valico, anche dalla presenza di un santo patrono. L'importanza del Monte Uccello, che ora porta il nome del santo francescano Bernardino di Siena, è sottolineata qui in modo del tutto particolare anche dal castello medioevale di sbarramento dei De Sacco. È noto che il castello di Mesocco è una classica fortezza di sbarramento che controlla il passaggio e per lungo tratto la valle della Moesa in direzione della foce. Anche se non esistono chiare prove che questo potente baluardo sia stato fortificato in tempi anteriori all'epoca feudale, la presenza di una cappella all'interno del castello, documentata nel 1219 come «Ecclesia Sancti Carpophori de Sorcastello» autorizza la conclusione che si tratti in origine di castello dotato di chiesa e probabilmente anche di castello di rifugio per tutto il popolo.

Se già la carta dei castelli grigioni, anche se con qualche riserva, permette alcune conclusioni sull'importanza dei valichi alpini attraverso la Rezia nel Medio Evo, resta tuttavia assodato che molti dei vecchi castelli erano situati lungo le antiche strade, già per la ragione che queste collegavano gli insediamenti e con ciò i poderi economici, dai quali parecchi dei castelli si sono sviluppati. Si aggiungeva che all'immediato controllo della strada era legato quello del territorio signorile appartenente al castello, per cui era necessario di controllare tanto la strada come anche le linee di accesso. Se il castello si avvicinava alla strada ciò corrisponde semplicemente alla volontà di conservazione e all'istinto egoistico, il che vale ancora di più se si tratta di strade principali. Così presso Nieder-Juvalta la strada passava attraverso il cortile fortificato e non è per nulla un caso che «le più potenti dinastie retiche si sono sviluppate da signorie territoriali poste lungo le grandi linee di transito: i Vaz dalla loro posizione sulla via del Settimo, i Räzüns dal loro posto di controllo sulla strada del Reno posteriore e i Sacco da Mesocco e da Blenio cioè dal San Bernardino e dal

Lucomagno ». E ciò perché i feudatari retici erano coscienti che le loro sedi erano poste in una regione che la natura aveva voluto terra di transito.

Perciò Cristofero Simonet, nel suo studio sulla Viamala, ritiene che la maggior parte dei castelli siano sorti verso il 1200 lungo le due linee stradali a nord della Viamala, intendendo, a partire da Höhenrätien, a destra la serie dei castelli sulla destra del Reno e nella Domigliasca, a sinistra quelli della riva sinistra del fiume, ai piedi dell'Heizenberg. Simonet dimostra che lo stesso fenomeno si ripete per i castelli del Sessame, per cui resta provata per tutta la lunghezza dello Spluga e del San Bernardino la relazione da causa ad effetto fra strada e castello.

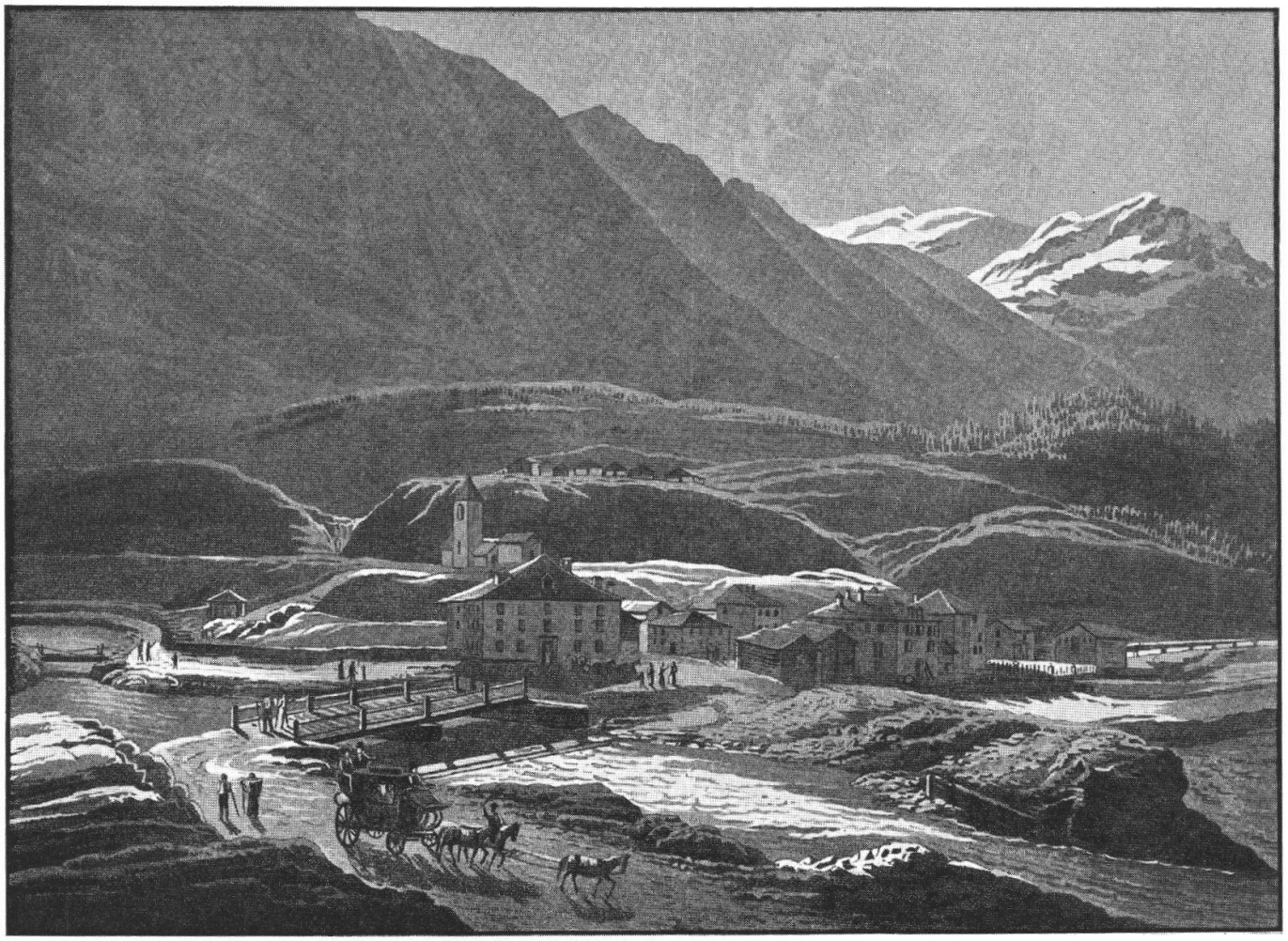
Questo fatto ha la sua ultima spiegazione nella natura stessa del paese come paese di transito. Erwin Poeschel sottolinea: « Il Grigioni è terra di confine con valichi alpini, con la minaccia sempre incombente di grandi decisioni storiche. Di qui passò l'aquila delle legioni e qui Roma piantò le sue pietre miliari; attraverso queste montagne andò cacciando Stilicone, e i re si recarono a farsi coronare. Quando i grandi tessitori della diplomazia intrecciavano le loro trame nelle corti europee, era in questa piccola terra di montagna che essi dovevano stringere il nodo più forte. Il paese era povero, ma aveva i valichi e con ciò la potenza. Era piccolo, ma era forte della coscienza della sua importanza e della intatta forza del suo popolo. Strade, strade della guerra e strade della pace. Quali ricchezze sono passate attraverso queste sterili montagne: sete e tessuti preziosi, legni rari, pellicce, spezie, vini, colori, carovane di carichi di merce di ogni sorta si trascinavano con fatica per sentieri aspri: il Nord barattava i suoi beni con il Sud ».

Il transito era attività redditizia della quale si occupava tanto il nobile quanto il plebeo, una fonte di benessere che costruì parecchie case e parecchie stalle, perché trasporti e dazi formavano in molti luoghi il fondamento di sicura ricchezza e davano all'avara terra della montagna la forza economica per la sua conservazione, specialmente perché la via attraverso il San Bernardino e molti altri valichi grigioni fu sempre apprezzata come particolarmente transitabile e sicura, come risulta anche dall'elenco dei valichi alpini per il periodo fra il 754 e il 1452 curato da Oehlmann.

Non è quindi senza ragione che i valichi retici abbiano reso servizio tanto all'organizzazione commerciale dei carolingi quanto alla chiesa medievale, come provano i patrocini ecclesiastici lungo le strade alpine, al quale riguardo è da dire che queste antichissime chiese e cappelle e ospizi si mantengono all'ombra dell'antichità e allo stesso tempo continuano la tradizione romana documentata nella tavola Peutingeriana e nell'Itinerarium Antonini. Così la ricerca storica ha dimostrato l'utilizzazione del San Bernardino dai tempi preistorici attraverso l'antichità fino nel tardo Medio Evo e nell'epoca moderna. Per tale ragione anche dopo l'apertura del San Gottardo i valichi alpini attraverso il Grigioni continuarono a rimanere le strade degli imperatori, dei re e dei vescovi. « Troppo profondamente sono scavate le sorgenti dei fiumi nel corpo del massiccio centrale delle Alpi, troppo ripide sono le due salite al deserto passo del San Gottardo, per cui

non è da meravigliarsi se i burroni della Tremola e della Schöllenen furono evitati dai viaggiatori fino nel tardo Medio Evo ». Secondo Karl Meyer il transito del San Gottardo non comincia che verso il 1140, al che Oehlmann osserva che malgrado la « favorevole posizione geografica di questo passo, la sua storia è ancora molto giovane e non comincia che nella seconda metà del Medio Evo. Ciò si spiega però dalle difficoltà locali, che qui erano maggiori che su tutti gli altri valichi principali, anche se l'altezza, di per sé, non avrebbe dovuto spaventare (2094 m.)... Così, a nessun imperatore tedesco non è mai passato per la mente di valicare il San Gottardo. Anche se, ciò che è molto improbabile, Federico passò il San Gottardo nell'estate del 1186, non aveva con sé un esercito ma solo un seguito di una certa consistenza. E perché il San Gottardo sia stato aperto così tardi si spiega facilmente: nemmeno i più grandi costruttori di strade alpine, i Romani, avevano fatto dei lavori preparatori. Forse le difficoltà del luogo apparvero troppo grandi anche a loro ». Secondo Aloys Schulte i due passi laterali del Settimo e del Gran San Bernardo controllarono, come già accennato, tutto il transito fino al tardo Medio Evo, e secondo lo stesso autore l'apertura del San Gottardo non può essere collocata prima del periodo fra il 1218 e il 1225. Intorno all'apertura del San Gottardo, della quale oltre a Oehlmann Meyer e Schulte si sono occupati anche Carlo Spitteler, Laur-Belart, Scheffel, Liebenau, Escher-Bürckli, Nüscheler, Durrer, Härry, Beyeler, Gagliardi e molti altri, la documentazione relativa si trova nell'appendice scientifica della mia rielaborazione della « Kulturgeschichte der Drei Bünde im 18. Jahrhundert » dello Sprecher. Per tale ragione sono superflue altre citazioni o adduzioni di fonti.

Malgrado la sua posizione centrale nella zona delle Alpi e quindi in situazione geografica favorevole, il San Gottardo ha cominciato la sua storia, come dice Oehlmann, solo dopo il 1240. Attraverso una severa critica razionale delle « Historische Notizen über den St. Gotthard Pass » e attraverso una saggia recensione dell'opera in più volumi di « Documenti e di Atti » di H. v. Liebenau l'Oehlmann è in grado di dimostrare: « Se anche si poteva tranquillamente accettare dovere Lucerna parte della sua importanza commerciale e della sua grandezza principalmente alla strada del San Gottardo, è certamente esagerato attribuire tutta questa importanza solo a quel traffico, tanto più in quanto è dimostrato che i lucernesi si servivano anche di altre strade per arrivare in Italia. Così io ritengo che di tutti i documenti e regesti presentati dal Liebenau, di solo 34 si possa affermare che si riferiscono precisamente a quel passo o che toccano almeno in qualche misura le relative condizioni dei territori adiacenti ». In polemica con Liebenau, Oehlmann si chiede quando esattamente sia stata costruita una vera strada attraverso la valle, oltremodo impervia, della Reuss, e chi ne siano stati gli ideatori. Egli arriva addirittura a questa conclusione: « Negli anni ottanta del secolo 13. la mulattiera, ché solo di una tale si trattava anche se si parlava di strada, attraverso il San Gottardo, doveva trovarsi ancora in uno stato assai poco adatto al trasporto di beni commerciali. Se non fosse



J. J. Meyer, 1825 : *San Bernardino*

stato così i commercianti di Lucerna non si sarebbero serviti della via, molto più lunga, attraverso Coira e il Settimo. Infatti nel 1278 il Vescovo di Coira, insieme con il balivo imperiale e landgravio di Svevia e Curwalen, così come il signor Walter de Vaz, garantiva la sua protezione e assistenza, specialmente ai lucernesi che utilizzavano la strada di «Curwalen». Ciò non può riferirsi ad alcuna altra strada se non a quella che attraverso Coira e il Settimo portava a Chiavenna, per quanto possa affermare in contrario il Liebenau, il quale vorrebbe attribuire al San Gottardo anche questo traffico. Anzitutto, perché la famiglia dei Vaz possedeva un diritto di dazio a Chiavenna, all'entrata alla Bregaglia, ciò che risulta da un documento del 1284; inoltre, perché il Vescovo di Coira traeva importantissime entrate dai dazi di Vicosoprano e Coira, mentre né il nobile né il Vescovo possedevano il minimo diritto doganale nella Valle Orsera (non ce n'è la minima traccia in alcun registro delle entrate del Vescovado). Che interesse avrebbero quindi

dovuto avere riguardo alla strada del San Gottardo? Appunto per mantenere ai loro dazi lungo il Settimo la fonte redditizia del traffico lucernese essi cercano invece con quell'editto di rendere quella via più gradevole ai commercianti di Lucerna».

La superiorità dei valichi grigioni nei confronti del San Gottardo fino al tardo Medio Evo e all'età moderna non potrebbe essere dimostrata con maggiore efficacia.

È quindi logico che la Repubblica delle Tre Leghe, adombrata da potestà territoriali, si sia sviluppata sulla soglia dell'età moderna secondo le leggi del traffico. E in questo sviluppo e nella delimitazione politica di ogni singola Lega i valichi alpini ebbero spesso un'importanza molto più determinante che i fiumi e le montagne.

Così la Lega Grigia, indipendentemente dalla sua originaria unità politico-geografica, non può essere intesa come unità idrografica, poiché col tempo furono incorporate in lei oltre alla Valle del Reno anteriore, anche le regioni del Reno posteriore con Val di Reno, Sessame e Heizenberg e perfino il territorio della Moesa, venendo a formare unità politica regioni appartenenti a bacini idrografici diversi. Proprio le considerazioni idrografiche dimostrano che entro la Lega Grigia non furono solo i fiumi e le montagne ad unire politicamente le regioni del Reno Anteriore e di quello posteriore e della Moesa, ma piuttosto l'asse stradale del San Bernardino che congiunse il triangolo di forze Disentis-Räzüns-Mesocco in una unità territoriale e delimitò molto nettamente a oriente tutto il territorio della Lega Grigia nei confronti della Caddea. C'era una ragione profonda nel fatto che all'apertura della sessione elettorale della Lega Grigia nella Casa capitolare di Truns il giorno di San Giorgio (23-25 aprile) fosse presente ogni anno oltre all'Abate di Disentis e all'Ambasciatore austriaco come rappresentante dell'Imperatore signore di Räzüns, anche il Cau de Sax (Capo de Sacco), rappresentante fittizio del Conte de Sacco già da tempo estinto.

Come Mesocco, anche Räzüns si dimostrò «punto strategico di grande importanza per la confluenza del Reno anteriore con il Reno posteriore, chiave dell'Oberland e piattaforma girevole per i passi alpini retici, per lo Spluga e per il San Bernardino, per la Greina e il Lucomagno, per l'Oberland e il Panix». Ciò che prova a sufficienza essere stata la Lega Grigia uno stato basato sui valichi: poiché indirettamente si apriva da Räzüns anche la via verso il Settimo e verso il Giulia. Basta questo accenno per dimostrare che per lo sviluppo della Lega Grigia non furono di importanza primaria i criteri idrografici di unificazione, bensì quelli del traffico, confermando ciò che già ci ha mostrato in modo evidente la carta dei castelli, con l'accentuata linea del San Bernardino. (carta 3).

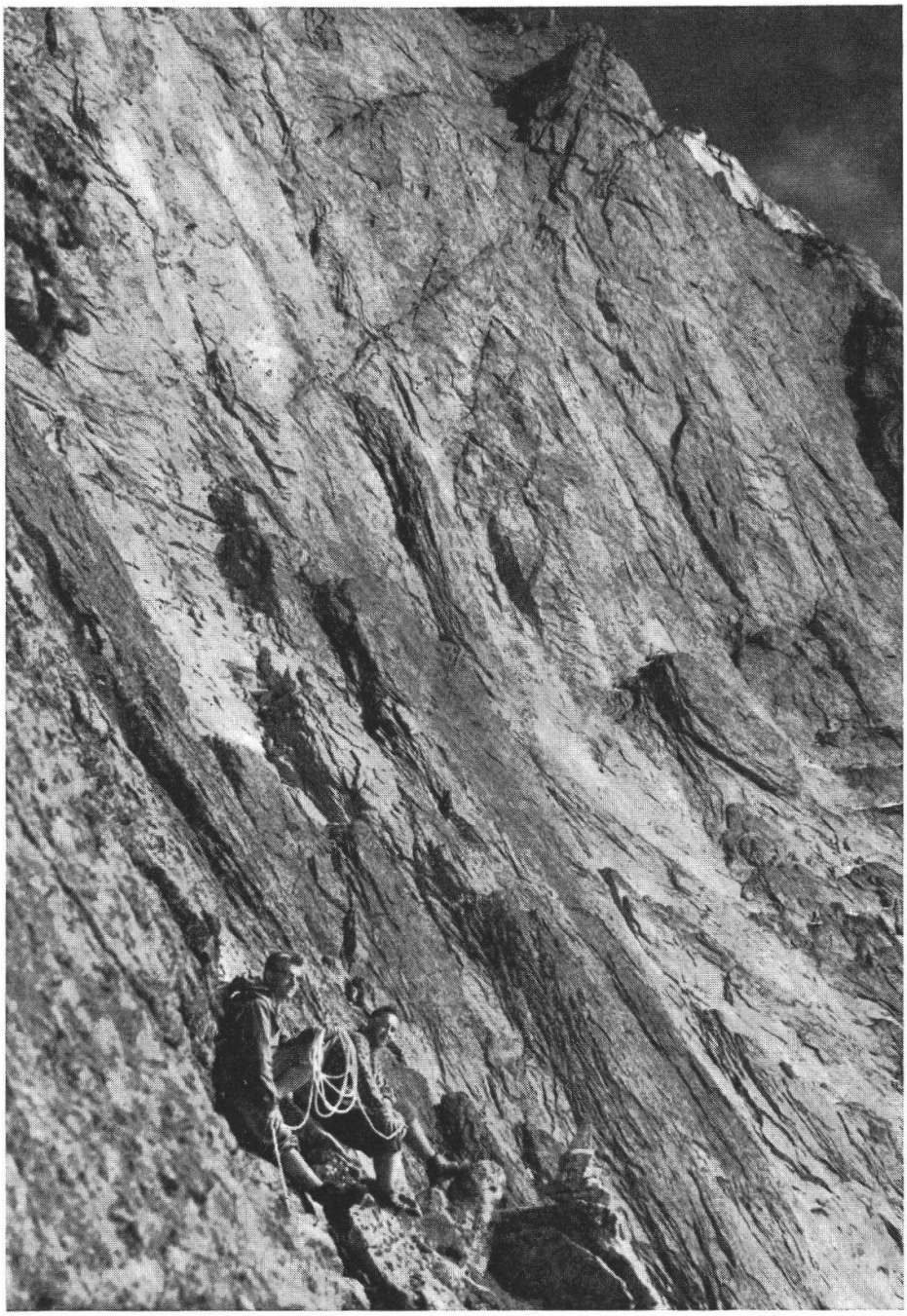
Anche riguardo alla Lega Caddea si può constatare la stessa forza politicamente costruttiva delle strade di transito. Infatti questa unità è determinata da una parte dai passi del Giulia, del Settimo e del Forno, dall'altra parte dalla lunga vallata longitudinale dell'Engadina con la sua antichissima

funzione di collegamento del Tirolo con Milano, attraverso la Bregaglia. Ad ogni modo, proprio nel territorio della Lega Caddea si rivela come la terza linea fluviale decisiva, quella della Landquart, che a nord avrebbe completato le regioni idrologiche dell'Albula e dell'Inn, sia rimasta insignificante, mentre determinanti furono solo le linee del transito attraverso l'Oberland e l'Engadina. Per conseguenza, anche a riguardo del territorio della Lega Caddea non è l'unità idrografica che nell'evoluzione storica agì come mezzo efficace, bensì il raggruppamento delle forze dettato dalla politica dei traffici.

Solo riguardo alla Lega delle Dieci Giurisdizioni la Landwasser e la Landquart influirono con la loro organizzazione idrica a determinare il territorio della Lega. Ma proprio questa Lega fu delle tre quella che nella storia del Grigioni rimase sempre senza influenza nella politica dei traffici. La carta delle signorie territoriali grigioni durante il feudalismo, allestita da F. Pieth nella sua «Storia del Grigioni» conferma che strade e ponti furono sempre forze più efficaci che non i fiumi, poiché nel territorio della Lega delle Dieci Giurisdizioni l'estesa signoria dei Vaz si spinse verso ovest e si insinuò nelle valli del Reno posteriore, per riappoggiarsi più tardi, al momento della fondazione della Lega, alla regione idrografica della Landquart e della Landwasser.

In considerazione del carattere di stato di transito del Grigioni è assolutamente naturale che la topografia dei valichi e delle direttrici di traffico abbia determinato nelle linee essenziali i territori delle tre Leghe, mentre solo nella Lega delle Dieci Giurisdizioni poté essere elemento determinante l'idrografia.

(Continua)



La particolare struttura a lastroni « PIODESSE » *del Pizzo Badile.*

Fot. A. Godenzi