

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

Autor(en): **Jenny, Rodolfo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **33 (1964)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26541>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

Con speciale riguardo al Passo del San Bernardino

IV (Continuazione)

2. I trasporti attraverso i valichi grigioni dal tardo Medioevo fino alla costruzione delle strade commerciali del San Bernardino e dello Spluga.

L'appalto dei dazi.

A partire dal sec. XVI la più importante fonte di entrata dello Stato delle Tre Leghe era certamente costituita dai dazi che venivano prelevati dagli appaltatori alle stazioni doganali di Maienfeld, Chiavenna, Valtellina e Zuoz. Anticamente questi dazi di transito erano stati esatti dai Vescovi: sviluppandosi le Tre Leghe in confederazione i dazi passarono allo Stato e dal 1681 in poi furono appaltati al miglior offerente. Il Capo di corporazione Schwartz si aggiudicò in quell'anno i dazi di Coira per un decennio, pagando allo Stato 10 000 fiorini, pari a 264 000 fr. di oggi. All'inizio del secolo seguente i dazi furono presi in appalto, per la stessa somma, da Otto Schwartz e Tomaso Massner. Nel 1733 tutti i dazi passarono all'Envoyé Pietro de Salis, al quale lo Stato era debitore di circa 30 000 fiorini per viaggi diplomatici in Olanda. Per diversi anni questo Ambasciatore amministrò le dogane per conto delle Tre Leghe fin quando Daniele Massner riuscì ad aggiudicarsene il monopolio. La privativa tornò ai Salis per via di matrimonio e rimase in quella famiglia malgrado i tentativi dei Bavier, sventati a suon di quattrini corruttori, come notano Alexander Pfister e Pieth. Nella sua storia delle finanze grigioni Martin Schmid ha messo in evidenza l'importanza dei dazi come cespiti d'entrata per lo Stato. Noi ci limitiamo ad affermare che la somma di queste entrate permette di trarre conclusioni intorno al volume dei traffici; e basta notare che alla fine del sec. XVIII l'appalto dei dazi dava un reddito globale di 22'000 fiorini, importo considerevole che rappresenta tuttavia solo una minima parte delle entrate doganali effettive, dato che gli appaltatori privati sapevano arricchirsi notevolmente. Ne segue che il tran-

sito attraverso il Grigioni doveva essere cresciuto in fortissima misura, se il canone di appalto si era più che raddoppiato, pur non avendo avuto la svalutazione alcun effetto del 1700 al 1777, perché, come nota Planta-Fürstenu, il potere di acquisto del denaro non era affatto mutato e nelle tabelle del cambio si continuava ad usare lo stesso coefficiente di conversione. Era quindi mutato solo l'interesse per l'appalto considerato come fonte di entrata, con aumento della valutazione appunto perché durante il sec. XVIII il traffico doveva essere aumentato di volume.

L'aumento del canone di appalto da 15000 a 20000 fiorini verificatosi, secondo Martin Schmid, fra il 1761 e il 1778, può essere messo in relazione con il fatto che in quel periodo si stava per rinnovare la strada imperiale fra St. Luziensteig e Coira, lavoro che si poté iniziare nel 1782, dopo molte lagnanze dei negozianti di Zurigo, di San Gallo, di Milano e di Augusta. Già « nell'anno 1785 la strada imperiale era terminata, con una spesa di 11 896 fiorini di valuta retica: l'esecuzione era tale da meritare le lodi di tutti i forestieri che visitavano il Grigioni. Nello stesso anno i Comuni di ciascuna delle Tre Leghe votarono un contributo annuo di 1500 fiorini per le spese di manutenzione delle strade del rispettivo territorio ». Schmid, d'accordo con Sprecher, aggiunge a ragione, nelle sue osservazioni intorno alla costruzione della strada fra la fonte di Sta Caterina e il ponte di Landquart, che nel sec. XVIII lo Stato dei Grigioni era più sensibile ai problemi stradali.

Ma è noto che fra il 1730 e il 1740 furono costruiti i due ponti della Viamala per opera del noto mastro Christian Wildener di Davos, per cui non fa meraviglia che l'inglese Coxe e lo svevo Heigelin, scrittori di viaggi che attraversarono il Grigioni in quel secolo, fossero larghi di lodi per l'ardita strada attraverso quell'orrido. Finalmente, se si considera che pure all'inizio di quel secolo, per le insistenti sollecitazioni di Tomaso Massner, appaltatore dei dazi, si era munita di gallerie, a spese delle Tre Leghe, la tratta più esposta alle valanghe di là del culmine dello Spluga, pericolo già illustrato con orrore dal cronista Guler, tanto che da quel momento il passaggio del Cardinello era di molto migliorato, si ha già tutta una serie di premesse dalle quali si deduce che il secolo XVIII doveva riscontrare un grande aumento del traffico. Tanto più che l'ispettore delle strade Salis Marschlins, nel suo antico « Sammler » loda pure, in modo particolare per le sue buone qualità, la strada del San Bernardino. Pochi anni dopo la costruzione dei due ponti della Viamala, (1738, risp. 1739) furono costruiti dall'architetto della Casa Grigia i due ponti di Reichenau, ciò che lo stesso Salis-Marschlins sottolineava con particolare elogio nel 1759, a conclusione di un controllo di tutte le strade con valico. Non è necessario citare oltre il rapporto di questo ispettore sullo stato di tutte le strade commerciali del Grigioni a metà del sec. XVIII, dato che lo stesso rapporto è riassunto nella nuova edizione della « Kulturgeschichte der Drei Bünde » dello Sprecher.

Quanto determinanti fossero le condizioni stradali sul traffico lo si deduce dal fatto che immediatamente dopo la correzione della strada fra Coira e la Luziensteig e dopo altri miglioramenti tecnici, il traffico somiero

fu più che raddoppiato fra il 1781 e il 1793. La stessa constatazione, ma in senso negativo, la si deduce considerando il Settimo, il quale dopo la correzione della Viamala e la costruzione dei relativi ponti, fu completamente abbandonato, così che Spluga e San Bernardino «gareggiavano con il S. Gottardo» e il traffico diventò la principale fonte di entrata e di guadagno per la valle del Rena Posteriore.

L'Austria contro il San Bernardino, i Salis contro Venezia.

Purtroppo la situazione politica metteva in concorrenza Spluga e San Bernardino, poiché l'Austria, dal 1713 padrona della Lombardia, favoriva il primo e in tutti i trattati con le Tre Leghe tendeva ad avviare tutto il traffico verso Chiavenna, mentre il Piemonte, dall'altra parte, faceva ogni sforzo per dirigere i trasporti verso il San Bernardino. Questa concorrenza è più chiaramente evidente nella conclusione del terzo capitolato di Milano, del 1762, il quale era pure diretto ad impedire la costruzione della *strada di San Marco*, progettata dai Veneziani. Nel Medioevo i negozianti veneziani raggiungevano in gran numero i passi retici attraverso il Monte San Marco e l'altura di Murano, (che ha il suo nome dall'isola di Murano, famosa per l'industria vetraria). Nella seconda metà del sec. XVIII Venezia voleva ammodernare quella strada e il legato della Serenissima, Colombo, aveva compiuto presso le Tre Leghe i relativi approcci diplomatici. Mentre Milano concedeva ai Grigioni diritti di pesca sul Laghetto, cioè sulla parte superiore del Lago di Como, mentre aumentava le forniture di grano, concedeva un favorevole dazio di esportazione per il riso e riconosceva agli Engadinesi facilitazioni per l'importazione del loro formaggio in Lombardia, i Grigioni si obbligavano a favorire il commercio milanese-austriaco attraverso lo Spluga. Questa misura era immediatamente diretta contro il progetto della strada di San Marco, così che nemmeno il servizio da tavola veneziano, portato dal legato Colombo a Coira su 16 muli, poté incanalare a favore di Venezia il corso delle trattative.

Nel suo studio sulle relazioni fra Venezia e lo stato delle Tre Leghe Jegerlehner ha riassunto le principali concessioni del terzo capitolato di Milano, sottolineando esplicitamente che le facilitazioni doganali concesse dalle due parti a favore del passo dello Spluga erano immediatamente dirette «contro lo sviluppo e l'uso della strada di San Marco». I motivi vanno ricercati nella politica commerciale della famiglia Salis, la quale «possedeva in quelle regioni di confine proprietà che venivano valorizzate dal commercio di transito». In realtà, il terzo capitolato di Milano era opera di Ulisse de Salis, e tale che la sua famiglia ne traeva il massimo profitto come appaltatrice dei dazi dello Spluga. Sempre Jegerlehner sottolinea che «tre dei quattro delegati appartenevano alla famiglia dei Salis», per cui non è da stupirsi che già nelle trattative preliminari per il capitolato si salvaguardassero i loro interessi, tanto più che fin dai primi approcci il delegato del-

l'Austria, conte Firmian, Governatore di Milano, dimostrò sorprendente arrendevolezza. «Concessioni una più favorevole dell'altra furono subito accordate ai Grigioni e in pochi giorni il concordato era pronto per la ratifica»; il 25 giugno 1762 il capitolato fu sottoscritto, il che metteva fuori di discussione la correzione della strada di San Marco.

Simile straordinaria abilità diplomatica i Salis, la cui attività commerciale era strettamente legata alle spedizioni e ai transiti, la seppero dimostrare in ogni occasione. Lo si vede anche, seppur non lo si può dimostrare in ogni particolare, in relazione al progetto stradale Chiavenna-Nauders, degli anni 1771-1774. In quel tempo i Planta di Zuoz, i più potenti rivali dei Salis, tentarono la grande impresa di costruire una strada da Chiavenna a Nauders attraverso la Bregaglia e l'Engadina. Questo progetto avrebbe sottratto ai Salis la Bregaglia, strettamente unita alla Lega Caddea, ma anche avrebbe ostacolato fortemente il traffico nord-sud che dei Salis era quasi monopolio. I Planta progettavano attraverso l'Engadina un tracciato che «si sarebbe potuto percorrere con carri a tiro di quattro», il che avrebbe costituito la rovina del transito nord-sud, almeno per quanto riguardava i commerci fra Milano e l'Austria.

Quando i Salis ebbero sentore di questo progetto e delle trattative dei Planta con Milano e con Vienna, non ebbero difficoltà a mobilitare l'opinione pubblica delle Tre Leghe contro i Planta. Come dimostra Ganzoni nel suo studio sul progetto stradale Chiavenna-Nauders, i Comuni posti lungo la strada dello Spluga indirizzarono immediatamente un'istanza alla Dieta, la quale si adoprò perché l'Austria lasciasse cadere quel piano. E quando Engadina e Bregaglia già avevano dato il consenso per la costruzione della strada sul loro territorio, i Salis riuscirono ad impedire ogni appoggio delle Tre Leghe e a provocare da parte di quelle il divieto di fondare società commerciali appoggiate da capitale straniero. L'Austria dovette rassegnarsi, e con lei anche i Planta, il che costituiva non piccola vittoria dei Salis.

Tanto questo episodio interno della storia dei valichi grigioni come la conclusione del terzo capitolato di Milano, vera mossa scacchistica dei Salis contro la strada di San Marco quando già i capi delle Leghe avevano trattato con Venezia due anni prima (1760), restano a confermare l'abilità diplomatica che i Salis già avevano messo in evidenza nella questione riguardante i «Masnadieri» dello Schiller.

La croce nord-sud / est-ovest.

Ma al di là degli interessi dei partiti e delle famiglie dominanti ci si deve chiedere se la croce stradale Coira-Chiavenna e Nauders-Chiavenna non sia già naturalmente tracciata dalla conformazione geomorfologica delle montagne retiche, dal traffico incanalato lungo le valli trasversali e dal corridoio longitudinale del corso dell'Inn. Una simile combinazione di valichi, come ben vedeva l'Austria, avrebbe aperto a Milano i centri commerciali della

Germania meridionale e della Svizzera orientale. Specialmente con la sua posteriore evoluzione e con il suo sviluppo di regione turistica l'Engadina sarebbe entrata facilmente nelle zone del traffico del sud e del nord, ciò che già nel secolo XIX sarebbe stato di grande vantaggio alla sua posizione centrale fra le regioni dell'Austria, dell'Italia prealpina e del Ticino. Sta il fatto che le comunicazioni postali che oggi si irraggiano da St. Moritz verso Lugano, verso Monaco e verso Venezia tendono a tale scopo e includono nella politica dei loro traffici tanto la valle longitudinale dell'Inn come la montagna di San Marco.

Se Chiavenna fosse collegata con Coira per mezzo di una galleria di base, sarebbe nel contempo chiave delle comunicazioni, proprio come dice il suo nome, nella regione delle Alpi orientali, tanto per il transito fra il nord e il sud quanto per quello fra la Lombardia e l'Austria; una simile realtà creerebbe le premesse per determinare industrie anche in Engadina, che sarebbe facilmente raggiungibile da Chiavenna come da Thusis, cioè dalle due porte delle comunicazioni nord-sud. In questo caso la Ferrovia Retica, quasi come linea di comunicazione interna sopraelevata, assicurerebbe l'immediato accesso a una parte importante del traffico europeo. Parimenti l'Alta Engadina, con la rinomata regione dei suoi laghi, sarebbe inclusa nella zona dell'escursionismo turistico della Lombardia, che oggi alimenta quasi esclusivamente il Ticino, ma anche in quella del turismo orientale, il quale dalle regioni dell'Adriatico e dall'alto Danubio scorre verso le Alpi austriache.

Sotto questo punto di vista la croce dei traffici creata naturalmente dalla valle longitudinale dell'Inn, da una parte, e dalle correnti delle valli trasversali grigioni, dall'altra, costituisce una vera rete di comunicazioni incisa nella morfologia del Cantone, ma per nulla sfruttata al massimo neppure oggi. Una galleria delle Alpi orientali fra Thusis e Chiavenna creerebbe le premesse di meno care tariffe di trasporto, e quindi di industrie, per tutto il Grigioni e la Svizzera orientale, mentre una comunicazione longitudinale attraverso l'Engadina dovrebbe dare una spinta straordinaria al turismo grigione. E le due vie di comunicazione offrirebbero alla Ferrovia Retica possibilità del tutto nuove, e dovrebbero favorire in misura determinante questa azienda tanto nei trasporti di merci come in quello di viaggiatori. In tal senso la croce dei traffici formata dalla valle dell'Inn e dal transito sud-nord, è una di quelle possibilità che la naturale configurazione offre agli abitanti di una regione, ma che l'egoismo o la politica di partito o di interessi di famiglia non lascia intravedere o non lascia sfruttare.

Conseguenze economiche.

Uno straordinario sviluppo del traffico cominciò nel XVIII secolo. Per quanto concerne la linea del Reno Posteriore si deduce dai dati concernenti il transito dello Spluga con la costruzione dei ponti di Reichenau e della Viamala e con l'ammodernamento della strada imperiale, quindi delle vie di

accesso dal nord, un traffico annuo da 109 500 a 146 000 some, volume che non tiene calcolo delle merci trasportate sulla strada superiore. Secondo Stephan Buc questa cifra sembra troppo elevata, almeno per l'anno 1807. Va tuttavia notato che secondo gli appunti di statistica storica, curati dall'Hormayr, il transito di Chiavenna consisteva prima del 1751, in circa 50 000 colli. Considerate le notevoli entrate che si avevano dai traffici alpini, di importanza capitale per l'economia generale, non fa meraviglia che una consolante evoluzione delle condizioni di proprietà e dell'economia pubblica si verificasse nella seconda metà del sec. XVII. Di anno in anno il numero dei colli in transito aumentava, malgrado che l'organizzazione delle spedizioni e dei trasporti lasciasse molto a desiderare, poiché già da lungo non si curava la coordinazione delle porte nella misura che avrebbe potuto rispondere all'esigenza di un rapido e fluido trasporto dei carichi affidati alle «rode». Quest'ultimi molte volte non venivano trasportati che da una porta all'altra, quindi per due o tre ore di strada, dopo di che tutto doveva essere scaricato per essere consegnato al capo di roda. Spesso questi carichi restavano in attesa per giorni interi, cosa documentata per Maienfeld e per la situazione in quella porta dallo storico von Sprecher con un esempio convincentissimo e perfettamente aderente alla realtà. Nel 1775, mentre a Coira e nella Lega Grigia si soffriva per la mancanza di sale, i barili «restarono per settimane intere sulla strada, senza alcun riparo e immersi nel fango». Secondo lo stesso Sprecher spesso non veniva fatta proseguire tempestivamente nemmeno la terza parte delle merci in attesa, così che i mercati non potevano essere riforniti a sufficienza, siccome le porte insistevano sui propri privilegi senza riguardo alcuno. Né servivano ammonimenti o raccomandazioni, per il fatto che tali condizioni si erano sviluppate solo con l'ampliamento delle grandi strade commerciali nel terzo e quarto decennio del secolo XIX. I somieri diretti ed i conducenti di roda si accontentavano infatti dell'entrata apparentemente garantita, la quale importava 260 fiorini circa per i primi e da 120 a 140 fiorini per i secondi.

Nelle sue interessanti constatazioni sul benessere generale, lo stesso Sprecher nota che l'economia pubblica del Grigioni godeva ancora nel 1785 di un'esportazione ascendente a 1 219 750 fiorini e di un reddito di 563 500 fiorini. Di questi solo 80 000 erano dati dalle pensioni militari, mentre il reddito netto del transito importava 300 000 fiorini. Con un totale di 1 771 750 fiorini le importazioni restavano di 11 150 fiorini inferiori all'insieme delle esportazioni e del reddito, situazione che sarebbe apparsa come un eccezionale miracolo economico dopo la costruzione della ferrovia delle Alpi orientali. Infatti, dopo lo sviluppo della ferrovia del S. Gottardo, l'economia pubblica del Grigioni e le entrate dovute ai trasporti, le quali, sempre secondo lo Sprecher, costituivano la maggiore fonte di reddito, ricevettero un colpo insanabile, essendo venuta meno la posta attiva dovuta al traffico di transito.

Con il suo panorama dell'economia pubblica grigione, preparato nel 1785 sulla scorta dell'accurata indagine di numerose fonti, lo Sprecher ci dà pure

una visione del benessere pubblico nello Stato delle Tre Leghe sulla fine del secolo XVIII. Da quel prospetto risulta che, a paragone delle condizioni attuali, la situazione patrimoniale della popolazione era addirittura eccellente in Engadina, in Prettigovia e lungo la strada del Reno posteriore. Numerose famiglie della Prettigovia disponevano di sostanze che raggiungevano i 30000 o i 60000 fiorini; per l'Heizenberg l'estimo, che pure non teneva conto di beni mobili come bestiame, provviste e mobilio, riporta valori che rivelano un patrimonio considerevole, tanto più che la stima ufficiale della sostanza fondiaria calcolava ora solo un terzo, ora solo la metà ed ora solo i due terzi del valore reale. In base all'estimo del 1747 lo Sprecher, che per alcuni comuni riporta cifre precise, calcola una sostanza superiore ai 30000 fiorini per tre delle 122 famiglie dell'Heizenberg, una superiore ai 15000 per 11 famiglie e una superiore ai 7000 per 26 fuochi. Nell'Alta Engadina, dove le case erano tassate per un terzo e i fondi per la metà del prezzo corrente, con un estimo aumentato in misura insignificante dopo il 1609, la situazione patrimoniale era, secondo lo stesso Autore, « ancora più favorevole ». Né è necessario analizzare più da vicino i grandi patrimoni dei Buol, dei Planta, degli Sprecher, dei Tscharner, dei Salis, dei Bavier, della Casa Massner e di altri per concludere con lo Sprecher che nel secolo XVIII la prosperità aveva buone basi, anche se non raggiungeva un livello fuori dell'ordinario. Per averne un'idea esatta le indicazioni dello Sprecher dovrebbero essere ragguagliate al valore attuale della moneta. Ma non è necessario, esse bastano anche così a convincerci che il transito aveva effetto determinante sull'economia pubblica e sul benessere generale dello Stato delle Tre Leghe. Constatazione che in questo contesto è sufficiente per dimostrare in modo assoluto l'importanza che aveva per il Grigioni il traffico attraverso i valichi alpini.

3. Le strade commerciali del Grigioni e la loro importanza economica fino all'apertura della ferrovia del S. Gottardo.

Le nuove strade del S. Bernardino e dello Spluga.

Tenendo calcolo delle ingenti entrate derivanti dal commercio di transito e del loro influsso decisivo sull'economia pubblica e sul benessere delle Tre Leghe, è naturale che verso il principio del secolo XIX uomini di larghe vedute abbiano affermato una lungimirante politica commerciale e la necessità di un ammodernamento delle strade del S. Bernardino e dello Spluga. Primo di tutti e con maggiore energia J. F. Tscharner nella sua qualità di presidente della Lega si pose a studiare seriamente i problemi stra-



J. J. Meyer, 1825: *Gallerie contro le valanghe nella Valle di San Giacomo*

dali della Repubblica, impegnandosi a fondo per i progetti di nuove strade attraverso il S. Bernardino e lo Spluga. Egli affermava già nel 1807 che solo la costruzione di nuove strade attraverso il paese montuoso avrebbe permesso di difendersi efficacemente dalla concorrenza del S. Gottardo e del Brennero. Il Grigioni seppe guadagnare a questo progetto il Regno di Sardegna, il quale per battere Venezia e Trieste mirava ad una più diretta comunicazione di Genova con la Germania. Ma l'Austria temeva che ne venisse danno allo Spluga e seppe guadagnare a favore di quel valico il Ticino, schieratosi sulle prime a favore del S. Bernardino.

Non possiamo dispensarci da una più ampia trattazione della storia della costruzione del S. Bernardino e dello Spluga, compito, del resto, già lodevolmente assolto da Domenig nella sua « *Geschichte der Kommerzialstrassen in Graubünden* », nella quale sono messi in luce tutti i retroscena politici che giuocarono nella costruzione delle strade commerciali del principio del secolo scorso. Basterà tenere presente che la vera e propria costruzione fu condotta a termine con grande energia fra il 1818 e il 1823, dopo che il trattato con Torino era stato firmato il 12 luglio 1818. A questo proposito nota il Domenig: « È curioso il fatto che l'uomo che rese possibile al Governo grigione di condurre a termine l'opera tanto ardua in considerazione dei pochi mezzi che stavano a disposizione allora, proviene proprio dalla schiera degli uomini politici di quel Cantone che con accanimento si oppose alla realizzazione dell'opera. È Giulio Pocobelli di Melide, un uomo che si è conquistato un posto nella storia delle costruzioni stradali sia grazie alla sua quasi incredibile esperienza pratica nella progettazione e nell'esecuzione, sia per la fama unanime di infaticabile operosità e di severa disinteressata onestà ».

I lavori, iniziati il 14 settembre 1818 a Cabbio, furono ben presto estesi a tutto il tracciato sotto la direzione del Pocobelli e di suo figlio e degli ingegneri Lanicca, Hemmi e Melchioni, quest'ultimo maggiore del genio dell'esercito sardo. Lanicca doveva pensare specialmente all'opera tutt'altro che facile della costruzione dei molti ponti, mentre Pocobelli metteva a profitto della direzione generale il suo intuito e la sua sicura esperienza. « Questi uomini risolsero i problemi che loro si presentavano con una rara energia e con una tecnica che per quei tempi aveva del meraviglioso. A tre anni dall'inizio dei lavori la strada era praticabile in tutta la sua lunghezza. La liquidazione con il Pocobelli, nel 1830, diede una spesa complessiva di circa 1.440.000 fr ». Entro il 1823 Pocobelli riuscì a portare a 6 metri la larghezza utile della strada e il Grigioni premiò il modesto imprenditore conferendogli la cittadinanza onoraria del Cantone (con risoluzione del Gran Consiglio approvata da referendum tra i Comuni), mentre analogo onore già gli era stato conferito dalla Lega Grigia.

« Quasi contemporaneamente si poté aprire al traffico anche la strada dello Spluga, opera molto ammirata, specialmente per quanto riguarda la rampa meridionale. Il progetto dello Spluga era dovuto al noto ingegnere

Donegana, l'esecuzione era stata curata dalla ditta Tallachini di Milano » (Domenig).

Può suscitare meraviglia il fatto che tanto sul S. Bernardino come sullo Spluga il tracciato stradale ideato e ammirato allora, continui ancora oggi, senza essenziali mutamenti e con poche correzioni di minima importanza, a smaltire tutto il traffico motorizzato. Né meno eccezionale prestazione va considerata la rapidità dell'esecuzione, se si pensa che mancavano i mezzi tecnici e quanto difficili problemi si presentavano agli ingegneri: si trattava di superare abissi profondi, di gettare ponti su fiumi e torrenti, di tagliare interi tratti di strada nella viva roccia, di attraversare zone franose della marcia ardesia grigione, di evitare zone battute dalle valanghe, di traforare sporgenze rocciose e di superare imponenti dislivelli con un lungo sistema di curve e di rampe di accesso: tutti compiti che solo una progettazione precisa e coraggiosa e il lavoro puramente manuale degli operai poterono risolvere. La descrizione del passaggio del San Bernardino di Meyer-Ebel, contemporanea e simpaticamente illustrata con antiche incisioni, non dice nulla di ciò, ma con la precisa descrizione della nuova strada ci dà un'immagine viva delle enormi difficoltà tecniche.

E non certo inferiori a queste le difficoltà finanziarie che il progetto del San Bernardino imponeva al Cantone e ai Comuni. Malgrado l'aiuto finanziario del Regno di Sardegna il peso da sopportare da parte degli enti pubblici grigioni era ancora enorme, non potendosi aggravare fuori di misura il fisco, soluzione che non sarebbe stata accettata né dal Gran Consiglio delle Leghe né dai Comuni: d'altra parte non c'era da sperare un aumento dei pedaggi da parte della Dieta federale. Grazie ad una convenzione fra il Governo e le case di spedizione di Coira che si rendevano solidalmente garanti si riuscì ad ottenere un prestito di 300 000 fr., che sarebbero stati ammortizzati entro cinquant'anni attraverso il cosiddetto « premio di stato ». Cantone e Comuni assunsero il resto del finanziamento.

Effetti positivi e nuove costruzioni.

Dopo la costruzione della nuova strada « inferiore » attraverso il San Bernardino e lo Spluga si decise nel 1818 anche la costruzione di quella del Giulia, realizzata fra il 1820 e il 1826 e proseguita nel 1827/28 da quella del Maloja a partire da Silvaplana. Mancava però ancora sempre l'importante tratto Coira—Bivio, condotto a termine solo nel 1840, quando il Grigioni poté aprire la sua terza arteria commerciale. Mentre questa nuova strada (detta Superiore) doveva rilevarsi sempre più come comunicazione fra l'Engadina e la parte settentrionale del Cantone, il San Bernardino si sviluppò sempre meglio a linea di traffico internazionale, dato che attraverso questo valico merci e trasporti erano avviati dalla Lombardia verso il Lago

Bodamico e Zurigo. La strada Superiore assunse così un'importanza secondaria nei confronti di quelle del S. Bernardino e dello Spluga, vere e proprie linee commerciali; ma la prima rese alle seconde preziosi servizi di alleggerimento o di sostituzione in caso di interruzioni.

L'ammodernamento delle strade del S. Bernardino e dello Spluga portò ad una sensibile diminuzione dei costi di trasporto: per il percorso Coira—Chiavenna i costi diminuirono da 30 a 18 cruceri o da 3 fiorini a 1,48 per soma di 50 chili; i porti per il San Bernardino caddero da 32 a 24 cruceri o da 3,12 a 2,12 fiorini per soma. La diminuzione dei costi venne a coincidere con quella che era effetto della costruzione dei nuovi canali della Lombardia, così che il porto da Coira a Milano ammontava ora a 3,45 fiorini invece dei 4,45 di prima, quello da Coira a Genova poté essere ridotto addirittura da 9 a 4,30 fiorini, con ribasso minimo di un terzo, o, per Genova, perfino del 50% per i prezzi massimi. Naturale che una riduzione così massiccia doveva avere per conseguenza necessaria un enorme aumento quantitativo delle merci in transito. Scrive a questo proposito Conradin von Planta: « Riguardo alla quantità dei trasporti attraverso i nostri passi si deve distinguere fra merce in transito (la cosiddetta « mercanzia reale ») e il commercio di scambio fra il nostro Cantone e le regioni confinanti della Lombardia. Immediatamente prima della costruzione delle nuove strade la prima raggiungeva i 35-37'000 quintali all'anno; dopo l'ammodernamento salì a circa 50'000 quintali annui fino al 1850, per toccare il massimo nel 1856 con 135'000 quintali » (cifra confermata da Härry e Bener che la precisano in 135'445 quintali).

Le grandiose costruzioni delle strade del S. Bernardino e dello Spluga, promessa da Tschärner in modo decisivo dopo gli anni di carestia del secondo decennio « permisero al Grigioni di godere, fino all'apertura della ferrovia del S. Gottardo, di un breve ma efficace periodo di floridezza che diede al Cantone di montagna la forza economica per dotarsi della sua estesa rete stradale. Non fa quindi meraviglia che a metà del secolo il transito attraverso Coira sommasse a circa 14'000 tonnellate, ciò che corrisponde al trasporto quotidiano di quattro vagoni ferroviari, che le scuderie lungo le strade Inferiore e Superiore fossero strapiene e che a Spluga, a Thusis, ma anche in Mesolcina e nel Sessame un imponente numero di cavalli da tiro fosse impegnato nei trasporti e che la popolazione delle Valli fosse tutta quanta occupata nel commercio, nei trasporti e negli scambi. Si può quindi costatare una continua evoluzione del transito attraverso il Grigioni dal patto della Viamala del 1473 fino alla costruzione delle nuove strade del San Bernardino e dello Spluga, evoluzione che venne radicalmente troncata solo dalla apertura al traffico della ferrovia del San Gottardo. Se nel secolo XIX il piccolo stato alpino ebbe ancora la forza di costruire con mezzi propri una esemplare rete stradale, ogni deciso impulso economico gli venne a mancare con l'apertura della ferrovia del S. Gottardo. Ché non può essere considerata decisivo stimolo economico l'attività turistica del Grigioni, straordinariamente sensibile ed economicamente dipendente dei capricci della situazione internazionale, come prova a sufficienza l'esperienza ».

Questa realtà è confermata da Hans Schmidlin il quale nel suo esauriente studio sulla ferrovia delle Alpi orientali non solo dimostra come dopo il 1838 fu costruita tutta una serie di altri passi alpini grigioni, come la strada del Bernina (1842-1865), quella dell'Albula (1855-58), l'Oberalp (1862-1863), il Flüela (1866-67), il Forno (1870-72), e il Lucomagno (1870-77), ma anche che « questa estesa rete stradale del Grigioni, ottimamente realizzata, ha causato spese enormi, ma pure ha elevato il Cantone a regione di transito di primo rango. Commercio e traffico si erano sviluppati rapidamente e avevano portato grande benessere. Così fu per molti anni, finchè una nuova conquista della tecnica, la ferrovia attraverso il S. Gottardo, rovinò in breve tempo questa floridezza, lasciando ai Grigioni appena il ricordo dei tempi d'oro ». Schmidlin appoggia queste costatazioni con le cifre, attribuendo al commercio di scambio attraverso il San Bernardino e lo Spluga, dopo il loro ammodernamento, un volume annuo tra i 125 e i 150 mila quintali, oltre al già citato aumento delle merci in transito da 35 mila a quasi 140 mila quintali. Di conseguenza, sulla sola strada Inferiore, i trasporti annui raggiungevano circa 285 mila quintali, fra merce di transito e merce di scambio.

Il contraccolpo.

Assai meglio di lunghe considerazioni storiche sull'importanza commerciale dei passi retici, questi dati statistici dimostrano le conseguenze che l'apertura della ferrovia del S. Gottardo doveva avere per l'economia pubblica del Grigioni e per il benessere della sua popolazione, direttamente dipendente da quel traffico. E senza dubbio, « Sembra tragico destino, che, immediatamente prima della costruzione della rete ferroviaria svizzera e prima di quella lotta per la ferrovia attraverso le Alpi, che mette in piena luce l'importanza del traffico attraverso il Grigioni, il popolo grigione dovesse impegnare tutte le sue forze per la costruzione della rete stradale, opera che già nei prossimi decenni sarebbe stata compromessa dai vasti progetti ferroviari. Per tale ragione non fa meraviglia che il nome del Grigioni stia al principio della storia ferroviaria svizzera e che uomini grigioni lungimiranti siano tra i primi fautori delle ferrovie e abbiano visto con chiarezza che solo con l'aiuto del nuovo mezzo di trasporto si sarebbe potuta continuare la tradizione dei valichi alpini di un tempo per risarcire in parte al Cantone le grandi spese sopportate per la rete stradale ». Senza voler toccare tutta la dolorosa storia della ferrovia delle Alpi orientali, che comincia con la legge sulle ferrovie del 1852 e termina con l'apertura della ferrovia del San Gottardo, problema discusso a fondo da Hans Schmidlin, si deve tuttavia tener presente che allora la Confederazione si dichiarò disposta a sostenere anche gli sforzi volti alla realizzazione di una linea di comunicazione « nella Svizzera orientale ». I presupposti giuridici per una comunicazione alpina attra-

verso il Grigioni fondati anzitutto nella legge federale del 1872, in quella sulle sovvenzioni del 1878, in quella sul riscatto del 1897, nel decreto di sovvenzione alla galleria del Sempione e nel diritto di concessione per ferrovie dell'anno 1907, impongono alla Confederazione un dovere morale ed economico di sostenere e promuovere efficacemente tutti gli sforzi che la Svizzera Orientale fa per ravvivare il transito attraverso le Alpi, perché l'apertura della ferrovia del S. Gottardo ha fatto del Grigioni « paese dei transiti » uno stato isolato, tagliato fuori dalla grande tradizione storico-economica dei traffici e così dalla naturale fonte del suo benessere.

Lontano dall'arteria del transito contemporaneo, fondamento e base sicura di benessere per la nazione, il Grigioni, predestinato dalla natura e dalla tradizione storica ad essere terra dei transiti, si ridusse improvvisamente, con l'apertura del S. Gottardo, ad essere uno « stato isolato », per applicare il concetto di Heinrich von Thünen. « L'exasperante tensione creata dalla prosperità economica di un tempo e dal benessere, addirittura eccezionale per una regione di montagna, nutrito dal traffico alpino del passato, e la situazione dello « Stato isolato », tensione tanto più disastrosa nei riguardi dei traffici che vanno assumendo dimensioni mondiali, basta a spiegare nell'evoluzione economica della Svizzera l'insorgere di un « caso speciale del Grigioni ». L'avulsione del Grigioni dalla fonte storica della sua economia, della sua cultura e di tutta la sua vita politica, determinata dalla sconfitta nella lotta per la ferrovia attraverso le Alpi orientali, costrinse nell'assurdità di un processo che doveva necessariamente sfociare nel paradosso del « caso speciale del Grigioni » il Cantone, predestinato dalla natura e dalla configurazione geomorfologica ad essere stato dei valichi. Senza i traffici che ne alimentavano la vitalità lo stato destinato ad essere stato dei valichi è costretto a vivere l'esistenza di uno « stato isolato », un'esistenza che in nessun altro Cantone svizzero di montagna poteva sfociare in un « caso speciale » entro la vita della Confederazione ».

« Nella degradazione da « stato dei valichi » a « stato isolato », recessione che nessuno stato, per sano e vitale che sia, è in grado di sostenere senza il più grave danno economico, la distruzione del benessere pubblico e quindi della sua peculiarità culturale, è racchiusa tutta la gravità della odierna situazione dell'economia pubblica e privata del Grigioni. In simili circostanze, chi potrà meravigliarsi constatando che in questo Cantone, al quale sistematicamente è stato tolto il nutrimento naturale della sua esistenza, cioè i transiti di un tempo, si abbiano i più alti tassi d'imposta di tutta la Confederazione ? Che non sia sempre stato così lo dimostra con evidenza la storia dei passi alpini grigioni, che è poi la storia più naturale del Cantone: poiché cultura ed economia e storia del Grigioni, come quelle di nessun'altra terra, si rispecchiano nelle strade e nei ponti, nelle correnti e nelle controcorrenti dei traffici. I valichi retici sono sempre ed ovunque il leitmotiv, si tratti del Grigioni, della sua storia, della sua cultura e della sua arte, dello spirito del suo lavoro e della sua economia, poiché la storia del paese è scritta in quella

dei suoi passi alpini. Transito e dazi erano la vera esistenza dello stato, in misura sì determinante che le Tre Leghe non avevano bisogno di esigere imposte, potendo coprire tutte le spese statali con il ricavo dell'appalto dei dazi. Le entrate degli uffici in Valtellina non andavano allo stato, ma ai Comuni, che le distribuivano ai privati, prova evidente che il fondamento economico dello stato poggiava solo ed esclusivamente sul transito dei valichi alpini». ¹⁾

Per tali ragioni le Tre Leghe ed il giovane Cantone poterono costruire la loro ampia rete stradale. Lo storico Sprecher osservava a questo riguardo: « Chi attraversa il Grigioni resta non poco sorpreso al vedere che una regione così piccola e relativamente povera è percorsa da una grandiosa rete stradale, unica al mondo con le sue quattordici belle arterie principali della lunghezza di 80 miglia germaniche, in gran parte attraverso lunghe valli e sopra dieci alti valichi alpini; in così stretto spazio il triplo delle strade di tutto il resto della vecchia Confederazione. Ci si immagini gli ostacoli che l'ingegneria ha dovuto superare: numerosi torrenti pericolosi, cadute di valanghe, contro le quali si dovettero scavare per lo più in roccia molto dura lunghe gallerie e trafori, infiniti ponti grandi e piccoli che si dovettero gettare sopra profondi abissi e torrenti tumultuosi; e si pensi alle enormi spese annue per la manutenzione, alla continua lotta contro i rovinosi elementi della natura, come inondazioni, scoscendimenti e valanghe. E tutta quest'opera gigantesca è stata condotta a termine da un piccolo popolo di poco più di 90'000 anime, con mezzi propri e appena per la minima parte con l'aiuto della Confederazione, con una spesa totale di circa 20 milioni di franchi in 50 anni ».

Enorme onere.

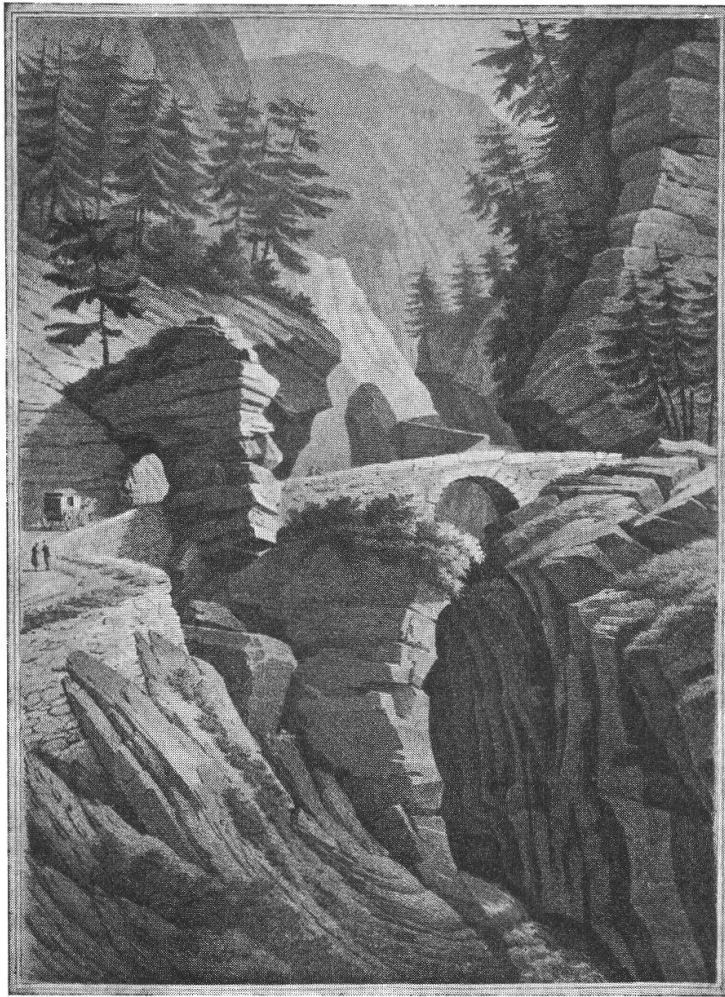
Lo spezzettamento geografico e morfologico del Cantone, straordinariamente accentuato, esigeva anche solo per soddisfare ai più modesti bisogni di comunicazione nelle valli sperdute accanto alle grandi arterie commerciali dei valichi una gigantesca rete stradale, appunto per allacciare a queste anche i diversi Comuni. Nella sua storia del servizio postale grigione Lenggenhager ci dà un quadro preciso dello sviluppo delle strade di transito, di quelle di comunicazione locale e di quelle comunali, le quali ultime furono costruite dopo il 1842 e per la maggior parte nella seconda metà del secolo XIX. Il suo specchietto conferma completamente le affermazioni dello Sprecher, e viene ribadito dalle costatazioni dell'Ingegnere cantonale Gilli, sua autorevole fonte di informazioni. I dati di Gilli e Lenggenhager, completati da uno specchietto del Versell, ci dicono che fra il 1718 e il 1840 furono spesi per la costruzione di strade circa 5 milioni di franchi, importo che fu dunque dedicato specialmente alle strade dei valichi, mentre per le comu-

1) Jenny R.: Graubündens Passtransit, in Bündner Monatsblatt 1954 (p. 327 s.)

nicazioni interne si spesero più di 10 milioni fra il 1842 e il 1900 e per le strade comunali circa 15 milioni fra il 1853 e il 1900, così che il costo della costruzione della rete stradale grigione può essere valutato, all'inizio, quasi 17 milioni di franchi.

Ma il Barblan sottolinea opportunamente che « non erano le spese di costruzione che gravavano in maggior misura sulla cassa cantonale, bensì quelle di manutenzione, le quali dovevano essere sopportate esclusivamente dal Cantone, né si potevano calcolare in anticipo ». In meno di 80 anni il Cantone si era costruito una rete di oltre 1000 km di strade, con un prezzo di costruzione che risultò così basso solo perché ai Comuni furono addossate tanto le spese per il terreno da espropriare come quelle della fornitura del materiale necessario. Calcolando le spese di correzione di questa rete stradale si giunge anche secondo Barblan, Gilli, Versell e Lenggenhager alla somma di 20 milioni di franchi, già calcolata dallo Sprecher. Interessanti chiarimenti intorno alla costruzione e alla manutenzione delle strade di valico, comunali e di allacciamento nel secolo XIX ci fornisce il ricco studio, documentato con dati tecnici, di Simon Bavier sulle strade svizzere. Vi si trovano i dati riguardanti merci, posta e viaggiatori attraverso i singoli passi, e un profilo longitudinale delle strade alpine del Sempione, del S. Gottardo e del San Bernardino. Alla fine del 1924 la rete stradale del Grigioni raggiungeva 1200 km dei quali 262 km di strade commerciali, 626 km di strade di allacciamento e 307 km di strade comunali (v. carta Nr. 4 in appendice).

Senza le considerevoli entrate del transito alpino e dei dazi, entrate delle quali oltre allo stato beneficiavano anche i privati, non sarebbe mai stata possibile la costruzione della rete stradale grigione nei secoli XVIII e XIX. Infatti, i dazi fruttavano accanto alle tasse per trasporti e mercati, anche se non sempre il provento dell'appalto dei dazi serviva alla manutenzione delle strade. Effetto deleterio ebbero spesso, invece, l'intricata varietà di monete e di diritti doganali e il costante disordine nel ramo dei trasporti: poiché non si deve dimenticare che erano in circolazione le valute più svariate e che ancora fino a metà del secolo XIX nel Grigioni si riconosceva il corso di ben 62 monete diverse. Ma negli altri Cantoni non si stava meglio, ché anche là imperversava il guazzabuglio di dazi e monete che Sprecher illustra per i Grigioni e che certo era di ostacolo allo sviluppo dei trasporti. Da decreti federali e da Beyel e Huber, sappiamo che sul territorio della Confederazione vigeva un caos di 500 dazi d'ogni genere, i quali venivano esatti in ben 350 posti doganali diversi, come accenna anche Härry nella sua « Evoluzione delle strade commerciali svizzere ». Gli esperti federali incaricati dell'inchiesta sull'esazione dei dazi e sulle leggi relative, trovarono nel solo Cantone di San Gallo ben 63 tariffe doganali diverse, mentre Berna prelevava 29 dazi, Aarau 44, pochissimi dei quali sul confine. Non è necessario analizzare oltre questa istituzione che agiva da freno allo sviluppo del traffico, dato che i suoi effetti erano egualmente negativi anche per i valichi non grigioni e dato che la questione è stata studiata da Lenggenhager per



E. Pingret, 1827: *Viamala*

(Lastra: *Selva, Coira*)

il nostro Cantone e da Härry, Beyel, Huber, Gagliardi e Oechslì per tutta la Svizzera. Ma tanto più sorprendono le entrate che malgrado questa situazione fluivano al cantone alpino del Grigioni e che permisero un modesto benessere lungo le strade dei valichi, tanto che nella Valle del Reno Posteriore, si ebbe un vero tracollo economico dopo la cessazione del traffico alpino.

Spopolamento.

Hans Meuli nota giustamente che l'esito della lotta per le ferrovie delle Alpi Orientali portò al Grigioni « anzitutto l'abbandono dei suoi passi alpini, la perdita dei trasporti di transito e con ciò un rapido spopolamento di quelle valli che in quel transito avevano avuto il loro nutrimento vitale. In pochi anni la Valle del Reno Posteriore e il Sessame perdettero non meno di un decimo della loro popolazione ». La quota addotta da Hans Meuli può essere oggi ritenuta piuttosto modesta, messa a confronto con i risultati delle indagini specialistiche sulla popolazione residente nel Grigioni, e sui dati dei primi censimenti e dei successivi. Le indagini statistiche ci dicono che nel Circolo di Valdirenò il numero degli abitanti è caduto da 1308 nel 1860 a 764 nel 1930. La superficie del Circolo è di 178 kmq. e la densità è quindi di 4,3 abitanti per kmq., una densità che è di quasi quattro volte inferiore alla densità media del Cantone. Questa radicale recessione è cominciata con la cessazione del traffico alpino e può essere attribuita completamente alla costruzione delle ferrovie attraverso le Alpi. Dal 1850 al 1930 la diminuzione di popolazione delle valli del Reno Posteriore è stata del 41,3 % mentre fra il 1882 e il 1890 era stata solo del 13 %, così che la massima recessione coincideva, nel tempo, con l'apertura della ferrovia del Brennero nel 1867, con quella del Cenisio (1871) e del S. Gottardo (1882). Lo confermano il censimento federale del 1930, gli studi sulla popolazione grigione fra il 1850 e il 1930 di Gillardon e Meisser, lo studio fondamentale di Arno Theus intorno agli spostamenti demografici, alle loro cause e ai loro effetti, come pure le indagini di Jecklin sui primi censimenti nel Grigioni e lo studio di Durrer sulle variazioni demografiche nelle zone montane della Svizzera.

Ma con ciò si dimostra anche che la recessione demografica delle valli del Reno Posteriore non ha nulla a vedere con le solite cause della diminuzione della popolazione di montagna nel secolo XX. Ce lo dimostrano gli studi sulla popolazione di montagna del Bernhard, del Koller e del Caflisch, ma anche l'indagine accurata dell'Oswald su « Economia e popolazione nel Rheinwald » e la storia della colonia vallese di Valdirenò, dello Issler. Secondo lo studio dell'Oswald risulta con chiarezza che nella Valle del Reno è manifesta una stretta relazione fra movimento demografico e traffico, non essendo possibile una diversa occupazione della mano d'opera disoccupata. Lo spopolamento del Rheinwald non è dunque fenomeno riducibile all'at-

tuale spopolamento delle regioni di montagna; infatti esso non ha portato ad una diminuzione della superficie coltivata, la quale anzi è aumentata e viene lavorata più intensamente con decisivo impulso tanto all'allevamento del bestiame come allo sfruttamento degli alpi.

Se ne deduce che al tempo dei traffici alpini il sostegno della numerosa famiglia era il cavallo e che l'occupazione agricola rappresentava solo un guadagno accessorio. Oggi la situazione è completamente capovolta costituendo il reddito agricolo l'unica possibilità di esistenza della popolazione fortemente ridotta, con la conseguenza che nella Valle del Reno Posteriore la superficie dei prati è considerevolmente aumentata, nel Rheinwald nella misura di 1,19 ettari per azienda fra il 1866 e il 1926. Con rigida logica il contadino del Rheinwald ha tratto chiare conclusioni dalla crisi del traffico e con ammirevole rapidità egli ha realizzato una trasformazione integrale che tiene conto delle condizioni nuove, accrescendo notevolmente l'effettivo del bestiame da reddito e mirando ad una più intensa produzione di latte e a maggiore allevamento, riuscendo, come in altre regioni toccate dai valichi alpini, a rimediare in parte alla perdita del traffico malgrado il ristretto spazio coltivabile e i limiti assai ridotti imposti allo sfruttamento agricolo dalla posizione e dal clima. Rapportando a 100 le cifre del 1866 l'effettivo del bestiame saliva nel 1926 (sempre nel Rheinwald) a 145 bovini, 296 suini, 129 pecore, 146 capre. Oswald nella sua esauriente analisi di questa trasformazione economica, mette in luce questi dati e insieme il movimento recessivo della popolazione in rapporto con lo spegnersi dell'attività del traffico alpino.

Quindi se si tiene presente che prima dell'apertura delle ferrovie il traffico alpino formava l'essenziale base di esistenza delle valli dei valichi grigioni, si comprende facilmente che la rovina di questo transito rappresentò per tutte queste regioni una catastrofe, dovendosi costruire un'esistenza nuova con l'impegno di tutte le forze che stavano a disposizione: e ciò perché al tempo dei traffici l'agricoltura non era stata che occupazione accessoria per donne e bambini mentre gli uomini battevano i passi alpini con carri e cavalli e con un guadagno che bastava a coprire le spese per le necessarie forze ausiliarie. Issler afferma che solo a Nufenen, pur essendo straordinariamente forte il tasso di natalità lungo i valichi, al tempo della fienagione venivano impiegati da 50 a 60 lavoratori stranieri su una popolazione di 176 abitanti: le spese per questa mano d'opera straniera non si sarebbero mai potute coprire con i soli proventi dell'agricoltura. Nelle regioni toccate dai valichi si erano potute affermare numerose aziende agricole piccolissime accanto a quelle medie, ma con la fine del traffico alpino ciò non fu più possibile cessando il cavallo di costituire la base di guadagno e di esistenza del piccolo contadino. Nonostante che, secondo lo Sprecher, il guadagno annuo di un somiere nel XVIII secolo non superava i 260 fiorini, esso bastava tuttavia a supplire a quanto la natura negava. Osserva al riguardo Meyer-Ebel: « I somieri, commerciando accessoriamente vino e

acquavite e vivendo molto parcamente, erano in grado di mettersi da parte un discreto patrimonio». Ma con lo sfacelo dei traffici si ebbe lo sfacelo anche della piccola agricoltura, poiché le piccole o medie aziende delle Valli grigioni, pur non essendo gravate da debiti ipotecari, bastavano tutt'al più a nutrire una piccola famiglia; così gli abitanti dei valichi furono costretti all'emigrazione, il che spiega appunto lo spopolamento di queste valli. D'altra parte la stessa fine dei transiti doveva costituire la premessa per un'economia rurale nuova e più intensa, come ha appunto dimostrato l'Oswald nel citato studio sull'economia e l'agricoltura del Rheinwald.

La trasformazione economica della Valdireno non solo illustra i rapporti fra traffici ed economia della regione, ma anche sottolinea la natura particolare del Grigioni come terra dei transiti. Questo carattere particolare di stretta dipendenza dell'economia grigione dai traffici alpini è dimostrata da questa trasformazione non meno che dai monumenti artistici o dalle ondate edilizie della fine del secolo XIV, della metà del XVII e della prima metà del XVIII. È naturale, quindi, che numerosi documenti antichi significativi per la libertà e per l'indipendenza del Grigioni trattino anche dei passi alpini: così mirava alla sicurezza delle strade il patto della Lega Grigia con Coira e i Quattro Comuni nel 1444. La fondazione stessa della Lega Grigia era diretta esclusivamente a questo scopo, volendo essere garanzia del diritto e quindi anche della produzione agricola e del traffico. Ma anche il patto fra Lega Caddea e Lega delle Dieci Giurisdizioni o quello comune alle Tre Leghe sono diretta o indiretta dimostrazione dell'importanza dei passi alpini, poiché nel servire i traffici si assicurava allo stato la fonte di guadagno che supplisse ai beni che la terra infeconda non poteva dare. Il movimento demografico del Rheinwald, recessivo mentre aumenta la superficie coltivata, ne è esempio addirittura classico, poiché prova che malgrado l'intensificazione della produzione agricola il solo terreno era ancora sempre insufficiente alla popolazione.

Ma l'importanza decisiva del traffico e dei commerci sull'economia di una regione si deduce, d'altra parte, dal fatto « che località come Davos, St. Moritz, Arosa e Pontresina devono anzitutto all'allacciamento ferroviario la loro prodigiosa evoluzione da piccolo villaggio alpestre a località turistica di importanza mondiale. È noto l'incremento economico dato dall'industria dei forastieri al Cantone. Senza dubbio, esistono centri turistici che non hanno allacciamenti ferroviari, ma il loro sviluppo è sempre inferiore a quello dei centri dotati di ferrovia e strada. Fra località turistica e ferrovia si è creato uno scambio felice: senza ferrovia non c'è centro turistico, ma senza centro turistico non c'è ferrovia. Può sembrare esagerato, in fondo corrisponde alla realtà ».

Mentre la Valle del Reno con la perdita dei traffici e la mancanza di una possibilità di trasporto che potesse dirsi in senso moderno comunicazione di pubblico interesse economico, subì un radicale spopolamento pro-

prio nell'epoca della ferrovia, e malgrado i suoi sforzi difensivi, si constata un movimento direttamente contrario nelle grandi località turistiche del Grigioni; poiché là proprio la ferrovia offriva, in ogni tempo dell'anno e in condizioni atmosferiche anche avverse, la possibilità di insediamenti estivi e invernali grazie al trasporto rapido, molto più a buon mercato di quello a cavalli, di bestiame, legname, derrate e materiali. La grande importanza delle comunicazioni moderne si deduce dal confronto fra il movimento demografico del Rheinwald e quello di Arosa. Dal 1880 al 1930 la popolazione di Arosa è salita da 54 a 3724 abitanti, il numero delle economie domestiche da 10 a 630. Sono cifre eloquenti che provano l'importanza di una moderna via di trasporto; infatti, secondo calcoli ufficiali della Cancelleria comunale di Arosa, la popolazione di quel centro, in piena stagione, doveva essere verso il 1935 di 10-11'000 anime (compresi ospiti e servizi). Certamente al moderno mezzo di trasporto si deve in gran parte la trasformazione di Arosa da piccolo alpeggio incassato fra le montagne, a città di alta montagna. Nel 1930 la posta spedì 1'137'000 lettere e ne ricevette 1'877'900, accettò 66'135 pacchi e ne distribuì 174'804. A queste cifre corrispondono, nello stesso anno, le entrate della ferrovia Coira-Arosa che danno 797'407 fr. dal traffico viaggiatori e 854'477 dal traffico merci, con un totale di 1'672'471 fr. Va da sé che con un simile sviluppo tanto l'amministrazione comunale come tutti i compiti che le competono quali scuole, strade, provvedimenti sanitari, siano cresciuti a dismisura, come si rivela da un memoriale del Casty sulla situazione scolastica di Arosa e dallo studio del Maron sullo sviluppo di Arosa da «villaggio rurale alpino a stazione turistica mondiale». Nel 1912 Arosa spese per la scuola solo 12'728 fr., nel 1932 invece 131'731 fr., cifre oggi di molto aumentate con l'erezione di un nuovo palazzo scolastico e con l'aumento della popolazione. Situazione analoga si ha naturalmente nelle altre località turistiche: Davos, St. Moritz, Pontresina e Schuls.

Di fronte a tale situazione Bener afferma nella sua inchiesta economica sulle Valli del Reno Posteriore: «La perdita che la valle ha subito per la cessazione del traffico attraverso i due valichi deve essere compensata dalla creazione di nuovi mezzi di comunicazione o di altre possibilità di guadagno, e se non fosse possibile di dare questa compensazione già nei prossimi anni con la costruzione della ferrovia del San Bernardino, si dovrebbe almeno provvedere a sufficienti comunicazioni automobilistiche d'estate e d'inverno, il che è più efficace aiuto che la dispersione dei mezzi in sovvenzioni per scopi diversi, sovvenzioni che non alimentano affatto il benessere generale. Se l'abitante del Rheinwald e del Sessame vedesse una volontà di aiuto ragionevole e durevolmente efficace, raccoglierebbe le proprie forze e darebbe la sua utile collaborazione per la salvezza della Comunità». Questa sua affermazione il Bener l'ha documentata con abbondanti dati statistici nei suoi «Contributi per l'incremento dell'economia pubblica del Grigioni».

Se si pensa che nel 1856 si trasportarono attraverso lo Spluga quasi 150 000 quintali di merce in transito e altrettanta merce interna con un in-

tenso movimento postale e con più di 30 000 viaggiatori, se si considera che la maggior parte degli abitanti viveva di questo traffico il quale alimentava e arricchiva la regione, non deve meravigliare che « con l'apertura del S. Gottardo tutta la Svizzera Orientale diventò, accanto al Grigioni e come il Grigioni, una zona economicamente arretrata, poiché economia, benessere generale e cultura si possono sviluppare solo fondandosi su un razionale scambio dei beni, come ha dimostrato von Thünen nel suo « Stato isolato » e come confermano le esaurienti indagini di Sax e Launhardt sulla politica commerciale. Specialmente il Grigioni, stato dei valichi, doveva essere colpito dall'apertura del S. Gottardo, che ne troncò repentinamente l'antichissima tradizione stradale, e con quella tutte le entrate del Cantone ».

Una volta spenta la corrente delle strade commerciali internazionali, commercio e artigianato, alimentati dal traffico di transito, non poterono affermarsi, malgrado le facilitazioni della libertà di commercio. E parimenti inefficaci si dimostrarono, dopo l'apertura della ferrovia del S. Gottardo, tutti gli sforzi per l'introduzione di industrie e per l'incremento degli scambi. L'artigianato, che a suo tempo aveva una buona base, non trovava più acquirenti per i prodotti del suo lavoro, perché i bisogni interni erano ben presto soddisfatti. Fabbri e carradori, osti, somieri e conducenti, sellai e spedizionieri, fino a quel momento in ottima posizione lucrativa, rimasero senza lavoro, caddero in miseria e dovettero emigrare. La morte del transito portò anche la morte del commercio, mancando mezzi di trasporto in grado di concorrere con la ferrovia per l'esportazione dei prodotti, specialmente delle grandi ricchezze della legna e del bestiame. Prima della costruzione della ferrovia del S. Gottardo il contadino grigione conduceva il suo bestiame sui mercati di Tirano, Bergamo, Lugano, Varese e Brescia e ancora nell'autunno 1851 da 3000 a 4000 capi di bestiame furono condotti al mercato di Lugano attraverso il Lucomagno.

Al contrario di quanto avvenne per il resto della Svizzera, il Grigioni non riuscì ad avere il beneficio di bassi costi di trasporto e quindi non poté godere delle basi economiche del basso costo, della sicurezza e rapidità della ferrovia, moderno mezzo di trasporto. Questo stato di cose rese impossibile ogni sviluppo industriale, e dovette necessariamente provocare una recessione economica nella regione povera e montagnosa, recessione che confrontata con quella degli altri cantoni di montagna della Svizzera deve essere considerata come duro danno inflitto al Grigioni e che potrà essere compensata dalla Confederazione — nei riguardi della Svizzera centrale ed occidentale — quando anche alla Svizzera Orientale sarà riconosciuto il diritto alla ferrovia di transito internazionale e quando saranno pareggiate a quelle delle ferrovie federali svizzere le tariffe per persone e merci della Ferrovia Retica con assunzione, da parte della Confederazione, di perdite e profitti di questa ferrovia come di quelli delle ferrovie federali.

4. In seguito alla perdita del traffico alpino il Grigioni deve sviluppare la sua rete ferroviaria a scartamento ridotto, continuando ad indirizzare la sua politica dei traffici secondo la valutazione storica dei valichi alpini

Ferrovia a scartamento ridotto.

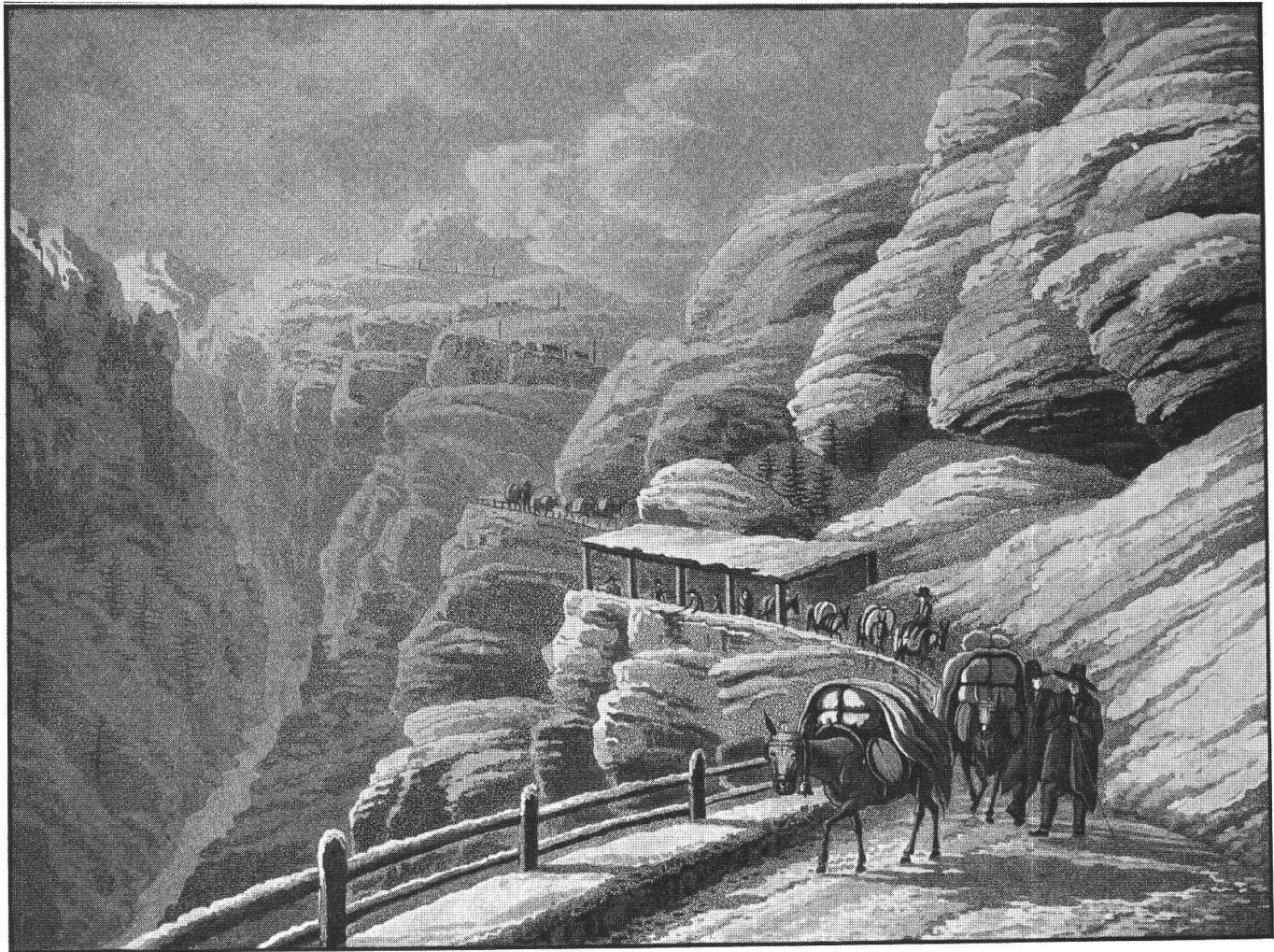
Pietro Corradino von Planta, geniale uomo politico, legislatore, scienziato e storico, autore oltre che di innumerevoli opere, di un codice civile e di uno penale del Grigioni e di indagini storiche ecc., anche di un « Libretto dei boschi » lodato da Heer e da Liver, così giudica la perdita del traffico nel suo studio sulle « Strade alpine grigioni »: « Ognuno tragga dalla storia dei valichi alpini utili insegnamenti per il presente, sia riguardo alla questione Lucomagno-Spluga, sia riguardo all'atteggiamento del Ticino nel problema della ferrovia del Lucomagno, sia riguardo all'interesse delle Nazioni confinanti, divise fra il Brennero e i passi del Grigioni, sia, infine, riguardo alla vittoria della libera concorrenza sulle tendenze monopolizzatrici ed escludistiche. Non mancano gli argomenti, ed in ciò sta il maggiore interesse di questo mio studio. E si dovrà da esso dedurre che il Grigioni, i cui valichi già da quasi 2000 anni erano i più battuti della catena alpina, il cui carattere etnico, il cui sviluppo politico ed economico si allaccia in gran parte a quei passi, il Grigioni che, ancora prima di fare parte della Confederazione, ha sostenuto sforzi giganteschi e veramente ammirevoli per aprire i passi alpini che ha costruito con le sole sue forze più strade alpine che tutto il resto della Svizzera eguagliando da solo quasi la rete esistente nel resto della catena delle Alpi, che affrontò queste costruzioni in un tempo nel quale solo l'impero francese osava impresa analoga sul Sempione, il Grigioni che ha concepito l'idea di una ferrovia transalpina prima ancora che i nostri Confederati appena la sognassero, che ha pensato seriamente alla realizzazione della stessa molto prima che nascesse la nuova costituzione federale, si comprenderà, dicevo, che il Grigioni né può permettere né permetterà che alcuna imposizione di epigoni confederalistici gli impediscano di raggiungere la meta che da tanto tempo si è proposto, di perfezionare secondo i propri desideri le sue strade alpine, ché una ferrovia altro non è che una strada perfezionata ».

Queste parole, scritte nel 1866 in piena lotta per una ferrovia transalpina attraverso il Grigioni, hanno ancora oggi tutta la loro giustificazione, specialmente anche per il fatto che il Grigioni, già terra dei transiti, è stato scavalcato nella questione della ferrovia delle Alpi orientali e che con ciò

i suoi interessi economici sono stati gravemente danneggiati dalla Confederazione attraverso la sua politica ferroviaria. Il Grigioni, stato dei valichi, nell'ambito della politica federale dei trasporti si è dovuto purtroppo lasciare ostacolare nei suoi sforzi economici « dalla imposizione di epigoni confederalistici ». E da quegli impedimenti il Cantone non è mai riuscito a liberarsi, come è facile comprendere, poiché una volta cessato il traffico alpino non si poteva nemmeno con l'ammodernamento della rete stradale raggiungere un successo di sufficiente efficacia. Tanto più deve meravigliare il fatto che il Cantone alpino tagliato fuori dal traffico internazionale osò affrontare e condusse a termine la costruzione della rete ferroviaria pochi decenni dopo la costruzione della rete stradale.

Irmfried Siedentop deplora nella sua « Geografia ferroviaria della Svizzera » che con la costruzione di una rete a scartamento ridotto « non si potrà mai sviluppare un ideale traffico di transito internazionale ». Egli osserva a questo riguardo: « purtroppo il Grigioni è stato conquistato dalla ferrovia a scartamento ridotto. Una rete grigione a scartamento normale avrebbe potuto allacciarsi alla ferrovia dell'Arlberg (Landeck) anche dal Reno attraverso l'Engadina ». Ma abbiamo all'incontro l'opinione di Emil Eggenschwyler, il quale ritiene che la rete ferroviaria del Grigioni sia stata in certi tratti costruita con troppo dispendio e critica in modo particolare il tracciato della linea dell'Albula: « Si direbbe che non si sia saputo resistere al fascino dei grandiosi manufatti, dei ponti arditi e delle gallerie elicoidali. Si voleva ad ogni costo un miracolo della tecnica che superasse tutti i precedenti. Il tutto secondo una tendenza speculativa. Nelle spese di costruzione si andò oltre quanto sarebbe stato necessario per la congiunzione dell'Engadina con la Valle (del Reno). Trattandosi di allacciare l'Engadina alla rete ferroviaria svizzera sarebbe stato meglio, secondo il nostro parere, di costruire al posto della tratta Thusis-Bevers la tratta Klosters-Süs, di soli 20 km e con moderata pendenza, con un tunnel di 14 km, e continuare con la tratta Süs-Bevers ». Ma per quanto Eggenschwyler abbia calcolato guadagni sulle distanze anche per l'Alta Engadina, ha pur dovuto ammettere la necessità di una linea attraverso l'Oberhalbstein, per cui cade tutta la sua tesi. Del resto, la scelta era stata oggetto di ripetuti esami e nella sua perizia Moser affermava: « Non ci possono essere dubbi nella scelta fra il Passo dell'Albula e quello del Giulia; va preferito il primo, perché il Giulia non solo richiede una maggiore spesa di 7 milioni di franchi, ma perché esso è di molto inferiore all'Albula anche riguardo alle distanze e alle premesse del traffico ».

Con un simile giudizio di un esperto tanto autorevole e assai pratico delle condizioni ferroviarie del Grigioni, cadono le affermazioni dell'Eggenschwyler per l'impossibilità di finanziare assieme la costruzione dell'Albula e della linea da lui ideata fra Klosters e Süs e quella attraverso l'Oberhalbstein. Ma senza il presupposto di quest'ultima linea i suoi calcoli tornano solo per la parte settentrionale del Cantone e non si possono quindi accet-



J. J. Meyer, 1825: *Passaggio del Cardinello* (versante sud dello Spluga)

tare nell'ambito di una politica cantonale delle comunicazioni, senza contare l'assurdo doppione di due linee equivalenti per l'Engadina e la necessità assoluta, in una regione montagnosa, di concentrare al massimo già per ragioni economiche nella costruzione, le linee del traffico. Benché, come avevano dimostrato Tarnuzzer e Heim, le condizioni geologiche del tracciato dell'Albula non fossero totalmente soddisfacenti, resta però il fatto della superiorità della linea dell'Albula nei confronti delle varianti suggerite da Eggenschwyler. Né Eggenschwyler né Siedentop convincono, perché allora non era auspicabile né una ferrovia a scartamento normale né una doppia linea per l'Engadina, rispecchiando la rete a scartamento ridotto l'economia locale del Grigioni alpino, tanto nel tracciato come negli impianti, senza contare il fatto che questa immensa rete a scartamento ridotto rappresenta una delle più vaste reti ferroviarie alpine, che non si sarebbe mai potuta realizzare a scartamento normale. Né il capitale di investimento né le condizioni geomorfologiche non avrebbero mai permesso altra soluzione che mantenesse entro limiti ragionevoli le spese di costruzione, così che non sono giustificate né le affermazioni di Eggenschwyler né quelle dello Siedentop.

Non ci dilunghiamo sullo sviluppo ferroviario del Grigioni, avviato specialmente dal cittadino olandese William Jan Holboer, direttore dell'azienda turistica di Davos, né sulle caratteristiche della rete delle Ferrovie Retiche: resta incontestabile l'affermazione di Walter Trüb che le ferrovie grigioni a scartamento ridotto rappresentano la base e la spina dorsale dell'economia del Cantone, per il fatto che solo la ferrovia permise quella misura di sicurezza, puntualità e regolarità dei trasporti che con la diminuzione dei costi e la velocità di spedizione « giuocando con altri fattori di progresso, ha trasformato totalmente la vita economica, o addirittura tutta la vita » come affermano Sax e Saltzew. Costatazione di somma importanza specialmente per il Grigioni il cui sviluppo economico è costretto dentro limiti naturali ben definiti.

Benefici limitati.

Non disponendo il Grigioni di altre materie prime che delle sue acque e non rappresentando esso una vasta regione di consumo di prodotti industriali, non ha potuto avere uno sviluppo dell'industria nemmeno dotandosi di una linea ferroviaria a scartamento ridotto. « Questa portò però ad un più intenso sfruttamento della ricchezza dei boschi. Già nel 1913, quando fu condotto a termine l'ultimo tratto della Ferrovia Retica, lo smercio del legname era raddoppiato nei confronti del 1888 ed oggi è più che triplicato. Anche la stagione autunnale dei mercati con i lunghi treni carichi di bestie che corrono verso i mercati centrali, ci dimostra l'importanza della fer-

rovia per lo smercio del prezioso bestiame d'allevamento. Ma il merito economico maggiore della ferrovia grigione sta nel fatto che essa ha reso possibile le dimensioni odierne dell'industria turistica. A questo riguardo si può proprio parlare di radicale trasformazione dovuta alla ferrovia in concomitanza con altri fattori. Ci furono fattori che cooperarono con i mezzi di trasporto ad aprire nuovi campi di attività economica: la scoperta del valore terapeutico del clima d'alta montagna, la scoperta della bellezza del nostro paesaggio alpino, il bisogno di creare dei compensi alla vita sempre più snervante della città, infine il trionfo dello sport invernale: tutto ciò ha aperto al Grigioni nuove possibilità, che qualche volta poterono sembrare addirittura illimitate. Solo alla luce di questi fatti si può valutare nella giusta misura l'opera dei pionieri della costruzione delle ferrovie grigioni. Nessuno può contestare la legittimità dell'idea di una rete a scartamento ridotto per il Grigioni. Per quante difficoltà commerciali siano poi sopravvenute è innegabile che il Grigioni sarebbe oggi una regione di montagna isolata e fortemente spopolata se non avesse potuto contare sulle nuove possibilità di guadagno create dalle ferrovie ». La constatazione è di Hans Meuli e viene così confermata da Trüb: « Se noi consideriamo queste realtà, possiamo dire che il Grigioni potrebbe esistere, o meglio vegetare, anche senza ferrovia; ma esso sarebbe di gran lunga più povero e inarrestabile sarebbe il suo movimento di spopolamento ».

Ora, se si considera che con l'apertura della ferrovia del S. Gottardo vennero a mancare al Cantone le entrate che fin dal secolo XII gli fluivano regolarmente e sicuramente dal traffico dei passi alpini, diventa evidente l'importanza economica e la mirabile rapidità di costruzione della nostra rete ferroviaria. In meno di 27 anni furono costruiti 396 km di ferrovia, 277 km per la Ferrovia Retica, 61 per la linea del Bernina, 26 della Coira-Arosa e 32 della Bellinzona - Mesocco. Seguirono poi le linee di allacciamento Furka-Oberalp e, indirettamente, della Schöllenen. Alla Ferrovia Retica si affiliarono col tempo altre cinque società con una rete di 220 km. Si aggiunsero numerose funicolari o ferrovie di montagna ad ingranaggio. Lo sviluppo della rete grigione a scartamento ridotto può essere considerato compiuto, perché l'automobile ha ormai reso superflui i tratti di allacciamento internazionali previsti per la Bassa e per l'Alta Engadina, ragione per cui la rete ferroviaria grigione ha raggiunto la migliore estensione. La costruzione di altre ferrovie lungo la rete esistente è contraria tanto agli interessi della comunità come a quelli della ferrovia stessa, e, data la premessa di alto investimento della ferrovia, sarebbe errata dal punto di vista dell'economia pubblica come da quello dell'economia dei traffici. Mentre l'ampliamento della rete a scartamento ridotto è da escludere, la congiunzione ferroviaria a scartamento normale Coira-Chiavenna con tunnel di base fra Thusis e Chiavenna resta un postulato fondamentale dell'economia grigione ma anche un'esigenza per la prosperità economica di tutta la Svizzera orientale, perché con questa linea internazionale si allaccerebbero le regioni eco-

nomiche e le zone della navigazione fluviale a sud e a nord delle Alpi, senza notevoli pendenze e senza la necessità di lunghe rampe di accesso.

Lo sviluppo della rete ferroviaria a scartamento ridotto non poté rimediare alle perdite del traffico alpino, pur rendendo almeno accessibili larghe zone dell'economia grigione, come dimostra anzitutto il movimento demografico del Cantone fra il 1888 e il 1920. Nei Circoli di intenso movimento turistico come Davos, Engadina Alta e Arosa-Schanfigg la popolazione si raddoppiò in tale periodo, mentre Avers che non ebbe ferrovia registrò nello stesso tempo una recessione del 34,7%. Quasi senza eccezioni si può constatare che le valli dotate di ferrovia e di buoni raccordi alla stessa presentano nel periodo 1888-1920 un aumento della popolazione, mentre le altre valli accusano una diminuzione. E lo stesso fenomeno si registra nel campo economico, nei riguardi della sostanza e dei redditi imponibili. 12 Circoli del Grigioni non hanno ferrovia. In questi 12 Circoli la sostanza imponibile crebbe fra il 1891 e il 1923 del 92%: nei 27 Circoli serviti da ferrovia l'aumento della stessa sostanza imponibile fu invece del 162%. I Circoli dotati di ferrovia occupano di gran lunga i primi posti nella graduatoria della sostanza imponibile: il Circolo Schanfigg/Arosa è passato dal 33° all'11° posto, Davos dal 12° al 3°, Klosters dal 23° al 12°, Brusio dal 37° al 20° e Thusis dal 10° al 5°. Si può dunque dedurre che l'aumento della sostanza può essere messo in relazione causale con lo sviluppo della rete ferroviaria.

Lo stesso si constata nell'aumento del reddito imponibile dal 1880 al 1923. Mentre in questo periodo i 12 Circoli senza ferrovia presentano un aumento del reddito del 295%, quelli serviti da ferrovia ne registrano uno del 665%, situazione che illustra chiaramente il progresso economico delle vallate con ferrovia nei confronti di quelle che ne sono prive e che mette in evidenza l'importanza decisiva di questo moderno mezzo di comunicazione e la sua influenza sull'incremento della sostanza e del reddito. Dimostrazione, ripetiamo, dell'influenza che la rete ferroviaria a scartamento ridotto ebbe per l'economia grigione dopo la cessazione del traffico dei valichi alpini. Solo grazie alla ferrovia e malgrado l'alto costo delle tariffe poté svilupparsi anche in valli discoste, come nella Bassa Engadina, l'economia forestale. Mentre nella Bassa Engadina il consumo locale di legname resta allo stesso livello prima e dopo la costruzione della ferrovia e oscilla, con qualche eccezione, fra gli 8000 e i 10000 steri annui, la vendita ammontava prima della costruzione della ferrovia a 5400 steri al massimo, mentre nel 1946 raggiunse i 37000 dando un'entrata di circa 1 milione e mezzo, a cui vanno aggiunti fr. 120'000 per legname di consumo locale. Si deve così alla ferrovia se i boschi della Bassa Engadina si sono potuti sfruttare fino al limite di vegetazione, come dimostra in modo convincente l'ingegnere forestale David Vital.

I cenni fin qui esposti bastano a dimostrare l'importanza della Ferrovia Reticca per l'economia pubblica. Resta comunque provato che l'economia

grigione tentò di rimediare ai danni che le venivano dalla messa in esercizio delle ferrovie del S. Gottardo e del Brennero; purtroppo non si poté raggiungere la misura che permettesse di riparare alle perdite subite con la cessazione del traffico attraverso i valichi alpini del Grigioni; di conseguenza cominciò per questo cantone di montagna un lento ma inarrestabile impoverimento, nonostante che la ferrovia avesse aperto all'economia i centri turistici e il patrimonio forestale.

Problema nazionale, più che cantonale.

Come il problema della Ferrovia Retica «resta chiaramente un problema federale e la sua soluzione non può raggiungersi che su larga base federale», così anche il problema di una linea stradale nord-sud dal Lago Bodamico al Lago Maggiore con traforo del S. Bernardino resta, dal momento dell'entrata del Grigioni nella Confederazione, una necessità non solo per il Grigioni o per la Svizzera orientale, ma per tutta la Svizzera. Perché «Il tunnel attraverso il San Bernardino non è una concorrenza per la ferrovia come sarebbe il traforo stradale del S. Gottardo, concorrenza inaccettabile per l'importanza economica della ferrovia e che nell'economia pubblica dovrebbe essere considerata come concorrenza interna, anche nel caso in cui costruzione, manutenzione ed esercizio della galleria stradale del S. Gottardo dovessero essere possibili con soli mezzi privati, poiché anche in tali condizioni sarebbe danneggiata la ferrovia esistente e con ciò il popolo; inoltre verrebbe investita in modo poco conveniente preziosa sostanza dell'economia pubblica, quale sarebbe il capitale privato». ¹⁾

Invece l'idea di una galleria automobilistica attraverso il San Bernardino si ricollega al punto nel quale è stata violentemente troncata la tradizione dei valichi alpini grigioni nel secolo XIX. In relazione con la navigabilità del Reno e con la progressiva industrializzazione della Germania meridionale e delle valli meridionali della Svizzera l'apertura di una nuova comunicazione attraverso il San Bernardino apre alla Svizzera orientale nuove possibilità economiche, ragione per cui un'energica azione volta a promuovere queste regioni danneggiate è senza dubbio anche nell'interesse di tutta l'economia svizzera. «Siccome ogni rafforzamento economico di singole parti della Svizzera deve essere considerato rafforzamento dell'economia generale e del benessere pubblico come è il caso del San Bernardino e della sua influenza sulle zone economiche della Svizzera orientale, e siccome, d'altra parte una galleria automobilistica attraverso il S. Gottardo avrebbe effetto direttamente opposto e va considerata di danno al patrimonio pubblico della Svizzera, non si dovrebbe potere dubitare seriamente, nel concetto di una

1) Jenny R.: Passland Graubünden, in «Strasse und Verkehr, 1954, Nr. 7, p. 6.

giusta pianificazione nazionale, che oggi solo una galleria automobilistica attraverso il San Bernardino può essere propugnata con senso di responsabilità, e che pertanto deve essere attribuita al San Bernardino la priorità, giammai ad una galleria stradale attraverso il S. Gottardo». ¹⁾

Tenuto conto del fatto che il Grigioni è il cantone che in rapporto alla sua densità di popolazione deve spendere di gran lunga di più per la rete stradale e relativa manutenzione, non avrebbe senso alcuno guardare con nostalgia alla magnificenza dei traffici del passato nei confronti del traffico automobilistico odierno e dell'importanza per il benessere pubblico assunta oggi dalla strada; poiché in considerazione dell'importanza che le strade alpine hanno per tutta la Svizzera, importanza attualmente ancorata nella Costituzione, non si può che rivendicare in modo assoluto che sia riattivato il tradizionale traffico alpino grigione. Per comprendere appieno questo postulato bisogna pensare che secondo i dati statistici del 1950 il Grigioni con una rete stradale di 1292 km deve costruire e mantenere 9,4 km di strada ogni 1000 abitanti, mentre la stessa cifra è di 6,4 km per il Vallese, di 6 per il Ticino e per Ginevra, di 5,8 per Uri, di 5,5 per il Vaud, pur avendo questo ultimo una rete stradale più ampia di quella del Grigioni (2083 km). La rete stradale del Ticino misura 1052 km, ma l'indennizzo che la Confederazione paga a questo Cantone per la manutenzione delle strade alpine internazionali corrisponde esattamente a quello riconosciuto al Grigioni, nonostante il fatto che nel Grigioni ogni 1000 abitanti si debbano costruire e mantenere 3,4 km di strada in più. Infatti, anche nel Grigioni e pur con la rete stradale già ampia e la costruzione delle ferrovie, le comunicazioni sono ancora lungi dall'essere ideali e parecchie valli sono escluse da ogni comunicazione ferroviaria come la Valle Monastero, la Bregaglia, la Calanca, l'estremità superiore della Mesolcina, le Valli del Reno Posteriore e quelle laterali del Reno Anteriore (vedi cartina n. 5).

È chiaro che una tale situazione non può essere considerata che come situazione di disagio in una regione indirizzata essenzialmente verso l'industria dei forestieri, poiché fra ferrovia e stazione turistica esiste una relazione di causa ad effetto come ha formulato Walter Trüb nella già citata affermazione piuttosto assoluta. Per alimentare il turismo il Grigioni aveva bisogno della ferrovia, per conservarlo e incrementarlo «non può rinunciare alla rete ferroviaria, ma vi deve sviluppare accanto una rete stradale che sia all'altezza delle esigenze del traffico automobilistico moderno. Può sembrare paradossale ma è realtà che se il Grigioni non vuole perdere la corrente vitale deve creare buone comunicazioni stradali che permettano all'automobilista di viaggiare comodamente, ma che contemporaneamente costituiscono una concorrenza per la Ferrovia Retica, già in condizioni precarie». (Schmid-Meuli).

Il Grigioni si trova dunque nell'assoluta necessità di sviluppare le sue strade alpine, le quali esercitano un'attrattiva particolare sul turismo auto-

¹⁾ *Jenny R.*: *ibid.*

mobilitario. Ciò è già stato fatto su tutta la lunghezza per la strada del Giulia ed è stato appena iniziato lungo i passi dell'Oberalp e del San Bernardino. Ma oltre ai valichi sono da ammodernare le vie di accesso alla Bassa Engadina e ad Arosa, ma specialmente una comunicazione nord-sud sicura anche d'inverno, la quale da Thusis deve aprire tutta la rete stradale turistica del Grigioni. Questo compito può essere adempiuto solo per mezzo di un traforo nella zona della antica dorsale nord-sud attraverso il San Bernardino, ciò che significherebbe ridare vita all'antico traffico dei valichi e aprire tutte le valli del Grigioni a nuove correnti di trasporto. Tutta la storia dei passi alpini grigioni è lì a dimostrare che la strada del San Bernardino costituisce la più favorevole comunicazione sicura anche d'inverno per tutti i centri economici del Mediterraneo, da una parte, e quelli dell'Europa centrale e settentrionale dall'altra. Hans Meuli nel suo studio, conciso ma autorevole, sull'economia grigione osserva a questo riguardo che il traffico del San Bernardino «aprirebbe alla Svizzera centrale una comunicazione breve con Milano, che si raggiungerebbe da Zurigo o da San Gallo in cinque o sei ore. E con ciò si avrebbe una comunicazione che non aggira la Svizzera ma che allaccia direttamente i suoi centri economici. Essa sfocerebbe su suolo svizzero anche a sud, ciò che è della massima importanza tanto dal punto di vista economico che da quello strategico. Non è forse naturale che il Grigioni dopo aver perduto il traffico alpino di un tempo e dopo che è stato sepolto il problema della ferrovia delle Alpi orientali veda nel progetto del traforo del San Bernardino un compenso promettente, compenso che da una parte porterebbe un certo traffico di transito, ma che dall'altra parte costituirebbe pure una importante linea di accesso alle stazioni turistiche? Così il progetto del San Bernardino è diventato un postulato fondamentale della politica delle comunicazioni del Grigioni. Ma è pure postulato della politica federale dei trasporti. I grandi centri economici direttamente allacciati a questa linea hanno grande interesse che la Svizzera sia attraversata e non aggirata dal traffico automobilistico. Basilea come stazione terminale odierna della navigazione fluviale e il Lago Bodamico come probabile stazione futura acquisterebbero in tal modo una favorevolissima congiunzione stradale con il Lago Maggiore, punto di arrivo delle vie fluviali della pianura padana».

(Continua)



J. J. Meyer, 1825: *Osteria dello Spluga* (Montespluga)