Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani

Herausgeber: Pro Grigioni Italiano

Band: 43 (1974)

Heft: 2

Artikel: La via romana raggiungeva Maloggia salendo dal Malögin : sulle tracce della via romana sopra il Maloggia e il Giulia

Autor: Planta, Armon

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-33655

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: 10.07.2025

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

ARMON PLANTA

La via romana raggiungeva Maloggia salendo dal Malögin

Sulle tracce della via romana sopra il Maloggia e il Giulia

trad. e aggiunte di R. STAMPA

Che i Romani valicavano, oltre allo Spluga, probabilmente anche il Settimo e sicuramente il Maloggia e il Giulia, era una cosa data per certa. Ma non si avevano cognizioni precise sull'aspetto di queste vie, con altre parole non si sapeva come erano costruite. Trattavasi di semplici sentieri, praticati solo con bestie da soma o di vie carreggiabili ? Oggi siamo in grado di rispondere a queste domande. Dal 1970 in poi conosciamo il tracciato della via romana fra Sils Baselgia e la valle laterale sul versante sud del Giulia e dal 1973 anche il tracciato fra Casaccia e Maloggia. Per rintracciare la via romana che da Sils scendeva verso Silvaplana per imboccare la valle laterale menzionata, percorsa dalla strada odierna, costruita dal 1820 al 1826 fra Bivio e Silvaplana (nel 1827 - 28 fra Silvaplana e Casaccia, nel 1834 - 40 fra Casaccia e Castasegna), ero giunto alla conclusione che i Romani, provenienti dal sud, non avevano nessun interesse di scendere, come oggi, fino a Silvaplana per raggiungere il valico del Giulia. Essi potevano abbreviare il percorso della via fra Sils e Silvaplana e agevolare la salita, passando non per Silvaplana, ma salendo sul pendio sinistro della valle, raggiungendo gradatamente la valle laterale del valico fino circa alla quota 2000 m s. m. Dopo aver ben studiato la conformazione del terreno percorso dalla via romana, potei persuadermi che nessun ostacolo avrebbe impedito ai Romani di dare la preferenza a questo percorso.

Fra Maloggia e Sils si rintracciano più in alto della strada maestra odierna le vestigia di almeno altre tre strade: di quelle che potrebbero essere le strade percorse prima della costruzione della strada maestra negli anni 1827 e 1828.

Il tracciato fra Sils e il Giulia può invece risalire all'epoca romana e altomedievale, per la semplice ragione che, intorno al 1400, quando il trasporto delle merci sopra i nostri valichi era molto intenso, furono create le cosiddette Porte, ossia delle società o corporazioni che si occupa-

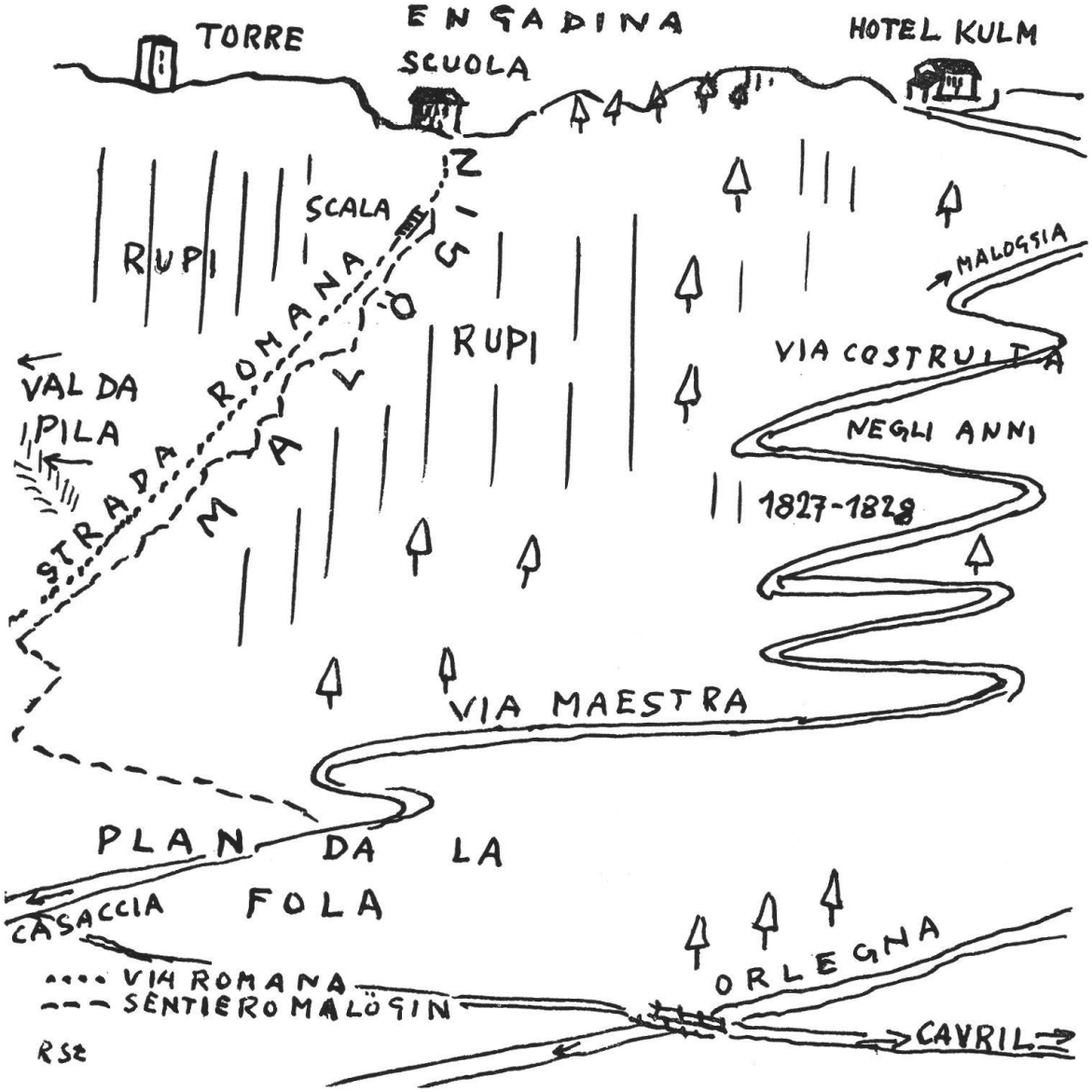
Strada romana al Malögin fot. Anita Stampa

vano del trasporto delle merci: il centro della Porta che curava il trasporto delle merci sopra il Giulia si trovava a Silvaplana. Ed è ovvio che Silvaplana si sarebbe opposta al trasporto di merci sul suo territorio, se questo lo avesse aggirato.

Nel 1971, per incarico dell'ufficio archeologico del Grigioni, ho studiato durante una settimana, con l'aiuto di mio figlio Tommaso, il tracciato della via Sils-Giulia. Nei posti che ritenevamo adatti, abbiamo fatto dei sondaggi in profondità e in superficie, eseguendo nel contempo disegni, diapositive e fotografie.

Eseguite le indagini sulla via fra Sils e il Giulia, che certamente risaliva a

un'epoca anteriore al medioevo, sorse spontanea la domanda: dove avrei potuto rintracciare anche le vestigia della strada romana fra Casaccia e Maloggia ? Per fortuna iniziai le mie ricerche partendo da una falsa supposizione, la quale mi ha però portato sulla giusta via ! Avevo letto alcuni anni prima che i veicoli usati dai Romani avevano quattro ruote, di cui le due anteriori prive dello sterzo, cosicché la parte anteriore del veicolo non era girevole. La mancanza dello sterzo obbligava dunque i Romani a costruire vie dal tracciato diritto o rettilineo, evitando per quanto possibile le svolte...
Dove, mi domandai, sarebbe stato possibile costruire, fra Casaccia e Maloggia, una via che superasse il forte dislivello senza svolte ? Dopo aver attentamente studiato la carta nazionale e vagliato le differenti possibilità, giunsi alla conclusione che la via romana non si poteva rintracciare sul versante sinistro della valle, percorso dalla via medievale, la quale superava il dislivello fra il Plan da la Fola e il valico del Maloggia mediante quattro svolte (la via odierna conta circa 22 svolte). Se queste mie considerazioni erano giuste, non rimaneva che una possibilità: la via romana doveva raggiungere il valico seguendo più o meno il sentiero del Malögin, ancora oggi percorso dai turisti e in ottimo stato.
Per chi sale dalla Bregaglia, il Malögin si stacca dalla via maestra dove si trova la prima svolta della via attuale e si snoda su per la Val da Pila, per imboccare poi, a destra, un'altra valletta scoscesa, fiancheggiata da due alte pareti di roccia. Il sentiero raggiunge il valico del Maloggia vicino alla scuola comunale.
Il 4 luglio del 1972 siamo saliti la prima volta dal Plan da la Fola fino a Maloggia, seguendo il tracciato del Malögin. Dopo aver percorso un bel tratto del ripido sentiero, mi rivolsi evidentemente deluso a mia moglie: «Credo che sia inutile cercare in questi impervi luoghi le vestigia di una via...». Proprio in questo momento mio figlio esclama: «Babbo, vieni subito, qui, nella roccia, è incavata una rotaia!» Mi recai sul posto e esaminai attentamente l'incavatura, ma non ero sicuro che si trattasse veramente di una rotaia. Un po' più in alto il sentiero raggiunge un posto pianeggiante, dove la rupe del sottosuolo è coperta in parte da un sottile strato di terra e da scarsa vegetazione. Proprio qui abbiamo scoperto bellissime rotaie ! Bastava sollevare lo strato di terra e ecco apparire le rotaie solcate nella rupe dai veicoli romani... Ora non c'era più nessun dubbio: la via romana saliva dal Malögin !
Noi avevamo scoperto il tracciato superiore dell'antica via romana. Dove avremmo potuto rintracciare anche il tracciato inferiore, particolarmente ripido e impervio ? Se ancora esisteva una traccia, questa non si poteva certamente trovare a sinistra della valletta, percorsa oggi dal sentiero Malögin, sul ciglio di alte rupi che sprofondano verticalmente nella valle, ma piuttosto a destra, dove un rigagnolo scorre pigramente mormorando a valle. Girai intorno a un rialzo di roccia e, un po' più in basso, sotto un abete, notai la strana conformazione della rupe, simile a un enorme lastrone, coperto da uno strato



di terra, su cui crescevano cespugli di mirtilli, muschi e altre pianticelle. Sotto i rami di un abete appariva però la roccia nuda. Qui, preso da una forte agitazione, mi misi a ripulire la roccia con la mia cazzuola. Di nuovo vennero alla luce belle rotaie ! Era dunque fuori di dubbio: la via romana passava qui, malgrado la ripidezza del pendio, la cui pendenza era più del 30 % ! I gradini, scavati nella roccia viva, fra le rotaie, permettevano quindi di superare il forte dislivello anche con pesanti veicoli. Gli ingegneri romani avevano sfidato e vinto la montagna ! Noi non possiamo fare a meno d'ammirare la loro temerarietà. Quel memorabile giorno si ebbe una terza sorpresa. Mio figlio attirò infatti la mia attenzione su una cosa

che io, nell'ardore quasi febbrile delle nostre ricerche, non avevo notato: nella parte laterale della scala di pietra, a destra di chi sale, scoprimmo quattro buchi, distanti 115 cm l'uno dall'altro, profondi circa 15 cm e larghi 10 cm. Probabilmente servivano d'appoggio alle stanghe con cui i vetturini aiutavano le povere bestie a trascinare i pesanti veicoli su per la scala.

Qui il traduttore si permette di citare un brano della sua breve Storia della Bregaglia, di cui uscirà prossimamente la seconda edizione: « Più difficile e pericolosa della salita era la discesa, poiché le bestie da tiro non sarebbero certamente state capaci di trattenere da sole i pesanti birocci. Infatti già lo storiografo Ammianus Marcellinus (IV secolo a.C.) così descriveva il traffico sopra il Mont Genèvre: . . . spesso, in primavera, sulle ripide rampe coperte di neve bagnata, uomini, bestie da tiro e veicoli scivolavano e cadevano... mediante forti funi fissate nella parte posteriore dei veicoli, uomini e buoi impedivano che i carri scivolassero troppo in fretta verso il basso[1]). Inoltre non va dimenticato che le rotaie venivano scavate nella roccia già durante i lavori di costruzione della strada per impedire, nei luoghi più difficili, come sul Malögin, lo sbandamento delle vetture. Con l'andar del tempo le rotaie diventarono sempre più profonde e più larghe, poiché in discesa le ruote venivano bloccate con appositi congegni, e di conseguenza il logoramento della roccia era molto forte. »

Durante l'inverno 1972 - 73 lessi diverse pubblicazioni dedicate alle vie romane. Fra l'altro appresi che i Romani non valicavano le Alpi e il Giura con carri di quattro ruote, ma con birocci. Per fortuna appresi questo dopo la scoperta della via romana del Malögin. Altrimenti non mi sarebbe nemmeno passato per la mente che i Romani avessero avuto la temerarietà di costruire una via carreggiabile in quei luoghi impervi.

Ciò che conta è il fatto che io avevo risolto il problema, pur basandomi su false premesse ! E proprio grazie a questo errore ero anche riuscito a rintracciare il percorso della via romana fra Sils Baselgia e il Giulia. Oggi credo di sapere perché i Romani costruissero la via in questi impervi luoghi: essi seguivano semplicemente il tracciato dell'antico sentiero che, prima del loro avvento, era battuto, nell'epoca preromana, dagli abitanti del nostro paese (forse i Liguri, i Reti, gli Illiri, i Celti ?) e da commercianti stranieri che attraversavano le Alpi, dediti ai loro pacifici negozi.

Dopo queste prime scoperte mi proposi di rintracciare tutto il percorso della via romana fra Casaccia e il Giulia. Noi tutti conosciamo la Toracia che si erge sopra Casaccia, di cui sono però conservati solo due muri d'angolo. Qui si diramavano la via del Settimo e quella del Maloggia-Giulia. Poco sotto la Toracia (italiano: *torraccia)* si vede, per breve tratto, il tracciato di una via che si dirigeva verso nord-est. Osservando attentamente i dintorni, si scorgono ancora oggi, in alcuni luoghi, sulla ripida sponda (in dialetto la spon-

---

1) Cfr. Stähelin, Die Schweiz in römischer Zeit, pag. 365

dacia), sopra l'odierna strada maestra, le tracce della via che puntava su S. Gaudenzio. Con l'andar del tempo l'Orlegna e la Canäleta, straripando, avranno fatto franare parte della sponda, spostando il corso dell'Orlegna più a sud, ai piedi del pendio opposto. La via medievale poteva ora salire da Casaccia direttamente ai piedi della Spondacia, dove si trova oggi « il Mulin », attraversando i pascoli circostanti sulla riva destra dell'Orlegna. Sulla Spondacia si scorgono, ancora oggi, in un unico posto, le rotaie della vecchia via, incavate nella roccia.

S. Gaudenzio è menzionato per la prima volta, insieme con un ospizio, nell'831. Dalla chiesa di S. Gaudenzio la via attraversava la sponda destra del cosiddetto Sancet, sopra la stradra maestra, ma oggi si perde ben presto nel terreno franoso. Le vestigia di una strada, probabilmente della medesima, si rintracciano poi nel Plan da la Fola, ai piedi del Piz Longino, di fronte a Cavril. Essa non percorreva il fondovalle, ma il pendio destro della Valle fino alla quota 1680 m s.m., dove la valletta del Malögin sbocca nella Val da Pila. La valletta del Malögin è fiancheggiata, a sinistra di chi sale verso il valico, da alte pareti di roccia, alla cui sommità si estende la nota regione con le marmitte dei giganti. Nella Val da Pila ogni traccia della strada si perde, essendo il pendio sud del Longhino molto franoso. Anche nella parte inferiore del Malögin pezzi di roccia e frane coprirono o travolsero completamente il tracciato della via. In due luoghi ho però ancora potuto rintracciare le rotaie scavate in due lastroni. La salita lungo il ruscelletto del Malögin, fino a circa 1760 m s.m., non è agevole. Qui, attraversando il ruscello, si giunge ai piedi della famosa scala o rampa già menzionata, scavata nella roccia, lunga 9 m e suddivisa in 14 gradini. Raggiunta la sommità della scala, la via descrive una svolta a sinistra e percorre poi un terreno pianeggiante, seguendo il tracciato del sentiero del Malögin.

Nell'estate del 1973 abbiamo esteso, per incarico dell'Ufficio archeologico, le nostre indagini alla zona ai piedi della scala (ca 5 m) e a quella sopra la scala (ca 18 m), mettendo a nudo tutte le rotaie ancora esistenti. Salendo verso Maloggia, la strada attraversa una depressione del terreno, colmata con ghiaia, ritenuta, in basso, da un muro a secco, eretto direttamente sulla roccia [1]) Da qui fino a Maloggia la via si rintraccia in un unico luogo. Grossi macigni, staccatisi dalle rocce circostanti e il terreno paludoso hanno cancellato ogni traccia dell'antica via.

Il percorso della via romana fra Maloggia e Sils dovrebbe essere l'oggetto di più vaste e approfondite indagini. Ora che conosciamo la distanza delle rotaie romane (l'autore non la indica, ma, se non erro, si tratta di circa 107 cm. il trad.), sarà più facile rintracciare la via romana anche fra Maloggia e Sils e sul Giulia.

---

[1]) Questo muro, sfuggito alla mia attenzione, risalirà a un'epoca posteriore, perché, ammettendo che la via romana sia stata costruita forse nel 200 d. C., un muro a secco non avrebbe certamente resistito per 15 secoli all'usura del tempo. Però, a sinistra della scala, un po' più in alto, ho notato la presenza di due muriccioli, pure a secco, eretti probabilmente non più di due secoli fa (il trad.).

* * *

A Sils Baselgia è menzionata nell'anno 830 una sosta che da noi significa uno spazioso edificio in cui si custodivano le merci e dove pernottavano o si rifugiavano uomini e bestie sorpresi dal maltempo. Poeschel, nel vol. III dei « Kunstdenkmäler Graubündens », scrive fra l'altro: « La sosta di Sils sulla via del Giulia è menzionata per la prima volta intorno all'anno 831 nel cosiddetto Urbario carolingio, ossia inventario o elenco dei beni fondiari — *de stabulo Silles* —. Nel tardo medioevo esisteva una forte concorrenza fra Sils e Silvaplana riguardo al trasporto delle merci. »
Questa costatazione prova con evidenza la giustezza della mia ipotesi, secondo la quale il tracciato della via rinvenuto fra Sils e il Giulia, sul pendio sinistro della Valle, non era altro che il tracciato della *p r i m a* via carreggiabile sul Giulia! Che i cittadini di Sils abbiano più tardi ceduto a malincuore la loro antica sosta ai cittadini di Silvaplana, è comprensibile. Comunque, intorno al 1400, Silvaplana era la sede principale della corporazione o della Porta, che curava il trasporto delle merci sopra il Giulia. Il trasferimento della sosta da Sils a Silvaplana dimostra inoltre con evidenza che in quegli anni era avvenuto un profondo mutamento nel trasporto delle merci e si era creata una nuova situazione.
Nel 1964 furono rinvenuti a Sils Baselgia, nelle vicinanze del lago, durante i lavori di sterro per la costruzione di una casa, tre altarini romani, di marmo. L'uno, dedicato a Silvano, era in buono stato, il secondo, dedicato alle divinità dei pastori, era spezzato in due e il terzo, dedicato a Diana, era il più guasto di tutti. Tutti e tre sono finemente lavorati. Come erano arrivati a Sils? Avevano subìto i guasti durante il trasporto attraverso l'impervia via del Malögin? Erano arrivati qui per via d'acqua, provenienti da Capolago ed erano stati rovinati durante il trasbordo dai barconi sui birocci e quindi gettati via? Essi comprovano che specie il trasporto di merci pesanti fra l'Italia e il settentrione avveniva probabilmente attraverso il Maloggia e il Giulia. A partire da Sils la via raggiungeva il Plaun Grand, dove ancora oggi se ne può seguire il percorso. Alcuni sondaggi hanno permesso di stabilire che la via era larga due metri, costruita probabilmente senza la tradizionale massicciata che, al dire di persone competenti, sarebbe una caratteristica delle vie romane. Era però coperta da uno strato di ghiaia. Dove era necessario venivano eretti dei muri di sostegno a secco. Nel Laviner del Grupin [1]) ogni traccia di via è scomparsa. Quasi vien fatto di chiedersi se non furono i Silvaplanesi stessi a interrompere qui la via, per costringere il traffico a passare attraverso il loro villaggio. Passato il Grupin, la via segue un ruscelletto, sale per un breve tratto e raggiunge una roccia: qui si dirama in due. La via superiore, che è la più vecchia, attraverso la Fratta più in alto, l'altra segue l'odierno sentiero. Della prima via si rintracciano in due posti le solite rotaie, scavate nella roccia viva. La distanza delle rotaie o

---

1) erto pendio solcato dalle valanghe.

lo scartamento è uguale a quello della via del Malögin. Nel 1971, sotto la pavimentazione della via inferiore, abbiamo rinvenuto, con l'aiuto di un apparecchio speciale, un ferro da cavallo, risalente al medioevo.
Dell'esistenza di fabbricati lungo la via nessuna traccia: già allora le soste si trovavano a S. Gaudenzio (non piuttosto a Casaccia ?) e a Sils Baselgia.
Anche sopra Silvaplana, dove durante la prima guerra mondiale furono eseguiti fra l'altro lavori di fortificazione, tutte le tracce dell'antica via furono cancellate. Ora si tratterà di estendere le indagini fino alla sommità del valico.
Grazie alle ricerche eseguite finora, sappiamo come erano costruite le vie romane nelle Alpi. I lavori saranno stati eseguiti dagli indigeni che un tempo scendevano dalle loro valli alpine a saccheggiare e a devastare le fertili pianure, via via civilizzati dai nuovi dominatori. Essi avranno col tempo assunto anche il trasporto delle merci. Ma non sarà stata una vita facile, né per gli uomini né tanto meno per le bestie da tiro, specie sul Malögin ! Noi non possiamo comunque fare a meno di ammirare i Romani che, quasi due millenni fa, costruirono nel nostro paese tutta una fitta rete stradale e organizzarono un efficiente servizio di posta e di comunicazioni fra la capitale Roma e le capitali delle rispettive province. Decaduto l'impero romano, i nostri antenati trascurarono la manutenzione delle strade e ridiventarono, come nei tempi preistorici, bravi cavallanti che percorrevano coi loro animali da soma gli antichi e tortuosi sentieri.

* * *

Malgrado le nostre accurate indagini sul versante sud del Settimo, non abbiamo rintracciato delle rotaie nella roccia, né nella via più antica, che sarà quella romana, né in quella costruita nel 1387 da Jacobus de Castelmur, che, come sappiamo, s'era impegnato a costruire la via carreggiabile sopra il Settimo. Almeno durante l'epoca romana tutti e tre i valichi: Maloggia, Giulia e Settimo erano praticati; i due primi servivano probabilmente al trasporto delle merci pesanti, specie nei mesi invernali, non essendo esposti al pericolo di valanghe. Il percorso del Settimo fra Casaccia e Bivio era però molto più breve, ma a sud molto ripido e d'inverno impraticabile, esposto com'è per lunghi tratti al pericolo di valanghe. Esso avrà servito, nella bella stagione, al dislocamento di milizie e forse al trasporto di merci leggere e urgenti.

Il presente articolo è stato pubblicato il 17 agosto 1973 in romancio nel no. 61 del **Fögl Ladin.**