

Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 15 (1945-1946)
Heft: 2

Artikel: Il traffico attraverso il San Bernardino, la Forcola e il San Iorio
Autor: Passardi, Luigi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-15445>

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: 26.12.2025

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

Il traffico attraverso il San Bernardino, la Forcola e il San Iorio

Mo. Luigi Passardi

Due sono i motivi che da tempo immemorabile resero possibile una forte frequenza dei passi grigionesi. Prima di tutto, essi rappresentano la più breve via di congiunzione tra il Nord e il Sud. Il passo del San Gottardo ed il Brennero non potevano gareggiare in nessun modo con i passi della Rezia, specialmente con il passo dello Spluga. Il secondo grande vantaggio che offrono i passi retici va ascritto alla configurazione delle Alpi grigionesi. I passi retici conducono infatti attraverso valli salienti dolcemente sino ai loro valichi. I passi vicini invece conducono direttamente e bruscamente dal fondovalle sui valichi. Su di essi la strada percorre ripidissimi pendii. I primi rappresentano quindi riguardo agli ultimi il grande vantaggio della facilità nel sormontarli.

Dell'epoca preromana poco si sa dei nostri passi. È certo però che già in tempi antichissimi esistevano dei passaggi sopra le nostre Alpi, cioè delle strade o, se vogliamo essere più precisi, dei sentieri che servivano per il commercio locale, e, per ciò che riguarda il valico del San Bernardino, per il commercio di cambio tra gli abitanti della Mesolcina e quelli della valle del Reno Posteriore.

Un commercio di transito con armi ed oggetti d'ornamento sopra i passi grigionesi dall'Italia verso le regioni poste a nord delle Alpi deve aver avuto luogo già in tempi preistorici. Lungo le strade postali romane si trovarono numerosi oggetti di bronzo, ma in maggior numero ne furono trovati lungo la via Mesocco-San Bernardino-Valsenberg-Ilanz, cosicchè gli storici Heierli ed Oechsli deducono che già all'epoca del bronzo il nostro San Bernardino sia stato praticato almeno durante la buona stagione. I due pugnali di bronzo, trovati sulla via Valserberg-Ilanz, attestano che già a quell'epoca fioriva il commercio delle armi e dei monili. Tali oggetti provenivano da officine poste al sud delle Alpi e venivano trasportati in regioni di smercio del nord.

Allorquando i Romani, circa 2000 anni or sono, giunsero nel nostro paese, non costrussero subito delle strade, ma si servirono semplicemente delle strade o dei sentieri praticati dagli abitanti delle regioni per il loro commercio locale. Più tardi si servirono pure di quelle vie per costrurre le loro famose strade militari e postali. Oggigiorno non è però più possibile di stabilire con certezza quali strade siano state costrutte sotto l'imperatore Cesare Augusto. Una carta militare romana, probabilmente del tempo di Alessandro Severo (222-235), ci dà alcuni ragguagli sulle strade militari costrutte dai Romani sui nostri valichi. Tale carta porta la data del 1264, è una copia, non l'originale. Fu rinvenuta dallo storiografo dell'antichità Corrado Pentinger d'Augsburg (1465-1547) e vien perciò chiamata Tabula Pentingeriana. Detta Tabula non nomina il nostro S. Bernardino, ma bensì il passo dello Spluga e il Settimo. L'elenco delle stazioni stradali che è del 4º secolo circa, il cosiddetto Itinerarium Antonini, nomina pure il passo dello Spluga, il Settimo, il Lucomagno, la strada Coira-Zurigo, ma non il San Bernar-

dino. Un conoscitore della storia del Medioevo, lo storiografo grigionese P.C. Planta è però dell'idea che accanto alle vie sunnominate sia pure stata costrutta una strada che univa Milano con la Mesolcina, valicava il monte che separava la Mesolcina dalla valle del Reno Posteriore e si congiungeva poi con la strada dello Spluga. Data la sua maggior lunghezza riguardo alla strada dello Spluga, quella del San Bernardino non deve aver avuto una grande importanza militare. Però è certo che i Romani conobbero le acque minerali di San Bernardino, perché nel 1865 sotto due strati alluvionali si trovarono vasche da bagno di legno, tubi di legno, resti di muri frammisti a cenere e carbone. Nel Medioevo queste fonti erano sconosciute ed esse sono nominate per la prima volta nel 1717. Al tempo di Giulio Cesare, sul luogo dove ora sorgono le rovine del castello di Mesocco, fu edificata una torre, e sotto Tiberio si ha notizia che dalla Mesolcina siano stati trasportati dei grossi tronchi di larice sino a Roma.

Le strade romane costrutte con arte sopra i nostri passi alpini erano strade militari e postali. I Romani organizzarono un servizio di posta, da non poi paragonare con il nostro, ed eressero lungo le vie delle soste e delle taverne. Sicuramente c'erano allora vie e strade che servivano esclusivamente per il traffico locale, le cosidette vie vicinali o vie agrarie. Il San Bernardino era meno pericoloso e più comodo dello Spluga. Per la prima volta il nostro passo vien chiamato «mons avium» (Vogelberg) da Liutprando di Cremona. Nella lite sorta tra re Ugo di Borgogna e Berengario d'Ivrea (941-942) i fautori di Ugo bloccarono e sbarrarono la maggior parte dei passi alpini, cosicchè la moglie di Berengario dovette fuggire nella Germania in pieno inverno. Trovò incustodito il passo del San Bernardino. Percorse la via Mesocco-San Bernardino-Valdreno-Spluga, salì sulle montagne di Sufers, alla sponda sinistra della valle, scese nella val Sesame, risalì per la stessa, passò per i paesi di Donath-Mathon-Lohn, salì sull'alpe di Saissa e quindi sul Pizzo Beverin, scese lungo il burrone della Nolla, risalì l'Heinzenberg, passò per i paesi di Urmein, Flerden, Portein, Sarn, Dalin, Präz, scese a Rhäzüns e poscia continuò il suo viaggio per la Svevia. Su quel territorio passava infatti la strada che da Mesocco conduceva a Rhäzüns ed indi a Coira.

Sino allo scorci del Medioevo il San Bernardino non era frequentato che di rado. Esso serviva senza dubbio al traffico locale tra Mesolcina e la valle del Reno Posteriore, perché già nel 1219 in Hinterrhein troviamo la chiesa dei liberi Signori de Sacco-Mesocco. È documentariamente provato che i Sacco possedessero dei diritti su Hinterrhein. Il Capitolo dei SS. Vittore e Giovanni affittò il 25 novembre 1286 ai 23 Walser di Hinterrhein i diritti concessigli dai liberi signori de Sacco nel 1219. Nel 1320 Simone de Sacco si chiama: dominus et rector generalis vicinante de Reno de Valle Reni. Ma benchè i dominatori e padroni della Mesolcina avessero avuto un grande interesse anche per i territori posti al di là del Mons Avium, pure un traffico rilevante sopra il San Bernardino e lo Spluga incominciò soltanto dopo la costruzione della strada della Via Mala, 1473.

Già verso il 1200 i commerci tra le città della valle del Pò e la Germania erano attivissimi. Essi si svilupparono sempre più coll'andare del tempo e, fatta eccezione del periodo della Riforma e della guerra dei 30 anni, si mantennero floridi sino alla Rivoluzione francese. Allora la via marittima era malsicura e lunga assai per la navigazione di quei tempi. Le merci si facevano passare per le Alpi. Naturalmente si cercavano le vie più dirette e più comode, perché il valore di un'arteria di transito si giudica secondo tre fattori principali: sicurezza, velocità e costo minimo del trasporto. Gli scambi tra l'Italia e la Germania

renana preferivano la via del San Gottardo e quelli tra la Lombardia e la Germania del sud si avviavano attraverso il Settimo. Dai laghi della Lombardia si passava al lago di Costanza e al Reno. Scaricata dalle barche la merce partiva in carovane, a dosso di cavalli e muli, verso le valli alpine e i valichi. I mercanti di frequente accompagnavano le spedizioni, altre volte affidavano la merce alle corporazioni che esercitavano i trasporti, sicurissimi che giungeva a destinazione. Il commercio esigeva puntualità e sicurezza e perciò le popolazioni delle valli, che erano interessate a mantenere sulla propria strada una ricca fonte di guadagno, crearono ben presto delle vere organizzazioni di trasporto, che furono delle vere e proprie aziende come sarebbero oggi le ferrovie e le società di navigazione. Queste organizzazioni di trasporto da noi e nel resto del cantone si dissero **porti**. Un comune o diversi comuni costituivano un porto e questo si assumeva il monopolio dei trasporti, vietando ed impedendo ad altri di caricare merci per conto di terzi. Le vicinanze designavano coloro che entravano a far parte dei porti. Il trasporto delle merci era fonte di guadagno per le popolazioni alpine. Specialmente d'inverno molti si davano al trasporto della mercanzia. D'estate avevano lavoro a sufficienza raccogliendo il fieno. Erano così occupati tutto l'anno e non dovevano emigrare per guadagnarsi il pane altrove. Sulle disposizioni del diritto di trasporto ci dà ragguaglio un documento dell'archivio di Hinterrhein dell'8 gennaio 1636, il quale contiene quanto segue:

- 1º Ogni cittadino di questo Comune può possedere il diritto di un solo trasporto.
- 2º Il diritto di trasporto non passa agli eredi celibi.
A questi verrà all'incontro versato quale indennizzo un importo di fl. 4
= franchi 12 ca.
- 3º La vicinanza si obbliga a concedere, dietro pagamento di fl. 4, il diritto di trasporto a ognuno che forma una nuova famiglia.

Il porto riceveva la merce in arrivo, la depositava nella sua sosta e il giorno seguente la faceva proseguire sino alla fine della tappa che gli spettava, rimettendola quindi a un altro porto con cui era in relazione. Esso aveva l'obbligo di far proseguire già all'indomani la merce giunta e non poteva sottrarvisi che per caso di forza maggiore. A ogni stazione del porto v'era un capo, il distributore dei carichi, che chiamava per turno i membri del porto che facevano servizio di cavallanti, pesava le some e affidava i colli per il viaggio.

I cavallanti si distinguevano in vetturini e in somieri, carrettieri e slittieri. Essi potevano trasportare la merce da stazione a stazione p. es. da Roveredo a Lostallo e non oltre, oppure da Lostallo a Mesocco, o da Mesocco a San Bernardino, o da San Bernardino a Hinterrhein. Oltre a questi c'erano ancora i **cavallanti a drittura**. Costoro potevano trasportare le merci direttamente da San Bernardino a Bellinzona o da San Bernardino a Coira. Equivalvano ai nostri espresso. Un cavallante a drittura conduceva da 7 a 8 cavalli. Riceveva in consegna la merce, la caricava sulle sue bestie, attaccava i cavalli ad una stanga, montava in sella sul cavallo davanti e partiva. Viaggiava, se tempo, strade, ponti lo permettevano, al massimo 10 ore. Il cavallante, che spesse volte aveva con sé il suo servo, si permetteva di mangiar bene, di bere anche troppo. Nutriva per bene i suoi cavalli. Questi trasporti erano i più lucrosi, ma il viaggio era lungo e pieno di strapazzi. Frequenti lavine, temporali, nubifragi, freddo intenso, ghiaccio e rocce cadenti dalle altezze ghermivano spesse volte le bestie al cavallante a drittura. Una volta consegnata la merce il cavallante a drittura doveva pen-

sare al ritorno. Tante volte doveva aspettare lungo tempo prima che avesse avuto merce da trasportare; altre volte non poteva riprendere il viaggio causa la malattia delle sue bestie. Danneggiamenti ai finimenti lo costringevano a spese elevate, oppure il mercante lo rendeva responsabile del danno sofferto dalla sua merce e non gli pagava tutta la mercede. Un cavallante a drittura guadagnava in un anno 260 fl. v.a.d. 780 fr. circa. I commercianti pagavano la tassa di trasporto al cassiere dei porti. Il nolo di sosta si pagava a parte e pure a parte si pagavano i dazi. Coloro che facevano parte dei porti ricevevano il pagamento loro spettante pei trasporti eseguiti e dividevano inoltre fra loro i profitti fatti dall'azienda del porto. Però vicinanze, comunità di valle e signorie facevano contribuire i porti alle spese di manutenzione dei ponti e delle strade con una tassa detta di **forleto** (Fuhrleit). Ogni trasporto era pagato secondo una tariffa fissa, in ragione del peso dei colli, però il conduttore rispondeva dei danni cagionati alla merce e, se non bastava il conduttore, rispondeva il porto. I porti erano imprese fruttifere, perciò, ovunque, ben presto i nobili e privati avveduti si misero a capo di essi, se ne impadronirono, volgendo a loro profitto privato il monopolio dei trasporti istituito dalle comunità a vantaggio pubblico. In Leventina e su tutto l'itinerario del Settimo esistevano già i porti per tutto il trecento.

In Mesolcina invece le cose andavano altrimenti.

Nel 10^o secolo la Moesa danneggiò la strada che da Bellinzona conduceva a Mesocco seguendo la riva sinistra del fiume. Se ne costrusse quindi una nuova sulla sponda destra, la quale passava dove c'era la maggior parte delle abitazioni. Essa conduceva sino all'altezza di Mesocco; a Benabbia scendeva al Ponte Gola, oggi Ponte Gregorio, passava la Moesa e per evitare il passaggio del fiume saliva poi sino all'altezza del valico tenendo sempre la sinistra della valle. Verso il 1150 la Mesolcina è nelle mani dei Sacco e con essa il San Bernardino. Allora il commercio e il traffico attraverso il San Bernardino dovevano avere importanza affatto locale, servivano ai soli bisogni e non costituivano un'industria. Un certo traffico esisteva tuttavia anche allora. Negli ordinamenti doganali di Como del 1355 si parla di merci che venivano trasportate in Mesolcina, ma che senza dubbio non passavano oltre monte. Però già nel 1386 la corporazione dei commercianti di Milano, disgustata per le alte tariffe applicate sulla strada del Settimo, aveva mandato delegati a cercare un'altra via e questi il 27 agosto dello stesso anno scrivevano a Coira che erano stati sulla strada che conduce sopra il San Bernardino, ma che non trovarono un luogo per poter passare con cavalli. Con cavalli e merci diretti in Germania, nel 1386 non si passava dunque ancora il San Bernardino. Il Conte di Werdenberg-Sargans promise ai mercanti di Milano che avrebbe pensato lui ad aprire un'altra via, quella dello Spluga. Lo Spluga ebbe infatti la precedenza sul San Bernardino.

Nel 1400 Alberto de Sacco s'impossessava della contea di Bellinzona e ricostrusse la rocca di Mesocco. Ma i de Sacco perdettero poi Bellinzona e a causa delle continue guerre impoverirono, e da ultimo si videro costretti a vendere dei diritti e di concedere delle libertà ai comuni. Nel 1447, dopo la morte di Filippo Maria Visconti, Enrico de Sacco occupò nuovamente Bellinzona. Tosto fu però sloggiato dal nuovo duca di Milano, Francesco Sforza e fu costretto a firmare la pace di Lodi, 28 aprile 1450. Sotto lo Sforza ci fu un periodo di calma ed il commercio ed il traffico attraverso il San Bernardino incominciarono a fiorire. Verso la fine del 1460 il conte Enrico de Sacco fece al duca di Milano delle proposte assi-

curandogli esenzioni di dazio ed altre facilitazioni per il trasporto e transito di certe merci. Così il traffico attraverso il San Bernardino aumentava.

Dopo il 1451 il conte Enrico e i vicini di Mesocco costrussero nel luogo detto Gualdo de Gareda la chiesa dei Santi Bernardino e Sebastiano e d'allora in poi l'Avis dei Romani, il Culmen Ocelli del Medioevo, il Colmo dell'Uccello, il Culminum de Oicello, il montem qui vubgariter dicitur Vogel fu cambiato in San Bernardino. Il nome di Sebastiano, oggi caduto in dimenticanza niuno il rammenta, quello di Uccello restò ad una punta, il Vogelspit (m. 2716), che domina il nostro passaggio alpino.

Dell'anno 1467, 16 marzo troviamo nell'Archivio di Mesocco un importante documento per il traffico attraverso il San Bernardino. Su tutti gli altri valichi esisteva già allora un ospizio. Con istruimento pubblicato sulla pubblica piazza di Crimea il 16 marzo 1467 i vicini di Mesocco, di concerto con il conte Enrico de Sacco, istituivano un ospizio sul San Bernardino, per facilitare il passaggio del valico anche nell'inverno. Investirono a titolo di livello perpetuo per enfiteusi (specie di feudo) Gianottum figlio del fu Oprandi di Anderslia ed Andrea figlio del fu Ferrini di Chiabia dell'intiero terreno chiamato Gualdo di Gareda e di due altre pezze di terreno giacenti sul medesimo territorio. I due monaci erano vincolati oltre ad altro ai patti seguenti:

- a) Dovevano vendere il vino al medesimo prezzo come si vendeva nelle osterie di Mesocco.
- b) Erano tenuti alla manutenzione delle strade da Mesocco fino al valico.
- c) Erano obbligati di abitare tutto l'anno a San Bernardino e dare bibite e cibarie a prezzo ai viandanti. Il conte Enrico rinunciava ad ogni tassa su cibo e bevande che venivano vendute lassù.
- d) Erano obbligati di piantare le stanghe di legno v.a.d. i pali indicatori per l'inverno, da Gualdo di Gareda sino al Reno.
- e) D'inverno, in caso di cattivo tempo dovevano suonare la campana per la durata di due ore, per richiamare i passanti smarriti.
- f) Durante il tempo della neve dovevano tener aperta la strada per i cavalli da soma e cioè dal Pian San Giacomo (meglio Pian di Seda) sino al Reno e se il conte de Sacco o gli abitanti di Mesocco attraversavano il San Bernardino dovevano aiutarli secondo le loro forze, senza pretendere veruna ricompensa. Lo stesso dovevano fare con gli stranieri, però dietro tenue ricompensa.
- g) Dovevano mantenere in buono stato e tenere sempre aperti i ponti di San Bernardino e gli altri ponti sino in Forcola.

Queste erano tutte provvidenze prese da gente avveduta per facilitare il transito attraverso la montagna. Però chi giungeva a Hinterrhein, per raggiungere Tosanna doveva fare un lungo giro ed evitare la Roffna e la Viamala. Nel 1473 i vicini di Tosanna, Kazis, Masein, in unione con il conte Jörg di Werdenberg, con l'aiuto di quelli della val Sessame, del Rheinwald, di quelli della Valle San Giacomo e della Mesolcina scavarono nella roccia il primo passaggio praticabile della Viamala. Dopo questo fatto le vicinanze di Sorte, Lostallo, Cabbiolo, Soazza e Mesocco costituiscono il porto di Mesocco. Sulle vie Coira-Bellinzona e Coira-Chiavenna esistevano 6 porti: e cioè: 1. Mesocco con Soazza, Lostallo, Cabbiolo e Sorte; 2. Rheinwald; 3. Sessame; 4. Tosanna; 5. Im Boden ossia Cazis e Rhäzüns; 6. la Val San Giacomo. Questa impresa dei porti era anche un'istituzione o persona giuridica posta sotto la sorveglianza dello Stato. L'organizzazione era salda

e ben vigilata. I delegati dei porti tenevano una riunione annua a Spluga o a Tosanna sotto la presidenza del giudice dei porti. Ivi si sentivano i rapporti sulla manutenzione delle strade e si infliggevano, se necessario, le multe previste. Questo comitato controllava l'esecuzione dei regolamenti sui trasporti, giudicava delle contestazioni tra comuni e porti, tra porti fra loro. Teneva un protocollo o portenbuch che doveva venir approvato dalle tre leghe. In caso di cataclismi e di gravi danni alle strade esso chiedeva i sussidi dello Stato alla Dieta.

Roveredo e le vicinanze confinanti erano invece interessate nel traffico del San Jorio che doveva essere attivo e lucroso. Nel 1476 la strada del Jorio era stata riattata a spese di valle, e anche il Sacco aveva acconsentito che essa vi riscotesse il dazio in compenso dei capitali impiegativi. Nel 1476 il comune di Mesocco compera due case dal conte Enrico de Sacco per aprirvi le soste, che dovevano trovarsi davanti all'Hotel Brocco a San Bernardino. Nel 1519 il porto di Mesocco possedeva le soste di San Bernardino e di Mesocco e nel 1477 costrusse una nuova strada che evitava il ponte Gola, passava per Pregorda-Crimeo-Leso-Anzone, conduceva al Pian San Giacomo e saliva al San Bernardino. La strada era in tal modo più sicura. I nobili de Sacco ormai impoveriti dovettero vendere il diritto di pesca, di caccia, delle decime e dei pedaggi. Nel 1480 il Conte Gian Pietro vende la Mesolcina a G. G. Trivulzio. Ma anche sotto al Trivulzio il popolo mesolcinese cercò di liberarsi da ogni tutela feudale. Il 29 settembre 1549 si tenne a Lostallo un assemblea straordinaria. In essa si decise che comuni e vicinanze dovevano esercitare e conservare i loro vecchi diritti acquisiti. Al porto di Mesocco furono così riconfermati i suoi privilegi.

Il diritto di trasporto l'avevano Mesocco, Soazza e Lostallo. I cavallanti di questi paesi dovevano prendere in consegna le merci nelle soste e posti di dazio di Bellinzona e trasportarli a San Bernardino e viceversa. Venivano applicate le tasse seguenti:

1. **il furleto** che deriva dal tedesco Fuhrleit. Questa tassa importante deriva dal vecchio Fuhrrecht (Fahrrecht), diritto di trasportare e di viaggiare dei signori feudali. Le entrate dovevano servire per le spese di manutenzione delle strade e dei ponti;
2. **il nolo delle soste**: Esso si prelevava per l'immagazzinamento delle merci nelle soste. Serviva per la manutenzione delle soste;
3. la terza tassa applicata era il Teller. Si riscuoteva per mantenere aperta la strada durante l'inverno.

Le vicinanze dell'alta valle cercavano di assicurarsi buone comunicazioni commerciali e facilitazioni doganali ai confini con l'appoggio dei Sacco, poi dei Trivulzio e infine della Lega Grigia. Si calcola che nei porti da Roveredo a Maienfeld fossero occupate 3500 persone che guadagnavano annualmente 300'000 fl. = 900'000 franchi circa. Verso il 1500 i Confederati si stabilirono definitivamente nel Ticino ed essi mossero guerra accanita ai trasporti che prendevano la via del San Bernardino. Tesero costantemente a volgere il traffico alpino verso il San Gottardo. Con i dazi elevati di Magadino e Bellinzona colpivano in modo gravoso le merci in transito per la Mesolcina. Nel 1625 Uri era andato tanto in avanti da proporre a Svitto e a Nidvaldo di confiscare merci e cavalli di commercianti che discendevano da Lindau in Lombardia pel San Bernardino, e ciò per obbligarli a prendere l'antica via del San Gottardo. Il vescovo di Coira tentava di mantenere il traffico attraverso il Settimo. A cavalli e a merci di commercianti che percorrevano

la via Coira-Bellinzona o Coira-Chiavenna faceva pagare dazi elevati, cosicchè tali commercianti si videro costretti di far evitare Coira ai loro trasporti, di entrare nella valle Tamina raggiungere Vättis, di passare il Kunkels, scendere a Reichenau e poscia continuare per Spluga-San Bernardino-Bellinzona. Un documento dell'archivio di Soazza del 1564 ci dà ragguaglio dell'importanza del transito di allora. « Alla dieta di Truns », così dice il documento, « comparve Hans Tscharner, borgomastro di Coira ed espose: «wie durch die Bresten der Pestelenz die kauffleut, ihre kauffmannschaft nit mer durch unsere punt uff Cleffen zufüren und pferchen mögendt. Derhalben sy uff Mesax durch unsere Pundt, solicht färan müssen, u so innen aber bessere hilf u. Rath geschehen sollte, dann muss hare, so müstent sy auch der berge nach abstan müssen. Chiede Ordung und befech damit si nit von irer strasse und kauffmannsgüter stan müssendt, sondern fortfahren. E così vien fatto ordine che siano i commercianti aiutati und soll inen keine Irrung noch intrag thon inen alle hilff u. Rath hiemit bewiesen und. inen kein andere beschwerung ufferlegen u. alls von der Fürleit, sutgeld, u. den Zoll lassendt wir by iren alten Rechten und Gerichtigkeiten belyben bis uns gfallen meiner herren, aller dringen und uns Gott der Herr von den presten wieder erlöst. Per comprendere questo documento bisogna sapere che al di là delle Alpi c'era allora la peste. I cavallanti provenienti da Coira non potevano più transitare per la val San Giacomo. A Chiavenna venivano maltrattati. Causa il pericolo del contagio essi non potevano ricoverarsi durante la notte nè negli alberghi, nè nelle stalle. Cavalli e cavallanti erano obbligati di dormire all'aperto, sulla strada. Domandavano quindi al porto di Mesocco miglior consiglio ed aiuto, il permesso di poter transitare liberamente per il San Bernardino e si dichiaravano di assoggettarsi alle tasse di dazio, delle soste, del forletto. Avevano grande quantità di merce da trasportare. Pregavano di tollerarli sino che Dio li avesse liberati dal male.

La centena, nel 1559 confermò il monopolio riconosciuto a Mesocco, Soazza e Lostallo di prender carico a Bellinzona e trasportarlo sino a San Bernardino. Secondo un documento conservato nell'archivio di Valdirenno i Rheinwaldner giungevano a San Bernardino, colà dovevano ir lon nehmen und die gueter entladen und die Mosascer füren lassen. Dovevano cioè ricevere la loro mercede, scaricare la merce e lasciarla trasportare da quei di Mesolcina, vale a dire da quelli di Mesocco, Soazza, Cabiolo, Lostallo e Sorte. Nessun altro comune poteva esercitare i trasporti attraverso la valle. Mesocco però cercò di assorbire o di escludere le altre vicinanze di Soazza e Lostallo. Nell'anno 1565 Soazza citò Mesocco davanti al tribunale e condusse una clamorosa e lunga lite a cagione dei dazi dei porti e la proprietà delle soste, e dell'Ospizio del San Bernardino. Il tribunale diede due volte ragione a Soazza, ma le diede torto nel 1575. Per aver maggior forza nel porto, Mesocco comprò in quello stesso anno, da Lostallo, Cabiolo e Sorte la loro sesta parte di diritti di furletti, mercanzie, soste e ponti. Il 5 dicembre 1575 Soazza inoltrò ricorso contro il tribunale, ma non ottenne nulla. L'Ospizio le soste e la chiesa di San Bernardino rimasero proprietà di Mesocco. Mesocco e Soazza dovevano provvedere alla manutenzione delle strade e dei ponti del loro territorio. Nel 1575 Mesocco viene così in possesso di 5/6 dell'azienda, contro 1/6 mantenuto da Soazza.

Il 20 novembre 1583 il Morra che accompagnava San Carlo Borromeo nella sua visita pastorale in Mesolcina gli scriveva da San Bernardino. « L'oste dice che la strada resterà chiusa 8 giorni, per cavalli e per gente, massimo per cavalli. A San Bernardino ci sono 3 o 4 case soltanto, ma ci sono tante stalle che possono contenere assieme più di 20 cavalli ».

Nel 1587 Mesocco appalta l'esercizio del porto al podestà Nicola a Marca il quale si prende come socio Gaspare Toscano. Il Comune incaricò il ministrale Antonio a Sonvico e il cancelliere Battista Ciocco di vigilare se i due adempissero agli obblighi assuntisi con l'azienda. Con ciò il porto di Mesocco era caduto anche in Mesolcina in mani private.

Da Soazza partiva la strada della Forcola che conduceva a Gordona. Essa serviva pure al traffico. Nella tariffa del dazio compilata il 4 marzo 1608 si parla del «traverso per le montagne di Rueredo et Sovazza».

Tale tariffa suona:

per cavallo o cavalla che passa il San Bernardino	si paga	s. 10
» cavallo o cavalla senza stanghe		s. 5
» poledri, per capo		s. 2 $\frac{1}{2}$
» bovini, per capo		s. 2.

Per le bestie bovine si prelevava una tassa solamente per il bestiame non grigionese, e solamente da San Michele a San Giovanni, per tener aperta la montagna.

per 100 capi bestie minute	l. 2	s. 10
per una soma buttiro	—	5
» » » formaggio		2 $\frac{1}{2}$
» » » vino		2 $\frac{1}{2}$
» » » panno alto		10
» » » panno basso		15
» » » cremeria, lavori in ferro		10
» » » veluto, seda, specerie	l. 10	
» » » ferro, azal	l. 10	
» » » ranzoni		7 $\frac{1}{2}$
» » » aramo, (rame)		7 $\frac{1}{2}$
» » » corami cunzi o crudi		7 $\frac{1}{2}$
» » » acquavitta		7 $\frac{1}{2}$
» » » cira		10
» » » ranze		7 $\frac{1}{2}$
» » » tela		17 $\frac{1}{2}$
» » » raspe		7 $\frac{1}{2}$
» » » lavezzi		7 $\frac{1}{2}$
» » » sale		6
» » » riso		5
» » » frumento et carbone		5
» » » pomeranzi e limoni		7 $\frac{1}{2}$
» » » cotone		15
» » » lana		10
» » » quaggio		7 $\frac{1}{2}$
» » » segel		2 $\frac{1}{2}$

oro, argento per ogni gruppo di lirette numero 10 paga l. 10.

Per le vacche d'Alpe ogni 10 capi	l. 2. 10.	Per il traverso delle montagne di
Soazza e Roveredo per ogni bovina	l. — 2	
per bestia minuta	1/2	
per cavallo e cavalla	— 5	
per camello, elefante et gran bestia	lire 12.	

Le entrate del dazio servivano per la manutenzione delle strade di valle, dei tre ponti di Roveredo, Sorte e San Gregorio, come pure per la manutenzione delle due case comunali di Roveredo e Mesocco.

Le entrate di pedaggio o furleto importavano 800 lire annuali circa ed erano di esclusiva proprietà dei Comuni di Mesocco e Soazza, servivano per la manutenzione della strada del San Bernardino e per le spese di sorveglianza nelle soste.

La strada della Forcola fu migliorata solo dopo il 1634. Infatti nell'archivio di Soazza è conservato un documento del 2 luglio 1634 che contiene i patti tra la Comunità di Soazza da una parte ed il datore e ministrale Rodolfo Antonini, fiscale Jacomo Martinola e console Gio. Battista Ferrario, tutti tre compagni per l'altra parte «per finire l'opera della strada incominciata per la Forcola inverso Chiavenna sin dove deriva il nostro dominio incominciando alla casa del maglio per fare il Sassello come e in tal modo et maniera che un cavallo facilmente possa ascendere con lecita soma». I tre compagni si assumono l'obbligo della manutenzione della strada per 20 anni dopo di che subentrerà la Comunità. I tre compagni erano tenuti a far acconciare la strada sul versante di Chiavenna, senza peso del Comune di Soazza, esenti d'ogni gravezza imponibile. Il Comune darà per contro facoltà ai tre compagni di cavar denaro dalle Comunità di Lugano, Locarno, Verzasca e valle Maggia, e anche dalla valle Mesolcina. Sembra che dopo la riattazione di quella strada il transito abbia preso pure quella via. Infatti un documento pure dell'Archivio di Soazza del 22 agosto 1700 dice: La Vicinanza di Soazza concede al Sig. Giuseppe Bovara di Malgrate, ducato di Milano, di tragettar per quello che riguarda il loro distretto per la strada della Forcola la mercanzia di seta et qualunque sorte di merce di Fiandra, Francia et ogni altra mercanzia reale sotto qualunque titolo ed affine più comodamente possi essere condotta, s'obbliga detta comunità fare risercire la strada, et passi in detto distretto a proprie spese et richomodarla dove l'ingegnere a quest'effetto deputato, e altri signori Delegati ordinerà doversi fare immediatamente affine la mercanzia non patischa alcun ritardo. Di più si obbligano i Deputati di Soazza di rendersi a Gordona ed instare perchè anche sull'altro versante si compia la racconciatura: in caso negativo lo possa fare il Comune di Soazza. Occorrendo passare altri mercanti, si metta una ragionevole imposta, a sollievo delle spese che fa il Bovara. Si vede che il Comune di Soazza mirava a mantenere una buona via di transito ed era disposto a facilitare per quanto possibile i mercanti che passavano attraverso la Forcola. Naturalmente i cavallanti di Soazza ne erano fortemente interessati!

Anche Roveredo e vicinanze miravano a mantenere il traffico attraverso la strada dell'Albionasca o del San Jorio. Già nel 1693 fra i diversi rappresentanti della valle si fece una convenzione per il riattamento e l'allargamento della strada che da Roveredo, attraverso l'Albionasca, mette a Gravedona, 37 km. La strada del San Jorio in quei tempi era l'unica via di contatto diretto con i mercati del lago di Como e quindi di grande importanza. Fu costruita solidamente sotto l'impero di Maria Teresa d'Austria verso l'ottocento ed ancor oggi esiste

in visibili vestigia. Nell'archivio di Roveredo è conservato un prezioso documento del 12 settembre 1753. È il contratto stipulato tra i deputati della valle Mesolcina e mastro Carlo Bacciarino di Lavertezzo «per il ristoramento della strada della Albionasca ossia di Jorio, a principiar della caralle di Toeda in Roveredo sino in cima a detta montagna in territorio mesolcinese». L'assuntore dei lavori doveva principiar il lavoro nella primavera del 1754 ed ultimarlo a metà luglio, per il prezzo di filippi 400 e due doppie di regalia ad opera finita e gradita. Mentre sul San Bernardino si apriva un ospizio già nel 1467 e poi nel 1474 si aprivano due soste, fino al 1754 sul San Jorio non c'era ancora nulla per facilitare e promuovere il traffico. In un documento dell'Archivio di Roveredo del 2 maggio 1754, cioè dell'anno della riattazione della strada dell'Albionasca sono contenute le condizioni della general valle (Squadra di mezzo, squadra di Calanca e comune di Grono) con la comunità generale di Roveredo e San Vittore, cui si concede di far edificare in un sito sopra l'alpe dell'Albionasca un'osteria ossia ospitale con sua stalla e sosta, in sito che non pregiudichi le altre stalle di detta alpe. E con gli altri seguenti patti: 1. Si concede all'appaltatore dell'osteria il legname da bruciare, e di far fieno. 2. Accadendo l'abbandono del passo del Jorio, il terreno sia della general valle. 3. Occorrendo altri ripari di strade, siano dati in general valle. 4. È proibito di condurre legname per detta strada. 5. Si concede alla general valle la prevencione dell'appalto della osteria al prezzo come ogni altro vallerano.

Allo scoppiare della Rivoluzione francese il traffico cessò ovunque. Cessata la Rivoluzione le truppe napoleoniche percorsero l'Europa in lungo e in largo e per 26 anni di traffico di grande importanza più non se ne parlò. Ristabilita la pace nel 1815, i traffici ripresero e si pensò ben presto ad aprire ad essi nuove e più rapide vie di comunicazione, a migliorare i passaggi delle Alpi, a risolvere il problema delle grandi strade carrozzabili.

BIBLIOGRAFIA

- Schulte, Dr. Aloys: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, mit Ausschluss von Venedig. 1 Bd. Leipzig 1900
Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz. Bd. 3, 1926
Domenig, Dr. R.: Geschichte der Kommerzialstrassen in Graubünden, Chur 1919
Planta, P. Conradin: Die Bündner Alpenstrassen
Bener, Gustav: Die Bedeutung des Kantons Graubünden für Verkehr, und die bündnerische Verkehrspolitik
Sprecher, J. Andrea: Geschichte der Republik Graubünden
Issler, Peter: Die Walserkolonie in Graubünden
Inlicken, Dr. A.: San Bernardino, in Bündnerpost
Dr. Vieli, Dr. F. D.: Storia della Mesolcina, Bellinzona 1930
Tagliabue, Emilio: Tariffa monetaria mesolcinese
Tagliabue, Emilio: Ueber die Entstehung und Entwicklung der Porten von Misox a Marca G. Antonio: Compendio Storico della Valle Mesolcina, Lugano 1838
Regesti degli archivi comunali di: Mesocco, Soazza e Roveredo.