

Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani

Herausgeber: Pro Grigioni Italiano

Band: 93 (2024)

Heft: 4

Artikel: Montagne confini effimeri : i valichi delle Alpi Retiche dal Medioevo all'Età moderna

Autor: Masa, Saveria

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1084206>

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: 19.04.2026

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

SAVERIA MASA

Montagne confini effimeri I valichi delle Alpi Retiche dal Medioevo all'Età moderna*

L'aggettivo "effimero" attribuito a un presunto concetto di "confine" che le montagne dovrebbero di per sé rappresentare, ritengo sia quanto mai pertinente; una qualifica che rimanda a una categoria culturale legata alla percezione che da secoli, si potrebbe dire da sempre, l'uomo alpino, ossia non chi attraversava le Alpi, ma chi viveva nelle Alpi e le traversava al loro interno, ha sempre avuto della montagna, non certo come barriera, non come limite, bensì come tramite, come mezzo. D'altro canto il concetto di Alpi non come barriera tra le nazioni, ma come luogo dove i diversi popoli e le varie lingue entrano in stretto contatto, costituisce il principio fondante dell'attuale Suddivisione Orografica Internazionale Unificata del Sistema Alpino, in italiano SOIUSA.¹

* Si pubblica in questo numero, adattato ai criteri editoriali dei «Qgi», il contributo stampato in *Ospitalità in montagna: passato, presente e futuro*, Atti del Convegno, Novara, 28 gennaio 2023, CAI Novara 2024, pp. 11-29.

¹ Nel vasto bacino degli studi bibliografici prodotti sulla storia dei transiti lungo i valichi alpini, si rimanda in questa sede ai contributi più significativi delle Alpi centrali: RUDOLF JENNY, *I valichi alpini del Grigioni e la loro importanza economica nella storia con speciale riguardo al Passo del San Bernardino*, in «Qgi», 37 (1968), n. 4, pp. 247-264; *Atti del XXI congresso geografico italiano (1971) - Verbania 13-18 settembre 1971*, De Agostini Editore, Novara 1971; GUGLIELMO SCARAMPELLINI, *I valichi delle Alpi Retiche cenni di geografia storica*, in *Atti del XXI congresso*, cit., pp. 261-291; GIUSEPPE STALUPPI, *I valichi delle Alpi Retiche considerazioni geografiche*, in *Atti del XXI congresso*, cit., pp. 239-258; *Die Erschliessung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit L'apertura dell'area alpina al traffico nel Medioevo e nella prima era moderna*, Convegno storico, Irsee, 13-15 settembre 1993, Casa editrice Athesia, Bolzano 1996; GIAN MARIA VARANINI (a cura di), *Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini*, Liguori Editore, Napoli 2004; MARIA CRISTINA PEDRANA, *Sentieri e strade storiche in Valtellina e nei Grigioni. Dalla preistoria all'epoca austro-ungarica*, Museo Castello Masegra, Sondrio 2004; WILLIAM AUGUSTE COOLIDGE, *De Alpibus Josias Simler e le origini dell'alpinismo fino al 1600* (a cura di Enrico Rizzi), Fondazione Enrico Monti – Fondazione Maria Giussani Bernasconi, Novara 2007; GUGLIELMO SCARAMPELLINI, *Vie di terra e d'acqua fra Lario e val di Reno nel medioevo. Nodi problematici e soluzioni pratiche sulle direttrici transalpine del Settimo e dello Spluga*, in JEAN-FRANÇOIS BERGIER – GAURO COPPOLA (a cura di), *Vie di terra e d'acqua Infrastrutture viarie e sistemi di relazione in area alpina (secoli XIII-XVI)*, Il Mulino, Bologna 2007, pp. 11-64; MARTIN BUNDI – CRISTIAN COLLENBERG, *Rätische Alpenpässe*, Somedia Buchverlag, Chur 2016.

I valichi delle montagne in particolare, siti nodali di transito, non furono mai concepiti come frontiera da oltrepassare bensì come normali luoghi da traversare per gli scambi commerciali e le relazioni sociali ad ampio raggio. Come ha ben evidenziato Guglielmo Scaramellini in relazione alle pratiche transfrontaliere d'epoca preindustriale, più pertinente risulta essere il concetto di «oltremonte» e non di «oltre frontiera»,² poiché le popolazioni che vivevano al di qua e al di là di uno spartiacque si percepivano verosimilmente in relazione allo spazio e al territorio, semplicemente come genti che comunicavano trasmettendo merci, idee e cultura con altre genti e realtà materialmente ubicati al di là, ossia con dei vicini situati oltremonte.

Il tangibile confine, ossia l'elemento che separava un tempo le popolazioni delle terre alte e delle vallate alpine, non furono dunque prioritariamente le montagne, che morfologicamente, tramite i valichi, offrivano diverse vie di accesso, quanto i corsi d'acqua, i fiumi. È noto infatti, com'è confermato dalle fonti storiche e ancor più da quelle preistoriche, quanto fosse più semplice sin dall'antichità «lo scollinamento attraverso i valichi incisi tra i monti»³ più che il collegamento tra sponde opposte di un fiume della stessa valle: un fiume o un torrente erano un tempo tutt'altro che governabili a causa delle frequenti piene e delle conseguenti inondazioni, dinnanzi alle quali l'uomo era pressoché inerme, essendo gli argini costruiti con materiale del tutto deperibile. Una montagna, al contrario, pur con i forti limiti dettati dai pericoli ad essa connessi, era relativamente più gestibile e soprattutto valicabile mediante strade che potevano essere transitabili tramite un'azione di manutenzione costante nel tempo.

Non è un caso che fra tutte le infrastrutture che caratterizzavano le vie di transito, quelle ripetutamente ricostruite e riconsolidate fossero proprio i ponti, che venivano periodicamente spazzati via dalle piene: ecco perché il toponimo «Ponte nuovo» ricorre tanto di frequente nella micro-toponomastica locale medievale e tardo-medievale.

I fiumi e i torrenti erano dunque le vere barriere naturali: lo erano anzitutto perché delimitavano i confini tra le comunità stesse e lo erano poi materialmente perché attraversarli, nel caso di corsi d'acqua di una certa portata, presupponeva un sistema di navigazione tramite barche o zattere, il cui funzionamento era sempre condizionato dalla frequenza e dall'entità delle piene. Il fiume Adda, che nasce in alta Valtellina e divide letteralmente in due la valle, in senso trasversale da Bormio a Colico, per poi immettersi nel lago

² GUGLIELMO SCARAMELLINI, *Pratiche e rapporti transfrontalieri nella transumanza e nell'alpeggio secondo i documenti chiavennaschi (secolo XIII)*, in LUCIO GAMBI (a cura di), *Itinerari e scambi transalpini*, Atti dell'incontro di studio. Chiavenna, 13 maggio 2000, Archivio Storico Ticinese, Bellinzona 2000, pp. 123-124.

³ REMO BRACCHI, *Convergenze e discrepanze lessicali in Valtellina e in Rezia*, in «Bollettino della Società Storica Valtellinese», parte I, n. 58 (2005), p. 73.

di Como, ha determinato nel corso dei secoli una significativa separazione tra le popolazioni che abitavano la sponda retica (il versante nord della valle, quello più solatio e quindi economicamente produttivo e confinante con le valli retiche Engadina, Val Bregaglia e Val Poschiavo) e quelle residenti sulla sponda orobica (il versante sud della valle, posto a bacio, direttamente confinante con la bergamasca e quindi nella Repubblica di Venezia). Il confine materiale determinato dall'Adda ha condizionato, in epoca d'*ancien régime*, lo sviluppo socio-economico delle popolazioni che vivevano sui due versanti della Valtellina: una stretta osmosi culturale, oltre che commerciale e di forte emigrazione bilaterale, interessò la vita dei valtelinesi che vivevano sul versante orobico con gli abitanti delle valli bresciane e bergamasche; i valligiani del versante retico privilegiarono invece i rapporti con i Grigioni.

Questa tipologia di relazioni tra il versante nord e quello sud della Valle e i loro rispettivi "confinanti" era naturalmente agevolata dai numerosi valichi alpini e dalla loro secolare frequentazione.

Poc'anzi si è avuto modo di accennare all'antichità delle testimonianze relative al transito sulle Alpi, ed è noto come le sue origini affondino le prime tracce in epoca preistorica, come documentano gli svariati reperti archeologici rinvenuti lungo i valichi anche d'alta quota e che attestano una mobilità umana piuttosto spiccata, benché i transiti abbiano sempre subito «fasi di recessione e di successivi incrementi in relazione ad oscillazioni climatiche favorevoli o meno alla loro utilizzazione». ⁴ Già nell'età del Neolitico le Alpi non rappresentavano più un ostacolo e il loro passaggio fu agevolato da un'oscillazione calda del clima che trovò il suo *optimum* climatico intorno al 5500 a.C., l'epoca in cui l'uomo iniziò a coltivare le zone prealpine e presero avvio i contatti tra i versanti grazie all'utilizzo sempre più frequente dei valichi alpini. Questi ultimi assunsero poi una rilevanza fondamentale durante l'età dei metalli, con una significativa migrazione dalle zone perialpine di genti che portarono con sé saperi acquisiti, sviluppandone poi altri ben definiti, che diverranno in seguito tipici della sopravvivenza sul territorio alpino. Lo sfruttamento delle risorse agricole e di quelle minerarie disponibili favorì il formarsi di insediamenti stabili caratterizzati da un peculiare sistema economico, dove convissero a lungo le attività agricolo-pastorali con quelle di estrazione, lavorazione e commercio di metalli o di materiale lapideo. Fu infatti verso la fine dell'Età del Bronzo che si intensificarono i commerci tra le aree prealpine francesi, svizzere e austriache con quelle padane e si diede avvio a un processo di profonda osmosi culturale. ⁵

⁴ GIULIO SCHMIEDT, *Le vicende dei transiti alpini dalla preistoria all'alto medioevo*, in *Le Alpi e l'Europa Economia e transiti*, Laterza, Bologna 1975, vol. III, pp. 96.

⁵ JURG RAGETH, *I Grigioni nella Preistoria*, in RAFFAELLA POGGIANI KELLER (a cura di), *Valtellina e mondo alpino*, Editore Panini, Modena 1989, pp. 162, 170-171.

Testimonianza certamente significativa di tale “scollinamento” tra valichi da parte di popolazioni preistoriche è il ritrovamento di incisioni rupestri molto simili sulle varie displuviali dell’intero arco alpino; si pensi, a titolo esemplificativo, alla grande concentrazione di incisioni rupestri rinvenute nei pressi di Coira, nel sito di Sils im Domleschg che sono decisamente simili, se non in taluni casi identiche, a quelle realizzate dai Camuni in Valcamonica. È noto d’altro canto come i Camuni si siano espansi a nordovest, verso la Valtellina e poi verso la Rezia grazie alla facilità di oltrepassare i valichi, quello dell’Aprica *in primis* che immetteva in Valtellina e, di lì, attraverso i passi del Bernina e dello Julier, per spingersi verso nord.



Incisioni rupestri del sito di Sils im Domleschg

La maggior parte dei valichi attraversati in epoca preistorica continuò ad essere utilizzata durante l'epoca romana, mediante opere di sistemazione fatte eseguire direttamente dagli abitanti dei diversi distretti alpini in relazione alla maggiore o minore rilevanza che questi assumevano per il trasporto delle merci provenienti dall'Europa centrale o per il transito degli eserciti.⁶ È in quest'epoca che si forma un'embrionale struttura organizzativa delle strade sulle Alpi gestita dalle popolazioni autoctone, le genti alpine che iniziarono a esercitare, tramite i signori locali, la riscossione dei diritti di pedaggio o l'effettuazione materiale del trasporto delle merci. Tuttavia i romani non estesero alle Alpi la struttura viaria che era loro propria con finalità di civilizzazione delle popolazioni locali; essi stabilizzarono prevalentemente alcune specifiche vie, peculiari nella loro funzionalità, come quelle lungo il corso dei principali fiumi, le vie dell'ambra, del ferro, del sale, dello stagno e così via. In particolare, le strade privilegiate dai romani attraverso le Alpi furono il Monginevro (la "via d'Ercole"), il Moncenisio, il Piccolo San Bernardo a occidente; nelle Alpi centrali il Lucomagno, lo Spluga, il Septimer e lo Julier e il Maloja e verso oriente il Resia e il Brennero. Buona parte di questi valichi di traffico, che era prevalentemente militare, faceva capo a centri abitati importanti come Susa, Aosta, Como, Milano, Torino e Verona.



Incisioni rupestri del sito camuno di Naquane (Parco delle incisioni rupestri di Valcamonica)

⁶ SCHMIED, *Le vicende*, cit., pp. 112-113.

La viabilità romana sui valichi delle Alpi fu incentrata prioritariamente sul traffico e sulla mobilità transalpini, mentre la viabilità infra-alpina vera e propria si esprime come una realtà pienamente medievale, che Luigi Zanzi definisce «un'invenzione medievale». ⁷ È l'epoca che vide, soprattutto a partire dal XII secolo, una vera e propria rivoluzione stradale sulle Alpi, quale conseguenza di un profondo rivolgimento causato principalmente dalla grande migrazione di popolazioni germaniche e la cosiddetta "germanizzazione" delle Alpi ad opera di popoli come i Longobardi, i Burgundi, gli Alemanni. Queste migrazioni, da una parte contribuirono a sgretolare ciò che ancora restava delle strutture dell'impero romano e, dall'altra, favorirono la civilizzazione delle Alpi attraverso la formazione di numerosi insediamenti stabili. Ciò fu possibile mediante l'organizzazione stradale del territorio alpino. La disgregazione del sistema viario romano, con la decadenza dei grandi centri urbani perialpini, andò di pari passo all'evolversi di una nuova forma di dominio del territorio sulle Alpi, con il costituirsi del "potere locale", sia con l'affermazione delle signorie feudali che con lo sviluppo delle autonomie delle comunità; signorie e comunità non necessariamente poste in contrapposizione, talvolta pure alleate per pratiche di comune interesse come la manutenzione delle strade e il mantenimento dei valichi. ⁸

La formazione delle comunità locali e la progressiva acquisizione di diritti di gestione del territorio portò allo strutturarsi di una rete viaria alpina del tutto nuova, caratterizzata da un insieme sempre più articolato di vie cosiddette principali e secondarie che consentivano una transitabilità molto fitta, con un collegamento costante con la pianura e lo sviluppo di un'economia mercantile che favorì quel fenomeno che gli storici definiscono una prima rinascita dell'Europa.

⁷ LUIGI ZANZI, *I Walser e la creazione di un sistema di passi per la viabilità infra-alpina nel Medioevo*, in *Beiträge zur alpinen Passgeschichte Contributi alla storia dei passi alpini*, Atti della quarta giornata internazionale di studi Walser, Splügen 6 settembre 1986, Fondazione Enrico Monti, Novara 1987, p. 80.

⁸ PAUL GUICHONNET, *Storia e civiltà delle Alpi*, Jaka Book, Milano 1984, p. 39.



Malögin. Rampa stradale d'epoca romana a sud-ovest del passo del Maloja

Il prender vita di una viabilità infra-alpina, che era sostanzialmente sconosciuta prima d'allora, rappresentò una vera e propria conquista che favorì anche il formarsi degli insediamenti in quota: sono le cosiddette strade che servono non per attraversare le Alpi, osserva ancora Zanzi, ma «per stare nelle Alpi»⁹ per viverci, strade funzionali per gli usi territoriali a fini agricoli, principalmente di pascolo e successivamente anche di comunicazione e di trasporto. Prioritari furono gli itinerari sviluppati con le transumanze e l'acquisizione di nuove zone di pascolo su diversi versanti, che aprirono spesso la via ai grandi traffici delle merci, imponendo così l'apertura di valichi.

⁹ ZANZI, *I Walser*, cit., p. 87.

Da questa fitta rete di colli tra valle e valle nacque il sistema dei valichi alpini che consentì il fiorire del grande transito transalpino medievale caratterizzato non solo da una forte dinamicità commerciale, ma anche da un'altrettanto vigorosa mobilità sociale, culturale e religiosa. Quest'ultima favorita, in particolare, dall'istituzione di importanti centri monastici nel cuore delle Alpi che ebbero un ruolo centrale nell'apertura della regione alpina verso il mondo circostante, sia nell'incentivare la popolazione locale a dissodare la terra, sia nel favorire la nascita di importanti nodi commerciali, come i mercati, sia, infine, quali presidi di irradiazione dell'evangelizzazione delle Alpi stesse.

Questo formidabile sistema di valichi, che costituiva la fondamentale cerniera di collegamento tra il Nord e il Sud dell'Europa, poggiava sostanzialmente su una struttura di collegamento che questi valichi garantivano tra le molteplici strade, mediante «una relazione di alternatività»,¹⁰ secondo cui ciascuna via e ciascun passo venivano scelti in relazione a fattori diversi, come la situazione stagionale o gli ostacoli naturali o accidentali, per motivazioni legate al pagamento dei dazi, alla facilità di esercitare il contrabbando, all'istituzione di cordoni sanitari, ai blocchi militari e così via.

L'orientamento della più recente storiografia dei transiti e delle antiche strade ha messo in luce il valore complessivo del sistema di comunicazione che insisteva sul territorio alpino, rimarcando quanto questa rete si componesse non tanto di poche e grandi vie di transito, bensì di «un sistema di itinerari convergenti sulle medesime mete, e dunque alternativi, ma pure, talvolta, complementari alle varie opportunità di percorrenza».¹¹

Ciò significa che in epoca preindustriale, quando gli spostamenti non erano ancora rigidamente impostati dai mezzi di trasporto e condizionati dalla velocità di percorrenza, una rete molto articolata di strade cosiddette secondarie, non solo veniva normalmente percorsa, per la comunicazione locale e regionale, ma costituiva «una struttura vitale per l'economia e l'organizzazione sociale delle comunità territoriali».¹² Gli studi più recenti dedicati ai valichi alpini e alle relative vie di transito in epoca medievale e moderna, nel far emergere la rilevanza di questo sistema di passi e di strade da sempre considerati "locali" o minori, hanno contribuito significativamente a riesaminare l'effettiva solidità su cui ha poggiato, per lungo tempo, il tema storiografico del «sistema gerarchico delle strade», circoscrivendo, per contro, il cosiddetto mito della via principale e riconducendo alla loro

¹⁰ Ivi, p. 91.

¹¹ GUGLIELMO SCARAMELLINI – DIEGO ZOIA (a cura di), *Economia e società in Valtellina e contadi nell'Età Moderna*, Fondazione Credito Valtellinese, Sondrio 2006, vol. I, p. 237.

¹² GAURO COPPOLA, *Introduzione*, cit., p. 7.

dimensione storica, quelle vie da sempre considerate gerarchicamente più rilevanti.¹³

Il sistema di passi non è dunque da ritenersi imperniato su una via o alcune vie principali, se non per singoli e contestuali aspetti strategico-militari, o politici, o religiosi: effettivamente, in alcuni casi, nel corso della storia, alcune vie sono state privilegiate rispetto ad altre, come, ad esempio, il Gottardo e il Sempione. Insieme al mito della via principale gli studi più attuali condotti sui valichi alpini hanno ridimensionato altri miti non meno noti, come quello della via maestra, quello della via più trafficata, il mito della via più breve o quello della via più nota e famosa.¹⁴

L'organizzazione viaria che si strutturò in ambito alpino con il Medioevo fu quindi prioritariamente finalizzata all'insediamento e al traffico infra-alpino con una struttura di alternatività di strade che è propria di tutta la catena alpina. Il transito lungo questo sistema viario si configurava come un "traffico senza confini", dove mercanti, viaggiatori, pellegrini erano consapevoli del fatto che il proprio viaggio si svolgeva in più fasi, con la necessità di sostare in luoghi diversi, di affidarsi a guide diverse, tra gente di lingua e cultura differenti. Una forma di mobilità che perdurò nel corso del tempo, sino a tutto il XV secolo, un'epoca che gli storici come Guichonnet, Bergier e altri hanno indicato con la celebre definizione di "epoca delle Alpi aperte", cui Zanzi ha aggiunto, non meno opportunamente, «delle Alpi protagoniste»,¹⁵ poiché fu questo il periodo in cui il mondo alpino, in netta controtendenza alla crisi agraria ed economica che si verificò in pianura, a causa di epidemie, carestie, eventi bellici, conobbe una fase di sviluppo, grazie a un sistema economico più stabile, fondato su un maggiore equilibrio tra risorse e popolazione, in particolare con gli insediamenti duraturi in quota e l'allevamento del bestiame. I villaggi alpini, via via strutturati anche politicamente, divennero nodi centrali della viabilità di montagna, con l'organizzazione dei trasporti, la costruzione dei luoghi di sosta e dei magazzini, e con la manutenzione delle strade che favorì un significativo incremento del volume dei traffici e delle merci.

Ora, in questo complesso sistema formato dal territorio alpino, dalla sua viabilità capillare e dallo sviluppo degli insediamenti che rappresentano il fulcro della civilizzazione delle Alpi, come possiamo documentare la mancata percezione di un confine, di una frontiera tra le popolazioni insediate al di qua e al di là di un crinale?

¹³ Sulla storiografia dei valichi cosiddetti minori o secondari, si rimanda agli esiti del convegno PAOLO DE VINGO – RICCARDO CERRI – ROBERTO FANTONI (a cura di), *Valli unite da colli*, Atti del convegno Varallo (Valsesia, VC) 18 settembre 2021, ArcheoAlpMed, All'Insegna del Giglio, Firenze 2023.

¹⁴ ZANZI, *I Walser*, cit., pp. 36-46.

¹⁵ Ivi, p. 94.

Ritengo che il termine di “relazione” sia quello che meglio definisca il valico come “non confine”: i valichi alpini non divisero mai in epoca medioevale e moderna le popolazioni che vivevano sui due versanti, ma le posero sempre in relazione, in rapporto tra loro. Possiamo inoltre ribadire che non si trattò mai e soltanto di relazioni di carattere economico e materiale, generate dagli scambi commerciali che, come è noto, rappresentarono il fulcro del sostentamento della civiltà alpina, ma furono relazioni che si radicarono più profondamente, interessando aspetti sociali, culturali e antropologici molto vasti.

A tale riguardo, mi soffermerò su questa tipologia di relazioni che interessarono una specifica porzione di Alpi durante il passaggio tra il Medioevo e l'Età moderna sino a tutto il secolo XVIII, ossia quella delle Alpi Retiche che costituiscono oggi il confine politico tra il Canton Grigioni e la provincia di Sondrio (Valtellina e Valchiavenna), estremo lembo della Lombardia. Dal punto di vista politico-istituzionale, le due valli, compresa la contea di Bormio, furono dapprima sottoposte alla giurisdizione del vescovo di Como, poi occupate dal dominio visconteo di Milano, per poi essere conquistate nel 1512 e dominate sino al 1797, dalla Repubblica delle Tre Leghe. Pertanto, sino all'epoca napoleonica, le Alpi Retiche non costituirono un confine politico tra le popolazioni che vivevano a nord e a sud dei loro rispettivi versanti.¹⁶

Questa porzione di territorio di montagna, come possiamo vedere dalla Cartina della provincia di Sondrio, con la catena delle Alpi Retiche a nord e quella delle Alpi Orobie a sud, è posta al centro del sistema alpino, da sempre luogo strategico per la comunicazione tra l'Europa centro-settentrionale e la pianura padana. L'area fu caratterizzata da un sistema viario di strade e di valichi molto fitto: da occidente il San Bernardino, lo Spluga, passando poi per la Val Bregaglia, il Septimer, il Maloja e lo Julier, il Bernina, e verso il Tirolo a oriente, il passo del Forno e dello Stelvio, mentre a sud delle Alpi Retiche, il passo dell'Aprica e quello di S. Marco, sbocchi su Venezia, solo per citare alcune delle numerose vie d'accesso.¹⁷ Ma oltre a questi valichi più noti, è possibile cogliere l'intricato sotto-sistema viario, letteralmente disseminato da una molteplicità di strade che congiungevano in perpendicolare i

¹⁶ GUGLIELMO SCARAMELLINI, *Una valle alpina nell'età pre-industriale. La Valtellina fra il XVII e il XIX secolo. Ricerca di geografia storica*, Giappicchelli, Torino 1989.

¹⁷ MARTIN BUNDI, *L'asse del Bernina nel traffico di transito tra Coira e Venezia*, in «Qgi», 60 (1991), n. 2, pp. 79-89.

valichi retici a quelli orobici, attraverso un reticolo di vie, “internazionali e secondarie”, ma sempre collegate tra loro, dove ben evidente risulta essere il sistema della viabilità infra-alpina poc’anzi menzionato.¹⁸



Vie di transito e valichi più battuti in Valtellina, Valchiavenna e bormiese in età preindustriale

¹⁸ Sulla viabilità transalpina e sulla metodologia dell'utilizzo delle fonti storiche inerenti, si rimanda all'eccellente saggio di ARNOLD ESCH, *Mercenari, mercanti e pellegrini Viaggi transalpini nella prima Età moderna*, Editore Casagrande, Bellinzona 2005. Si veda anche ROBERTO FANTONI (a cura di), *La montagna attraversata: pellegrini, soldati e mercanti*, Atti del convegno di Bard, 16-17 settembre 2006, CAI, Comitato scientifico Ligure, Piemontese, Valdostano, Varallo 2010.

Fu una viabilità che favorì enormemente i rapporti tra i Grigioni e la Valtellina, due territori legati a stretto giro: il primo, una realtà di alta montagna, con insediamenti permanenti sino a 1800 m di quota e quasi del tutto improduttiva, che importava dalla Pianura Padana, tramite la Valtellina, grandissimi quantitativi di merci; quest'ultima che esportava verso nord, oltre alle merci locali, soprattutto il vino, competenze e specializzazioni artigianali mediante l'emigrazione stagionale.¹⁹

Quella del passaggio tra il Medioevo e l'Età moderna fu per queste terre di montagna, anche l'epoca caratterizzata da un incisivo incremento demografico e dal formarsi delle istituzioni comunitarie mediante strutture sempre più organizzate. Vasto fu il fenomeno di affrancamento delle comunità dalle signorie territoriali e del delinearsi di strutture comunali sempre più autonome. È questa l'epoca in cui si affaccia in modo sempre più cogente la necessità di far fronte alla gestione della viabilità, sia locale che a lungo raggio.

Alle comunità locali faceva capo la manutenzione dei diversi tratti di strada, e tutte venivano chiamate a farvi fronte, sia per la gestione della transumanza sugli alpeggi, che per necessità di transito commerciale. In alcune zone dei Grigioni si istituirono delle vere e proprie cooperative di trasporto, chiamate Porti, per la gestione unitaria dei transiti e dei commerci lungo le strade dello Spluga e del San Bernardino, fondate sul diritto di effettuare il trasporto per conto terzi, all'interno di un dato territorio, da parte dei vicini di una comunità. I Porti, il cui significato di "magazzino e scalo merci" era mutuato da quello dell'ordinamento postale dell'antico impero romano, gravitavano nel cuore geografico dei Grigioni dove il "sistema dei passi" e quindi della viabilità infra-alpina e transalpina rappresentava la struttura portante dell'economia di questa regione. Creatisi intorno alla metà del XV secolo con la stipula di un patto di gestione comunitaria dei transiti e dei commerci sul San Bernardino, sullo Spluga e sul Septimer, i Porti facevano capo agli snodi viari più transitati dell'epoca. Si trattò di una prima forma associativa organizzata di gestione della viabilità e dei transiti sulle Alpi che garantiva agli aderenti la partecipazione agli utili derivanti dal diritto di monopolio, imponendo, d'altro canto, agli stessi l'impegno della manutenzione dei tratti di strada e dei valichi.²⁰

¹⁹ PATRIZIA MAINONI, *Attraverso i valichi svizzeri: merci oltremontane e mercati lombardi (secoli XIII-XV)*, in GIAN MARIA VARANINI (a cura di), *Le Alpi medievali*, cit., pp. 99-121.

²⁰ GIAN PRIMO FALAPPI – GUGLIELMO SCARAMELLINI – GIORDANO STERLOCCHI, *I sei Porti dello Spluga e del San Bernardino Verbali delle assemblee (1554-1793) trascritti da Thomas Riedi-Brüesch e saggi critici*, Centro Studi Storici chiavennaschi, Chiavenna 2018.

Accanto alle fonti di carattere strettamente commerciale, vi sono poi svariate e ulteriori testimonianze che documentano quanto i valichi venissero utilizzati dalle popolazioni che vivevano sui rispettivi versanti come normali siti di scambio e di transito locale e interregionale. L'importante documentazione medievale e tardomedievale, seppur indiretta, come lo sono per lo più gli atti notarili, consente di cogliere, e in parte pure di ricostruire, le numerose interrelazioni di carattere sociale tra queste valli, come furono, ad esempio, le frequenti unioni matrimoniali tra abitanti dell'uno e dell'altro versante, sia tra famiglie altolocate, così come di famiglie più modeste. Queste unioni portavano spesso alla formazione di patrimoni fondiari che richiedevano, per essere gestiti, una mobilità sociale e imprenditoriale molto spiccata.

Sempre risalenti all'epoca medievale sono poi i rapporti di carattere religioso che caratterizzavano la vivacità dei passaggi sui valichi: ad esempio, in un'epoca di cronica carenza di sacerdoti disponibili al servizio della cura d'anime in vallate generalmente considerate impervie per chi proveniva dalla città o dalla pianura, ci si avvaleva sovente di preti d'oltralpe i quali, tramite contratti scritti pattuiti con le singole comunità, garantivano il servizio religioso alle popolazioni oltremonte. La religiosità popolare fu inoltre, in quel periodo, esplicitata tramite i pellegrinaggi che, proprio grazie a questo sistema di valichi e di viabilità infra-alpina, assunse una dimensione più localistica: alle più famose e ambite mete di devozione (Roma, Gerusalemme, Santiago de Compostela), che caratterizzarono, come è noto, il fenomeno della religiosità popolare medievale, andarono prendendo corpo i cosiddetti pellegrinaggi infra-alpini, quelli rivolti verso quei santuari dei santi considerati evangelizzatori delle Alpi, intrapresi ogni anno come viaggi comunitari attraverso i valichi per raggiungere le tombe di questi predicatori. Accanto ai santuari alpini sorsero ben presto luoghi di sosta, come ospizi e locande, per accogliere e assistere i pellegrini e soccorrere i bisognosi. Da questi presidi, sempre attraverso il transito sui valichi, ogni anno partivano lunghe processioni che portavano a loro volta le reliquie dei santi presso i villaggi, affinché tutti, anche coloro che non erano in grado di intraprendere il pellegrinaggio, potessero beneficiare dell'adorazione.²¹

²¹ SAVERIA MASA, *San Gaudenzio di Casaccia: culto, pellegrinaggi e transiti lungo un'antica via delle Alpi retiche*, in «Qgi», 88 (2019), n. 1, 2019, pp. 43-54; LUIGI ZANZI – ENRICO RIZZI, *Le Alpi, i cammini dello spirito Passi, ospizi e vie dei pellegrini Grigioni, Ticino, Vallese e Walser*, Fondazione Enrico Monti, Novara 2017.



Rovine del santuario di San Gaudenzio di Casaccia distrutto nel 1551

Agli albori dell'Età moderna, una regione a vocazione così spiccatamente viaria e commerciale quale fu la Repubblica delle Tre Leghe, acquisendo il dominio sulla Valtellina, la Valchiavenna e il bormiese, ossia uno dei crocevia più strategici dell'arco alpino, raggiunse il suo obiettivo prioritario, ossia quello di estendere la rete di scambi con la pianura padano-veneta, beneficiando di significative agevolazioni daziarie, allorché tale conquista territoriale portò i Grigioni a confinare direttamente con la Repubblica di Venezia, con la quale stipularono alleanze politiche e commerciali. Non si trattò ovviamente solo di garantire un transito sicuro ai mercanti grigioni e veneziani che attraversavano questa porzione di Alpi; l'avvicinamento tra Grigioni e Venezia rispondeva infatti anche all'urgenza dettata dal nuovo contesto geopolitico: il crescere delle tensioni tra Francia, con Venezia, a cui le Tre Leghe erano alleate da una parte, e gli Asburgo con la Spagna dall'altra, richiedeva delle alternative immediate al transito sul territorio milanese oramai precluso ai mercanti elvetici.²²

A partire dalla metà del XVI secolo, si assiste così a una vasta stagione di interventi infrastrutturali che vide il governo delle Tre Leghe insieme a quello veneziano assumere direttamente l'iniziativa, o a non ostacolare quella privata o delle comunità locali, di costruire *ex novo* strade lungo i valichi, o tratti di queste, o di apportare sostanziali migliorie a quelle già esistenti.

²² MARTIN BUNDI, *I primi rapporti tra i Grigioni e Venezia nel secolo XV e XVI*, Centro Studi storici Valchiavennaschi, Chiavenna 1996, p. 174.

In questo periodo le relazioni tra popolazioni residenti al di qua e al di là dello spartiacque retico si consolidarono ulteriormente e con particolare intensità. Non è questa la sede per descrivere l'ampia stagione economica che favorì le Tre Leghe con il dominio sulle valli a sud delle Alpi Retiche: l'estensione del sistema commerciale, sostenuto da una consolidata viabilità internazionale e infra-alpina che da secoli caratterizzava queste valli, agevolò enormemente l'economia di entrambe le regioni.

Con l'accesso al sud e le libertà negli scambi, i Grigioni ottennero un fondamentale canale vitale per la loro sopravvivenza, e i Valtellinesi, dal canto loro, con l'abbattimento delle barriere daziarie verso nord, furono ampiamente avvantaggiati nello smerciare i propri prodotti oltralpe.

Ma non si trattò infatti di scambi esclusivamente commerciali; la vasta mobilità che caratterizzava queste regioni alpine favorì il consolidamento di interrelazioni anche di natura sociale e culturale, di cui il XVI secolo fu la testimonianza più evidente. Un ruolo imprescindibile assunsero, anche in queste valli alpine, gli influssi culturali e religiosi della nuova visione umanistica e teologica. Le valli e i valichi delle Alpi Retiche divennero canali di transito privilegiato e di diffusione delle nuove idee riformate, per opera dei cosiddetti esuli italiani *religionis causa*, ossia coloro che per sfuggire alle maglie dell'Inquisizione romana, ricostituita nel 1542, trovarono rifugio in Valtellina e in Valchiavenna, quindi nei Grigioni, uno Stato dove vigeva un sistema confessionale misto (sancito dagli articoli della Dieta di Ilanz del 1526). Grazie ai valichi e alle vie di transito si diffuse così la Riforma evangelica, portando con sé non solo libri proibiti dalla Chiesa cattolica, ma soprattutto una nuova ondata di pensiero che permeò la società locale. Lungo i valichi delle Alpi Retiche, accanto ai mercanti e agli imprenditori, iniziarono a transitare sempre più di frequente predicatori, ministri del nuovo credo che ogni anno erano tenuti a recarsi ai sinodi riformati, letterati e umanisti, e una nuova generazione di intellettuali che studiarono presso le università più prestigiose dell'epoca come a Padova, Zurigo, Basilea, Ginevra, Heidelberg. Si favorì così, nel corso del tempo, il formarsi di una classe sociale molto più istruita e capace di operare concretamente nell'attività politico-istituzionale del territorio locale. Uno degli aspetti più significativi della mobilità sulle Alpi Retiche del XVI secolo, è legato alla formazione di una classe notarile che si contraddistingue da connotati molto specifici: l'aver studiato oltralpe, aver aderito alla Riforma protestante, l'essere molto radicata nella società locale con l'assunzione di ruoli politici e istituzionali oltre che cancellereschi di prestigio, ma soprattutto, la predisposizione a viaggiare di frequente al di qua e al di là dello spartiacque retico nell'esercizio dell'attività notarile o avvocatizia e nella gestione di vasti patrimoni

finanziari e fondiari.²³ Attraverso i valichi delle Alpi Retiche trovarono salvezza, in seguito, i numerosi riformati sfuggiti all'efferato eccidio del 20 luglio 1620, perpetrato da parte dei cattolici valtelinesi da Tirano a Morbegno, che costò la vita a più di 400 persone.²⁴

Sotto uno sguardo strettamente diacronico, l'insieme di queste relazioni costanti nel tempo fa emergere un'immagine straordinariamente efficace della complessità e della vitalità delle terre alpine, di cui il sistema di valichi e la viabilità infra-alpina furono i vettori prioritari. Sempre in senso diacronico emerge un interscambio culturale tra versanti e tra crinali che si è riflessa nel corso del tempo nella lingua, nella percezione geografica e toponomastica e, più in generale, nella cultura materiale e immateriale, come evidenti testimonianze di un sottofondo culturale comune, proprio delle valli alpine che sono unite dai valichi e dove gli abitanti «erano chiamati a commisurarsi in modo simile con le difficoltà fraposte allo sfruttamento delle risorse e della verticalità, dell'avarizia della terra, e dunque ad una analoga valutazione delle cose che sono utili e di quelle che non servono».²⁵ Dal punto di vista linguistico, ad esempio, questa è la ragione per cui il lessico rivela una compattezza di fondo tra queste regioni, la Valtellina, la Valchiavenna con il bormiese e il versante nord delle Alpi Retiche, quindi Engadina, Bregaglia, Surselva, lasciando trapelare un'osmosi duratura ed esperienze di crescita comune.²⁶

Una crescita che, come è noto, subirà una netta cesura sul finire dell'Età moderna, per una serie di concause, non ultima quella climatica, dovuta all'azione fortemente limitante esercitata sulle Alpi e quindi sulla viabilità infra-alpina della piccola glaciazione che andò effettivamente ad operare, da quel periodo in poi, una selezione naturale di alcune vie in favore o a scapito di altre. A ciò si aggiunse una componente di natura geopolitica, legata al processo di formazione degli stati nazionali già in corso sul finire del XVII secolo e, soprattutto, alla stagione napoleonica che portò una radicale trasformazione della viabilità sulle Alpi con il privilegiamento di alcune specifiche vie e valichi principali per finalità

²³ SAVERIA MASA, *Il passo del Muretto tra Valtellina e Grigioni Storia di una via dimenticata*, Fondazione Centro Giacometti, Fondazione Gaudenzio e Palmira Giovanoli, Stampa-Maloja 2020, pp. 134-139; EAD., *Via di commercio e di scambi culturali: il passo del Muretto tra Valtellina e Grigioni*, in PAOLO DE VINGO – RICCARDO CERRI – ROBERTO FANTONI (a cura di), *Valli unite da colli*, cit., pp. 129-136.

²⁴ ANDREAS WENDLAND, *Passi alpini e salvezza delle anime. La Spagna, Milano e la lotta per la Valtellina*, Officina del Libro, Sondrio 2012.

²⁵ REMO BRACCHI, *Convergenze e discrepanze lessicali in Valtellina e in Rezia*, in «Bollettino della Società Storica Valtellinese», parte II, n. 59 (2006), p. 72.

²⁶ Ivi, p. 82.

strategico militari. La costruzione di strade imposte e l'incanalamento dei traffici ha avuto come conseguenza quella di emarginare moltissime vallate alpine a favore di poche, interessate dai grandi valichi (Brennero, Gottardo, Sempione).

La vera frontiera sulle Alpi fu "costruita" con il XIX secolo, epoca durante la quale prese corpo il discorso sulle Alpi e sulla loro funzione di delimitazione territoriale; una funzione che costituì un attributo ideologico quale prodotto del grande ideale di identità nazionale del pensiero risorgimentale, a sua volta tributario di quel concetto di "nazione" a cui l'età napoleonica aveva dato forma e che si era radicato in modo irreversibile in gran parte d'Europa.²⁷ Da qui il tema delle Alpi come confini naturali del territorio di una nazione; la montagna come frontiera divenne un concetto culturale che delimita identità, distingue e separa e diventa fattore di un più ampio processo di demarcazione territoriale e di regionalizzazione.

²⁷ PAOLA SERENO, *La costruzione di una frontiera: ordinamenti territoriali nelle Alpi occidentali in Età Moderna*, in FERNANDA GREGOLI – SIMONETTA IMARISIO (a cura di), *Le Alpi occidentali da margine a cerniera*, Atti del 41° convegno nazionale A.I.I.G., Bardonecchia 1998, Edizioni Libreria Cortina, Torino 1999, p. 76.

