

Domande inevitabili intorno alla strada del San Bernardino

Autor(en): **Planta, Armon**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **44 (1975)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-34540>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Domande inevitabili intorno alla strada del San Bernardino

Armon Planta, studioso e ricercatore della preistoria grigione, si è dedicato particolarmente, in questi ultimi anni, all'identificazione delle tracce di strade e di sentieri romani attraverso i nostri valichi alpini. Nella traduzione di Renato Stampa abbiamo pubblicato nel fascicolo dell'aprile 1974 (QGI, XLIII, 2 pagg. 139-146) i risultati delle sue indagini sulle strade del Maloggia e del Giulia. Nel Bündner Monatsblatt del gennaio / febbraio 1975 (pagg. 32-44) questo appassionato ricercatore pubblica le conclusioni alle quali è giunto dopo importanti ricerche sul posto a riguardo delle strade di epoca romana, medioevale e moderna attraverso

il valico del San Bernardino. Le sue conclusioni, tratte, a differenza di quelle del Dr. G. Th. Schwarz, dallo studio oggettivo delle tracce sul terreno e *dalle testimonianze di una tradizione locale sicura*, vengono a confermare in grande misura le ipotesi e le obiezioni esposte dal sottoscritto in *Quaderni* del gennaio 1968 (XXVII, 1 pp. 14 - 17) e del luglio 1969 (XXXVIII, 3 p. 176 seg). Le traduciamo, quindi, perché convinti che serviranno a chiarire questa importante questione e ad impedire che prendano piede affermazioni avventate e fantasiose. Le note del sottoscritto sono siglate r. b.

Rinaldo Boldini

Sono stato spinto a scrivere questo articolo vedendo l'indicazione «Strada Romana» nel foglio Hinterrhein della Carta Nazionale 1 : 25 000 (Foglio 1254, coordinate 733, 300/149,00), ma specialmente constatando che per dimostrare l'esistenza si pubblicava nella stampa la fotografia del «viadotto» presso Ca' de Mucia, del quale sapevo trattarsi di un tratto della

strada per slitte costruita nel secolo scorso.¹⁾

Fra il 1970 e il 1974 sono riuscito a ritrovare e a studiare importanti tratti della strada carreggiabile romana del Giulia fra Casaccia e Bivio. I risultati, assai importanti, di queste mie ricer-

¹⁾ A questo riguardo si vedano le nostre obiezioni a pag. 15 di QGI gennaio 1968 e quelle a pag. 177 di QGI luglio 1969. r. b.

Curva selciata della mulattiera usata almeno fino alla fine del XIII secolo sul monte Olzello-Mons Avium-Wälschberg. Si trova a nord della Tälliterra (coord. 734, 350/153, 300).



che mi autorizzano all'esame critico del lavoro di G. Theodor Schwarz intorno alla strada del San Bernardino, pubblicato nella collana del Museo Retico (quaderno 5) e in *Helvetia Archaeologica* (6/1971).

In base alle descrizioni del tracciato fatte dallo Schwarz nelle pubblicazioni citate e nella carta da lui allegata al quaderno 5 del Museo Retico — basterebbe tuttavia la carta nazionale 1 : 25 000 — confermerò in parte le sue conclusioni, ma dovrò confutarle nei punti più importanti.

1. *Il sentiero « preistorico »*

Secondo Schwarz: Portela (coord. 735 /146 SW) - Aquabona - Pian Lumbrif - Sassel batù - pendio occidentale del Pizzo Uccello - Wälschberg - e poi ?

Secondo me: Lago Dosso - Alpe di Piandosso - Pian Cales - Pian Lumbrif - Sassel battù - Alpe Montagna - Wälschberg - Tälliterra (sella fra le curve di dislivello 2060) — da qui in due varianti fino alla « I » di Dürrebüel - Pt. 1826 della strada attuale - Dorfalp - Kapell e oltre verso la valle. ¹⁾

Indipendentemente dallo Schwarz ero giunto anch'io ad ammettere che il sentiero segnato in parte sulla carta nazionale attraverso il Wälschberg doveva identificarsi con il più antico valico. Sono però in grado di dimostrare che questo sentiero è stato usato come mulattiera fino nel Medioevo. Dal

¹⁾ Si veda la conclusione delle nostre « osservazioni » a pag. 178 di QGI luglio 1969.
r. b.

Lago Dosso fino a sud-est di Tällitüra il terreno, a differenza della zona più occidentale del valico, è assai poco accidentato e perfino carreggiabile senza grandi difficoltà. La discesa a est di Tällitüra è bensì ripida nella parte superiore, ma non tanto da presentare ostacolo importante. In questo tratto la strada è stata scavata in profonde scanalature, a causa della pendenza, e perciò ha cambiato spesso il tracciato. Un rilievo topografico aereo rende evidenti le diverse varianti di questo tratto, che può essere facilmente seguito fin giù negli alni montani. L'ultima mulattiera in questo tratto era parzialmente lastricata. Siccome nell'epoca di utilizzazione di questa mulattiera non esisteva ancora il villaggio di Hinterrhein e il torrente Rapper (Rabies) opponeva un forte ostacolo, la strada seguiva probabilmente il lato destro della valle, passando per Kapell, dove ne è ancora visibile un tratto. Il nome Kapell (cappella) dimostra che la strada era ancora utilizzata in epoca cristiana. Probabilmente si trovava lì, all'inizio del valico di allora, la cappella «sancti Petri apud Renum», citata nei documenti 36/37 degli anni 1286/1287 nel vol. II del Codex Diplomaticus.¹⁾ Nell'atto di fondazione del Capitolo di S. Giovanni e S. Vittore in S. Vittore, del 28 aprile 1219 (Bündner Urkundenbuch, 602, pag. 93 righe 6/7), è assegnata alla chiesa di S. Giovanni la «ecclesiam Sancti Petri de Reno» con tutte le sue proprietà di alpi e mon-

1) Bener: Beiträge zur Hebung der bündnerischen Volkswirtschaft, p. 126, cfr. Bündner Urkundenbuch, Bd. III, 1153 p. 101, 33; Urk. 1158, p. 108, 27/28.

tagne. A differenza di questa, tutte le altre chiese nominate nel documento sono dette «ecclesiam et plebem», cioè con una comunità di fedeli.

La mia ipotesi che la «ecclesia sancti Petri de Reno», rispettivamente «cappella sancti Petri apud Renum» doveva essere solo una cappella nell'accezione moderna del termine è suffragata dalla condizione dello stesso atto di fondazione (pag. 93, riga 28) la quale, a differenza che per le altre chiese citate, imponeva la celebrazione di solo tre messe all'anno nell'«ecclesia sancti Petri de Reno». Ciò dimostra che questa «ecclesia» non aveva una comunità di fedeli.

Altra prova: nel 1287, cioè venti anni dopo l'immigrazione dei Walser, il documento la dice «cappella sancti Petri apud Renum».

A suffragio della mia tesi posso citare «Frühes Christentum im schweizerischen Alpenraum» di Heinrich Büttner/Iso Müller. Dopo l'immigrazione dei Walser fu fondata la chiesa di valle di San Pietro a Hinterrhein. Il patrocinio fu trasferito dalla cappella alla chiesa.²⁾ I Walser avevano ora tutto l'interesse di fare in modo che la strada del valico terminasse nel loro villaggio. Fu costruito il ponte di valle (Landbrugg) e la cappella fu abbandonata al suo destino. Anche Gertrude Hofer - Wild giunge alla stessa conclusione affermando che solo con l'arrivo dei Walser la cappella di S. Pietro è stata trasferita a Hinterrhein per diventare chiesa di valle.³⁾ Sic-

2) Büttner/Müller, op. cit. pag. 93: per la loro importanza liturgica e giuridica i patrocini non venivano facilmente mutati.

3) Herrschaft und Hoheitsrechte der Sax im Misox, pp. 284-286.

come, probabilmente, la Hofer - Wild non conosceva l'esistenza del toponimo Kapell essa ritenne che la cappella si trovasse più in alto, sul versante nord del valico.

Si potrebbe quindi spiegare in modo ragionevole la fantastica idea dell'antica cappella presso la sorgente del Reno. Un tempo la geografia non era presa tanto sul serio (Campell, per esempio, chiama Reno anche il Rappierbach!) : la cappella si trovava semplicemente in cima alla valle, ai piedi del valico.

La leggenda narra che la campana di questa cappella è poi stata collocata nel campanile di Hinterrhein. Dallo Zapport, dove Sererhard diceva trovarsi la cappella, il trasporto sarebbe stato pressocché impossibile, mentre esso doveva essere abbastanza facile da Kapell, attraverso il ponte di valle (naturalmente non quello oggi esistente!).

Bella cosa sarebbe poter rintracciare i resti di questa cappella, ma dopo la colonizzazione dei Walser il bosco del Geissberg sovrastante la località Kapell è stato distrutto: frane e valanghe hanno cambiato di molto la configurazione del suolo.

Ma veniamo al versante meridionale del più antico valico. Presso Sassel batù si dovette tagliare un costone di quarzite, molto ripido, difficilmente aggirabile, per fare del sentiero preistorico una vera mulattiera. Che quelli di Mesocco abbiano compiuto un lavoro così impegnativo solo per farvi passare il bestiame è poco probabile, meno probabile ancora che ciò sia avvenuto in epoca preistorica. L'ipotesi più ragionevole è che i Romani abbiano eliminato questo ostacolo

per la loro mulattiera. (Anche sul Settimo il passaggio obbligato della strada romana e di quella medioevale si chiama Säsel batü). In tal modo essi potevano disporre di una pendenza uniforme in terreno molto favorevole, dal Lago Dosso (dove secondo lo Schwarz devono essere stati rinvenuti due campanacci da mulo¹) attraverso Alpe Dosso - Pian Cales - Pian Lumbrif - Sassel batü. Siccome il villaggio di San Bernardino allora non esisteva ancora, né i Romani, né i viaggiatori e i pochi mulattieri del Medioevo avevano alcun interesse di attraversare quella conca paludosa con pendenza e contropendenza. E ancora: sul lato meridionale del Ri de Funtanalba, circa 50 metri sopra il ponticello odierno, sono visibili i resti della muratura primitiva di un ponte più antico. Aggiungiamo che il passaggio obbligato di Sassel batü non presenta tracce di scanalature lasciate dalle ruote. Non si riesce a identificare simili tracce nemmeno più a nord su questo sentiero, né su dorsali rocciosi né in scanalature.

Possiamo riassumere dicendo che il sentiero preistorico, con la correzione a Sassel batü, ha servito da mulattiera per tutta l'epoca romana e nel Medioevo.

2. La mulattiera

Secondo Schwarz: San Bernardino - Gareida sora - ad ovest del Sass de la Golp - fino a ovest del Pt. 2097 -

¹) Schriftenreihe des Rätischen Museums, Heft 5/1969.

di là ad angolo retto verso l'attuale Ospizio.

Secondo me: come Schwarz fino a ovest del Pt. 2097, ma da qui passando a est del Pt. 2101 - direttamente verso nord fino a Villa Thöni (Pt. 1986 presso la strada attuale) - lungo la sponda destra del torrente Masegg fino al primo 7 della quota 1877 - seguendo il sentiero segnato sulla carta sopra Dürrabüel (non, come la «Strada Romana», sul tracciato della strada odierna) fino alla curva stradale Pt. 1826 - Dorfalp - vecchio ponte - Hinterrhein.

Quando nel XV secolo aumentò il traffico sullo Spluga e sul Monte de Olzello, fu fondata nel 1473 la Porta di Thusis, con la partecipazione di tutti i villaggi dell'Hinterrhein. I Reinvaldesi costruirono allora un valico al riparo dalle valanghe. Non si poté fare a meno di attraversare il pendio settentrionale del Geissberg, molto esposto alle slavine, ma si poterono evitare i corsi valangari del Tempahorn e del Pizzo Uccello.

Il ponte di valle (Landbrugg), che secondo Chr. Hösli aveva un predecessore documentato, di legno, fu costruito dove la valle era più stretta; per questo bisognava rassegnarsi al pendio del Dorfalp, battuto dalle valanghe. La nuova mulattiera fu tutta lastricata, nei punti più ripidi con lastre verticali, a coltello, nei punti piani e paludosi con grosse lastre orizzontali.

Questa antica mulattiera è utilizzata ancor oggi come passeggiata da San Bernardino fino al punto in cui piega improvvisamente a sinistra per raggiungere l'Ospizio. Lo stesso dalla parte di Hinterrhein, fino alla curva

più alta a nord-est di Dürrabüel e da lì fino a Villa Thöni. Il tratto di sentiero segnato sulla carta fra la curva più alta (Pt. 1836) e il primo 7 del Pt. 1877 è interrotto da cave di pietra e coperto da alni montani, così che è sfuggito a Schwarz.

Schwarz afferma dunque che la sua mulattiera, venendo da sud, piega improvvisamente verso ovest a est della sommità del valico. Perché? Forse perché fa così anche il sentiero segnato sulla carta. Ma è un fatto che questa brusca deviazione a sinistra, che attraverso costoloni rocciosi e avvallamenti conduce all'Ospizio, non è mai stata usata come mulattiera. A partire da questa deviazione la mulattiera continua, attraverso un ponticello ancora ben conservato, in direzione nord. A tratti conserva ancora un eccellente lastricato di pietre verticali o orizzontali, costeggia stagni e paludi e, specialmente nella ripida discesa verso Villa Thöni, ha diversi gradini tagliati nella roccia. A partire dalla curva stradale (Pt. 1826) a nord-est di Dürrabüel la mulattiera viene da Schwarz identificata con la «Strada romana».

Nonostante la sua eccellente costruzione la mulattiera non presenta alcuna traccia di ruote. È però costruita in modo da permettere il passaggio delle slitte durante l'inverno. Non fu più usata dopo il 1770, perciò in alcuni tratti è coperta da un compatto strato erboso di circa 5 cm, come per es. sopra Villa Thöni.

Ora ci si può chiedere: perché è stata costruita con non poca fatica questa bella mulattiera, se già esisteva una «Strada Romana» ancora più bella? Non so capire perché Schwarz

non si sia posta questa domanda. Questo nuovo valico passa circa 1 km ad ovest del precedente sentiero del Mons de Olzello (Uxello)/Vogelberg o Wälschberg. Nel 1451¹⁾ fu costruita sul suo versante meridionale la chiesa di S. Bernardino, dedicata al francescano Bernardino da Siena, canonizzato nel 1450. La Hofer-Wild dice che Enrico de Sacco ha fatto costruire questa chiesa alcuni anni prima di fondare l'ospizio sul S. Bernardino.²⁾ Ma siccome la mulattiera d'allora passava 1 km. più a est del valico attuale, e siccome sul posto non si possono rintracciare resti di costruzioni, si deve ammettere che l'ospizio si trovasse nell'attuale villaggio di S. Bernardino. Il che spiega anche che a partire d'allora il valico ha preso il nome di San Bernardino.

3. La « Strada Romana »

Questa strada è stata costruita nel 1768 dal comune di Hinterrhein.¹⁾ Essendo rimasta in uso solo 50 anni fino alla costruzione della nuova carrozzabile (1818-1823), non sono rintracciabili scanalature lasciate dalle ruote, ad eccezione che nelle lastre verticali che sporgono dalla pavimentazione molto accurata e che servivano per fare defluire lateralmente l'acqua di scolo.²⁾ Già la presenza di queste lastre verticali dimostra che, contrariamente a quanto afferma Schwarz, questa carreggiabile non era né selciata né inghiaziata nei tratti muniti di lastre disposte orizzontalmente o obliquamente a coltello.

La mancanza di tracce lasciate dalle ruote su questa « Strada Romana » è spiegata da Schwarz con il fatto che la durezza dello gneiss avrebbe impedito il formarsi di simili scanalature.³⁾ Una bella scusa per togliere di mezzo questo « neo di bellezza » della

1) La data viene spesso ripetuta, ma non è sicura. L'unico documento è quello del 1467, nel quale la chiesa è detta edificata già « da alcuni anni ». Sarà dunque più esatto dire che è stata edificata fra il 1450 e il 1460. r. b.

2) op. cit. pp. 284-286.

Dal documento del 16 marzo 1467 (Arch. com. di Mesocco n. 54) risulta chiaramente che l'ospizio non poteva essere lontano dalla chiesa di San Bernardino; se il titolo esterno del documento parla di « illis duobus fochis qui habitant ad Sanctum Bernardinum super culmine Ocelli », l' « ad » non può significare, secondo il contesto, che « presso » la chiesa e « culmen » montagna, passo, ma non « sommità ». r. b.

1) G. Bener, nel suo lavoro « Beiträge zur Hebung der bündnerischen Volkswirtschaft », apparso nel 1929 dice a pag. 112: Dopo che nel 1643 era stata aperta la strada sul versante sud dello Spluga attraverso il Cardinello, notevolmente migliorata nel 1709, Hinterrhein costruì nel 1768 una strada per quell'epoca modello attraverso il San Bernardino. Mesocco contribuì con 1300 fiorini. La costruzione aveva lo scopo di prevenire la costruzione della carreggiabile dello Spluga, prevista dal capitolato di Milano dell'8 febbraio 1763.

Bener poté disporre di un'unica fonte: una relazione di viaggio attraverso il San Bernardino, apparsa nel « Sammler » del 1783.

2) Queste scanalature hanno attirato l'attenzione anche di Schwarz. v. Schriftenreihe des Rätischen Museums, Heft 5, p. 24.

3) v. n. prec.

Si confronti, a questo riguardo, la nostra osservazione a pag. 177 di QGI luglio 1969.

r. b.

« Strada Romana ». Sulla strada romana del Giulia io ho messo in evidenza in diversi posti e anche nel duro granito a nord dell'Ospizio scanalature parallele, della profondità fino a 45 cm. Del resto, almeno per quanto riguarda il Giulia, non corrisponde l'affermazione dello Schwarz, secondo cui le costruzioni stradali romane dovevano essere grandiose anche in montagna. La strada romana del Giulia e il tratto ancora esistente fra Casaccia e Maloggia dimostrano proprio il contrario. Ci si arrangiava alla bell' e meglio e ci si accontentava di una carreggiabile in qualche modo adatta a carretti leggeri, a due ruote. Il pezzo forte della « Strada Romana » del San Bernardino è il bel viadotto a sud-est della Ca' de Mucia. Si tratta invece di un'eccellente costruzione moderna, che può essere forse parte della strada costruita nel 1768, ma che, più probabilmente, è stata realizzata come elemento della più recente strada invernale nel secolo scorso.⁴⁾ Schwarz affaccia l'ipotesi che il viadotto di Mucia in epoca romana fosse dotato di pavimentazione formata da lastre di gneiss disposte verticalmente e perpendicolari all'asse di marcia. Ma che ci sarebbero

4) Si vedano le fotografie a pag. 168 e 169 di QGI luglio 1969 e l'osservazione n. 3 a pag. 177, nonché pag. 15 di QGI gennaio 1968. — Possiamo aggiungere che uno studente intelligente, dopo avere attentamente osservato la muratura del viadotto di Ca' de Mucia, domandò se non si dovesse ritenere di epoca romana anche il muro di sostegno della strada sopra il Ponte Nuovo, certamente costruito nella seconda metà del secolo scorso. Giustificazione della domanda maliziosa: « la tecnica della muratura è perfettamente identica a quella da Schwarz attribuita ai Romani ». r. b.

state a fare, allora, le grandi lastre laterali, parallele al piano stradale? Per sostenere la pavimentazione, immaginata da Schwarz, sarebbe stato certamente necessario un muro ordinario oppure delle lastre poste a gradini.

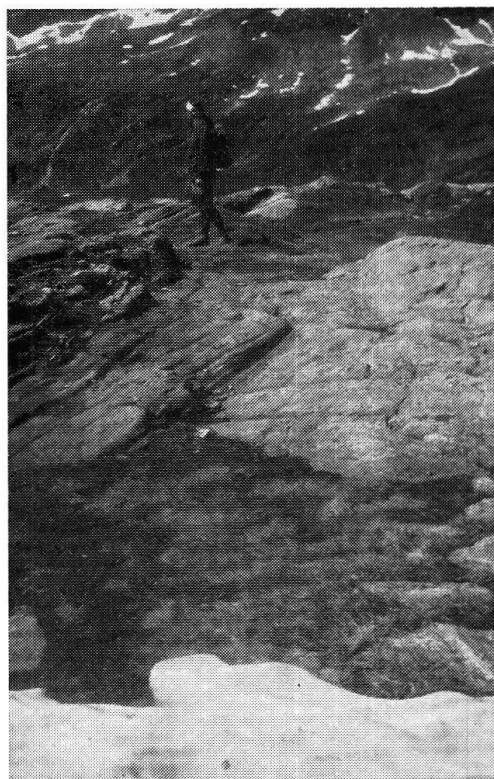
Per la pista invernale, coperta di neve, non rappresenta nessun ostacolo nemmeno lo sprone di roccia al termine del viadotto che sporge fin nella strada e che tanto ha dato da pensare a Schwarz. In cima al viadotto, dove questo si appoggia alle rocce (lato est) e quindi non erano più necessarie grosse lastre laterali, comincia la pavimentazione di lastre disposte verticalmente. Ma questa pavimentazione sta con lo spigolo superiore in linea con le lastre laterali, il che ci dà la migliore dimostrazione del fatto che il viadotto non ha mai avuto altra pavimentazione. Una sola lastra lunga e stretta, disposta di traverso per lo scolo dell'acqua, sporge sopra il piano della pavimentazione e delle lastre laterali.

A est del punto in cui la Moesola viene deviata verso ovest passando sotto la strada attuale, uno sperone di roccia levigato dai ghiacci attraversa la strada del 1768, la cosiddetta « Strada Romana ». Per Schwarz questo costone assume non poca importanza per poter dimostrare l'esistenza di una strada romana carreggiabile. Egli afferma che per collocarvi la pavimentazione,¹⁾ la roccia è stata scavata per la larghezza di 140 cm in basso e di 160 in alto; non dice di quale profondità fosse questo incavo. Nella fotografia pubblicata a

1) v. QGI 1969, p. 170 fig. 22.

r. b.

Incavo naturale della roccia ampliato artificialmente. A est del punto in cui la Moesola viene deviata a ovest passando sotto l'attuale strada cantonale. Secondo Schwarz sarebbe stato destinato ad accogliere la pavimentazione della «Strada Romana». Che l'ipotesi sia errata lo dimostra il selciato, che sopra e sotto questo incavo vi si allaccia a livello con il suo spigolo superiore.



pag. 28 di *Helvetia Archeologica* (2/1971-6), immagine davvero impressionante, l'incavo appare più profondo di quanto non sia realmente. Solo ai lati è stato scavato circa 10 cm nella roccia. Nel mezzo si trovava già un avvallamento naturale, visibile anche nella fotografia. Certo non basterebbero questi elementi per escludere che l'incavo sia stato preparato per far posto alla pavimentazione. Ma la pavimentazione ancora esistente alle estremità dimostra che l'incavo stesso non poteva averne: lo spigolo superiore della pavimentazione esistente combacia con il livello dell'incavo. Che per questa piccola correzione della roccia non siano stati usati esplosivi è spiegabilissimo: l'incavo sarebbe risultato troppo ineguale.

La struttura tipica di questa strada è visibile meglio che altrove sul versante nord del valico (a sud della curva 2041 m.s.m.). A seconda del terreno la strada è tracciata direttamente sulla roccia, su lastre disposte verticalmente o su lastre orizzontali. È ovvio che anche il pilastro di ponte «romano» nel torrente Masegg fa parte di una variante della strada invernale.²⁾ Basta a provarlo il fatto che in mancanza di neve non esiste via di accesso al ponte.

Non poco imbarazzo ha procurato a Schwarz il tratto di strada in Alt Wali (a nord di Dürrabüel). Ritiene che almeno nella parte superiore abbia servito da strada invernale. In realtà si

²⁾ Cfr. QGI 1969, 3 fig. 26 e pag. 177. r. b.



E' ovvio che anche il pilastro di ponte « romano » nel letto del torrente Masant (sopra Dürrabüel) fa parte di una variante della strada per le slitte. Per la sua destinazione questo ponte non aveva un accesso estivo, come si vede chiaramente in questa illustrazione.

tratta di parte della strada carreggiabile costruita sul valico nel 1768. Quelli di Hinterrhein hanno costruito qui la strada per evitare finalmente i pendii battuti dalle valanghe a sud del villaggio. Il vecchio ponte era stato collocato in un punto che ne facilitava molto la costruzione, ma costringeva poi ad attraversare più di un chilometro di pendio esposto alla caduta di valanghe. Perciò i cittadini di Hinterrhein osarono costruire un nuovo ponte a sudovest del villaggio, più o meno dove si trova l'attuale ponte stradale.

Mi sono informato presso buoni conoscitori della storia locale, come il

signor Hösli, maestro di scuola secondaria, intorno alla questione della « Strada Romana ». Ma anche senza questi lumi mi è bastata una riflessione assai semplice per non cadere nell'errore di dare una falsa interpretazione alla carreggiabile costruita nel 1768: come mai i mulattieri del Medioevo avrebbero costruito un nuovo sentiero, appunto la mulattiera, se fosse stata a loro disposizione la carreggiabile romana, ancora assai bene conservata ?

Si può senz'altro ammettere che il nostro valico sia già stato usato in epoca romana e anche in tempi molto più remoti. Ma i Romani non lo usa-

rono come strada carreggiabile, bensì come mulattiera, a differenza del Giulia. C'è un altro indizio per l'ipotesi che la mulattiera dei tempi preistorici sia stata poi assunta dai Romani. Il San Bernardino si chiamava prima della metà del secolo XV « Mons Avium », in tedesco Vogelberg.¹⁾ Certo non è solo un caso che l'imponente vetta a oriente vicino al primo valico si chiami Pizzo Uccello. Il nome pare derivare dal celtico « *uxello* » che significa « culmine ». Purtroppo questo nome non figura nel Rätisches Namenbuch di Schorta. Secondo Rudolf Jenny anche il nome « Wälschberg » sul lato orientale del valico si deve riferire ad un'antica strada, che però sarebbe stata usata ancora dopo l'insediamento dei Walser.

Riassumendo: prima della strada attuale ci devono essere state tre strade sul San Bernardino:

1. la mulattiera preistorica-romana-medioevale, completamente sul lato orientale della larga sommità del valico;
2. la mulattiera medioevale, di buona costruzione, da San Bernardino alla zona centrale della sommità;
3. la carreggiabile del 1768, a ovest dell'insellatura.

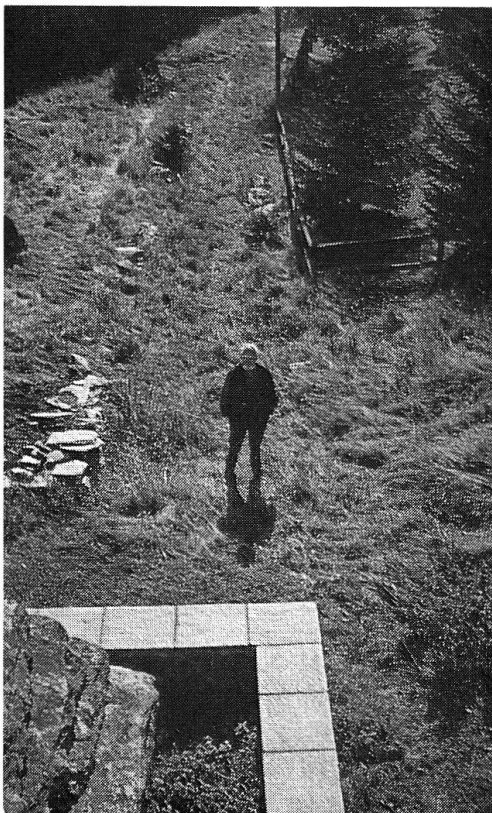
Attraverso i millenni la depressione del valico, larga 2 km, tanto che io non conosco altro passo alpino così largo, fu percorsa in itinerari diversi. Il tracciato più antico, detto « Mons de

Olzello » - Wälschberg, passava dove il terreno presentava minori difficoltà, dunque sul lato orientale. Fino al principio del Medioevo non era necessario tener conto del pericolo di valanghe, perché commerci e trasporti cominciarono a fiorire solo più tardi. Fin dove il monte *de Olzello* era coperto di boschi, questo lato era vestito di foreste di alto fusto, più facilmente percorribili che non l'intrico di pini cembri e di paludi della regione occidentale, tutta disseminata di rilievi rocciosi. La mulattiera medioevale, il San Bernardino, evitava i pendii del Pizzo Uccello, battuti dalle valanghe. Fu tracciata attraverso i rilievi rocciosi, là dove ciò presentava meno difficoltà, cioè al centro della sella del valico. Qui, fra lunghi costoni di gneiss disposti in direzione nord-sud, si stendono strisce di terreno erboso che quasi invitano al tracciato di una strada. La carreggiabile del 1768 valicava il passo nel suo punto più basso, come la strada attuale, però a oriente del lago. Si dovettero superare ostacoli maggiori, ciò che fu possibile in un'epoca di tecnica più progredita.

Purtroppo non ho avuto il tempo necessario per seguire il tracciato della « Strada Romana » a sud di San Bernardino. Riguardo alla fotografia pubblicata da Schwarz¹⁾ vorrei però osservare che essa non prova affatto l'affermazione che la cappella di Pian San Giacomo sia stata costruita sopra una strada più antica (Helvetia Archeologica 2/1971/6) o « sopra un

1) Siamo convinti che « Mons Avium » è tardiva latinizzazione umanistica di « **Olzello** », « **Auxello** », « **Ocello** » e del volgare « **Uccello** ».
r. b.

1) Schriftenreihe des Rätischen Museums, Heft 5, pag. 22. — Cfr. anche fig. 18, QGI 1969, 3, pag. 166.
r. b.



Col conforto di una fotografia Schwarz afferma che la cappella del Pian San Giacomo è stata costruita sul sedime di un'antica strada. Per dimostrare il contrario abbiamo scattato questa fotografia dal tetto della cappella, in direzione sud. In basso a sinistra è visibile l'angolo SO del tetto. La fotografia mostra chiaramente che la vecchia strada, sulla quale si trova l'Autore, piega leggermente a ovest verso un'insellatura naturale del terreno.

ben visibile incavo della Strada Romana »: il muro del sagrato della cappella è stato costruito solo in epoca più recente. Il lato occidentale del muro poggia con tutti e due i suoi angoli sopra la vecchia strada la quale continua sul lato occidentale della cappella per sfociare in un'incavatura naturale del terreno, attraverso la quale passa ancora oggi una strada carreggiabile. La fotografia scattata dal tetto della cappella in direzione sud dimostra chiaramente che la strada passava accanto al lato occidentale della cappella, descrivendo una leggera curva. Anche sull'altro lato della cappella sono visibili le tracce di una strada ancor più antica.

Nonostante le mie ricerche nell'archivio comunale di Hinterrhein non ho, purtroppo, potuto trovare alcun documento che si riferisse alla costruzione della carreggiabile del 1768. Ma non c'è da meravigliarsi: in quell'archivio è conservata una grossa cartella di documenti non ancora esplorati, in antica scrittura tedesca, di difficile lettura. Finché quei documenti non saranno studiati dovremo accontentarci con l'accenno che ne fa il « Sammler » del 1783. In un'ampia relazione di viaggio si parla esplicitamente della costruzione della nuova strada attraverso il valico del San Bernardino.