

Editoriale : Ferrovie. Emigrazione. Territorio

Autor(en): **Marchand, Jean-Jacques**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **80 (2011)**

Heft 2: **Ferrovie. Emigrazione. Territorio**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

Editoriale

Ferrovie. Emigrazione. Territorio

La storia delle ferrovie nelle tre principali valli del Grigioni italiano potrebbe intitolarsi: la ferrovia che ci fu, la ferrovia che c'è, la ferrovia che non c'è mai stata, anche se la formula potrebbe essere riduttiva rispetto ad una più complessa realtà.

La ferrovia che c'è, quella della Valposchiavo, o meglio del Bernina, è certamente quella che è rimasta immutata nel suo percorso, pur adattandosi all'evoluzione tecnica, per più di un secolo, guadagnandosi, grazie all'arditezza degli ingegneri pionieri dell'Ottocento, non solo il rispetto delle generazioni per la sua efficienza, ma anche il massimo riconoscimento da parte dell'UNESCO, con l'inserimento della sua linea tra i Beni Patrimonio dell'Umanità. Nel 2010, in un articolo di P. Härtli, i Qgi ne hanno ricordato, con un'ampia iconografia, la storia, le caratteristiche tecniche e l'impatto turistico-economico. La ferrovia che ci fu e la ferrovia che non c'è mai stata, cioè quelle della Mesolcina e della Bregaglia sono l'argomento del primo dossier di questo numero. In realtà, come è apparso anche in una recente mostra itinerante organizzata dalla Pgi nelle valli del Grigioni italiano, le sorti delle due ferrovie non possono essere riassunte in questa semplice formula. Gionata Pieracci, nel suo contributo ampiamente illustrato, dimostra che la ferrovia della Mesolcina, ben lungi dal dover essere considerata defunta, nonostante le successive condanne a morte, è risorta da una dozzina di anni come treno turistico, giustificando il sottotitolo dell'articolo: *Il treno ritrovato*. In quanto alla linea della Bregaglia, di cui Andrea Tognina illustra i successivi progetti che andarono falliti, l'elaborazione del concetto giunse ad un tale livello di progettazione, che nella mostra sopraccitata del 2010 fu possibile ai visitatori compiere con un veicolo virtuale il percorso che avrebbe seguito la ferrovia bregagliotta. Dai vari contributi risulta anche una impressione assai ambigua nei confronti della politica federale tramite l'erogazione o il rifiuto delle concessioni: da una parte, e soprattutto fra l'Otto e la prima parte del Novecento, una volontà di incoraggiare sia il turismo sia gli impianti di produzione elettrica con la creazione di nuove linee ferroviarie elettrificate nelle valli grigionesi, dall'altra una costante opposizione ai tentativi di creare linee di comunicazione concorrenziali al Gottardo. È una politica che è forse parsa di sana pianificazione ma che ha portato di fatto a favorire certi interessi e certi cantoni a scapito di altri, e che si è ripetuta nel secondo

Novecento con il non completamento dell'autostrada A12 a favore della A1, fino alla creazione sul fronte ferroviario e su quello autostradale di un grave ingorgo dai costi immensi, anche sul piano ecologico (faraonica galleria ferroviaria di base, rifiuto dello sdoppiamento di quella autostradale); e che si è conclusa con l'incremento del trasporto merci e passeggeri su inquinanti mezzi di trasporto e il declassamento dei treni di utilità regionale e di potenziale interesse internazionale in trenini turistici locali.

Nella continua alternanza di flussi di persone nelle quattro valli, il fenomeno dell'emigrazione ha caratterizzato a lungo le popolazioni, permettendo di superare la miseria endemica e di dare sfogo alle ambizioni che la ristrettezza dei luoghi e dei mezzi locali impedivano. La lunga vicenda migratoria delle valli grigionitaliane, alla quale la nostra rivista ha dedicato e continuerà a dedicare dossiers e saggi, è stata fonte di infinite sofferenze, ma anche di incontestabili risorse finanziarie e di apertura straordinaria al mondo. Come per altre valli, ma forse più di altre, la Bregaglia si è distinta nel settore della pasticceria: prima con una forte presenza a Venezia, poi dopo la cacciata della colonia grigionese dalla città lagunare, con una diffusione a diaspora in tutta Europa dalla Gran Bretagna alla Polonia. In questo numero, pubblichiamo il primo contributo di Gian Andrea Walther che fa il punto sul fenomeno, mentre nelle puntate successive intendiamo studiare più precisamente il ricco diario di uno di questi emigrati.

La terza parte del trittico è più ampiamente dedicata al territorio. Dora Lardelli narra, documentandoli con numerose illustrazioni, i dieci anni dell'attività di un luogo espositivo apparentemente ristretto e appartato, ma dal grande successo non solo locale: la Rimessa Castelmur di Stampa-Coltura. Grazie al dinamismo di alcune persone, il luogo è stato aperto a numerosi artisti, venuti da orizzonti molto diversi, per lo più dal mondo germanofono, ma legati al territorio da lunghi e frequenti soggiorni, o da contatti stretti con persone del luogo. La decina di schede che l'autrice dedica ai singoli autori ci permette di percepire l'ampiezza dell'apertura del piccolo spazio espositivo all'arte contemporanea, e che una mostra retrospettiva dell'ultimo decennio organizzata quest'anno a Stampa permette di visualizzare. Un altro esempio dell'attenzione al territorio è la salvaguardia delle testimonianze architettoniche delle valli. La chiesa e l'ospizio di San Gaudenzio a Casaccia (Bregaglia) vittime di un fortissimo degrado, già segnalato nel 1925 da Giovanni Giacometti, sono in corso di restauro, come illustra Dora Lardelli con dovizia di fotografie, grazie all'interessamento delle autorità e di un comitato di mecenati. Secondo i criteri moderni del restauro «filologico» l'intento non è di ricostruire i due edifici, ma di consolidarli nel loro stato attuale per fermarne il degrado e di rimetterli a disposizione della popolazione locale nell'arco di un triennio.

La vitalità del territorio è anche legata alla sua amministrazione e alla ricerca di nuove maniere di gestirlo in un periodo in cui è sempre più difficile trovare persone pronte ad impegnarsi nella gestione del bene pubblico. Una soluzione adottata in molte regioni è quella della fusione dei comuni fino talvolta ad unirli in una sola entità per ogni valle. È quanto è avvenuto recentemente per la Bregaglia. Due giovani grigionesi, Patrick Canalicchio e Gianluca Olgiati, s'interrogano – anche in base a concetti come quelli dell'«economia di scala» – sui vantaggi e gli svantaggi che po-

trebbero derivare dalla fusione di Poschiavo e di Brusio in una sola entità comunale. Ne risulta che sul piano razionale una fusione presenterebbe non pochi vantaggi, ma che sul piano psicologico molti ostacoli dovrebbero essere superati, come in particolare il nome da dare al nuovo comune (dal quale Brusio rischierebbe di essere cancellato).

Il territorio conserva non solo tracce molto vistose della presenza umana come le case, i palazzi e le chiese, ma anche scritte lasciate dai pastori nei luoghi più impervi in cui risiedevano momentaneamente o si proteggevano dalle intemperie. Come ricorda Giuseppe Brenna, che ha frequentato molto questi luoghi, tali tracce seppur infime della presenza umana nei più remoti pascoli, hanno lasciato la loro impronta anche nella toponomastica locale, come quel «Sass de la Scritüra» in Val Calanca, che costituisce il perno di un importante itinerario alpino.

Pure al territorio si rifà la «suite» poetica di Ivo Zanoni, composta da quattro poesie e una prosa, in quanto segue un itinerario – idealmente compiuto nel gennaio 2011 – che va dal Lej Nair sul Passo del Bernina fino a Como passando da Poschiavo e Tirano: da lago a lago, ma anche – in una specie di discesa agli Inferi – dai paesaggi incorrotti delle alpi alla periferia cementificata di Lecco, che assedia la storica Villa Manzoni.

Jean-Jacques Marchand