

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 60 (1987)

**Heft:** 9: San Gottardo

**Artikel:** Dal sud verso il Gottardo = Le Gothard à partir du Sud = Von Süden zum Gotthard = From the South to the Gotthard

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-773756>

### **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**

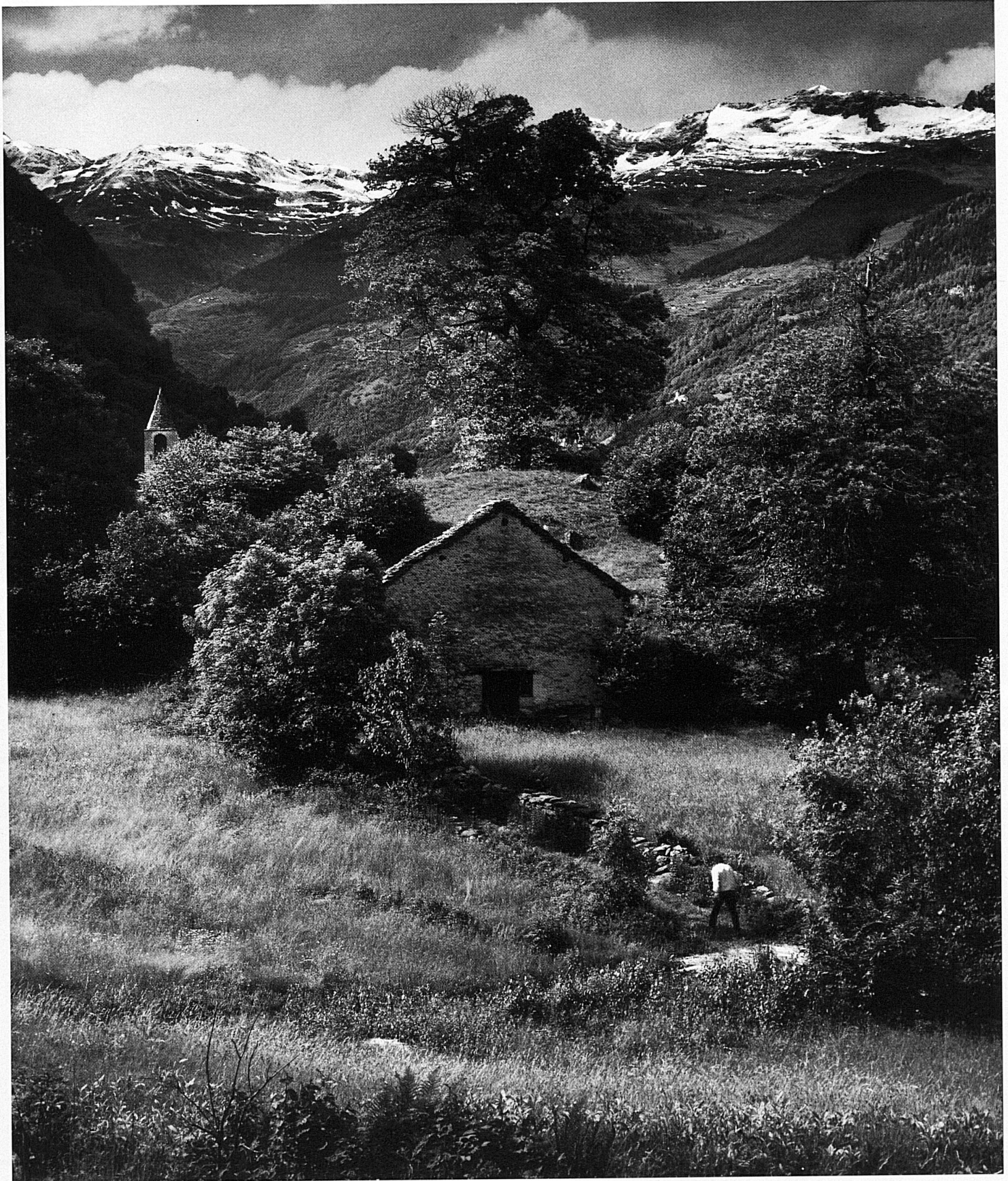
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

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

***Dal sud verso il Gottardo / Le Gothard à partir du Sud  
Von Süden zum Gotthard / From the South to the Gotthard***

46



## **Mulattieri sul Gottardo Il traffico attraverso il passo e le forze della natura**

Nella nostra qualità di utenti dei moderni mezzi di trasporto, difficilmente possiamo immaginare quali difficoltà e quali pericoli comportassero i viaggi in epoche lontane. I viaggiatori guardavano con timore e apprensione ai passi alpini. Nel 1401 ad esempio, il teologo inglese Adam de Usk si lasciò condurre ad occhi bendati attraverso il Gottardo per non vedere quelle terrificanti montagne e gli orridi. L'uomo non era ancora in grado di dominare le forze della natura che veniva demonizzata: la vista delle gole, delle pareti di roccia che scendevano a precipizio e dei fragorosi torrenti spumeggianti di montagna dava libero corso alla fantasia dei viaggiatori. A poco a poco si incominciò a parlare di mostri e di draghi alati che abitavano in quei labirinti inesplorabili.

Ben diverso era l'atteggiamento dei mulattieri e delle guide locali. Nel loro modo di pensare e di agire, la natura svolgeva un ruolo centrale. La conoscenza della natura, l'osservazione ed un comportamento adeguato permettevano di ridurre i rischi: se scoperti tempestivamente, era possibile sfuggire ai pericoli imminenti. Questo modo di guardare la natura, scaturito da un costante atteggiamento difensivo nei suoi confronti, trova espressione nel modo di costruire le prime vie d'accesso. Anche se la strada mulattiera attraverso il Gottardo non è paragonabile a quelle odierne, va rilevato che già allora furono prese tutte le disposizioni per offrire un massimo di sicurezza e di protezione lungo la strada del passo. In base alla conoscenza del terreno ed alle esperienze della popolazione locale, il tracciato evitava nel limite del possibile i terreni più esposti. Nei punti più scoscesi e pericolosi, mura, parapetti e cordoli lungo la strada garantiva-

Segue a pagina 38

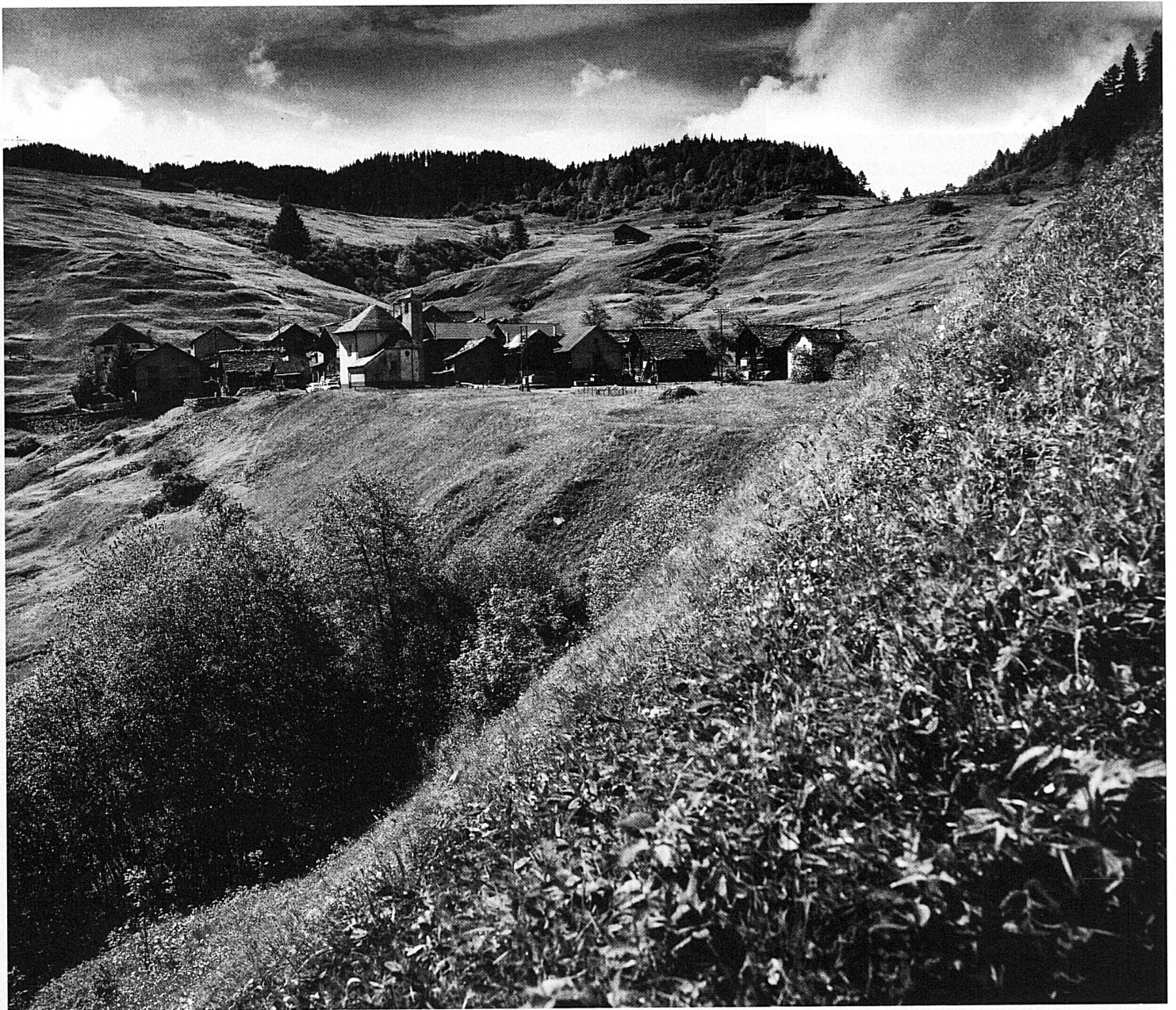


*Eine Variante des Saumweges umging die Biaschina-Stufe (14) auf der Westseite des Tales über Chironico (46). Die Strecke stellt heute einen attraktiven Abschnitt eines Wanderweges dar (47)*

*Une variante du chemin muletier contournait le palier de la Biaschina (14) sur le versant ouest de la vallée via Chironico (46). Ce trajet constitue aujourd'hui un passage attrayant du chemin pédestre (47)*

*Un'altra variante della strada mulattiera girava attorno alla Biaschina (14) passando sul versante ovest della valle, attraverso Chironico (46). Questo tratto è ora integrato in un percorso escursionistico particolarmente attraente (47)*

*A variant of the bridle-path avoided the Biaschina Gorge (14) by passing through Chironico (46) on the west side of the valley. This alternative path is today an attractive possibility for walkers (47)*



48

### ***Le Gothard à dos de mulet: passage du col et forces des éléments***

Disposant des moyens modernes de transport, nous ne pouvons guère imaginer ce qu'étaient autrefois les incommodités et les dangers du voyage. Les passages des Alpes surtout étaient redoutables et causaient des frayeurs à bien des voyageurs. En été 1401, le théologien anglais Adam de Usk se fit bander les yeux pour traverser le col du Saint-Gothard afin de s'épargner la vue terrifiante des cimes et des abîmes. Jusque dans le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle, on n'appréciait guère la nature; on la considérait comme hostile, et elle l'était en effet très souvent. Les forces des éléments n'étaient pas encore maîtrisées; on les personnifiait, elles étaient démoniaques. La vue des gorges, des parois rocheuses escarpées et des torrents impétueux donne à cette épo-

que des ailes à l'imagination des voyageurs: partout ce ne sont que monstres effrayants et dragons volants hantant d'insondables labyrinthes.

Le point de vue des muletiers et des guides du pays était radicalement différent. Les phénomènes naturels jouaient un rôle essentiel dans leur manière de penser et d'agir. La connaissance et l'observation de la nature, qui inspiraient leur comportement, diminuaient les risques: on pouvait parer à d'imminents dangers en les reconnaissant assez tôt. Cet examen caractéristique de la nature, fondé sur l'instinct de conservation qu'elle aiguïssait, se manifesta d'abord dans la construction des chemins. Bien que le chemin muletier du Gothard ne répondît pas aux exigences d'une route commerciale

d'aujourd'hui, on s'efforça néanmoins d'en assurer le mieux possible la protection. Le tracé du chemin, établi conformément à la connaissance des lieux et aux expériences des montagnards, évitait autant que possible les passages escarpés. Des murs, des garde-fous, des parapets, assuraient la sécurité aux endroits dangereux. Le chemin muletier était en outre bordé de nombreuses forêts de protection, où il était interdit d'abattre des arbres. Comme le col était également fréquenté en hiver, on construisait, aux endroits particulièrement menacés par les avalanches, des galeries et des cabanes de protection. Les avalanches constituaient le danger majeur, car il suffisait d'un bruit ou d'une secousse provoqués par le passage des personnes ou des marchan-

dises pour les mettre en mouvement. Le passage le plus redouté se trouvait près de Rodont, peu avant d'arriver à l'hospice. De là son nom de «Campo dei Morti» (le champ des morts). Non loin se trouve la Chapelle des morts, au sujet de laquelle on peut lire dans un guide de voyage de 1784: «Comme il est impossible de creuser dans le sol de cette terrasse une tombe ou une fosse, les corps de ceux que l'on a trouvés morts de froid ou d'autres accidents dans les alentours du couvent sont transportés à Airolo lorsqu'on est sûr qu'ils étaient catholiques, ou jetés dans une fosse, près de l'hôpital où l'on a construit une chapelle, lorsqu'on ignore quelle était leur confession. Les cadavres y gisent à découvert à l'air libre parce que la terre manque pour les recouvrir.»

Les muletiers et les guides disposaient, à côté de moyens techniques de protection très réduits, d'une profonde connaissance expérimentale, qui leur permettait de reconnaître le danger et de réagir. C'est ainsi que, dans les passages dangereux, ils garnissaient d'étope les clochettes et les grelots des mulets pour éviter que des bruits indésirables ne déclenchent des avalanches. Il arrivait même que l'on interdît aux voyageurs de parler «pour éviter que la neige se détache et nous recouvre ou même nous emporte dans sa chute. Bien que je ne puisse pas imaginer que le simple son de la voix fût capable de mettre en mouvement d'aussi énormes blocs de neige, j'obéissais néanmoins aux paroles de notre guide». Mais on pratiquait aussi le contraire: des tirs de mortier ou de pistolet détachaient des pentes les masses de neige menaçantes, technique que l'on emploie de nouveau aujourd'hui dans de nombreuses stations de sport d'hiver pour permettre aux skieurs de fréquenter les pistes exposées.

Au Moyen Age et au début de l'ère moderne, les mêmes usages ont cours: les voyageurs forment des groupes pour résister au danger. Plus la société est nombreuse, plus le voyage semble sûr et divertissant. C'est pourquoi, en hiver, de vraies caravanes de traîneaux traversaient le col du Saint-Gothard, si les conditions de neige étaient favorables.

A côté des moyens techniques de protection et des précautions spécifiques, il existe d'autres mesures protectrices. En général irrationnelles, elles découlent du besoin d'affronter les aléas d'un environnement hostile et d'établir un équilibre entre les forces naturelles et surnaturelles. Le chemin est jalonné de signes qui témoignent de cet état d'esprit: oratoires, calvaires, crucifix, autels de pierre, auxquels on attribue un pouvoir d'envoûtement, sont autant de souvenirs d'événements fatidiques – accidents, catastrophes. Des phénomènes naturels tels que les avalanches ou les orages menacent constamment la vie du montagnard; ils font partie de sa vie. Il faut voir dans ces formes chrétiennes ou magiques de défense un moyen de rendre plus supportable la présence, l'immanence de tels dangers. L'image du montagnard libre et non corrompu, vivant en harmonie avec la nature, telle qu'on l'a dessinée cent fois à la suite de Albrecht von Haller, est une image trompeuse.



49

48 Das Dörfchen Gribbio, auf einer Terrasse oberhalb von Lavorgo. Ob ein Saumpfad von Chironico direkt über diese Höhen nach Dalpe führte, ist bis heute nicht geklärt. Wegspuren weisen auf ausgebaute Verbindungen hin.

49 Sicher ist die Umgehung der Talenge des Monte Piottino über Dalpe. Blick Leventina-aufwärts nach Rodi, die Ebene von Ambri, die bei Überschwemmungen auch am Rande umgangen wurde, und gegen den Gotthardpass

48 Hameau de Gribbio, sur une terrasse au-dessus de Lavorgo. On ignore encore de nos jours si un sentier muletier conduisait à travers ces hauteurs directement de Chironico à Dalpe. Il subsiste des vestiges d'anciens chemins.

49 Ce qui est sûr, c'est le contournement de la gorge de Monte Piottino par Dalpe. Vue sur la Leventine en amont vers Rodi et la plaine d'Ambri, que l'on contournait latéralement en cas d'inondations, et vers le col du Gothard

48 Il villaggio di Gribbio sorge su un terrazzo sopra Lavorgo. Non si è ancora potuto stabilire con precisione se un'altra via mulattiera collegasse direttamente Chironico a Dalpe.

49 È invece accertata l'esistenza di una via che evitava la gola del Monte Piottino, passando per Dalpe. Veduta verso l'alta Leventina in direzione di Rodi e della piana di Ambri, che durante le alluvioni veniva superata lungo le vie laterali; sullo sfondo il passo del San Gottardo

48 The village of Gribbio on a terrace above Lavorgo. It is not yet established whether a bridle-path led from Chironico straight across these heights to Dalpe.

49 It is certain that the narrows of Monte Piottino were bypassed by a path running through Dalpe. Our picture is a view up the Leventina Valley to Rodi and the plain of Ambri (a path around the margin of which could be used in times of floods) and on towards the Gotthard

37

nisse wie Lawinniedergänge oder Unwetter bedrohen die Existenz des Gebirgsbewohners stetig; sie sind ein Bestandteil seines Lebens. In solchen Formen christlich-religiöser oder magischer Abwehr ist ein Mittel zu sehen, den Umgang und das Leben mit diesen Gefahren erträglicher zu machen. Das Bild des freien, mit der Natur in Harmonie lebenden Gebirgsbewohners, wie es in der Nachfolge von Albrecht von Haller dutzendweise gezeichnet wurde, ist ein Trugbild.

An das beschwerliche Bergleben erinnert eindrücklich die abschliessende Notiz von

Karl Kasthofer (1822): «Ganze Züge armer Weiber und Mädchen wandern zwei Stunden weit nach Wassen hinunter, um da Brennholz in Bündeln von sechzig bis fünfundsiebzig Pfunde einzukaufen, und in Urseren zu vier bis fünf Batzen zu verkaufen. Den Winter hindurch, wenn die Teufelsbrücke hoch überschneit ist, waten oft bejahrte Weiber, die schweren Holzbürden an den Rücken gebunden, auf Händen und Füßen über die schreckliche Brücke, immer in Gefahr, bei heftigen Windstößen in die tobende Reuss gestürzt zu werden.»

Urs Kälin, Altdorf



50

*Indizien lassen heute die Benützung des Gotthardpasses als Verkehrsverbindung in prähistorischer und römischer Zeit vermuten. Die seit 1200 ausgebaute Säumerei erlebte ihre Blüte im späten 18. Jahrhundert. Die Konkurrenz anderer Alpenübergänge verlangte dann den Bau einer «Kunst- und Commercialstrasse» im 19. Jahrhundert. Unter dem Druck der Luzerner und Basler Handelskammer sowie einflussreicher Geschäftsleute entstand zwischen 1820 und 1836 eine mit Fuhrwerken befahrbare Strasse.*

50 Die Commercialstrasse in der Piottino-Schlucht.

51 Als die Tremola noch die einzige Strassenverbindung am Gotthard war.

52 Randstein der Tremola-Strassenkehren.

53 Blick auf Fontana durch die Kehre der neuen Passstrasse hoch über dem Bedrettal

*Des indices permettent aujourd'hui de supposer que le col du Gothard était utilisé comme voie de communication déjà aux temps préhistoriques et pendant la période romaine. La liaison muletière du début du XIII<sup>e</sup> siècle fut très florissante vers la fin du XVIII<sup>e</sup>. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la concurrence d'autres cols alpins exigea la construction d'une vraie route commerciale. Sous la pression des Chambres de commerce de Lucerne et de Bâle et d'autres milieux d'affaires importants, une route carrossable fut construite entre 1820 et 1836.*

50/51 La route commerciale dans la gorge de Piottino/La Tremola, autrefois seule liaison routière au Gothard.

52 Pierre milliaire de la route en lacets de la Tremola.

53 Vue sur Fontana depuis le tournant de la nouvelle route du col au-dessus du val Bedretto

no la sicurezza dei viandanti. Una funzione protettiva altrettanto importante era quella svolta dalle foreste lungo il percorso; in questi luoghi era vietato abbattere gli alberi. Dato che il traffico attraverso il passo si svolgeva anche d'inverno, nei punti più esposti alla caduta di valanghe furono eretti manufatti protettivi a volta e capanne. Le valanghe costituivano la principale minaccia; spesso le vibrazioni e i rumori provocati dal transito delle merci e dei viaggiatori bastavano a provocarne la caduta. Il passaggio più temuto era quello presso Rodont, poco prima dell'Ospizio del San Gottardo. È per questo motivo che la regione è detta anche «Campo dei morti». Poco lontano sorge la Cappella dei morti, in merito alla quale in un manuale di viaggio del 1784 si può leggere quanto segue:

«Dato che è impossibile scavare nel terreno una buca o un fosso, i corpi delle persone decedute a causa del freddo o per altri motivi nei pressi del convento vengono trasportati ad Airolo se si riesce a stabilire con certezza che si tratta di cattolici. Vengono invece gettate in una buca, che si trova sotto una cappella ad una certa distanza dall'Ospizio, le spoglie mortali delle persone di cui non si sa di quale fede fossero in vita. I cadaveri rimangono scoperti perché manca la terra con cui coprirli.»

Oltre ai limitati mezzi tecnici di protezione, i mulattieri e le guide disponevano di una ricca esperienza che permetteva loro di individuare i pericoli e di reagire nel modo più adeguato. Ad esempio, quando ci si avvicinava ad un passaggio difficile, i campanelli delle bestie da soma venivano resi muti con degli stracci per evitare che il suono potesse provocare la caduta di valanghe. A volte si proibiva persino ai viaggiatori di parlare «in modo da evitare che la neve possa cadere e seppellirci o persino schiacciarci. Anche se è poco probabile che la sola voce possa mettere in movimento masse di neve tanto gigantesche, riteniamo opportuno ubbidire e seguire i consigli delle nostre guide...» Erano già noti anche interventi di genere opposto: mediante lo scoppio di mortaretti o colpi di pistola si provocava la caduta delle masse di neve dai pendii; si tratta di una tecnica che trova tuttora applicazione nei centri sportivi invernali, in modo da permettere agli sciatori di affrontare la discesa senza pericoli del genere.

Nel medioevo e all'inizio dell'evo moderno, i viaggiatori usavano riunirsi in gruppi per meglio far fronte ai pericoli. Un numero più grande di viaggiatori sembrava rendere maggiormente sicuro e più svariato il viaggio. Per questo motivo, d'inverno intere carovane di slitte passavano attraverso il Gotthardo.

Oltre ai mezzi tecnici ed al comportamento specifico dei viaggiatori, assumevano particolare importanza anche misure di altro genere. Si tratta di misure essenzialmente irrazionali che però si riteneva potessero creare un equilibrio fra le forze naturali e quelle soprannaturali. Si tratta di elementi di carattere religioso ed apotropaico ritenuti idonei ad allontanare gli influssi malefici: cappelle, crocifissi, pietre con segni magici, ecc. Spesso si tratta di documenti con valore figurativo che rammentano avvenimenti fatali, come disgrazie e catastrofi.