Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 39 (1970)
Heft: 1

Artikel: La storia del passo dello Spluga
Autor: Bundi, Martin / Festorazzi, Luigi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-30536

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: 11.07.2025

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

MARTIN BUNDI

La storia del passo dello Spluga

Traduzione dal tedesco di Luigi Festorazzi[1]

Da epoca immemorabile il passo dello Spluga è stato uno dei più importanti nelle Alpi centrali. Un semplice sguardo alla carta topografica permette di riconoscere immediatamente il tracciato di questa via dal sud verso il nord. I punti di partenza per il valico dello Spluga sono stati nel passato e sono rimasti ancor oggi le due pittoresche città di Chiavenna e di Coira. Nella parola latina *Clavenna* (dal latino *clavis* = chiave) era già nascosto il significato di questo centro: Chiavenna era la chiave di due valli alpine e di parecchi passi.

In tutta la storia del passo dello Spluga i territori posti sul lato meridionale hanno svolto una funzione di maggior rilievo; ciò si spiega con la lunga salita che porta da Chiavenna alla sommità del passo, superando un dislivello di ben 1800 m.

Le prime sicure testimonianze dell'uso dell'itinerario dello Spluga in età romana si trovano nella Tabula Peutingeriana, così chiamata dal segretario di Augusta (Augsburg) Konrad Peutinger, che verso il 1500 venne in possesso di una carta militare romana copiata nell'XI-XII secolo. Questa carta stradale, che risale al IV secolo, nomina tra l'altro le stazioni di Clavenna-Tarvesede - Cunus aureus - Lapidaria e Curia e dà pure le distanze dall'una all'altra località in miglia romane.

È così possibile individuare in qualche modo l'ubicazione delle stazioni. Tarvesede doveva corrispondere all'odierna Campodolcino, il capoluogo della Val San Giacomo; sin qui con tutta probabilità si spingeva la strada carrozzabile, mentre poi le merci dovevano essere caricate su animali da soma o su piccoli carri a due ruote (in romancio *bert).*

Il nome Tarvesede è di origine celtica: *tarvos* = toro, e *essedum* = carro. Già sino da antichissimi tempi a Campodolcino si presentavano due strade per continuare fino alla sommità del passo, o per meglio dire, sino a poco prima di essa. Una via, probabilmente la più antica e già usata dai Romani come unica, conduceva lungo il fiume Liro verso Isola e Soste e quindi penetrava nella gola del Cardinello.

È forse possibile che la località romana, sede di tappa, di Cunus aureus (cuneo d'oro) si trovasse presso le Soste, come riteneva Lorenz Joos; qui infatti si congiungono assieme quasi a forma di cuneo gli speroni rocciosi della sponda sinistra, mentre l'antica strada compie una curva di 90 gradi e da ovest la Val d'Oro sbocca proprio qui nel Liro.

Dove oggi si trovano le poche baite delle Soste, certamente sin dall'antichità doveva esserci una sosta, cioè un luogo di riposo per il traffico del pas-

[1]) Estratto dal no. 7-8 (1969) della Rassegna Economica della Provincia di Sondrio - Valtellina e Valchiavenna. Mensile della C.C.I.A.A. di Sondrio - Direttore Responsabile: Dott. Santi Semplici

so. La via del Cardinello — l'antica strada in parte franata ed interrotta lungo la parete rocciosa può ora esser percorsa soltanto con prudenza — viene ancor oggi chiamata dai valligiani *via regina.*

La variante alla strada del Cardinello, che probabilmente fu percorsa soltanto nel Medio Evo, conduceva da Campodolcino a Madesimo e poi attraversando gli Andossi a Stuetta, dove ambedue gli itinerari si riunivano. Questa corrispondono sempre esattamente —, e precisamente un po' più a sud di esso.

Parecchi storici hanno cercato lassù la località. Ed ivi un contrafforte del pizzo Tambò si chiama Cuno d'oro. Nel tardo Medio Evo e in epoca moderna sorse a sud della sommità del passo, presso l'odierno villaggio di Monte Spluga, un albergo o una osteria; è ben possibile che anche i Romani abbiano costruito in questo luogo un posto per

diramazione appare a prima vista come il miglior percorso, adattato pienamente al territorio — quando almeno si era felicemente lasciato alle spalle il tratto sino a Madesimo —; soltanto il pericolo di slavine era enormemente maggiore lungo i fianchi degli Andossi che non lungo l'itinerario di sotto.

La ricordata stazione di *cunus aureus* potrebbe d'altra parte essere ritrovata sullo stesso passo dello Spluga — i dati romani relativi alle distanze non alloggiare e riposare. Ci si deve immaginare la pianura, che oggi è riempita dal lago artificiale di Monte Spluga, a quei tempi almeno in parte coperta di foreste. Lo stesso doveva essere per le pendici della gola del Cardinello e per gli Andossi. Giachen Conrad ricordava al proposito: « *Tronchi di larice e di cirmolo, che furono estratti dai campi di torba nelle vicinanze di Monte Spluga, dimostrano che i fianchi della montagna erano un tem-*

po coperti di foreste sin lassù, e precisamente dall'una e dall'altra parte del passo». (Bündner Monatsblatt 1955, pag. 19).

Ancor nell'anno 1712 la Dieta grigione si vide indotta a confermare energicamente una grida (provvedimento di legge) del commissario di Chiavenna, con cui si proibiva di far legna in qualsiasi località lungo il Cardinello. In tal modo si può comprendere come le strade attraverso il passo dello Spluga siano state più facili a percorrersi in età romana che dopo il disboscamento.

Parecchi cronisti, come il Champell, il Guler, lo Sprecher e J. U. von Salis-Seewis ci informano che all'inizio della piana di Monte Spluga, subito dopo l'uscita dalla gola del Cardinello, sorgevano un antico castello ed una torre. Si parlava anche di un passaggio sotterraneo, collegante i due edifici. Ai tempi del Salis, nel 1812, si trovavano ancora dei resti di muro. Il Champell cercò di far derivare da quella torre di osservazione *(specula)* il nome del passo *(speluca)*. Non è certo, anzi appare improbabile che questa torre fortificata si sia conservata sin dall'epoca romana; si deve piuttosto ritenere che essa si debba far risalire all'alto Medio Evo, anzitutto per la tecnica di costruzione dei muri, che si poteva ancora osservare all'inizio del XIX secolo.

Nei secoli burrascosi del feudalesimo, in cui rapine ed omicidi erano sicuramente frequenti anche nel territorio lungo il passo dello Spluga, questi edifici di difesa dovettero svolgere una certa funzione.

La successiva stazione romana di Lapidaria viene generalmente localizzata in Andeer. Il versante settentrionale presenta alle quote superiori minori difficoltà, mentre parecchie e notevoli si incontrano nel passaggio della gola di Roffla e della Viamala.

L'*itinerarium Antonini*, un elenco delle stazioni lungo le strade romane, che risale al IV secolo, nomina fra Coira e Chiavenna soltanto la località di Tarvesede. Al contrario esso cita ben tre stazioni sulla via del Settimo fra Coira e Chiavenna.

Mentre la via dello Spluga — accanto a quelle del Giulia, Settimo e S. Bernardino — fu la più frequentata nell'arco delle Alpi grigioni all'epoca della maggior potenza dell'impero romano, il Settimo ed il Lucomagno ebbero invece nell'alto Medio Evo il momento della loro maggior fortuna.

Nell'epoca delle invasioni barbariche e delle guerre dell'alto Medio Evo le strade, che erano state così ben costruite dai Romani, caddero in rovina; si tracciarono degli itinerari, che avevano un andamento più primitivo e che non percorrevano più così audacemente come un tempo le regioni. Si scelsero delle valli laterali, che non avevano avuto sino allora nessuna importanza e si attraversarono dei passi di maggiore altezza e posti fuori dalle dirette comunicazioni fra nord e sud.

Questa evoluzione può essere costatata anche lungo ed accanto alla strada dello Spluga.

Le fonti documentarie scritte riprendono nuovamente nell'alto Medio Evo. È questo il momento di un intensivo sfruttamento del territorio; estesi boschi vengono tagliati e trasformati in prati e campi oppure in pascoli ed alpeggi. È questo anche il momento, in cui i singoli comuni si danno una co-

stituzione come dei piccoli stati ed in cui con la trasformazione dalle corporazioni economiche in strutture politiche diviene necessaria anche la delimitazione territoriale fra di esse. Proprio lo sfruttamento dei boschi, dei prati e degli alpeggi sin nelle più alte zone di vegetazione affrettò questo processo. Così dal XIII al XV secolo avvennero con particolare frequenza delle contese di confine, accompagnate spesso da fatti di sangue, assassini e furti di bestiame. Queste manifestazioni non costituiscono un fatto isolato dei Grigioni, ma sono un elemento dello sviluppo che si svolse in modo analogo in tutte le Alpi e Prealpi. Si confronti per esempio la lotta delle marche di Svitto.

Normalmente la cresta delle montagne oppure la linea spartiacque costituiva la frontiera. Nel 1200 nella valle del Reno posteriore la popolazione del Sassame (ted. *Schams)* formava una forte comunità politica ed economica. Essa era in stretto contatto con i propri vicini di Safien *(Stosavia)* e di Lunganezza (ted. *Lugnez),* i quali tra l'altro parlavano la stessa lingua.

Al Sassame vero e proprio di allora appartenevano anche la Valdireno, o almeno la sua parte anteriore (nella Valdireno interna erano penetrati i Mesolcinesi) e la valle d'Avers. Le immigrazioni dei Walser non avevano ancora avuto luogo. Pertanto qui viveva una popolazione poco numerosa, che parlava romancio e che confinava a sud con i Mesolcinesi, i Chiavennaschi ed i Bregagliotti, tutti di lingua italiana.

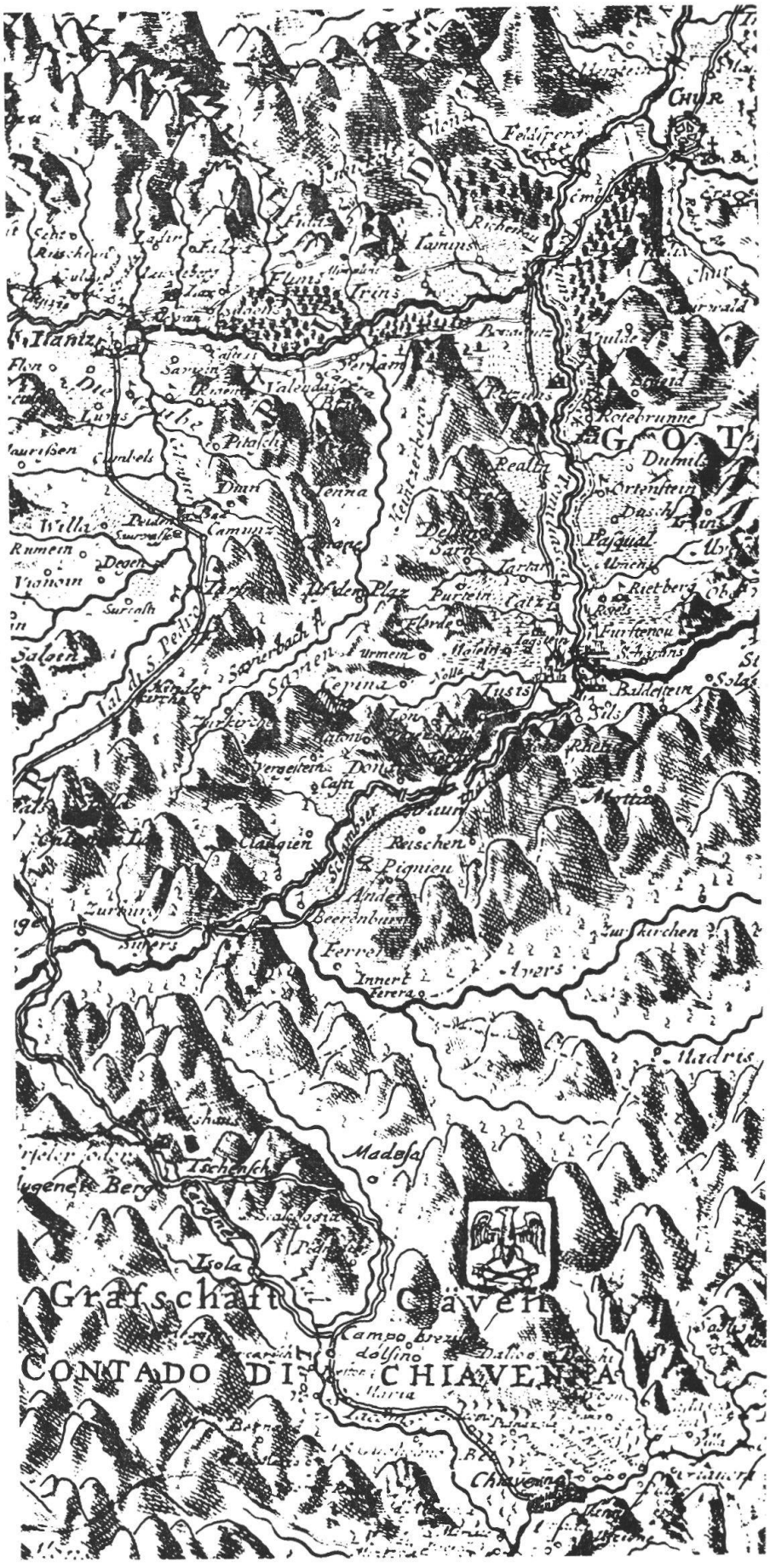
Gli abitanti del Sassame potevano disporre di un vasto territorio di sfruttamento nella val d'Avers e nella Valdireno.

Invece le popolose valli meridionali, e specialmente il loro *hinterland* come Piuro, Chiavenna e le Tre Pievi, possedevano pochi e magri pascoli alpini per l'estivazione del bestiame. Così questi comuni e queste vallate cercarono di procurarsi maggiori pascoli e riuscirono a penetrare oltre la catena alpina in parecchi punti.

Nell'anno 1204 Konrad von Masein diede in investitura al Comune di Chiavenna l'alpe Emet *(Diamat),* che si trovava nella val d'Avers, cioè a nord della catena alpina, e che rientrava nella sfera di interesse degli abitanti del Sassame. Un uomo potente come Konrad von Masein prestò garanzia per la sicurezza delle mandrie di bestiame degli Italiani. Dopo che si erano verificati già precedentemente piccoli scontri per i confini e per il carico degli alpi, scoppiò nel 1219 una grossa contesa, che si propagò quasi sotto forma di guerra guerreggiata sin nella Bregaglia come pure nella valle del Liro. Ad essa non si mantennero estranei i vescovi di Como e di Coira.

Nel trattato di pace concluso il 17 giugno dello stesso anno a Zillis fra i comuni di Chiavenna e di Sassame, questi promisero di indennizzarsi reciprocamente per i danni subiti nel proprio territorio. Anche Konrad von Rialt concesse «*perdonacionem*» alla gente di Chiavenna per l'uccisione di un cittadino di Stosavia. Ventotto anni dopo i comuni di Mesocco-Sopraporta e di Chiavenna fecero un accordo, con cui ambedue si promettevano reciproca protezione e sicurezza contro danni e ruberie nei loro alpeggi e nelle strade che vi conducevano.

Il significato dell'investitura dell'Alpe Emet a Chiavenna diventa chiaro esa-



Particolare della carta delle Tre Leghe disegnata da Christoffel Schmid von Grünegg e dall'olandese van Lugtenburg. Le strade in direzione nord-sud, in partenza rispettivamente da Coira e Ilanz, si riuniscono a Splügen; dopo il monte Spluga si riconosce la diramazione «Tschentsch» verso Madesimo e la strada del Cardinello; ambedue gli itinerari si riuniscono presso Campodolcino.

minando un documento dell'anno 1226. In tale anno infatti, il comune di Chiavenna decise di fare costruire una buona strada larga tre bracci da Campodolcino sino ai prati sopra Madesimo. Questa doveva essere realizzata in modo tale che vi si potesse passare con carri a due ruote tirati da buoi. La nuova strada, che non si interrompeva a Madesimo doveva certamente condurre in direzione del passo d'Emet ed offrire una migliore comunicazione tra Chiavenna e l'alpe Emet di qua dello spartiacque. In questa occasione fu forse costruita e percorsa per la prima volta anche la strada dello Spluga da Madesimo a Stuetta.

Si deve ritenere che per un certo periodo di tempo si sia svolto un intenso traffico attraverso il passo d'Emet verso Innerferrera ed oltre. In ambedue i sensi venivano trasportate varie merci: verso nord vino, verso sud latticini. Nell'anno 1248 Albert von Rialt confermò di avere ricevuto sotto forma di vino e di botti il canone di 46 lire, che gli spettavano per gli alpi di Emet e di Rhäzüns (a nord del passo dello Spluga), che egli aveva concesso in affitto a Chiavenna.

La penetrazione di una valle nell'altra attraverso piccoli passi alpini è un fatto che accadde frequentemente nell'alto Medio Evo. Esso si verifica anche nella Mesolcina, da cui ci si spinge non solo verso la Valdireno interna, ma anche verso la Valle San Giacomo, dove gli interessi dei Mesolcinesi nel 1250 riguardavano soprattutto la Valle di Starleggia (propriamente l'odierna Valle di San Sisto - N.d.T.), che si poteva raggiungere rapidamente da Mesocco attraverso il passo di Barna (chiamato dagli Italiani Bardan - N.d.T.).

Le cronache e la tradizione orale ci hanno trasmesso parecchie notizie sull'antico e intenso traffico locale. Così il pastore Florian Walter riferiva sulla base delle notizie orali, che egli aveva raccolto verso il 1800: «*In diversi punti si trovano tracce di una strada lastricata con pietre, che da Isola portava non verso Splügen, ma a sinistra, dietro lo Schneehorn, a Nufenen attraverso l'alpe di Rheua... In Nufenen questa strada si univa con quella proveniente da Mesocco e continuava sopra Medels, attraverso l'alpe Alvana verso la valle di Savien, e attraverso il Mittagshorn verso Pitasch e Ilanz. Gli abitanti di Pitasch si vantano ancora che una volta per il loro villaggio passava una strada mulattiera, che da Chiavenna raggiungeva l'Oberland grigione. Ora però il Mittagshorn non sarebbe transitabile senza grande fatica, sebbene ancora vi passi molta gente a piedi o con bestiame*» (Vedi J. U. von Salis nel *Neue Sammler* del 1812).

Il Salis richiama l'attenzione sulla notevole brevità di questa strada, con la quale si impiegavano soltanto 16 ore e mezza da Chiavenna a Ilanz. Questa strada sarebbe andata in disuso probabilmente dopo la costruzione della Viamala. Tale opinione non è fuori luogo. Numerose altre prove testimoniano che sino alla fine del Medio Evo spesso venivano transitati dei passi secondari e posti fuori mano. Si ricordi per es. l'antica importanza del passo della Scaletta.

L'accaduto, che costituisce il vero nocciolo della saga del sasso di Flims, doveva ben essere fatto risalire all'alto Medio Evo: l'uccisione degli alpigiani con il furto del bestiame da parte dei

Glaronesi ed il trasporto attraverso il passo di Segnes.
Nonostante che furti ed uccisioni avvenissero frequentemente in quei tempi, alla fine prevalse il senso della lealtà e dell'onestà. Le contese di frontiera furono composte secondo diritto. I rapporti di proprietà subirono inoltre molteplici variazioni. La Val d'Emet, per esempio, che per secoli era stata goduta dagli Italiani, ritornò completamente svizzera.
Diversamente accadde per un'altra valle sempre nell'area del passo dello Spluga, cioè la Valle di Lei. Il confine di questa vallata settentrionale, appartenente oggi all'Italia, si spiega con la cessione in pascolo a stranieri di un territorio originariamente grigione. Nella prima metà del XV secolo tre alpi di questa valle vennero in possesso del Comune di Piuro, da dove infatti si poteva raggiungere rapidamente la Valle di Lei attraverso la valle dell'Acqua Fraggia. Come gli abitanti di Piuro, anche i Bregagliotti di Castasegna e di Soglio si erano procurati dei pascoli a nord della catena alpina, precisamente nella val Bregalga interna e nella val Madris. I confini comunali si cristallizzarono successivamente sulla base di questi diritti di pascolo e di alpeggio e, nel caso di Piuro e della Valle di Lei, addirittura i confini di Stato.
Potrebbe sembrare che ci si fosse allontanati alquanto dal tema; eppure le circostanze esposte si verificarono nel bel mezzo di un'intensa espansione economica del Medio Evo. Durante essa le strade anche dei passi scoscesi ebbero una parte importante nel traffico locale dell'area dello Spluga.
Le cose cambiarono alla fine del Medio Evo. Nacquero allora le Tre Leghe. Le comunità giurisdizionali divennero formazioni politiche sovrane. Delle associazioni private (*i porti*) si assunsero la manutenzione delle strade di transito ed il regolamento del traffico. Con la costruzione della Viamala nel 1470 si sviluppò sulla « *strada inferiore* » una corrente di traffico fra il nord e il sud e viceversa, che non si era mai conosciuta prima. Il passo dello Spluga acquistò nuovamente la sua importanza, che aveva perduto dopo la caduta dell'impero romano.
Parecchie sono le relazioni di viaggio del XVI e XVII secolo, che accennano al passo dello Spluga. Esse descrivono la strada come irta e sassosa, ma riconoscono che era pienamente sicura. Secondo J. U. von Salis il transito attraverso il Cardinello sarebbe già stato aperto nel 1300, ma si era interrotto ben tre volte prima del 1643. Si era dovuto ricorrere allora in sostituzione alla strada per Madesimo.
Una prima relazione precisa circa lo stato ed il passaggio lungo la strada dello Spluga ci è data da Johannes Guler nella sua opera « Raetia ». Ai suoi tempi, cioè nel 1616, erano in uso ambedue le strade, quella per Madesimo e quella per il Cardinello. Poco prima della torre di osservazione, così scrive il Guler, la strada si divide in due: a sinistra si va attraverso la montagna verso Madesimo, che si trova a metà cammino fra Splügen e Chiavenna ed è distante quattro ore da entrambe le località. Di là si raggiunge il villaggio di Campodolcino. Ai suoi tempi però la strada solita era quella che presso la citata torre volgeva a destra, anzi d'inverno essa era la sola. Di questa così scrive il Guler: « *Una parte di questa montagna, attraverso cui passa la stra-*

Antichi abitati con edifici in pietra appena sopra Madesimo; la strada in primo piano — un tempo percorribile interamente con piccoli carri — conduce verso il passo d'Emet, nella sella a destra della fotografia.

da, viene chiamata Cardinello: inizia presso una torre fortificata e scende con dei tornanti sino al fondo della valle: nella quale valle si incontra dopo parecchi pianori e corti coloniche il villaggio di Insula sulla riva destra del Liro ». Questa la descrizione del Guler. Da essa si può dedurre che la strada del Cardinello passava sul fondo della gola da una sponda all'altra. Secondo il Salis si potevano ancora vedere verso il 1800 alla destra del Liro, di fronte al Cardinello, delle chiare tracce di una strada.

Certamente anche la strada dello Spluga fu coinvolta durante i disordini grigioni, cioè la sua manutenzione venne trascurata, come d'altra parte anche quella di altre strade. Ma non appena cessò quel periodo di guerre, ci si affrettò a ripristinare il tratto più pericoloso di strada. Secondo il Salis, la strada del Cardinello fu nuovamente riaperta nel 1643: una data, questa, che si poteva vedere a suo tempo incisa in una roccia ai piedi del Cardinello.

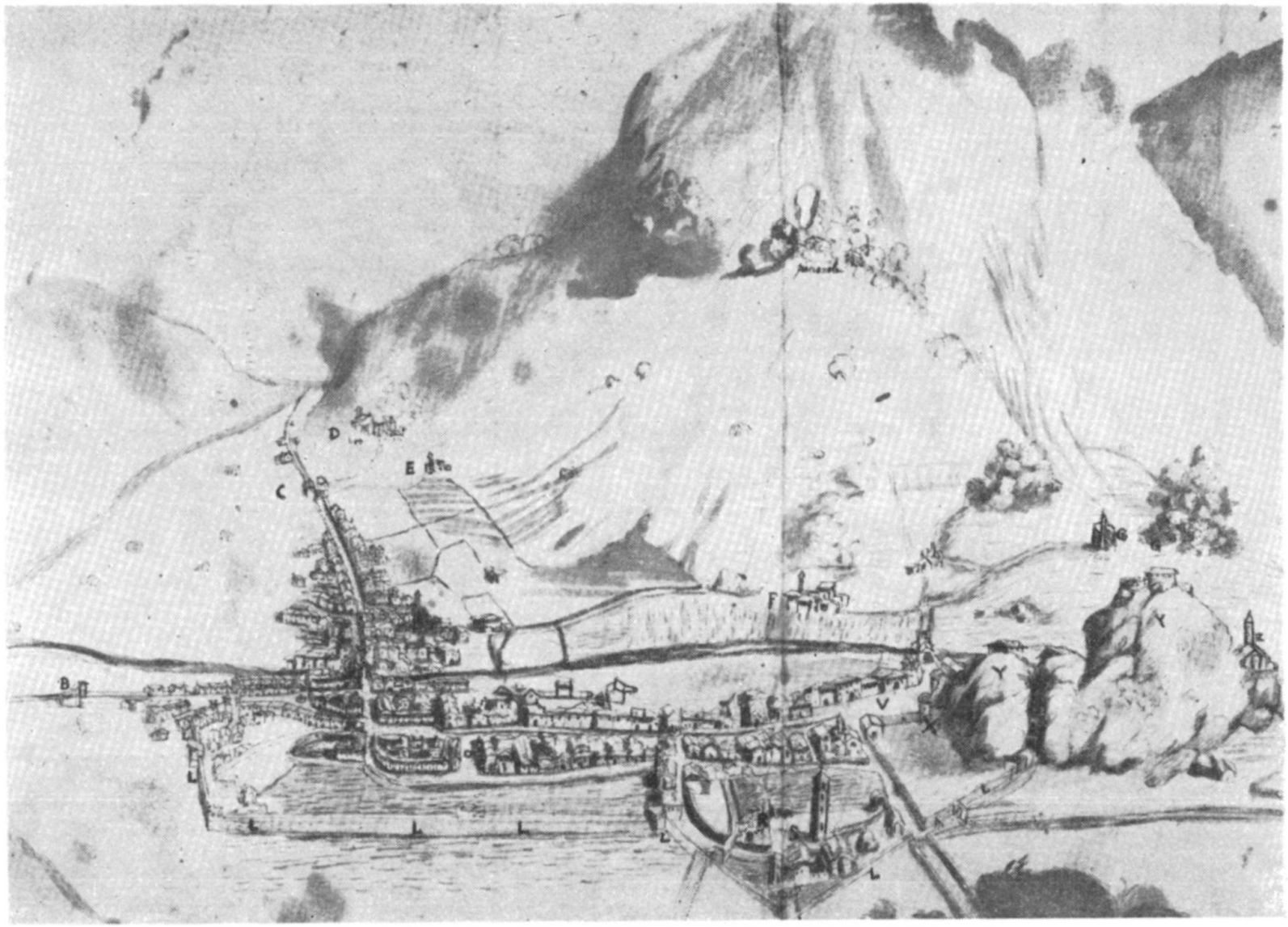
Anche allora non era affatto un compito facile per i Grigioni mantenere la loro vasta rete stradale. Tuttavia nel 1700 essa si trovava generalmente in buone condizioni. Il medico e naturalista Johann Jakob Scheuchzer loda nel suo notiziario di viaggio del 1703 la diligenza dei Grigioni nel riparare le loro strade, « *infatti essi mantengono aperte le più pericolose strade tanto d'estate quanto d'inverno con grande lavoro e spese; se manca qualcosa, essi*

lo sostituiscono, e se qualcosa è rovinato oppure si smarrisce, essi lo rimpiazzano immediatamente, battono la neve e rompono il ghiaccio». Solo una gola come il Cardinello presentava sempre nuove difficoltà. Il mantenimento di questo tratto spettava al sesto *porto* della «*strada inferiore*», quella cioè della valle S. Giacomo, prima del villaggio di Isola. Nel medesimo anno 1703 il console di Isola inviò ai capi grigioni un memoriale, in cui esponeva come fosse necessario riparare la strada dello Spluga e renderla nuovamente percorribile. Egli prometteva a nome del comune di Isola di riporre tutto in buono e sicuro stato, ma chiedeva il permesso di riscuotere una piccola tassa per le spese derivanti dalla costruzione dei ponti. I capi decisero che i sei *porti* dovessero elaborare a questo scopo un progetto, che potesse poi essere eseguito, dopo la ratifica, dalle comunità giurisdizionali. I *porti* incaricarono il consigliere e spedizioniere coirasco Thomas Massner di preparare tale progetto. Passarono sei anni prima che si iniziasse la sistemazione della strada del Cardinello. Per la popolazione di Isola, che viveva quasi esclusivamente del traffico di transito, che ora veniva inoltrato attraverso Madesimo lasciando da parte il proprio villaggio, ciò rappresentò un grosso danno. Prima che ci avviciniamo a trattare con maggiori particolari della grandiosa sistemazione della strada del Cardinello, gettiamo ancora uno sguardo alla situazione dell'economia e del traffico delle Tre Leghe nel 1700. È noto che i Grigioni conobbero verso la fine del XVII secolo una esplosione economica. Un certo benessere vi si era diffuso a seguito dei servizi militari prestati all'estero. Sorsero molte nuove case patrizie e signorili; le antiche abitazioni furono rimodernate e lo splendore del barocco si estese a molti settori della vita. In questi anni fiorirono anche in modo del tutto particolare i commerci ed i traffici, tanto più che i Grigioni non erano coinvolti in nessuna guerra.

Nel traffico internazionale fra il nord e il sud il passo dello Spluga svolse una funzione primaria. Soltanto a Splügen alla fine del XVII secolo pernottavano spesso da 300 a 400 animali da soma. Il traffico delle merci lungo la via dello Spluga fu assai influenzato dalle case di spedizione, che avevano sede a Chiavenna e a Coira, come per esempio quelle dei Massner, dei Bavier e dei Salis. Costoro, che solitamente fissavano da soli i prezzi dei trasporti e distribuivano gli incarichi ai somieri ed ai carrettieri, pervennero con i loro traffici a grande ricchezza. Grazie ai bassi costi ed alla grande brevità nei confronti degli altri valichi, i Grigioni si assicurarono una considerevole parte del traffico commerciale diretto dalla Germania settentrionale e centrale, dall'Olanda e dal Belgio verso l'Italia.

Nel 1700 lo stato delle Tre Leghe aveva allacciato stretti rapporti con l'Olanda: nel 1693 concluse una capitolazione militare; nel 1707 un trattato di transito (anche con gli altri alleati); nel 1713 una nuova alleanza di difesa militare. Le Tre Leghe avevano mandato per la soluzione della questione valtellinese, verso la fine della guerra di successione spagnola, l'abile diplomatico Peter von Salis come inviato presso le potenze alleate Inghilterra e Olanda. Questo uomo di cultura, che fra l'altro aveva creato a Coira, accan-

to al vecchio *Gebäu* (oggi Palazzo del Tribunale, N. d. T.), il più splendido giardino del Grigioni con piante esotiche e fontane a zampillo, era entrato in contatto ad Amsterdam con i più importanti commercianti olandesi. In tale occasione i traffici attraverso i Grigioni formarono naturalmente un importante punto dei loro colloqui.
Ma si deve ora rilevare che, nonostante la favorevole posizione geografica dei Grigioni, negli ambienti commerciali non se ne parlava bene. Parecchi altri valichi fra il nord e il sud, come il Brennero e il Gottardo, si segnalavano nei confronti delle strade grigioni per un migliore ordine, meno frequenti trasbordi ed un più rapido trasporto. A ciò si aggiungeva che, in conseguenza della guerra di successione spagnola, in Svevia ed a Milano erano stati elevati nuovi dazi. Inoltre le strade dei passi grigioni non si trovavano interamente in buone condizioni. Per tanto gli spedizionieri olandesi erano passati ad inoltrare le loro merci dirette a Livorno attraverso il Brennero, via Bolzano e Verona (essi non tenevano in considerazione la strada attraverso il Gottardo per ragioni politico-confessionali), quantunque il trasporto per di là durasse tre settimane di più che attraverso i Grigioni. Ma la maggiore sicurezza, i costi relativamente più bassi e le minori ingerenze diedero il colpo decisivo. L'olandese Bokhorst, che analizzò le relazioni dell'Olanda con la Svizzera nel 1700, si espresse nel modo seguente sulla politica dei traffici adottata dagli Svizzeri e dai Grigioni: «*Mentre gli Olandesi tendevano ad aumentare il commercio con il moltiplicare le vendite e pertanto sostenevano la libertà dei traffici sia nel proprio sia negli altri paesi, gli Svizzeri invece cercavano di ottenere esenzioni doganali e privilegi per i propri prodotti negli altri paesi, ma gravavano quanto più possibile il traffico in transito sul proprio territorio di dazi, di alte spese di deposito, di obblighi di trasporto, ecc. Gli Svizzeri possedevano nelle loro Alpi e nella catena del Giura un monopolio naturale, che non era possibile intaccare. Così i Grigioni poterono osare di rendere intransitabile il passo dello Spluga per carri di trasporto merci*».
Conveniva dunque trarne le conseguenze per i Grigioni. Ad un miglioramento della strada dello Spluga era interessato lo stato nel suo complesso, poiché in relazione con una nuova sistemazione della strada venivano imposte delle tasse e spettava proprio allo stato stabilirne l'ammontare per le merci in transito. Nell'anno 1708 Thomas Massner presentò alla dieta grigione un memoriale, in cui egli chiedeva energicamente la sistemazione della strada dello Spluga e particolarmente una «*nuova via attraverso il Cardinello, nella valle San Giacomo*». Sul monte Spluga vi era infatti una «*via spaventosa ed anche pericolosa*»; soprattutto d'inverno incombevano molti pericoli, come dimostravano le perdite in uomini e bestiame.
Massner alludeva bene alla strada per Madesimo, chiamata «cien» (propriamente *scensc*, forma dialettale di *cengia*, come era ed è denominata la parete scoscesa fra Pianazzo e Campodolcino, su cui un tempo la mulattiera, ora la strada statale n. 36, si arrampicava con una diecina di audaci tornanti, N.d.T.), la quale era divenuta a seguito degli insensati disboscamenti pericolosa per la caduta di slavine. Egli



Chiavenna in una carta topografica del 1628.

sperava da un nuovo tracciato lungo il Cardinello un accorciamento del cammino da un'ora e mezza sino a due ore. Inoltre si doveva evitare il tratto più scosceso e si doveva fare nelle immediate vicinanze un'apertura attraverso la roccia. Si trattava dell'entrata nella gola di Stuetta, che ora si è abbandonata a favore di una breccia nella parete rocciosa posta a nord, attraverso cui si otteneva un tracciato più regolare. Poiché la spesa per tale sistemazione stradale non poteva essere addossata né alle valli né ai valligiani né ai poveri somieri, Massner specificò che si doveva per un certo periodo di tempo riscuotere un'imposta straordinaria sui colli che provenivano dall'Italia ed erano in transito.

Questa proposta trovò l'approvazione della dieta grigione e per volontà della maggioranza dei comuni divenne decreto nell'anno 1709. Anzitutto i comuni di Sassame, Rheinwald ed il quartiere di Isola diedero dei contributi in danaro per la sistemazione della strada. Quindi gli spedizionieri di Chiavenna furono incaricati di riscuotere un'imposta di dieci cruzeri (ted. *Kreuzer)* su tutti i colli in transito che provenivano dall'Italia. Lo stesso fu disposto per Coira. I lavori sulla strada dello Spluga furono eseguiti dai membri dei *porti*, mentre il controllo di essi fu fatto prima dal consigliere Thomas Massner, poi dal consigliere Johann Bavier.

In seguito alle osservazioni dell'ambasciatore Peter von Salis dall'Olanda, la dieta grigione dispose nel 1710 che i registri dei *porti* dovessero essere di lì in poi strettamente controllati, affinché il danaro incassato per la strada fosse effettivamente speso per il suo miglioramento. Egli chiedeva pure una severa giustizia per i casi in cui le merci venissero danneggiate o rubate; il trasbordo delle merci doveva essere limitato, cosicché potessero essere ridotti la perdita di tempo e il logorio delle merci. Peter von Salis aveva avviato contatti con il residente della repubblica di Genova all'Aia, per ottenere che essa migliorasse le strade lungo il suo territorio. Così infatti sarebbe divenuto interessante per i commercianti olandesi l'itinerario di transito Olanda-Grigioni-Genova-Livorno. Ma anche queste cose richiesero del tempo.

La trasformazione della strada dello Spluga in modo che potesse essere transitabile dai carri si trascinò per anni. A metà dei lavori le Tre Leghe fecero chiedere ai commercianti olandesi, se essi fossero anche disposti a servirsi di questa strada «*per un buon numero di anni*» ed a prestare una sufficiente cauzione. Da parte olandese però non si diedero delle assicurazioni vincolanti. Nell'anno 1712 la dieta grigione decise di terminare i lavori sullo Spluga, e qualora l'imposta stradale non fosse più usata per la via dello Spluga, il suo importo sarebbe dovuto servire per la sistemazione dei passi del Settimo e del Maloggia. La manutenzione delle strade nella valle San Giacomo cagionava grosse preoccupazioni a causa della ripidità delle pendici della montagna e della frequente caduta di sassi. Spesso si doveva mettere in guardia la popolazione della valle contro ciò. Nel 1712 la dieta grigione ingiungeva ai «*Campodolcinesi di prestarsi per la riparazione delle strade*» e proibiva ogni taglio di legname nel Cardinello. Finalmente nell'anno 1716 la strada era sistemata e si presentava in buone condizioni. La via lungo il Cardinello — a tratti sca-

Questa stampa mostra la strada del Cardinello, come fu sistemata fra gli anni 1709 e 1716. Nella riproduzione si vedono parecchi convogli di animali da soma.

vata nella roccia a forma di galleria — era tracciata regolarmente, allargata e provvista di muri di sostegno. Quante preoccupazioni era costata quest'opera! I fori scavati allora con duro lavoro manuale sono riconoscibili ancor oggi nella roccia.

Con ciò la dieta grigione aveva assolto soltanto ad alcune essenziali condizioni per un regolare scorrere del traffico di merci fra il nord e il sud. Per un certo periodo di tempo rifiorì allora anche il traffico in transito. Verso la metà del XVIII secolo tuttavia si trascurarono ancora piuttosto gravemente le strade, per cui lo Spluga perdette nuovamente d'importanza. Né i tentativi per introdurre due mercati annuali in Chiavenna né gli sforzi per stabilire migliori ordinamenti nel transito servirono gran che. Solo all'inizio del XIX secolo ci si rimise al lavoro per costruire una strada di valico che fosse adatta ai tempi (la via del Cardinello fu nuovamente abbandonata).

Nell'anno 1716 Christoffel Schmid von Grünegg, originario di Ilanz e promosso al grado di maggiore generale durante la guerra olandese, compose assieme al geografo d'Amsterdam van Lugtenburg una nuova carta geografica del libero stato delle Tre Leghe e dei suoi territori sudditi. Questa si basava sulla precedente carta dello Sprecher e del Cluverius, ma fu migliorata e completata. Su questa carta del 1716

(essa ebbe nel 1724 una nuova edizione) figurano nell'alta val San Giacomo due itinerari della strada dello Spluga: quello per Madesimo e quello attraverso il Cardinello. Inoltre la carta mostra come il territorio del Reno anteriore avesse una diretta comunicazione con il sud sia attraverso il passo dello Spluga sia attraverso quello del S. Bernardino. Infatti la strada si dirigeva da Ilanz verso Vals ed il Valserberg (il passo di Vals), dove si biforcava raggiungendo da una parte Hinterrhein e dall'altra Splügen. Gli Schmid von Grünegg di Ilanz, che erano una potente famiglia della valle del Reno anteriore, si sentivano assai interessati a questa strada. Nell'anno 1676 il giudice Johannes Anton Schmid von Grünegg poteva dimostrare i suoi diritti sugli alpi del monte Spluga con dei documenti, che risalivano al 1578. Nell'anno 1710 il colonnello Cristoffel Schmid von Grünegg era proprietario di una casa sul monte Spluga; egli viene confermato dalla dieta grigione nel suo diritto di riscuotere una certa tariffa per la sosta. Questo uomo fu anche colui che assieme a Johann Simmen del Rheinwald istallò in Chiavenna nel 1712 un mulino per una manifattura di seta e diede così grande impulso a questo artigianato. Chi doveva curare tali interessi in Chiavenna e sullo Spluga, non poteva non richiedere che si migliorasse quanto più possibile quella strada. Per comprendere lo sviluppo dei traffici che ebbe luogo allora sul passo dello Spluga è indispensabile addentrarci con un po' più di precisione in alcune particolarità delle zone più alte. Documenti e relazioni di viaggio del XVI sino al XVII secolo consentono di farci un quadro in qualche modo completo degli abitanti e dei luoghi di sosta in questa regione. Sul lato nord del passo, Splügen con le sue osterie, stalle e soste era l'ultima località di sosta prima di iniziare la strada del passo. Di qui si poteva raggiungere la sommità in due ore. Questo tratto non era pericoloso per slavine. Tuttavia si ritenne bene proteggere con una galleria un pezzo della nuova strada costruita nel 1820 sull'Alpetli.

Sulla sommità del passo vi era al massimo una piccola casa o una sosta per stare al coperto, ma mai una grande costruzione con ospizio. La vera e propria casa della montagna, sicuramente testimoniata già nel 1566 e ripetutamente più tardi, si trovava a circa mezz'ora sotto il giogo, sul versante italiano, cioè nella odierna Monte Spluga. In questo ospizio, che anche il Guler citava «*alla casa*», potevano trattenersi in caso di cattivo tempo i somieri ed i viandanti. «*Viaggiatori e quadrupedi dovevano spesso fermarsi sulla montagna, quando non c'era possibilità di procedere o di tornare indietro. La posizione del luogo era così alta, selvaggia e fredda, che non vi si poteva trovare in alcuno modo legna. Quanto si doveva bruciare in cucina o per riscaldare la stüa, tutto doveva esservi trasportato a soma dal piano di ambedue i versanti della montagna.* (Guler, Raethia 1616, pag. 197).

Anche lo Scheuchzer loda i vantaggi per i viaggiatori dell'osteria sulla montagna. Essa era munita di una campana, che veniva suonata durante le violente tempeste ed indicava così ai viandanti, specie d'inverno, la direzione della strada.

Secondo il Sererhard questa casa della montagna doveva rendere bene; l'af-

L'antica sosta a Monte Spluga, sul versante meridionale del passo. (Acquarello di J. J. Meyer, 1826, di proprietà della ditta d'antiquariato d'arte K. A. Ziegler, Herrliberg, Zurigo).

fittuario (« *oste* ») pagava al proprietario da sette a ottocento fiorini l'anno. L'ospizio fu migliorato verso il 1820 a seguito della nuova sistemazione della strada. Da allora esso servì come osteria, sosta delle merci ed abitazione dell'ispettore doganale oltre che di un gruppo di guardie di finanza. Dopo il 1797, avendo Napoleone staccato i paesi sudditi dai Grigioni, l'ospizio non si trovò più in territorio grigione.

Immediatamente a sud della casa della montagna si stendeva un'ampia pianura che oggi è coperta dal lago di Monte Spluga. Per otto mesi all'anno questa pianura giaceva sotto una bianca coltre di neve; nel resto dell'anno vi cresceva un po' di fieno e di erba da pascolo. I bei prati dell'alpe allora venivano falciati. I mesi della fienagione erano agosto e settembre. Come si è già ricordato, questa pianura era un tempo coperta di boschi. Dalla casa della montagna si giungeva in una mezz'ora alla Colmaretta (culmar = culmine, sommità), che si trovava al termine della pianura dell'alpe di Spluga, presso cui nasce il Liro. Seguiva una breve salita verso Stuetta (piccola stüa).

Quivi cominciava la temuta gola del Cardinello. Sino all'inizio del XIX secolo questo tratto di strada, « *dove si aprivano profondi burroni e dalle ri-*

pide pareti rocciose precipitavano spaventevoli slavine», era considerato il terrore del passo dello Spluga. Ancora nel 1706 scriveva Rudolf Rosenroll di Tosanna/Thusis nella *Storia naturale* dello Scheuchzer, come il guardare dalla strada del Cardinello, che in parecchi tratti era incisa nella roccia, «*incutesse terrore specialmente a chi non era abituato agli immani scoscendimenti, terrore che veniva ancor più accresciuto dal fragore delle cascate d'acqua che cadevano da quelle eccezionali altezze*» (pag. 264).

I viaggiatori non pratici potevano essere lieti, quando avevano lasciato alle loro spalle questa gola e si apriva dinanzi a loro un più ameno paesaggio. Ma anche i somieri apprezzavano la fermata alle Soste presso l'uscita del Cardinello, dove essi potevano lasciare riposare i loro cavalli. Si poteva quindi proseguire tranquillamente verso sud, passando da Rasdeglia, dove la chiesa di S. Agostino era la più alta della valle, e continuando lungo il Liro verso Isola e Campodolcino. Isola si presentava al viandante di quei tempi effettivamente come un'isola, come una piccola oasi in un paesaggio selvaggio. Verso il 1800 crescevano ancora fra il verde tenero dei prati di questa conca segale, orzo, canapa, lino e patate e negli orti i ciliegi. Da Isola si giungeva in una buona ora a Campodolcino. Il nome di questa località accenna già a un paesaggio dolce. Ai tempi del Guler il villaggio abbondava di osterie, che offrivano tutte le comodità possibili ai viaggiatori. Benché ci fossero ancora da percorrere alcuni tratti di strada ripidi, tuttavia i passaggi più brutti erano ormai superati. Campodolcino si trovava a circa metà strada fra Chiavenna e la casa della montagna. A Campolcino sboccava anche la strada di Madesimo usata di tanto in tanto come deviazione di quella del Cardinello. Da Stuetta la diramazione «*cien*», chiamata anche «*Tschentsch*» nella citata carta del 1716, conduceva in una ora a Madesimo. Secondo il dizionario dei nomi di Andrea Schorta, «*Tschenttsch*» documentato per Hinterrhein è anche il nome dell'accorciatoia per la strada del San Bernardino. Madesimo era un villaggio solitario (molto diverso dall'odierno aspetto conferitogli dal turismo), che nel Medio Evo poté esercitare solo una insignificante funzione dopo la recessione del passaggio attraverso il passo d'Emet.

Poiché il traffico di transito delle merci sull'itinerario descritto veniva effettuato prevalentemente con animali da soma (il trasporto su piccoli carri a due ruote costituì sino al 1820 piuttosto una eccezione), ci soffermeremo ancora brevemente su come veniva gestito quel servizio. A questo scopo diamo la parola a Meyer-Ebel: «*Ogni animale da soma porta un basto formato di bastoni di legno uniti assieme. Esso scende profondamente da ambedue i lati e copre il dorso dal collo sino ai fianchi. Sopra e ai lati di questo basto vengono legate le balle piene di merci, le quali debbono avere una dimensione quasi eguale ed essere così ripartite, che l'intero peso, il quale al massimo può essere da 14 a 18 ruppie oppure 3 some o centneri, penda in modo uniforme da ambedue le parti. La maggior parte degli animali da soma portano una museruola, affinché durante la marcia essi non possano strappare né erba né ramoscelli d'alberi lungo i lati della strada, il che avrebbe fer-*

mato tutta una carovana. Ogni animale porta una campana e sopra il suo carico di solito una grande coperta di tela cerata. D'abitudine un somiero conduceva 6-7 animali, questa era chiamata una stanga (ted. Stab) di cavalli. Si può calcolare che sulle diverse strade commerciali del Grigioni ogni anno perissero per infortunio tre somieri e 7-10 cavalli da soma. Questi incidenti erano sempre numerosi sul monte Spluga fra l'ospizio e Campodolcino, poiché capitava più volte che intere «stanghe» o convogli di animali da soma venissero travolti dalle slavine». (pagg. 137 e segg.).

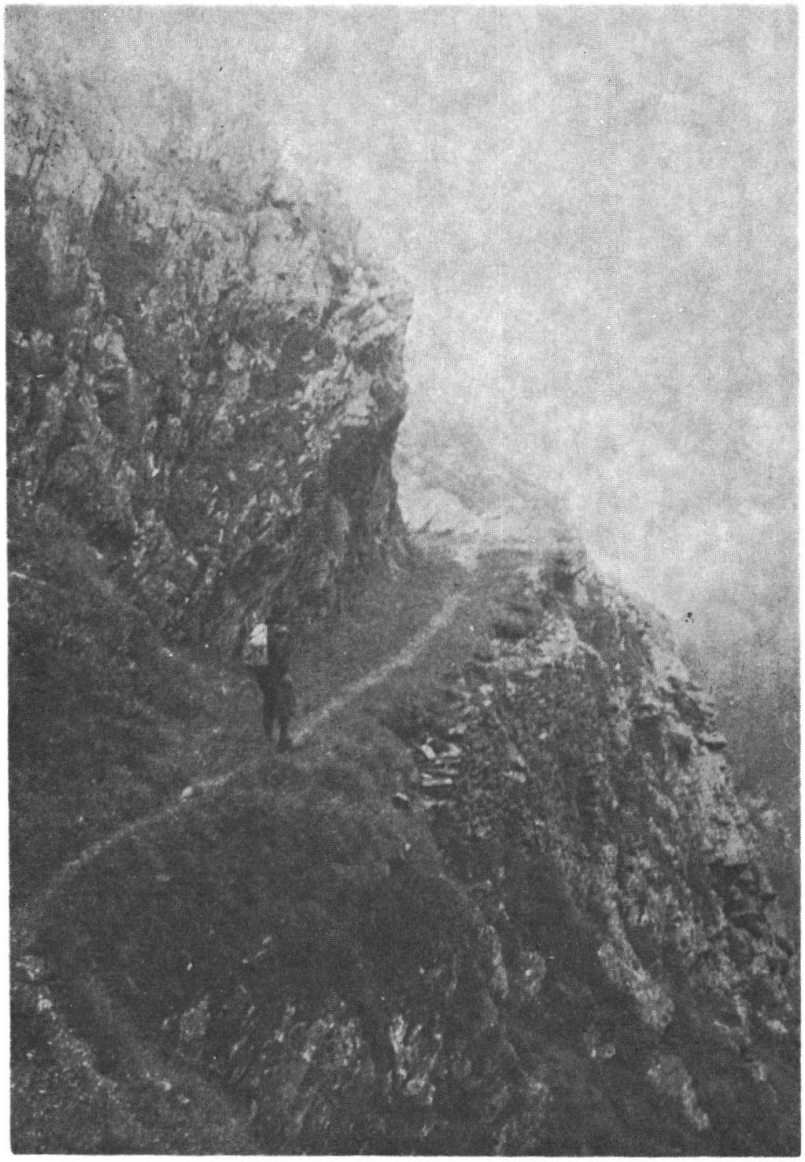
La descrizione riferisce anche esempi di sorprendenti salvataggi. Verso la fine del XVIII secolo il somiero Jeremias Gredig fu scagliato giù nei burroni del Cardinello e sepolto sotto una coltre di sei metri di neve; egli era riuscito da solo a liberarsi lavorando sino al giorno seguente, finché fu visto e tratto in salvo.

Durante il passaggio, nell'inverno dell'anno 1800, dell'armata francese del generale Macdonald, la quale subì moltissime perdite, un colpo di tempesta scagliò nell'abisso un tamburino; sembra che questi sia rimasto illeso nella caduta, poiché lo si udì suonare il tamburo per parecchie ore. Tuttavia, non essendosi potuto recare aiuto allo sfortunato, questi morì di freddo e di fame.

Con la costruzione della nuova strada commerciale dello Spluga, durata dal 1818 al 1823, si evitò la tanto temuta gola del Cardinello. Infatti se ne dispose il tracciato, che doveva essere percorribile dalle carrozze postali, lungo i ripidi pendii di Scaloggia e la gola di Isola. Di conseguenza la strada diveniva più lunga di mezz'ora che non attraverso il Cardinello. Si costatò poi anche che essa non era più sicura contro le slavine di quella del Cardinello. Già dopo breve tempo si dovettero costruire due case-rifugio e parecchie gallerie, presso Buffalora e Teggiate. Si tratta in parte di fabbricati, che sono utilizzati ancor oggi dal traffico motorizzato. Facendo riferimento alla mancanza di sicurezza nella Scaloggia, che vi si lamentava anche dopo la costruzione delle gallerie, il Meyer-Ebel scriveva nel 1827: «*Pare che si consideri tutto ciò come insufficiente, tanto che a Milano una società per azioni sta seriamente occupandosi del progetto di una galleria, che da Isola porti al villaggio di Splügen traforando interamente il monte Spluga. Se ne calcola il costo sui 5 milioni. Questa enorme voragine dovrebbe essere illuminata con luce a gas. Se questa impresa sarà effettivamente realizzata, lo dirà il tempo*» (pag. 141).

Con ciò la storia del passo dello Spluga avrebbe toccato il suo livello di attualità. Oggi esistono sia un progetto per una galleria ferroviaria sia per una stradale sotto lo Spluga. Il primo non toccherebbe la vera e propria regione del passo dello Spluga ed inoltre ne influenzerebbe solo indirettamente lo sviluppo delle zone più alte. La realizzazione del secondo, invece, potrebbe arrecare uno slancio economico anzitutto alla valle San Giacomo, a quella valle cioè che fu unita per secoli al destino dei Grigioni ed ancor oggi è rimasta in stato di bisogno.

Così le piccole località di questa valle, che l'antico viaggiatore aveva imparato ad apprezzare e da cui invece l'odierno turista sfreccia via con la propria auto, riguadagnerebbero in impor-



Tratto dell'antica strada del Cardinello, la «via regina». I muri di sostegno costruiti 250 anni fa sono quasi completamente crollati e spesso i massi di roccia rovinati giù dall'alto rendono l'antica strada pressochè intransitabile.

tanza ed otterrebbero una notevole prosperità economica. L'odierna situazione della valle San Giacomo è infatti non molto diversa da quella di 350 anni fa, che il Guler descriveva così: «*Questo piccolo territorio è selvaggio e improduttivo; non vi crescono né la vite né alberi da frutta; gli abitanti traggono il più del loro nutrimento dal bestiame; fra di essi moltissimi sono i poveri, che si recano d'inverno altrove con tutta la loro famiglia in cerca della santa elemosina*».