Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani

Herausgeber: Pro Grigioni Italiano

Band: 33 (1964)

Heft: 1

Artikel: I valichi alpini del Grigioni e la loro importanza economica nella storia : con speciale riguardo al Passo del San Bernardino

Autor: Jenny, Rodolfo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26529

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: 24.07.2025

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

RODOLFO JENNY

I valichi alpini del Grigioni e la loro importanza economica nella storia.

Con speciale riguardo al Passo del San Bernardino[1])

II (Continuazione)

2. I trasporti attraverso i valichi grigioni dal tardo Medioevo fino alla costruzione delle strade commerciali del San Bernardino e dello Spluga

Concorrenza del S. Gottardo.

Non poteva certo mancare che la costruzione della strada attraverso il San Gottardo, in posizione centrale, attirasse sempre più il traffico verso quel passo, e che quella concorrenza costringesse il Vescovo di Coira e altri signori feudali della Rezia a dedicare maggiore attenzione alle loro strade. Il Vescovo di Coira rinnovò a Zurigo l'esenzione doganale del 1291, proprio perché dopo la fondazione della Confederazione la mulattiera del Gottardo andava acquistando sempre maggiore importanza. E non è semplice caso che Coira, dopo l'incendio del 1464, pensò di assicurarsi importanti privilegi economici dall'Imperatore Federico III, specialmente il diritto di costruirsi un mercato coperto che doveva esercitare una certa influenza sul traffico alpino. Già molto tempo prima gli Ottoni, con generose donazioni alla Diocesi, avevano posto sotto il loro controllo l'intera regione dei valichi retici. « Il Vescovo Pietro di Coira (1358) quando riuscì ad ottenere dall'Imperatore Carlo IV, del quale era cancelliere, l'ordine alle città imperiali di non servirsi di altra via che di quella vescovile del Settimo, poteva richiamarsi ad antichi incontestati diritti. Già da quattro secoli tutto il reddito di questa strada fluiva nelle casseforti del Vescovo al quale la grazia degli Ottoni aveva concesso il diritto di viatico e i dazi alle due estremità: a Coira e al confine della Bregaglia ». Ragione per cui il Vescovo di Coira subito dopo l'apertura del S. Gottardo promosse decisamente l'ampliamento della strada del Settimo dando commissione a Giacomo di Castelmur di rendere carreggiabile detta strada da Tinzen a Piuro fra il 1387 e il 1390. Il Settimo era del resto una delle prime strade alpine totalmente carreggiabili, almeno per la zona aperta

1) Le citazioni si riferiscono alla bibliografia del testo originale tedesco.

al traffico nel tardo Medioevo. I Signori di Vaz e Realta, così come le giurisdizioni nel Sessame e nella Valle del Reno posteriore promossero nello stesso tempo il traffico lungo la linea dell'Hinterrhein assicurando al transito protezione armata con due patti firmati a Zillis nel 1219. Grazie a questi sforzi il traffico attraverso le alpi grigioni ricevette forte impulso, specialmente perché dopo le crociate il predominio mercantile passava da Costantinopoli alle fiorenti città commerciali italiane, Genova, Venezia e Pisa. Seta, lino, cotone, spezierie, medicamenti e profumi, ma anche metalli, passavano in grandi quantità attraverso i valichi grigioni. Sullo scorcio dal XIII al XIV secolo una tariffa doganale di Coira elenca oltre a parecchi prodotti orientali anche ferro, acciaio, rame, stagno, ottone e parecchie stoffe e tessuti, merci di transito che aumentavano continuamente per le iniziative del Vescovo in fatto di costruzioni stradali e per il favore dei signori feudali. Specialmente dopo l'introduzione dei grandi mercati annuali e delle fiere di Francoforte e della Champagne il traffico alpino subì una grande spinta, favorito dallo sviluppo di un mercato monetario autonomo.

Circa un secolo dopo l'apertura del S. Gottardo il traffico grigione ebbe notevole impulso con la correzione della Via Mala (1470-73) la quale, tuttavia, secondo Mani, era già usata all'inizio del Medioevo. « Può darsi che il transito attraverso lo stretto burrone si sia mantenuto in limiti molto modesti per diversi secoli: ma già nel tardo Medioevo, dunque prima dell'apertura del 1470, aveva raggiunto un volume considerevole ». Questa affermazione è dal Mani confermata con tutta una serie di documenti storici che si riferiscono allo Spluga e al S. Bernardino. Mani ricorda così il ponte con dazio presso Zillis, i patti del 1219 fra il Sessame e la Valle di S. Giacomo, i patrocini delle chiese, al quale riguardo va notato che « tutte le chiese documentate possono essere considerate pali indicatori, o addirittura pietre miliari dell'antica strada ». Ciò vale in modo particolare per le due cappelle agli sbocchi della gola della Via Mala, St. Ambriesch (S. Ambrogio) e S. Albano a Carschenna. Mani ricorda pure il mercato settimanale e la fiera annuale concessa nel 1443 dal Conte Enrico a quelli di Splügen, con l'intenzione « di sviluppare in quel villaggio un commercio di stoffe o addirittura una fiera al cospetto dei ghiacciai che circondano le sorgenti del Reno, come è detto nel documento conservato nell'Archivio di Stato ». Dall'esistenza di questo mercato settimanale a Splügen Simonett conclude che gli accessi alla Valle del Reno dovevano essere buoni se, secondo il testo dei documenti, « per i trasporti pesanti ci si serviva di carri e di slitte ». A questo commercio di stoffe che il Conte Enrico voleva ravvivare attraverso il mercato settimanale e la fiera ha già accennato Aloys Schulte nella sua storia del commercio e dei traffici nel Medioevo (I/371). Parimenti accertata già nel 1300 una fiera al centro delle alpi grigioni, la quale si teneva « sotto Laax nell'Oberland, dove il toponimo Marcau la ricorda ancora oggi. Oltre ad animali domestici vi si commerciavano panni, scarpe, sale, vino, acciaio e ferro. Il mercato di Laax, al quale venivano anche negozianti di Lugano, deve essere stato molto attivo ». Aloys Schulte afferma che « i passi alpini gri-

gioni dimostrano nel miglior modo gli sforzi dei montanari stessi per rendere transitabili i valichi e riguadagnare così alle alpi retiche il traffico che si era sempre più spostato verso il S. Gottardo. A questo vanto lo spirito di iniziativa della popolazione grigione aggiunge, non meno glorioso, quello della quasi totale assenza di banditismo di strada ».

Schulte espone a questo punto tutte le notizie a lui note e conclude che « i passi alpini della Rezia e la loro immediata continuazione erano piuttosto sicuri. Gli abitanti delle vie di accesso ai passi avevano il massimo interesse a mantenere sicuro il transito essendo notevoli i guadagni che i trasporti procuravano loro ». Corrispondono perfettamente alle conclusioni di Schulte quelle dello storico della cultura Giovanni Andrea von Sprecher, il quale, basandosi su profondo studio delle fonti dimostra che malgrado « la totale mancanza di una polizia stradale gli atti di banditismo erano cosa rarissima sui passi grigioni ». Egli scrive « potremmo portare esempi a sufficienza per dimostrare che il brigantaggio era in quel tempo piaga generale in Europa, tolte poche nazioni, e che ovunque era più diffuso che nel Grigioni nel cui territorio, ad eccezione forse del confine settentrionale, ed in parte anche di quello meridionale, il banditismo di strada e l'assassinio quasi non si sentivano nominare ».

Le « porte ».

La costruzione della strada del Settimo, cominciata nel 1386 e prevista già allora per carri fino a 30 rubbi,[1]) fu portata a termine abbastanza rapidamente dal Castelmur. L'ampliamento della Via Mala nel 1473 costituì, secondo Schulte, un'impresa « di audacia fino allora sconosciuta ». Tutt'e due le strade, il Settimo e il San Bernardino con la diramazione dello Spluga, esercitarono sul traffico attraverso il Grigioni un effetto rigeneratore, specialmente per il fatto che, con l'ammodernamento del Settimo, sorsero nel 1390 le corporazioni dei trasporti come le « porte » di Vicosoprano, Bivio, Tinizung e Lantsch. Anche gli interessati alla correzione della strada fra Thusis e Schams, « detta Fya Mala » costituirono una simile associazione di porte, non formata da Comuni ma da un gruppo di imprese che raccoglievano uomini di Thusis, Cazis, Masein, Schams, Valdireno, Valle di S. Giacomo e Mesocco.

Queste unioni di trasporto lungo i valichi del S. Bernardino e dello Spluga, del Giulia e del Settimo erano organizzate corporativamente, si assumevano la manutenzione di strade e ponti e il trasporto delle merci riscuotendo le tasse di transito, pedaggi per i ponti e viatici per le strade, entrate che si fecero riconoscere dallo Stato delle Tre Leghe nei « diritti delle porte » come è documentato nel « patto della Viamala » del 1473. Nello spirito corporativistico del Medioevo, che favoriva lo sviluppo del commercio e dell'artigianato, le porte provvedevano a fare osservare i loro regolamenti,

---

1) equivalenti a circa 225 kg.

decidevano circa il trasporto delle merci con relativi turni (rode), fissavano le tasse di viatico (furleiti), il peso e il carico dei colli, e stabilivano diritti e doveri degli spedizionieri. « Le controversie venivano risolte dal giudice della porta e assemblee regolari avevano luogo per lo più a Thusis o a Splügen. Oltre ai somieri, proprietari di oltre cento cavalcature, che di solito conducevano attraverso la montagna una colonna di sette o otto cavalli, si distinguevano i conducenti di roda (partecipanti al turno) ed i somieri diretti. I conducenti di roda, a differenza dei somieri, più spesso che di cavalli si servivano di buoi, considerati più resistenti alla fatica e più sicuri nella neve. Se ne deduce che questi trasporti erano limitati da un villaggio all'altro e rendevano necessari i trasbordi. Mancando i magazzeni le merci restavano spesso esposte al vento e al maltempo. I conducenti di cavalli curavano invece il trasporto da una sosta all'altra, mentre i somieri diretti percorrevano tutto il valico senza fermata per carico o scarico. La « Storia culturale delle Tre Leghe » dello Sprecher illustra ampiamente l'organizzazione dei trasporti e offre la bigliografia sulle porte, specialmente con i lavori di Pfister, Tagliabue, Tscharner e Ganzoni, così che noi possiamo rinunciare ad un più ampio trattamento.

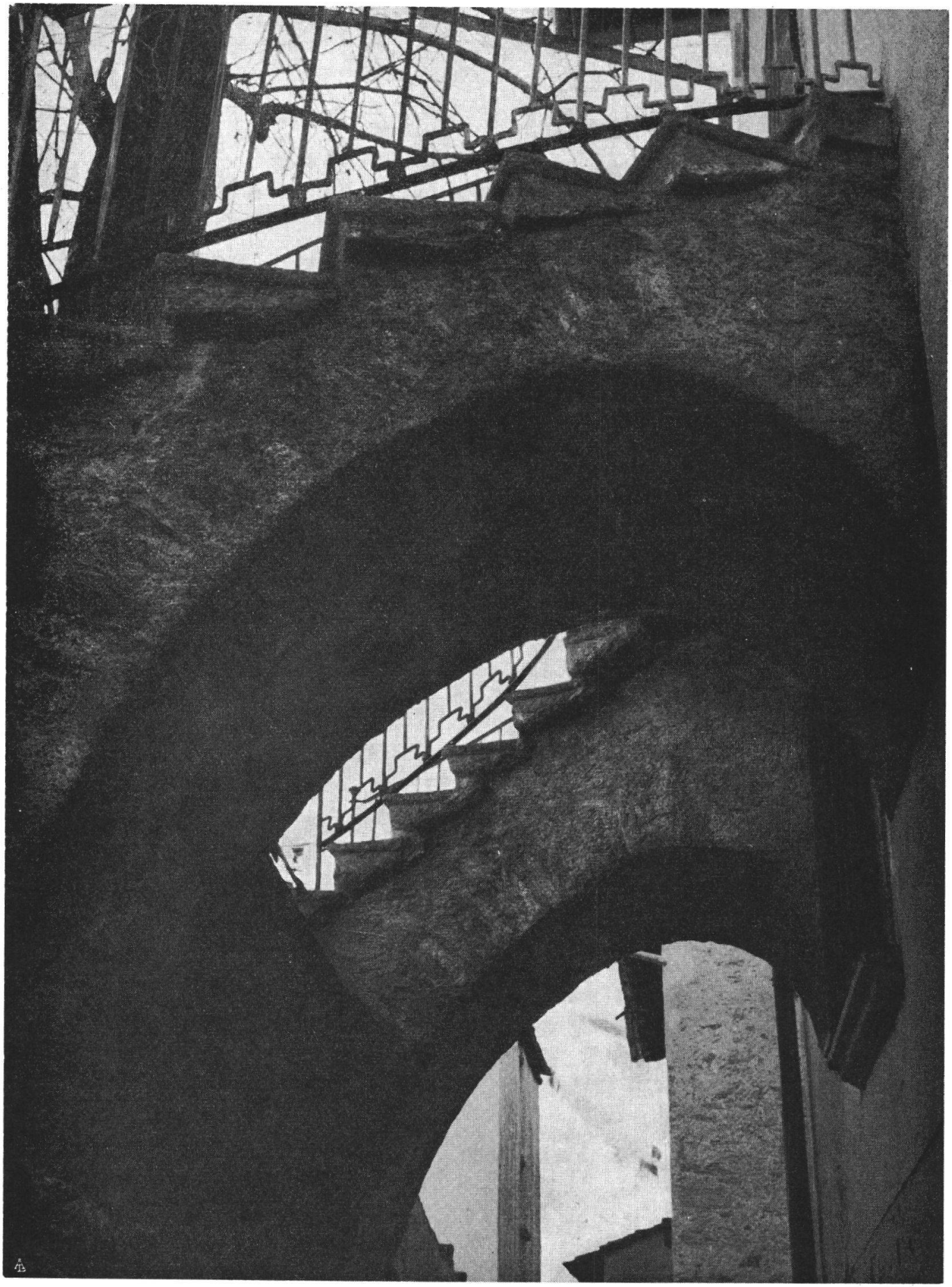
Senza volere toccare la natura giuridica delle porte e l'origine dei loro diritti, che, sorti contemporaneamente, ci offrono il quadro dello stesso processo di evoluzione, (problema al quale si è dedicato a fondo lo Sprecher), è fuori dubbio che le due grandi realizzazioni tecniche dell'apertura della Viamala e della costruzione del Settimo da parte del Castelmur ravvivarono e intensificarono il traffico di transito. Siccome dal documento del 1473 riferentesi alla Viamala consta che attraverso l'orrido erano usati dei buoi per i trasporti, dobbiamo concludere che già si era costruita « una strada larga per carri ». Una rampa di legno viene ricordata già nel 1423 « sotto la chiesetta di Sant Ambriesch », ciò che conferma come il transito attraverso il burrone era praticato ancora prima della correzione dello stesso, ciò che Simonett, fondandosi sui documenti ed atti originali, ci dimostra con evidenza nel suo studio sulla Via Mala.

Vantaggi dei valichi grigioni.

Aloys Schulte afferma che già dieci anni dopo la correzione della Via Mala e la costruzione del Settimo « il commercio di negozianti stranieri, che potevano disporre di ben dieci taverne vescovili, aveva raggiunto a Coira tale sviluppo, che nel 1483 presso il Convento dei Premostratensi si era formata una confraternita dei negozianti delle diverse nazioni ». La direzione della confraternita era nelle mani dei Padri Predicatori e di due negozianti. Per quanto sia difficile avere indicazioni intorno alla portata del transito e alla precisa frequenza dei passi alpini in quei tempi, Schulte poté pure dimostrare, in base ad un registro di conti e di lettere della società commerciale Koler, Kress e Saronno, di Milano-Norimberga, che il traffico attraverso il Grigioni aveva raggiunto un volume enorme al principio del secolo XVI

Dal 1 gennaio 1505 al marzo 1511 questa ditta fece trasportare attraverso il Grigioni nella sola direzione nord-sud da Norimberga a Milano ben 269 balle o barili, con singole spedizioni che raggiungevano le 35 balle. Tutta la corrispondenza della ditta dimostra che ai valichi grigioni si dava netta preferenza e che un capo della società Koler, Kress e Saronno scelse il passaggio del Settimo tanto nell'inverno del 1508 come in quello del 1509. Dal libretto delle spedizioni si apprende che la durata dei trasporti attraverso i valichi grigioni era straordinariamente breve e che questi trasporti si distinguevano per la rapidità. Secondo il registro delle lettere la spedizione per corriere, in pieno inverno, giungeva in dieci giorni da Milano a Norimberga, molte spedizioni impiegavano dodici giorni per il ritorno mentre ad un corriere bastavano 27 giorni per l'andata e il ritorno.

Come sottolinea Aloys Schulte, il migliore conoscitore degli scambi commerciali fra Germania e Italia nel Medioevo, i valichi alpini grigioni esercitavano in quell'epoca grande attrattiva, malgrado che ai tempi della Repubblica delle Tre Leghe questo stato basato sui transiti non era riuscito ad estendersi territorialmente né nella pianura padana né in direzione del Reno e del Lago di Costanza. I vantaggi che guidavano allora i commercianti, sempre acutamente calcolatori nella scelta delle vie di transito, erano gli stessi che determinavano « il benessere del Grigioni, tutto fondato su questo transito, perché nessun altro paese nella regione alpina aveva avuto dalla natura premesse tanto favorevoli agli scambi fra il nord e il sud. Nessun altro stato può disporre di sì numerosi valichi facilmente transitabili, nessun altro gode di sì positive premesse geologiche e morfologiche e nessuno, quindi, poteva sostenere la concorrenza dello Stato delle Tre Leghe, tanto avvantaggiato dalla posizione geografica. Tutte le vie commerciali della Germania a ovest di Lindau e di Ratisbona avevano attraverso il Grigioni la più breve linea di comunicazione con Milano, Genova e anche con Venezia; ciò non solo riguardo ai chilometri effettivi, ma anche per la facilità di transito: da questo lato i passi alpini retici superavano di molto tutti gli altri. Il vantaggio della brevità dava immediatamente anche quello del minor costo, già per il fatto che lungo i valichi c'era sufficiente foraggio per gli animali da tiro o da soma, poiché estesi prati e pascoli provvedevano al foraggiamento fino nelle più alte zone di valico, dispensando da speciali trasporti di fieno necessari altrove. Nei confronti di altri passi alpini, i valichi grigioni avevano dunque il vantaggio della brevità, della sicurezza, del minor costo e della celerità, così che una seria concorrenza era esclusa. Solo la situazione politica o il difetto di organizzazione delle spedizioni permisero qualche volta il sopravvento da parte del rivale San Gottardo o del Brennero. Accadeva che per discordie interne fra le singole porte le merci restassero spesso immobilizzate. Mentre il trasporto delle merci da Flüelen a Bellinzona attraverso il San Gottardo meglio organizzato richiedeva 23 ore di viaggio e si compiva in tre giorni, da Coira a Chiavenna non si impiegavano che venti ore, malgrado che le merci dovessero essere trasbordate non meno di sei volte, quando il trasporto non fosse curato da somieri diretti. Gli olandesi intravvidero ben presto i van-



Suggestivo gioco di archi e prospettive in uno dei palazzi dei von Salis a Soglio

taggi della velocità e del basso costo dei trasporti attraverso il Grigioni, e da accorti mercanti quali erano non pensarono mai di utilizzare il San Gottardo o il Brennero ». (11/ 334-335 e 43/ 211-212).

Senza volerci addentrare oltre nella topografia e nella storia della strada medioevale attraverso la Via Mala, illustrata da Lorenzo Joos, Simonett e Mani, e senza soffermarci oltre sulle condizioni lungo il San Bernardino e lo Spluga nei secoli XIII e XIV, contraddistinti da molte rivalità e anche da molte lotte fra il Vescovo Enrico III di Montfort e la nobiltà feudale della Rezia, va sottolineato che secondo una notizia del 1498 « carri espresso transitavano per la Via Mala anche di notte ». Secondo Joos sembra che « il vecchio tracciato attraverso la Via Mala sia stato mantenuto per circa 200 anni. Il pittore olandese Jan Jackaert, nato a Amsterdam nel 1628, passò il 1655 nel Grigioni e incise una serie di rami della Via Mala con tanta precisione, che oggi ancora offrono indicazioni sicure », ciò che è confermato in modo indubitabile dalla riproduzione dei disegni dello Hackaert curata da Simonett nel « Bündner Monatsblatt » del giugno 1954. Dopo la correzione della strada attraverso la Via Mala il Duca di Milano si obbligò, nel 1473, ad avviare le sue merci dirette a Coira non più per Bormio, bensì per Chiavenna e per lo Spluga. E' certo che nel 1588 il traffico aveva già assunto proporzioni tali che tanto alle entrate meridionali come a Maienfeld i magazzini non erano più sufficienti, così che specialmente a Chiavenna le mercanzie dovevano essere ammucchiate all'aperto, con proteste dei privati che ne avevano ostacolato l'accesso alle loro case. Nel 1591 furono trasportati attraverso il Grigioni 30'000 quintali di grano tedesco diretto all'Italia e nello stesso tempo molte merci importanti quali tessili, seta, abiti, metalli, utensili, armi, vini, formaggi, burro, riso, frutta, pelli e cuoi. A Splügen si contavano spesso da 300 a 400 cavalli da soma in sosta. A Coira gli animali da trasporto dovevano spesso essere lasciati all'aperto anche durante la notte, malgrado l'esistenza di numerose scuderie.

Società commerciali germaniche.

Come è già stato messo in evidenza da P. C. Planta, mancano per il XVI secolo dati statistici riferentisi al transito alpino; si deduce tuttavia da una notizia nell'archivio statistico di Hormayr che nel XV secolo i trasporti attraverso lo Spluga raggiungevano i « 40-50'000 colli circa », nonostante il fatto che le Tre Leghe trascurassero allora la manutenzione dei passi alpini. Nel 1511 alla dogana di Zizers furono messe sotto accusa le tre celebri compagnie di Ravensburg Welser-Vöhlin, Humpiss e Besserer, perché i loro conducenti non volevano pagare il viatico per il cotone che trasportavano. Proprio allora questa tassa di viatico (fürleit) era stata di nuovo aumentata per la carta e le stoffe. Da questa notizia documentata si deduce che la vecchia città guelfa di Ravensburg, dove i Mötteli avevano fondato la prima compagnia commerciale tedesca, antenata dei Fugger e dei Welser, inviava in Italia i celebri prodotti della sua tessitura attraverso i passi grigioni. Siccome i tes-

sitori di lino e di frustagno di Ravensburg si unirono in un'unica corporazione con quelli di Lindau, Memmingen, Kempten, Leutkirch, Isny, Wangen e Waldsee già nel 1476, riteniamo che i prodotti di tutto il rinomato centro della tessitura del lino erano avviati verso l'Italia attraverso la Rezia. Ma a Ravensburg la tessitura del lino fioriva parallelamente alla fabbricazione della carta. Vediamo infatti dai ruoli fiscali che in quella città molti erano i « cartai » attivi, siccome la lavorazione del lino rappresentava in quella regione ricca di cartiere la migliore premessa per l'industria principale. Ma nella regione circostante, bene organizzata industrialmente, era pure florida la tessitura del cotone e della lana, con grande vantaggio per i passi alpini grigioni attraverso i quali si svolgevano gli scambi di questi prodotti fra Germania e Italia. Non intendiamo seguire più da vicino l'importanza delle dinastie di industriali e di commercianti di Ravensburg, già sottolineata da Aloys Schulte, né studieremo la rete delle loro partecipazioni e relazioni commerciali a Costanza, a Ulm e in altre molte città; ricordiamo però che un briciolo dello splendore della società commerciale fondata dai Mötteli è restato, tradizione curiosa e quasi simbolica, nel castello di Rappenstein presso Untervaz. Erwin Poeschel racconta in modo suggestivo che un discendente di questa stirpe fiorita rapidamente ed eccentricamente, « ebbe un debole per l'eredità già piuttosto tarlata del feudalesimo e negli ultimi trent'anni del XV secolo tenne anche i resti della signoria retica di Neuburg ». Seguendo la via dei valichi grigioni la ricchezza e la gloria dei Mötteli di Ravensburg lasciò così il suo biglietto da visita a Rappenstein e a Neuburg tanto che Poeschel con sottile sorriso di scherno chiama i Mötteli « prematuri precursori dei cavalieri romantici ».

Ma anche la famiglia dei mercanti Besserer, che aveva una parte decisiva negli scambi di Ravensburg e di Ulm con Milano e Venezia, seppe, con mentalità feudale, porre le sue pietre miliari nella Repubblica delle Tre Leghe ed in più seppe accaparrarsi la partecipazione allo sfruttamento delle miniere grigioni accanto ai Vertemati-Franchi. Brügger osserva: « Gian Giacomo Besserer von Rohr (da Ulm) che più tardi appare come socio dei fratelli Gian Paolo e Guglielmo Wertemann-Franken, ai quali l'Abate e Landamanno di Disentis Giacomo (Bundi) concede lo sfruttamento di tutte le miniere giacenti nella giurisdizione di Disentis (documento datato S. Martino 1606), è da identificare con quel Giorgio Besserer von Rohr « Elterherr della città di Ulm » che intorno a questa data tenne in pegno per alcuni anni la signoria di Hohentrins e di Tamins, per 5000 fiorini, e che nel 1568 (doc. dat. 4 di giugno) in società con Francisco Belinchetto e Francisco Luasello originari di Bergamo ma residenti nelle Tre Leghe, aveva preso in affitto per 50 anni dal Comune di Bergün la miniera di ferro con le fonderie, le fucine e i depositi di carbone annessi « zu Burgün gelegenen ». Nel suo studio fondamentale intorno al diritto di caccia grigione Paul Jörimann ci dice che in occasione del riscatto della Signoria di Hohentrins nel 1563 il Besserer anticipò ai signori von Hewen l'importo di 5000 fiorini, con la condizione che avrebbe avocato a sé la signoria se « entro due anni non fossero stati pagati interessi e ammortamenti ». Giorgio Besserer von Rohr, discendente di famiglia borghese

di Ulm entrò effettivamente in possesso della signoria « non essendo in grado i von Hewen di soddisfare alle richieste dei loro creditori ». Non è del tutto certo ma assai probabile che questo affare abbia indotto Planta ad affermare che i Besserer erano ebrei, perché la ricchezza e la potenza di un commerciante riuscirono ad aprirsi una breccia nell'ambito della feudalità, ritenuto sacro e intangibile fino al XV secolo, se pur già marcescente.

Centri commerciali a nord.

A determinare il commercio verso l'Italia non erano le città collocate alla porta delle Alpi o fra le stesse montagne, come Coira, Lucerna, Sion, bensì l'impulso di città della Renania, della Franconia e della Svevia. A proposito di Ravensburg e di Costanza consta chiaramente che furono le aziende artigianali di quelle città ad avviare il commercio in ben determinate direzioni: esse comperavano la materia prima per la tessitura del lino nelle vicinanze « ma cercavano lo smercio verso sud e sud-ovest, verso l'Italia e la Spagna ». Ulm e Basilea, a loro volta erano legate all'Italia per l'acquisto del cotone necessario al frustagno. In tal modo tutte le città dedite ad una produzione unilaterale erano costrette all'importazione e all'esportazione, e dovevano quindi rompere il cerchio dell'economia chiusa medioevale e di conseguenza dovevano necessariamente diventare i cardini del commercio. A paragone Strasburgo era molto più incline all'autarchia, dato che tutte le corporazioni artigianali vi erano rappresentate e coprivano i bisogni di una zona ad economia chiusa: facendo a meno tanto delle importazioni come delle esportazioni, Strasburgo poteva mantenere intatto il cerchio chiuso dell'economia medioevale. Le città dedite all'industria del lino come Ravensburg, Costanza o Ulm quale centro della produzione del frustagno, Norimberga con il suo artigianato metallurgico e altre città similmente dedite ad una produzione unilaterale, diventarono portatrici del commercio e degli scambi medioevali ed educarono fra le loro mura le potenti dinastie di mercanti le cui donne venivano insistentemente chieste in moglie dalla nobiltà campagnola che impoveriva e che avrebbe ben presto elevato al rango di cavalieri i mercanti. A Strasburgo, al contrario, si assiste al divertente spettacolo che il ricco mercante cittadino solo per eccezione diventa nobile campagnolo e investe il suo patrimonio nel possesso di territori e di castelli, come aveva fatto il ricco Mötteli di Ravensburg con Rappenstein e Neuburg.

Al pari di Ravensburg, anche Costanza manteneva relazioni commerciali con le Fiandre, la Spagna e Venezia, e la più antica lista delle imposte di Costanza, del 1418, ci dà un'idea dell'immenso patrimonio fondiario e della ricca sostanza in mobili e in denaro dichiarata dai fratelli Lütfried e Hans Muntprat: un patrimonio che fino al 1499 raggiungeva cifre astronomiche per quei tempi. Elenchi simili della vicina Ravensburg dimostrano che anche quelle famiglie di mercanti erano tassate per patrimoni giganteschi, pur restando assai lontane dalle cifre leggendarie dei Muntprat. I più ricchi borghesi di Berna e di Basilea non possedevano che una minima frazione dell'im-

ponibile dei Muntprat di Costanza, raddoppiatosi fra il 1418 e il 1433. Non c'è prova migliore dei vantaggi che Costanza e Ravensburg traevano dai commerci che i loro ruoli d'imposta del XV secolo pubblicate da Aloys Schulte. Questi documenti sono la dimostrazione, se si tiene conto delle relazioni commerciali con l'Italia, che i valichi attraverso il Grigioni erano di importanza capitale grazie alla loro capacità di transito: infatti, malgrado piccole recessioni e insignificanti oscillazioni, il patrimonio mobiliare e immobiliare dei Muntprat continuò a crescere a dismisura attraverso tutto il secolo. E la stessa cosa si può affermare riguardo agli Spiegelberg, ai Lommis, ai Zuckenried, ai Rosenberg e ai Weinfelden. Come i Muntprat commerciavano con Genova e con Milano anche i Fry e con Venezia i Simonsfeld, mentre secondo Schulte « la corrente principale del commercio di Costanza era diretta a Milano e oltre verso Genova e la Spagna ».

L'influsso esercitato dalle due città commerciali di Ravensburg e di Costanza, alle quali si unirono poi S. Gallo, Augusta, Memmingen, Kempten e Ulm è dunque la migliore dimostrazione dell'importanza dei valichi alpini grigioni. Il mercato di S. Gallo era già così universalmente noto verso il 1450 che perfino Costanza si piegò a chiedere di poter usare il marchio di San Gallo come segno distintivo di qualità. Il lino di S. Gallo andava in tutte le direzioni se Vadiano racconta che nella sua città a quel tempo si comprendevano e si parlavano tutte le lingue. Contemporaneamente fioriva la città imperiale di Ulm, anche se nel corso del XV secolo il commercio del frustagno ne soppiantò la tessitura di panni. Più di ogni altra città a nord delle Alpi Ulm era considerata la Milano germanica; poiché nei dintorni numerosi tessitori di provincia lavoravano per la città i cui tessuti di cotone di Cipro venivano smerciati per la maggior parte a Venezia. Ciò procurava doppio lavoro ai passi grigioni che dovevano trasportare tanto la materia prima come il prodotto finito. Se un acquisto di cotone per Ulm a Milano è provato per il 1375, la corporazione dei tessitori di Ulm comperava il suo cotone nell'Alta Italia, di solito a Venezia.

Dal momento che il retroterra dei valichi retici comprendeva la linea del Danubio e si irraggiava a est fino a Ravensburg, non fa meraviglia che anche il commercio di Augusta, e con ciò i Fugger, abbia esteso la sua zona d'interesse fino al Grigioni, specialmente quando i Fugger, dopo il 1470, avevano parte importante nel Milanese. Le loro relazioni commerciali raggiungevano Venezia, Lipsia, Anversa e Milano, dove nel 1470 essi godevano fama di grandi commercianti. E' noto che i Fugger nella loro posizione di banchieri degli Asburgo d'Austria riuscirono a costituire con quella famiglia una potenza mondiale, amministrando le finanze e le guerre dell'Imperatore Massimiliano, conducendo gli affari commerciali della Chiesa e di molti cardinali, anticipando denari a parecchi prelati e inframettendosi anche nella nomina del pontefice e in quella dell'imperatore Carlo V: tutto questo è noto e chiarisce meglio le estese relazioni di questa famiglia che controllava pure le miniere e le zecche del Tirolo, della Carinzia, di Rauris e Gstein, nel Tauro, che commerciava metalli preziosi a Milano e che attraverso il

sindacato di Augusta nel 1498 e 1499 riuscì a monopolizzare il mercato del rame. A Schwaz e Rattenberg i Fugger erano padroni di 44 miniere di rame e di argento ed è più che probabile che essi, attraverso gli Asburgo d'Austria che avevano territori e diritti nella Repubblica delle Tre Leghe, avessero in mano, almeno indirettamente, anche l'industria mineraria del Grigioni. L'esteso controllo del commercio e degli scambi europei dalle coste atlantiche fino all'interno dei paesi danubiani da parte dei Fugger di Austria è stato sufficientemente illustrato da Ehrenberg e da Häbler e dimostra che questa famiglia di mercanti, che si destreggiava specialmente nel commercio del denaro, seppe legare saldamente il nord europeo con il sud, ragione per cui i rivoli d'oro dei Fugger seppero infiltrarsi attraverso tutte le aperture nel baluardo delle Alpi.

Fra le città che seppero estendere largamente i loro rapporti commerciali per mezzo di privilegi di mercato, esenzioni daziarie e altre facilitazioni, va annoverata accanto ad Augusta e a Ravensburg anche Norimberga, che deve il suo sviluppo alla posizione favorevolissima fra il medio Reno e il Danubio e alla grande laboriosità artigianale della popolazione, rinomata per la fabbricazione di armature, corazze e spade. Infatti, il commercio di Norimberga raggiungeva « già ai tempi di Ulmann Stromer Cracovia, il Mar Nero, Genova, la Catalogna e Bruges ». Per i viaggi dei suoi mercanti Norimberga era considerata « il centro dell'Europa ». E mentre che i meccanici di quella città davano all'Europa i primi strumenti per l'astronomia, i mercanti di panni loro concittadini commerciavano con Lione, con Milano, Genova, la Catalogna, Venezia e i Paesi Bassi. A Norimberga « si commerciava di tutto » e sembrava che là sia stata costruita anche la prima cartiera che attirò i primi cartai italiani.

Anche l'artigianato di Basilea ebbe un primo stimolo dall'Italia, poiché Enrico Halbisen, che deve aver descritto un suo viaggio attraverso la Via Mala, vi aprì una cartiera occupandovi operai italiani. Lo stesso Halbisen già nel 1455 era in grado di mandare delle balle di carta alla fiera di Francoforte. Anche Strasburgo commerciava con Basilea, specialmente vini, ma questi trasporti non continuavano verso il sud.

La più grande difficoltà e la più importante funzione del commercio medioevale consisteva nel trasporto delle merci. In ciò specialmente il commercio fra Italia e Germania fu assunto sempre più dalle compagnie commerciali, poiché tutto il sistema dei trasporti esigeva una certa centralizzazione che doveva sfociare in vero e proprio monopolio. Siccome la storia delle società commerciali e della vita commerciale del tardo Medioevo è stata illustrata in modo persuasivo da Schulte e da Ehrenberg, basta constatare qui che le società grigioni di trasporto sono sorte nello spirito di queste società commerciali: poiché anche le porte grigioni ben presto fecero proprio un vero monopolio dei trasporti, ciò che più tardi non doveva essere sempre fattore positivo. In base a documenti, protocolli, ordini di turno e libri delle porte, Isler e Liver illustrano esaurientemente l'organizzazione dei trasporti alpini e la monopolizzazione degli stessi attraverso le porte della

Valle del Reno posteriore. Una estesa descrizione dei trasporti sulle vie internazionali del Grigioni ci è fornita da Hermann Pfister, che si occupa a fondo della forma, dello sviluppo e dell'organizzazione delle società di trasporto, circoscrive l'oggetto del monopolio che comprendeva diritto e dovere di carico, responsabilità, manutenzione della strada e simili e passa a ragguagliare intorno alle leggi sui trasporti dando uno sguardo all'organizzazione, alle condotte di roda, a quelle dirette e alle soste. Lo studio del Pfister è completato dal punto di vista giuridico e nei riguardi delle associazioni di trasporto svizzere dall'accurato lavoro di Gerhard Börlin su « Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz im Mittelalter ». Börlin ha esaminato i regolamenti e gli statuti delle quattro porte del Passo del Settimo sul documento originale del 1498 conservato nell'Archivio Vescovile di Coira e ne pubblica per la prima volta il testo. Egli ha esaminato pure il patto della Viamala, del 1473, già pubblicato dal Wagner nella « Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht » di Goldschmid. Analizzando le decisioni delle sei porte della strada inferiore fino al 1640, inserite nel libro delle porte con risoluzione del 1601, l'autore mise in chiaro la questione dei « turni di roda » della corporazione dei fabbri di Coira del 1592, basandosi sulla raccolta di scritti originali conservati nell'Archivio della Città. In fine egli ha studiato il regolamento dei trasporti sul Lago di Zurigo, molto importante per il transito grigione, concordato da Zurigo, Svitto e Glarona nel 1532, e i regolamenti per i somieri del comune di Horgen (1452, conservati in un antico libro civico dell'Archivio di Stato di Zurigo). Bastino questi accenni per sottolineare la vastità delle attribuzioni e le linee fondamentali del diritto di trasporto e delle relative organizzazioni sulle strade commerciali internazionali del Grigioni.

I mercati coperti.

Ma la storia del commercio fra Italia e Germania e specialmente quella dei valichi alpini grigioni deve tener conto anche dei mercati coperti, i quali servivano anzitutto agli stranieri, e non, come spesso si presume, agli indigeni. Il mercato coperto era casa di vendita e di magazzinaggio, posto di dogana e di revisione della polizia corporativistica. Il negoziante vi poteva scaricare la sua merce e il borgomastro o capo della corporazione non poteva permettere vendite al di fuori dell'edificio. A Costanza e a Basilea la costruzione del mercato doveva garantire un migliore controllo del dazio. Attraverso l'esercizio del mercato alcune città imponevano l'obbligo di seguire determinati percorsi, obbligo compensato dalla concessione di riduzioni daziarie delle quali fra il 1510 e il 1533 approfittarono parecchie ditte italiane che fecero iscrivere i loro privilegi nei libri dei mercati. Secondo Schulte devono avere goduto dell'agevolazione una trentina di ditte fra tedesche e italiane.

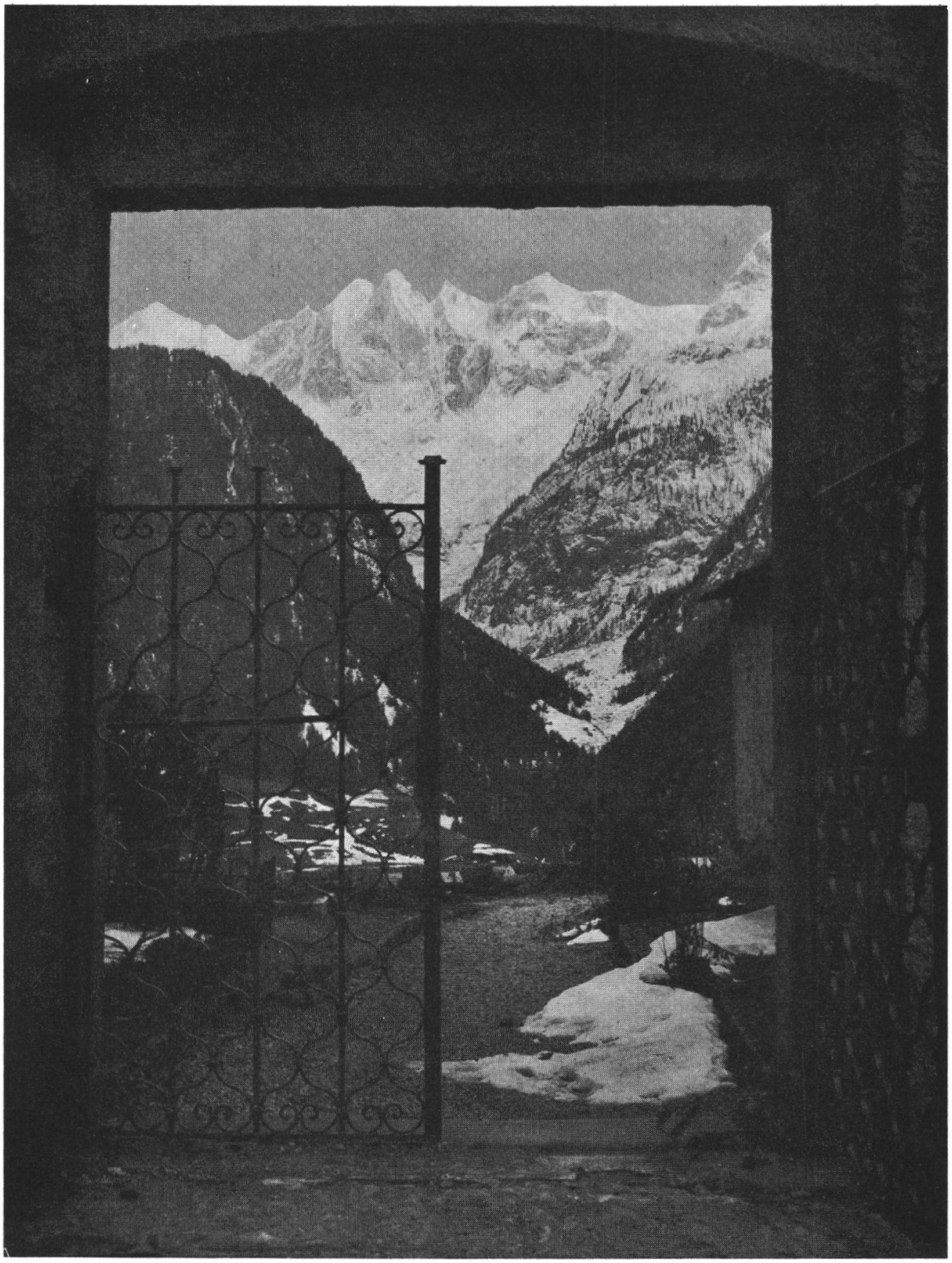
Coira tentò già sotto il Vescovo Giovanni I di costruire un mercato coperto adducendo un privilegio imperiale. Nel 1413 Sigismondo concesse alla

città il diritto di costruirsi un mercato sul modello di quello di Costanza. Il mercato di Coira esisteva già nel 1422 e nel 1464, dopo il grande incendio, l'Imperatore Federico rinnovò il permesso di costruzione. Nel medesimo edificio c'era pure la sala del Consiglio della Città. « Nella sua concezione generale il Palazzo civico di Coira si è sviluppato dal tipo usuale degli antichi palazzi civici germanici, che di solito comprendevano solo due sale: una inferiore, che formava il mercato e una superiore che serviva come sala per il tribunale o per cerimonie solenni. Può darsi che nel primo Palazzo della Città di Coira il porticato inferiore fosse sostenuto, come quello di Costanza, solo da colonne di quercia; con la ricostruzione attorno al 1500 fu poi creato il solenne portico a tre navate, attualmente adibito a magazzino: sarà uno dei più impressionanti monumenti della città quando sarà restituito alla forma primitiva e sarà reso accessibile al pubblico. Questa loggia era originariamente riservata ai grossi mercanti stranieri i quali lì e solo lì potevano depositare e smerciare la loro roba pagando una tassa. Più tardi fu aperta sempre più anche a piccoli commercianti che in occasione dei grandi mercati si servivano di baracche mobili. Si disponeva pure di un locale per il deposito del sale e verso la fine del secolo XVI ne fu aperto uno anche per il vino (Weinhaus), l' « attuale archivio, dalla parte della Rathausgasse » (Poeschel). Non occorre dilungarsi sull'importanza e l'organizzazione dei mercati coperti nel Medioevo, dal momento che tutta una serie di studi eccellenti l'hanno esaminata riguardo alle città di Strasburgo, Costanza, Friborgo e Ulm.

Centri commerciali a sud.

Abbiamo visto quale importanza aveva per i valichi alpini del Grigioni la zona commerciale, molto estesa, che dalla costa atlantica con la sua celebre città mercantile di Anversa giungeva fino a Ratisbona passando per le città commerciali olandesi, renane, svevo-francone, centri che si distinguevano per particolare laboriosità artigianale, per geniale organizzazione del commercio e dei mercati e per incredibile varietà della produzione. L'influsso determinante di questo commercio sui nostri passi alpini era dovuto al fatto che tutte queste merci si raccoglievano lungo il Reno e lungo il Danubio per concentrarsi nella zona del Lago Bodamico, fra Costanza e Ravensburg. Ma non meno efficace era l'azione del Sud sui Passi grigioni, in modo particolare dell'Italia e delle sue regioni settentrionali, commercialmente ed economicamente molto importanti. E' naturale che l'Italia, costituendo un ponte nel commercio fra l'Oriente e l'Occidente con i suoi porti di Genova e di Venezia, ma anche con Milano, Como, Torino e parecchie altre città, formava una delle colonne dei commerci e degli scambi del Medioevo e non era seconda per importanza alle città mercantili del Nord.

A Venezia, soppiantata nel 1033 la potenza dei Dogi da quella dell'aristocrazia mercantile in grande ascesa, si sviluppò una forte vita commerciale, nutrita da straordinaria operosità e da abilità artigianale. La città do-



L'ingresso del minuscolo cimitero di Soglio, davanti alle spettrali vette della Sciora, ancor bianche di neve come nel fitto dell'inverno.

veva la sua posizione decisiva nella politica mondiale al controllo della via marittima dell'Adriatico. Quasi contemporaneamente, con le vittorie della prima crociata, si era riusciti a strappare ai Saraceni una serie di isole nel Mediterraneo e a riattivare la navigazione, ciò che ebbe immediate ripercussioni sul commercio, liberato così dagli ostacoli che lo impacciavano; l'Europa andò legandosi in una rete di strade commerciali che si spingevano fino all'Asia Minore, alle coste dell'Africa, all'India e persino all'Estremo Oriente. Venezia, Pisa e Genova si conquistarono allora il commercio bizantino e il dominio dei mari cristiani; Costantinopoli arricchiva la corrente di merci che fluiva verso l'Europa con i suoi articoli di lusso e seppe, almeno in parte, stabilire relazioni commerciali con l'Europa Centrale attraverso il Danubio. Grazie alla loro favorevole posizione nel bacino del Mediterraneo i porti italiani conobbero dopo la prima Crociata uno sviluppo straordinario: essi infatti offrivano al commercio tre direzioni: il Nord e l'Est, ma anche la costa atlantica. Di questo vantaggio della posizione geografica l'Italia seppe approfittare in grande misura, gettando le basi economiche per la fiorente cultura del Rinascimento che Giacomo Burckhardt ha descritto con tanto senso critico e tanta intelligente acutezza.

Venezia conobbe subito dopo la sua vittoria sopra Genova (1379/1380) una nuova fioritura del commercio, per cui la Repubblica affacciata all'Adriatico entrò nell'età moderna ricca, potente e temuta e seppe con un'abile quanto rigida costituzione stringere in un unico fascio tutte le sue forze e raggiungere così importanza economica e politica decisiva. Che poi la posizione della rivale Genova non sia stata stroncata e che questa città marinara malgrado numerose discordie interne e sconfitte politiche e anche dissesti finanziari sia riuscita a mantenere, accanto a Venezia, una sua posizione fortissima nei traffici fra il Sud e il Nord non è che una dimostrazione della vitalità del commercio genovese. Tanto Venezia come Genova non era punto di arrivo ma solo punto di passaggio degli scambi. A differenza di Venezia la città ligure dovette però affrontare difficili lotte nel Mare Toscano e sulle coste francesi, particolarmente contro Pisa e contro Firenze; essa difese tenacemente la sua superiorità, ma fu vittima di una organizzazione marittima prevalentemente individualistica, mentre Venezia disponeva di una flotta statale, o almeno statalmente organizzata.

Tutt'e due queste città portuali e commerciali ebbero un influsso decisivo sul traffico transalpino fra Germania e Italia, disponendo entrambe di assai vaste relazioni commerciali. E ciò è illustrato nel miglior modo nella citata storia dello Schulte. Gli stretti rapporti della Repubblica delle Tre Leghe con Venezia, che del resto teneva stabilmente un rappresentante diplomatico a Coira con l'incarico particolare di sorvegliare e di tenere vive le relazioni commerciali del Grigioni con la Serenissima, riempiono interi volumi dei protocolli della Dieta e del Consiglio. Infatti, fra Venezia e l'Austria era continuamente viva la concorrenza per il fatto che confinando il Grigioni con il Ducato di Milano a sud e con Venezia a sud-est, necessariamente le vie di uscita di quei due Stati verso il Nord confluivano sulla porta

meridionale dei passi grigioni. Non è perciò puro caso che le relazioni del Grigioni con Venezia risalgano molto in là nel sec. XVI e che già allora si cercasse di stringere un'alleanza con la potente città che dominava tutto l'Adriatico. Come dimostra in modo convincente Giovanni Jegerlehner, i legami politici di Venezia con le Tre Leghe furono condizionati, attraverso i secoli, dal possesso dei valichi grigioni ai quali era direttamente interessata anche l'Austria. Una volta che la Repubblica di San Marco ebbe saputo creare con le crociate e con la conquista di Costantinopoli un esteso commercio nella zona del Mar Nero e che più tardi ebbe allacciato relazioni commerciali anche con Alessandria, rafforzando potentemente i suoi legami con l'Egitto, Venezia doveva necessariamente diventare piazza di scambio di somma importanza anche per i mercanti tedeschi; infatti le merci veneziane trovarono ben presto la strada verso l'Europa settentrionale, parte per mare e parte per terra, dirette alla fiera della Champagne così che ben presto nel XIV e nel XV secolo la maggior parte del commercio internazionale si svolgeva tra Venezia e Genova da una parte e Bruges e Anversa dall'altra. Nel XIV secolo Venezia possedeva la più grande flotta del Medioevo, con 3000 navi mercantili e una forza di 30'000 uomini della flotta da guerra destinata a proteggere le lunghe spedizioni commerciali.

Per mezzo di infinite prescrizioni nei confronti dei mercanti tedeschi Venezia tentava di controllare tutto il mercato mondiale e di monopolizzare tutto il traffico fra l'Oriente e l'Occidente e sosteneva questa politica con ogni sorta di limitazioni destinate a garantirle il controllo assoluto di tutti gli scambi vigilando in ogni modo non solo sui trasporti dell'Adriatico e del Po, ma anche su tutte le compere e le vendite. Malgrado tutto ciò « la massima fioritura del commercio fra Venezia e la Germania si ebbe sullo scorcio dei secoli XIV e XV e noi dobbiamo immaginarla ben grande » dice Schulte. E basta ciò per provare chiaramente che il traffico attraverso i paesi grigioni era stato incluso nella politica commerciale veneziana e che la Serenissima aveva sufficienti motivi per mantenere a Coira una rappresentanza diplomatica permanente: poiché la corrente delle merci veneziane e dei prodotti commerciali scorreva ininterrotta durante tutto l'anno attraverso i passi retici come provano in modo evidente i protocolli officiali della Repubblica delle Tre Leghe, con gli infiniti riferimenti al commercio e ai trasporti.

A differenza che a Venezia, a Genova i mercanti stranieri potevano accedere al mare stesso e si comprende quindi che i commercianti di Costanza e di Ravensburg abbiano sfruttato abbondantemente tale vantaggio. Tanto Schulte quanto Beer hanno illustrato compiutamente l'influenza che Genova ebbe sul commercio tedesco, così che basta a noi constatare che i mercanti del nord e del sud, specialmente con la fioritura di Anversa, preferivano la via di terra per le merci di maggior pregio, pur essendo provata l'esistenza del trasporto diretto per mare fino dal 1318: il trasporto per via d'acqua restava riservato specialmente alle merci di massa. Nè occorre illustrare qui l'importanza commerciale e politico-economica di Milano, Como,

Torino e di parecchie altre città italiane, specialmente di Firenze, nè di sottolineare il riflesso che sull'economia e il commercio avevano le fiere ed i mercati annuali, avendo esaurientemente illustrato questi problemi Aloys Schulte nella sua storia del commercio e del traffico nel Medioevo.

Fervore edilizio.

Con la straordinaria fioritura che il commercio conobbe dopo le crociate tanto in Germania come in Italia, i passi alpini acquistavano ancora maggiore importanza ed è naturale che sia la strada del Settimo sia quella della Via Mala dovevano essere rese più facilmente utilizzabili dai carri, ciò che significò per il transito attraverso il Grigioni un fortissimo impulso. Con la costituzione delle porte che esercitavano e controllavano i trasporti e si impegnavano a correggere le strade ed a mantenerle, con l'aumento del traffico e conseguente erezione di stallazzi, soste e magazzini e con l'organizzazione dei turni di trasporto, si diffondeva un generale benessere che ricompensava il Cantone dei suoi sforzi. Esteriormente questo benessere si manifesta nella ondata edilizia del tardo Gotico, ondata che raggiunse fino le più estreme diramazioni delle valli retiche. A Coira sorsero allora le più belle case di tipo gotico. Cori e altari gotici ornarono le chiese grigioni. Il magnifico altare creato nel 1492 da Jacob Russ di Ravensburg costituisce ancora oggi l'imponente conclusione del coro della cattedrale di Coira con il suo tesoro di statue e la sua fioritura di pinnacoli e di tabernacoli. L'impressionante rassegna che Erwin Poeschel ci dà del tesoro artistico del Grigioni offre un'immagine chiara dell'ondata costruttrice che nel tardo periodo gotico investì le valli grigioni.

Ma anche nell'ambito artigianale la febbre edilizia di quel tempo lasciò la più forte impronta nell'aspetto della capitale, siccome la maggiore influenza del commercio di transito lo subì specialmente l'artigianato di Coira. Come ricorda Erwin Poeschel, la categoria dei mercanti di grano di Coira si era sviluppata a tal punto « nell'abile speculazione di favorevoli elementi congiunturali, che aveva finito con occupare un quartiere tutto per sé fra la Obergasse e la Untergasse, a sud del Kornplatz. Dopo che nel 1465 con l'introduzione della Costituzione corporativistica il governo della Città aveva subito una profonda trasformazione, le corporazioni, diventate da semplici associazioni professionali elementi determinanti della vita comunale, si preoccuparono di darsi particolari sedi per le loro riunioni. Tre di queste, quella dei vignaiuoli, dei fabbri e dei carradori si insediarono nel cosiddetto « Paradiso », immediatamente a est della Kornplatz formando una specie di quartiere corporativo, mentre i calzolai si accasarono nel « Süsser Winkel » e i sarti sopra San Martino. La sede dei sarti rappresenta ancora oggi il carattere modesto e dignitoso dell'antica casa delle corporazioni di Coira, con la bella disposizione delle finestre e l'elegante sporto » (Poeschel).

Lo stesso fenomeno si riscontra nella casa patrizia coirasca del periodo gotico: severa sobrietà dell'esterno, modestia e parsimonia nell'impostazione della facciata, severità che balza all'occhio, se confrontata per es. con Sciaffusa, Basilea o città germaniche. Parsimonia che stupisce se si considera quanto doveva essere rapido lo sviluppo economico del paese dei passi alpini, proprio in seguito al commercio. Poeschel, profondo conoscitore dell'essenza dell'architettura grigione ci offre la spiegazione di questa mancanza di lusso « nelle spese per il vestito della casa ». « Coira ci appare tirchia, severa e puritana se si pensa all'abbondanza di lavori d'intaglio, di sculture e di pitture ai contorni delle finestre riccamente ornati, alle mensole lavorate in forma di figure e di facce grottesche, a tutti quegli elementi con i quali la libera e benestante borghesia di altre città, specialmente del nord, metteva in mostra la propria agiatezza. Altrove le corporazioni usavano dimostrare nelle loro sedi che la diligenza nel commercio e nel lavoro portava frutti d'oro. Invece qui a Coira le case delle corporazioni sorte dopo il secondo incendio erano dignitose, ma non sontuose; nè, per quanto ne sappiamo, dovevano essere da più prima dell'incendio. Se non si ammucchiavano ricchezze c'era pure agiatezza. E il commercio fece conoscere anche il lusso straniero, le ricercate comodità, i desideri esigenti. Se nonostante i buoni guadagni poco conto facevano della sontuosità e degli ornamenti, non era perché non se lo potessero permettere, ma perché, a differenza di quanto avveniva di là del monte, a Piuro, il lusso non era considerato un valore. E in ciò si rivela una caratteristica tendenza della sensibilità dei Reti: semplicità e addirittura angustia nelle cose della propria vita individuale, abilità politica e grandi piani verso l'esterno. Essendo piccolo il popolo e scarse le forze si era abituati a stringersi l'uno all'altro, ad occupare poco posto e non dare nell'occhio, per non svegliare l'attenzione del rivale. Come a Venezia, i grigioni, pur avendo da tempo raggiunto notevole agiatezza, scomparivano in mezzo alla magnificenza della laguna nel loro grigio panno grossolano tessuto in casa, così si comportavano in tutte le occasioni. La semplice bellezza della vecchia Coira era dunque costituita solo dal fascino dell'unità, dell'insieme. Un'armonia di toni grigi stringeva gli edifici in un gruppo omogeneo: il grigio acciaio delle scandole si armonizzava mollemente con il grigio più chiaro dell'intonaco greggio, ravvivato dalle zone più oscure di pietra viva e dall'incorniciatura delle finestre. L'unità del materiale impiegato assicurava unità di aspetto ».

(Continua)