

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

Autor(en): **Jenny, Rodolfo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **33 (1964)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26536>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

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

Con speciale riguardo al Passo del San Bernardino

III (Continuazione)

Contraccollo dei torbidi grigioni.

Solo l'incertezza dei torbidi grigioni ruppe la forza originaria di questa attività edilizia del tardo Gotico. E ciò perché le vicende belliche mettevano in pericolo la sicurezza dei valichi alpini e rappresentavano un grave colpo per commercio e traffico.

Stephan Buc, nel suo studio sul transito di merci attraverso Coira, ha calcolato, in base alle tasse di magazzinaggio che si dovevano versare nel mercato di Coira, il totale delle some trasportate annualmente per il periodo dal 1580 al 1601. (Notiamo che una soma corrisponde a 175 kg.). Mentre nel 1580 attraversarono Coira 7975 some di merci, nel 1601 si era arrivati a ben 14'321 some, corrispondenti a più di 25'000 quintali. In questi trasporti non sono calcolati i vini della Valtellina, il sale e parte del grano, riferendosi il calcolo solo alle merci in transito sottoposte alla tassa del mercato coperto. Inoltre Buc ha constatato che a questo transito era molto più interessato il nord che il sud, essendo la quantità delle merci dirette da nord verso il sud quasi il doppio di quelle dirette in senso inverso. Una categoria speciale era costituita dalle merci soggette a « furleit » (viatico), ed era circa la metà delle merci in transito. Buc non ci dice però se anche queste merci sono calcolate nella somma totale. Lo stesso autore ci indica d'altra parte i seguenti generi che nel 1610, secondo una lista daziaria, erano diretti verso l'Italia: 1458 some di mercerie, 1534 di « merce varia », 308 di lenzuola di lino, 1 soma di nastri di Winterthur, 43 some di frustagno, 4 di « Stuchen », 226 di pacchi, 228 di stagno e di lamine di stagno, 90 di rame, 7 di piombo, 5 di ferro, 50 di vanghe, 87 di falci fienaie, 191 di grasso, 22 di cuoio, 16 1/2 di lana,

41 di pepe, 10 di zucchero, 5 di frumento, 13 di « cibi quaresimali », 5 di « Röti », 8 di teletta. Verso la Germania: 1009 some di frutta, 934 some di « merce pura e merce grezza », 304 di seta e seterie, 88 di panno, 3 di « Baret », 207 di merci speciali, 103 di cotone, 14 di canne, 125 di vino, 44 di riso, 30 di uva per vino, 12 di formaggio, 7 di cibi quaresimali, 3 di « Capari », 19 di olio, 37 di olio vegetale, 37 di alloro, 9 di coti, 6 di lame, 4 di maiolica. In tutti questi trasporti non sono comprese le merci di massa, specialmente riso, sale, grano e vini della Valtellina.

Tenendo presente che sale e grano erano i principali articoli di importazione e che Zurigo era il vero mercato per la compera del grano, tanto che città dell'Italia settentrionale molto spesso vi commerciavano il loro, si comprende che queste merci erano elemento principale nell'insieme dei traffici grigioni. Si aggiunga che spedizioni dirette di grano si facevano dalla Germania verso la Lombardia e che in tempi di carestie il frumento italiano passava il Grigioni per raggiungere la Germania, che il vino di Valtellina arrivava in grandi quantità a Coira e che in Italia, nel secolo XV, si sviluppò rapidamente la produzione del riso, il quale aveva nel Grigioni importanza capitale nell'approvvigionamento; tanto che già nel secolo XVI si sollevarono proteste contro un divieto di esportazione da parte del Duca di Milano. Per l'anno 1666 Buc calcola in base alla tassa di magazzinaggio e di pesatura circa 1500 barili di riso che nel 1700 salirono fino ai 7700 quintali.

Gli spedizionieri Simone e Giovanni Bawier, Tomaso e Ambrogio Massner, tutti di Coira, commerciarono nel 1700 circa 4500 quintali di riso mentre altri 750 furono trattati da non spedizionieri. Tomaso Saxer nel 1712 dichiara un commercio di riso di 2873 quintali. Ma non inferiori ai trasporti dovevano essere sui passi grigioni quelli di cotone e di panno provenienti dall'Italia, una delle principali merci di transito ancora nel secolo XVII. Non è possibile di indicare cifre esatte riguardo a questi trasporti, mancando i dati nello studio del Buc. Di importanza capitale nei trasporti invece si rivela la seta fino a tutto il secolo XVIII. Come nota il Falke nella sua « Storia del commercio tedesco », i prodotti di seta alimentavano i trasporti attraverso i passi grigioni in quantità sempre maggiore. Già a metà del sec. XVI il tessuto che aveva raggiunto fama mondiale veniva lavorato dai profughi religiosi ticinesi e italiani a Zurigo e a Basilea; e questi attivi mercanti continuarono a mantenere relazioni assai vivaci con le loro città, particolarmente con Milano. Parimente nell'Italia settentrionale innumerevoli mani assai operose lavoravano per commercianti svizzeri che comperavano le sete nella Lombardia per farle raffinare in Svizzera e smerciarle poi a Zurzach, come nota Sieveking, indirizzandole sui mercati germanici secondo la rosa dei venti.

Di fronte a questi fatti storicamente provati è senz'altro nel giusto Hermann Pfister affermando che il commercio attraverso i passi grigioni non fece che aumentare continuamente a partire dal secondo quarto del secolo XVIII siccome con l'apertura del San Gottardo l'attività commerciale crebbe di intensità. « La forte concorrenza dopo l'apertura del San Gottardo co-

stringe a migliorare le vie di transito e con l'apertura della Via Mala la comunicazione Coira-Chiavenna diventa la più importante accanto a quella del S. Gottardo e del Brennero; la frequenza dei passi grigioni aumenta. La principale tendenza nel commercio del tardo Medioevo era di congiungere il Lago Bodamico con Milano attraverso la linea di transito grigione ».

Che tale più breve via di comunicazione fosse cercata attraverso il Grigioni tanto dalle città commerciali italiane come da quelle germaniche in continua ascesa si spiega con le attive relazioni commerciali che esistevano fra Venezia, Genova, Milano e le città intermedie d'Italia, da una parte, e i mercati della Germania meridionale dall'altra. « Da Norimberga e da Francoforte la maggior parte delle merci della Germania, dei Paesi Bassi, della Danimarca e della Scandinavia soleva essere avviata verso il sud per la grande strada commerciale Augusta-Lindau-Grigioni. Lindau, città libera imperiale fin dal 1275 si prestava in modo eccellente, grazie alla sua posizione sul Lago Bodamico, per l'imbarco delle merci e raggiunse perciò grande importanza come scalo intermedio non solo per questi trasporti, ma anche per quelli diretti dall'Austria alla Svizzera, specialmente per il sale di Hall. I trasporti continuavano poi per via d'acqua fino a Reineck, indi, come abbiamo già visto, prendevano la riva sinistra del Reno fino a Werdenberg dove il fiume veniva traghettato, indi verso Coira attraverso la Luziensteig ». (Lenggenhager J.). Questo ci dice dunque che fino dal secolo XIII anche le città anseatliche avevano ridotto sotto il proprio controllo i valichi che conducevano nell'Alta Italia per cui lo stesso autore afferma a ragione che i valichi grigioni, in modo particolare il Settimo, lo Spluga e il San Bernardino « si vedevano assegnata una funzione preminente nel commercio nord-sud, potendo il Brennero attirare a sé solo il commercio proveniente dalle regioni a est della linea Lindau-Monaco-Ratisbona-Praga ».

Non meraviglia dunque che Schulte, Buc, Pfister e Lenggenhager ci forniscano lunghi elenchi di merci transitanti attraverso il Grigioni e che siano unanimi nel ritenere che il traffico attraverso la Rezia abbia avuto lunghi periodi di pacifico sviluppo senza ostacoli, procurando allo Stato delle Tre Leghe un benessere non trascurabile.

Il traffico grigione subì lo sfacelo dopo i torbidi della Guerra dei Trenta Anni, la quale rovinò totalmente il commercio e gli scambi in Germania, annientò la forza d'acquisto di quella Nazione e penetrò anche nelle nostre Valli con l'invasione degli Imperiali del Baldiron; i tempi di Wallenstein e di Jürg Jenatsch non erano certamente premesse favorevoli al commercio internazionale; il Grigioni era pure diventato campo di battaglia; peste, carestie e brigantaggio avevano sparso ovunque terrore e miseria e i passi alpini potevano essere affrontati solo in grosse carovane armate fino ai denti: per conseguenza il traffico maggiore si spostò verso la linea del San Gottardo. Il Cantone che doveva la maggior parte delle sue risorse al transito, ai dazi, ai vetturini e agli spedizionieri, era impegnato in una terribile lotta per l'esistenza, per cui Stephan Buc nota a ragione « che il transito per Coira ne-

gli anni 1640-1680 non era più che una minima frazione di quello dei tempi anteriori alla guerra. Si può calcolare che in questo periodo i trasporti annui erano contenuti fra le 1500 e le 4500 some », con un regresso annuo di circa 8000 some. Le terribili guerre di religione che devastavano quasi tutto l'impero e che si infiltravano fino fra le nostre montagne seguendo le strade di valico e portando gli eserciti invasori, ebbero naturalmente conseguenze disastrose sui traffici e causarono un danno gravissimo all'economia dello Stato grigione.

Ripresa.

Riduzioni dei dazi, miglioramento delle strade e altri provvedimenti analoghi tentarono di rimediare ai danni della guerra, con qualche esito, come dimostra Sieveking nelle sue ricerche intorno alle « Relazioni commerciali della Germania meridionale nel Medioevo e nell'età moderna ». Tuttavia solo la neutralità del Grigioni nella guerra di successione spagnola riportò quell'intenso transito che diede al Cantone risveglio economico e la collana di magnifiche chiese barocche e di ricche case patrizie. Sorsero allora i palazzi dei Salis a Coira e a Soglio, furono ampliati tanto l'Abbazia di Disentis come il Palazzo vescovile a Coira, si sviluppò l'azienda di spedizione di un Tomas Massner e si affermarono le imprese dei Salis a Coira e a Chiavenna. Ma il benessere non si diffuse solo lungo i valichi alpini: raggiunse tutto il Cantone, ciò che è testimoniato dai grandi edifici dei Buol, dalla Casa gronda a Ilanz, dallo Schlössli a Flims, dalle residenze signorili di Fürstenau e Zizers, dalla Casa Demont a Villa, dalle case borghesi degli Schwarz, dei Donatz e degli Sprecher, e da tutta una serie di Palazzi e castelli che fondono insieme la magnificenza della villa italiana con l'agiata saldezza della residenza signorile nordica. Niente prova l'importanza economica del traffico alpino meglio di queste magnifiche costruzioni o della signorilità della casa engadinese che ricevette in quell'epoca la sua fisionomia. Simili costruzioni sembrano impensabili o addirittura sogni se riferite alla base attuale dell'economia.

Nei suoi « Monumenti Artistici del Grigioni » e nell'opera intorno alla Casa Patrizia grigione Erwin Poeschel ha valutato con rara sensibilità storica e artistica questo tipico fenomeno dell'architettura grigione e nel « Libro della Città di Coira » egli osserva inoltre che per le famiglie più in vista, arricchitesi attraverso il commercio e il transito, erano diventati troppo ristretti i limiti della costruzione medioevale di case allineate: « Il desiderio di una casa isolata, signorile e possibilmente circondata da spazioso giardino poteva essere realizzato facilmente fuori della cerchia delle mura, soluzione scelta dai Rascher nel « Türligarten » o dal cavaliere Guler, il quale si costruì un'abitazione signorile sul sedime dell'antica fattoria di Sta. Margherita di Churwalden. Più tardi, verso il 1700, seguì il loro esempio Otto von



J. J. Meyer, 1825: Sufers

Schwartz, che possedeva già una casa con ricchi rivestimenti in legno in città, presso il Rathaus e che a quel tempo si diede ancora una specie di residenza estiva sulla sinistra della Plessur, nel « Sand »: residenza che non era sdegnata dagli Ambasciatori stranieri. Più difficile era accontentare simili esigenze entro le mura. La poca riserva di terreno non ancora edificato era costituita dall'area sopra San Martino, fra la corporazione dei sarti e il muro dell'Hof, e lì Carlo de Salis costruì nel 1640 la prima casa patrizia entro le mura di Coira, nello spirito del primo barocco, come corpo architettonico isolato e aperto in cortile porticato. Circa quarant'anni dopo vi si accostò l'imponente casa Buol, che oggi ospita il Museo Retico, edificata sull'antico cortile di San Martino al posto del vecchio arsenale ».

Dopo la decadenza del transito alpino nella prima metà del sec. XVII sembra quasi incredibile l'incremento che si verificò nella seconda metà dello

stesso secolo e al principio del seguente, e che nell'edilizia si esternò in una architettura signorile non ancora sufficientemente studiata. Dalle entrate degli appalti dei dazi si deduce che questi durante il secolo XVIII si sono più che raddoppiati. Stephan Buc ha calcolato, secondo il numero dei cavalli da soma usati, che il transito annuo sulla sola strada del San Bernardino e dello Spluga senza contare dunque quello della strada superiore (Settimo) stava fra le 109'500 e le 146'000 some, importo quasi fantastico ma che spiega su quali basi poggiava il benessere pubblico che si manifestò nelle grandiose costruzioni del sec. XVIII. Buc osserva: « quanto sono modeste le cifre di 5000-9000 some annue, calcolate per tutte e due le strade alla fine del sec. XVII e al principio del XVIII. ».

Nei primi decenni del secolo XVIII, in occasione del secondo Capitolo di Milano, le Tre Leghe non solo tentarono di ottenere una riduzione di prezzo sui contingenti di grano, ma anche la riapertura dei mercati di Domaso, Gera e Gravedona sul Lago di Como, molto importanti per il commercio grigione; inoltre chiedevano che a Milano i bagagli dei grigioni fossero esenti da perquisizione e che si togliesse il divieto di esportare più di 25 Luigi d'oro da quello Stato. « Contemporaneamente si chiedevano speciali favori per i passi alpini grigioni ». Tutte queste richieste non furono accolte, ma il Buc ritiene che i Grigioni « tendevano ad aprire un grande mercato internazionale a Chiavenna per allontanare il transito dal San Gottardo e dai valichi tirolesi. Nel 1718 la Repubblica retica indirizzò una circolare ai commercianti esteri, mettendo in evidenza l'importanza di Chiavenna come stazione di transito affermando fra altro: *pasant à Chiavenna toutes les années depuis 15 jusque à 18 mille balles de marchandises pures, sans y comprendre les vins, bleds ris qui y passant ent très grandes quantités* ». Al che, nota Buc, in tal caso « per il transito di Bellinzona sarebbe rimasto poco o niente ».

Naturalmente non possiamo giudicare queste cifre del traffico grigione in base alla capacità dei moderni mezzi di trasporto: esse vanno considerate in rapporto alle possibilità del Medioevo. Ammesso pure che i dati della circolare del 1718 possano essere esagerati, non c'è dubbio che il commercio attraverso le Tre Leghe era straordinariamente vivo. Schulte ha calcolato un traffico medio annuale di 12'500 quintali per il San Gottardo nella seconda metà del sec. XV. Secondo le indicazioni dei Cappuccini dell'Ospizio del San Gottardo i trasporti raggiungevano nel 1780 circa 150'000 some, ciò che può pure essere esagerato; per i passi del Tirolo Müller calcola molto sommariamente per il XV e il XVI secolo un transito annuo di 15'000 quintali. Tale quantità, che secondo Bückling raggiungeva nell'anno 1614 circa 51'000 some, è ritenuta considerevolmente esagerata da Buc. Il transito di merci pregiate sui passi grigioni doveva aggirarsi, secondo approfonditi calcoli di Buc, intorno ai 13'000 - 25'000 quintali nella seconda metà del sec. XVI, scese a quota 2620-7870 quintali annui durante i torbidi grigioni per risalire a circa 16'000 quintali annui al principio del secolo XVIII.

Superiorità nei confronti del S. Gottardo e del Brennero.

Lo storico Sprecher mette in evidenza la concorrenza che i valichi grigioni sostenevano nei confronti del S. Gottardo e del Brennero. Quest'ultimo dominava tutta la regione ad est di Ratisbona, Monaco e Lindau. Tuttavia « il percorso attraverso il Grigioni era il più vantaggioso perfino per le merci dirette da Norimberga verso l'Italia attraverso Ulm, per il minor costo e per un piccolo vantaggio sulla lunghezza. Non poteva, invece, essere tolta al Brennero la zona a est di quella linea », realtà confermata dai dati statistici già riportati. Ma, sempre secondo Sprecher, « la maggior parte della Germania centrale e settentrionale, Olanda, Belgio e Scandinavia » erano retroterra pressoché esclusivo dei passi retici, nonostante la concorrenza del S. Gottardo, in condizione di svantaggio nei riguardi dei valichi grigioni « per essere, fino tardi nel secolo XIX, transitabile solo da animali da soma e di non facile passaggio per le molte e ripide salite, cadute di valanghe, forti correnti d'aria e difficile calla della neve, non meno che per più alti costi causati dalla mancanza di foraggi lungo il percorso ». Questa la ragione per cui fino a tutto il sec. XVII la maggiore quantità di merci provenienti dalle regioni nominate confluiva verso i valichi grigioni, specialmente verso lo Spluga e verso il Settimo. Alla fine di quel secolo il transito era ancora tanto forte che secondo Burnet spesso pernottavano a Splügen da 300 a 400 bestie da soma e che perfino le porte della Strada Superiore (Giulia e Settimo) non riuscivano a trasportare tutta la merce per mancanza di animali da soma e da tiro. Questi nuovi risultati della ricerca storica confermano dunque le affermazioni dello Sprecher sull'intensità del nostro traffico alpino.

Come già aveva constatato Joh. Friedrich von Tschärner in base ad approfondite analisi statistiche, la ragione di questa superiorità era dovuta al fatto che le strade commerciali grigioni erano superiori agli altri valichi in fatto di sicurezza, basso costo e velocità dei trasporti e specialmente perché esse rappresentavano la più breve via di congiunzione fra le città commerciali della Germania meridionale e quelle dell'Italia settentrionale. Tschärner documenta in modo convincente il vantaggio della brevità prendendo in considerazione le vie d'acqua o di terra che interessano le regioni limitrofe, ma anche i centri commerciali e i porti determinanti della Germania, dell'Italia e della Svizzera. Secondo la ricerca di Tschärner, con riferimento a Genova Milano e Torino, da una parte, a Basilea Zurigo e S. Gallo, dall'altra, risulta che per Basilea la strada attraverso Lucerna aveva un vantaggio di cinque ore in meno, mentre che per Zurigo e per S. Gallo il vantaggio era dalla parte dei valichi grigioni, tanto per il costo quanto per il tempo. Ma anche per la Germania occidentale, in modo particolare per Francoforte sul Meno, e per la Germania centrale o meridionale, specialmente per Norimberga e per i centri commerciali attorno al Lago Bodamico, l'economia dei trasporti parla senz'altro in favore dei passi della Rezia. Analoghi confronti, da Tschärner sostenuti con precisi dati statistici soprattutto per quanto riguarda ore di viaggio e costi dei trasporti, ci dà il suo studio sui centri commerciali adria-

tici, su quelli dell'Italia centrale ed occidentale e della Lombardia. Questa ricerca ha dimostrato che da Norimberga le merci dirette all'Italia passavano per i valichi del Tirolo solo se destinate a Venezia o a Trieste, mentre per tutti gli altri centri commerciali italiani la preferenza era data a quelli grigioni.

Tscharner riassume così la sua ricerca intorno al minor costo e alla maggiore celerità e superiore sicurezza dei valichi retici nei confronti di quelli del Tirolo e del S. Gottardo:

1. I nostri valichi sono realmente superiori al S. Gottardo per naturale sicurezza. E, per la loro adattabilità ai trasporti, possono superarlo ancora di più, essi possono addirittura mettersi alla pari, per sicurezza e comodità, con quelli del Tirolo.

2. Essi hanno un vantaggio maggiore o minore per brevità di percorso in tutte le relazioni commerciali da Genova, Milano, Piemonte verso tutte le piazze germaniche e svizzere (con poche eccezioni) e in quelle da Livorno, da Trieste e da Venezia con tutti i centri germanici situati a ovest di Norimberga e di Lindau.

3. Nei confronti delle strade rivali essi, per quanto riguarda i costi, sostengono la concorrenza per i trasporti per terra da Livorno, Trieste e Venezia verso i centri commerciali occidentali, sono in posizione molto favorevole per tutto quanto parte da Milano, in buona posizione per tutte le comunicazioni dei centri occidentali citati, nel caso di comunicazioni per la via fluviale alla quale i traffici grigioni si allacciano ».

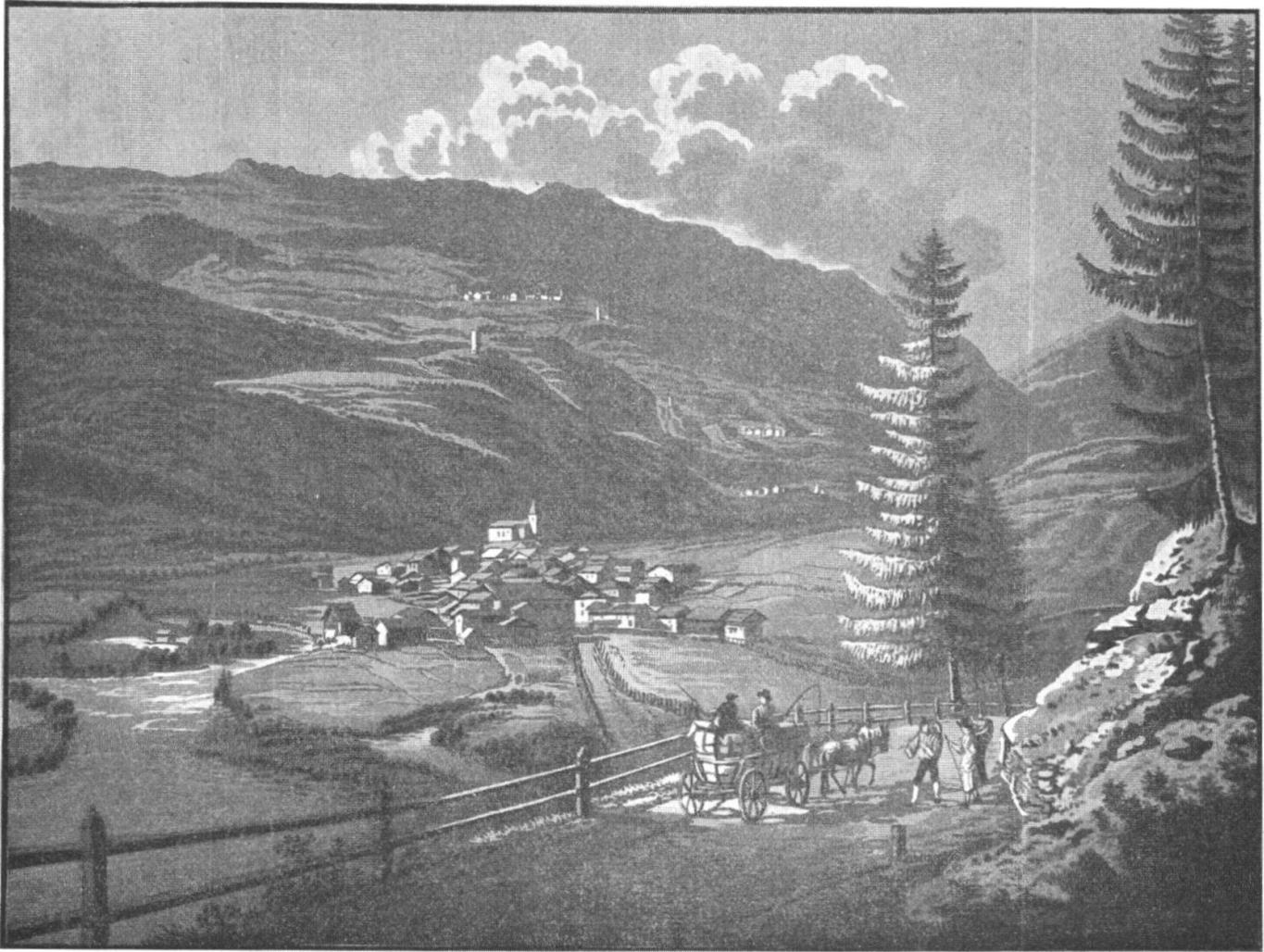
Questo linguaggio molto complicato di Joh. Friedrich von Tscharner, è stato tradotto in parole comprensibili da Hans Bernhard nel suo studio sull'importanza commerciale di Coira. In base alle statistiche dello Tscharner, questo studio mette in evidenza, per tutto il Medioevo, la posizione più vantaggiosa dei valichi grigioni, riguardo a celerità e basso costo, nei confronti del S. Gottardo e dei valichi tirolesi. La tabella di confronto stesa dal Bernhard sulla scorta dei calcoli dello Tscharner dimostra in modo inequivocabile questa superiorità. Durata e costo dei trasporti sulle vie della concorrenza sono ragguagliati sulla base 100, mentre per i trasporti attraverso i passi grigioni è indicata la cifra percentuale. La tabella dimostra chiaramente che il risultato è favorevole ai valichi grigioni ad eccezione che per i trasporti Como-Basilea e Venezia-Ratisbona, poiché « solo negli scambi fra l'Italia centrale e occidentale e Norimberga, o specialmente Ratisbona, i valichi tirolesi appaiono come dei concorrenti temibili ». Nella tabella questa ultima posizione è indicata con +. Le condizioni di transito attraverso i passi grigioni nei confronti del S. Gottardo e dei valichi tirolesi provano dunque una virtuale superiorità assoluta ed evidente, la quale nel caso degli esempi adottati è dell'ordine dell'80%. Solo in 3 dei 15 casi esaminati il transito attraverso il Grigioni risulta più caro o più lungo. La tabella che diamo qui di seguito dimostra che Johann Andreas von Sprecher non fa che confermare la realtà dimostrata da Bernhard e da Tscharner per giungere alla conclusione che i valichi grigioni sono superiori agli altri riguardo a celerità, basso

costo e sicurezza tanto che « erano in grado di battere qualsiasi concorrenza e di indirizzare esclusivamente verso il Grigioni tutte le merci provenienti dall'Europa settentrionale o centrale ».

TABELLA COMPARATIVA DEI VANTAGGI ECONOMICI DEI VALICHI GRIGIONI NEI CONFRONTI DEL S. GOTTARDO E DEI VALICHI DEL TIROLO

<i>Itinerario</i>	<i>Destinazione</i>	<i>Ore di percorso</i>	<i>Costo per 50 kg</i>
S. GOTTARDO/VALICHI GRIGIONI			
Como	Lucerna Coira	Basilea	+ 7,9% + 33,8%
Como	Lucerna Coira	Zurigo	5,5% 47,9%
Como	Lucerna Coira	S. Gallo	31,0% 44,9%
Como	Lucerna-Zurigo Coira-Zurigo	Francoforte	2,4% 28,5%
Como	Lucerna-Zurigo Coira-Lindau	Norimberga	17,0% 39,8%
TIROLO/GRIGIONI			
Milano	Innsbruck-Monaco Coira-Lindau	Ratisbona	11,6% 23,0%
Livorno	Verona Milano-Coira	Lindau	30,3% 12,5%
Livorno	Verona-Innsbruck-Lindau Milano-Coira-Zurigo	Francoforte	26,7% 16,7%
Livorno	Verona-Innsbruck-Monaco Milano-Coira-Lindau	Norimberga	10,4% 9,8%
Livorno	Verona-Innsbruck-Monaco Milano-Coira-Lindau	Ratisbona	9,6% 9,3%
Venezia	Bolzano-Feldkirch Milano-Coira	Zurigo	12,0% 14,3%
Venezia	Bolzano-Feldkirch Milano-Coira	Lindau	4,6% 00,0%
Venezia	Bolzano-Feldkirch-Lindau Milano-Coira	Francoforte	12,2% 7,5%
Venezia	Bolzano-Innsbruck-Monaco Milano-Coira	Norimberga	+ 6,6% ?
Venezia	Bolzano-Innsbruck-Monaco Milano-Coira	Ratisbona	+ 26,9% + 19,8%

(Il segno + indica maggiore durata, risp. maggior costo e dà quindi una percentuale di svantaggio per i passi retici. Le percentuali senza segno sono invece di vantaggio.)



J. J. Meyer, 1825: Andeer

Zurigo, San Gallo e Glarona orientati verso i valichi retici.

La tabella indica chiaramente le ragioni per cui Spluga e San Bernardino dovevano costituire la comunicazione nord sud preferita dalla maggioranza dei centri commerciali tedeschi e italiani, in confronto del S. Gottardo e dei valichi tirolesi. Siccome per Zurigo l'itinerario Flüelen-Bellinzona richiedeva tre ore in più di quello Zurigo-Como per Coira e Chiavenna (malgrado che nel Grigioni, quando non si trattasse di spedizioni espresso, la merce doveva essere scaricata e ricaricata cinque o sei volte) non è da meravigliarsi che tanto Zurigo come San Gallo, Appenzello, Glarona e tutte le città commerciali della Germania meridionale (Lindau, Ravensburg, Costanza, Augusta e Francoforte) scegliessero i valichi grigioni come la via più breve. Ce lo dimostrano le preziose indicazioni che si hanno sul reddito del dazio di Como le quali, secondo Schulte, danno da 14 mila a 23 mila quintali di merce, com-

preso il transito attraverso il S. Gottardo, ma senza contare vino e sale, generi che non sottostavano a dazio. Che buona parte del traffico attraverso Como fosse destinato al Grigioni o di là provenisse è provato dalla tabella ora riprodotta, dalla quale risulta il vantaggio di minor durata e di minor costo per i trasporti destinati a Zurigo, San Gallo, Francoforte e Norimberga. Circostanza sfuggita all'asserzione di Aloys Schulte: lo stesso autore ha però riconosciuto che prima dell'apertura del S. Gottardo i passi alpini del Grigioni e del Vallese avevano avuto il predominio, ciò che è documentato per il traffico attraverso Como e destinato al San Bernardino, allo Spluga e al Settimo, per cui Schulte stesso dice il S. Gottardo « blocco impervio » per tutto il periodo dell'alto e del primo Medioevo. Solo quando il ferro « celebrò il suo primo trionfo » nelle gole della Schöllenen, il S. Gottardo conquistò una posizione di favore. E malgrado ciò, già molto tempo prima della scoperta di questo valico e per molto tempo dopo, Milano era e restava il centro della Lombardia predestinato dalla natura ad irraggiare le vie commerciali verso le alpi francesi e quelle grigioni.

Consideriamo ora di nuovo l'importanza enorme dei centri commerciali sudgermanici di Costanza, Lindau, Ravensburg, quella di Ulma, di Francoforte, di Zurigo, S. Gallo e Basilea e le loro relazioni con l'Italia, specialmente con Milano e Genova, ma anche con Venezia e Firenze; ricordiamoci poi del commercio del lino e del frustagno di Zurigo, al quale Schinz ha accennato fin dal 1763; aggiungiamo la circostanza che la città della Limmat forniva al granaio di Coira la maggior parte del grano che serviva ad approvvigionare il Grigioni e che veniva smerciato da « negozianti forastieri », zurigani, sangallesi, e ci apparirà naturale che i passi grigioni continuino a godere di straordinaria intensità di traffico, ciò che vale specialmente per il San Bernardino; poiché malgrado l'apertura del S. Gottardo e nonostante l'importanza sempre maggiore che a quello attribuisce Schulte, resta documentato, come Vollenweider dimostra in modo convincente, che la strada commerciale Zurigo-Coira conservò la sua importanza storica, potendo usufruire della via d'acqua Walenstadt-Zurigo-Basilea. Anche se il San Gottardo rafforzò Milano come centro di transito della Lombardia, restò immutato il fatto che, per la convergenza dei valichi alpini verso sud, « a ciascun porto marittimo conveniva un determinato valico meglio che altri. Principio sottolineato a ragione da Geering, il quale dice il S. Gottardo una linea di concorrenza del Settimo per il porto di Genova, come già aveva intuito Schinz. Il S. Gottardo era il valico che meglio collegava Genova con le regioni renane; ma la comunicazione più breve fra i territori dell'alto e del medio Reno con Venezia era ancora sempre data dal Settimo, e l'accesso a questo valico passò per tutto il Medioevo attraverso Zurigo » (Vollenweider).

Partendo da questa realtà tanto Vollenweider quanto Geering mettono in discussione l'opera fondamentale di Schulte sul commercio e traffico nel Medioevo, ritenendo che egli attribuisca eccessiva importanza al S. Gottardo. Vollenweider scrive al riguardo: « Noi non vogliamo affermare che Zurigo non abbia intrattenuto relazioni commerciali con la Lombardia attra-

verso il S. Gottardo, ma dobbiamo opporci alle esagerazioni che Schulte si permette e che già sono state criticate da V. Below: avremo l'occasione di dare le prove positive che la principale via di comunicazione di Zurigo con l'Italia passava per Walenstadt-Chiavenna-Como, anche dopo l'apertura del S. Gottardo». Anche Geering, nel suo studio esauriente sulla organizzazione dei trasporti, sulle merci trasportate e sugli itinerari seguiti ci offre la stessa dimostrazione. Tutt'e due gli studiosi sottolineano che Zurigo non aveva grande interesse al valico del S. Gottardo «perché appunto considerava la via attraverso il Lago di Zurigo e i valichi del Grigioni come quella che meglio si prestava ad assicurare le sue relazioni commerciali con l'Italia. Proprio durante le molte guerre condotte per assicurarsi il S. Gottardo e le sue diramazioni a sud era molto importante per Zurigo mantenere egualmente le relazioni con l'Italia. Né la strada lungo il Lago di Zurigo aveva carattere sussidiario nel senso che la si dovesse usare solo quando il S. Gottardo fosse bloccato dagli avvenimenti bellici, ciò che capitava abbastanza spesso; essa era piuttosto la principale via del commercio zurigano. Una breve considerazione della politica seguita a quei tempi da Zurigo ci dice che questa città attribuiva la massima importanza al possesso esclusivo della strada lungo il Lago. Principalmente per questo motivo era scoppiata l'antica guerra di Zurigo. Già abbiamo notato che il S. Gottardo non aveva quella posizione predominante che Schulte gli attribuisce, ma che piuttosto lo si deve considerare con Geering come una concorrenza del veneziano Settimo per il porto di Genova. Quindi, tutte le merci provenienti direttamente da Venezia o da un centro vicino saranno state trasportate a Zurigo attraverso la via del Lago. Altro il caso delle merci in partenza da Como: questa città era centro importante tanto per il S. Gottardo come per i valichi grigioni. Ma con l'apertura del S. Gottardo la distanza fra Como e Zurigo non è stata gran che diminuita, (secondo Tschärner di circa tre ore), tanto che non esisteva il bisogno di un dirottamento dei trasporti. Così noi dovremo pensare che anche l'acciaio di Como arrivava a Zurigo per la via del Lago, che infatti ebbe la reale importanza di una via di transito internazionale», ciò che vale specialmente per i secoli XVII e XVIII.

Ricerche precise permettono a Vollenweider di affermare: «Possiamo dunque dire che dall'apertura del S. Gottardo il traffico zurigano è stato influenzato in senso positivo o negativo, molto meno di quanto Schulte ha supposto. Diremmo positiva l'apertura del S. Gottardo se con quella si fosse sviluppato fra Zurigo e l'Italia attraverso il valico centrale un traffico fino allora inesistente in tale intensità e grandezza; negativa se essa avesse portato a una sensibile diminuzione o alla cessazione del traffico prima esistente. Né l'un caso né l'altro si verifica: quindi nemmeno l'entrata di Zurigo nella Confederazione può darci un argomento per l'ipotesi affacciata da Schulte di una politica determinata dai transiti».

La dimostrazione data da Vollenweider resta confermata anche dallo sviluppo dell'industria tessile nella Svizzera nordorientale durante i secoli XVI e XVII, quando San Gallo raggiunse il massimo di fioritura con una

produzione annua di 1800000 bracci di tela. Sul principio del secolo XVIII la stessa città, e con lei i famosi centri commerciali del lago Bodamico, intratteneva intense relazioni d'affari con l'Italia settentrionale, quando lino e canapa andavano sostituendo il cotone. Secondo la «Storia di San Gallo» di Georg Thürer, i convogli erano spesso costituiti da più di una dozzina di bestie da soma, poiché nei giorni di mercato il commercio era intenso e molti mercati erano anche centro di transito.

Contemporaneamente, a partire dalla metà del sec. XVII, Glarona seppe creare una forte industria d'esportazione, che ben presto superò i confini della Confederazione. Anche piccole località, come Elm, avevano aziende che versavano fino a 1000 fiorini di salari per settimana, tanto che secondo Winteler si può parlare di un «miracolo economico glarone»», poiché nel periodo della rivoluzione industriale vi si compirono delle trasformazioni fondamentali come l'intensificazione della tessitura a mano per mezzo di macchine e la creazione di tessuti di mussolina e di cotoni stampati. «I glaronesi avevano saputo comprendere i desideri di popoli stranieri e le condizioni dei principali mercati». E ciò servì ad aumentare in misura straordinaria l'imponibile fiscale, malgrado le molte difficoltà del secolo XVIII. Tutte queste erano premesse per il traffico grigione, che tanto le tele di San Gallo, come gli articoli di esportazione di Glarona preferivano la via zurigana dei valichi retici, perché questi, attraverso la biforcazione nella valle di Sargans, erano molto più facilmente accessibili che il S. Gottardo, tanto per Zurigo, Glarona e Basilea, come per San Gallo e i centri del Lago Bodamico.

La fioritura dei secoli XVIII e XIX.

Infine, dopo che, come nota Peter Conradin v. Planta, «l'Austria aveva ottenuto la Lombardia con la pace di Utrecht, il Piemonte, che dal 1743 aveva il confine sul Lago Maggiore, seppe deviare quasi tutto il traffico delle merci dello Spluga a favore del San Bernardino, situazione che durerà fino alla conclusione del terzo capitolato di Milano nel 1762 e che costituisce una delle principali cause delle enormi entrate doganali di Como. L'intenso traffico attraverso la Strada inferiore, alimentato dai centri commerciali del nord e del sud, conduceva migliaia di animali da soma attraverso il Grigioni, con frutta italiana, prodotti dell'industria chimica, metalli e stoffe, tessuti, grano, riso e vino. Malgrado l'intensificarsi della navigazione fra i porti del Mediterraneo e quelli della costa atlantica, questo flusso di commercio trovava ancora sempre la strada delle Alpi, specialmente per i prodotti veneziani e per le spezie provenienti dai mercati della Siria. Il volume dei trasporti era di tale mole, che oltre a tutti i suoi cavalli il Grigioni doveva impiegare anche i bovini: nessun animale adatto al tiro o alla soma poteva essere dispensato: «In tempi buoni capitò spesso che a Coira, essendo piene tutte le scuderie e parte delle stalle dei bovini, molti cavalli dovevano restare all'aperto durante la notte».

Già fin dal sec. XVI le fiere di Zurzach richiamavano, secondo Andreas Ryff, tutti i commercianti d'Europa «e immensa quantità di merci vi affluivano dall'Inghilterra, dai Paesi Bassi, dalla Francia, dalla Lorena, dalla Borgogna, dall'Italia e dalla Germania», stimolando fortemente anche il traffico dei valichi grigioni. E ciò specialmente nei riguardi della seta italiana, di

gran lunga il prodotto di esportazione più importante per la penisola, avviata verso il nord da Venezia e da Genova attraverso Como, la quale città concedeva ai tessuti di seta notevoli facilitazioni doganali. Si spiega così che anche importanti spostamenti dei punti di gravità nei mercati tedeschi come pure la navigazione fra Mediterraneo e Atlantico non abbiano avuto sensibili influssi sul traffico grigione, per il fatto che Veneto e Lombardia, secondo Stieda, fornivano fin molto addentro il secolo XIX più della metà della produzione serica italiana e, nel secolo precedente, circa due terzi dell'intero fabbisogno francese di materia prima. Senza addentrarci oltre in questi problemi di politica commerciale ed economica, si può in base alla bibliografia scientifica che ci sta a disposizione, constatare, che il traffico attraverso il Grigioni costituì la base del benessere generale nel secolo XVIII e nella prima metà del secolo dell'Illuminismo e che culminerà più tardi, nel secondo decennio del secolo XIX, con la costruzione delle carrozzabili del San Bernardino e dello Spluga.

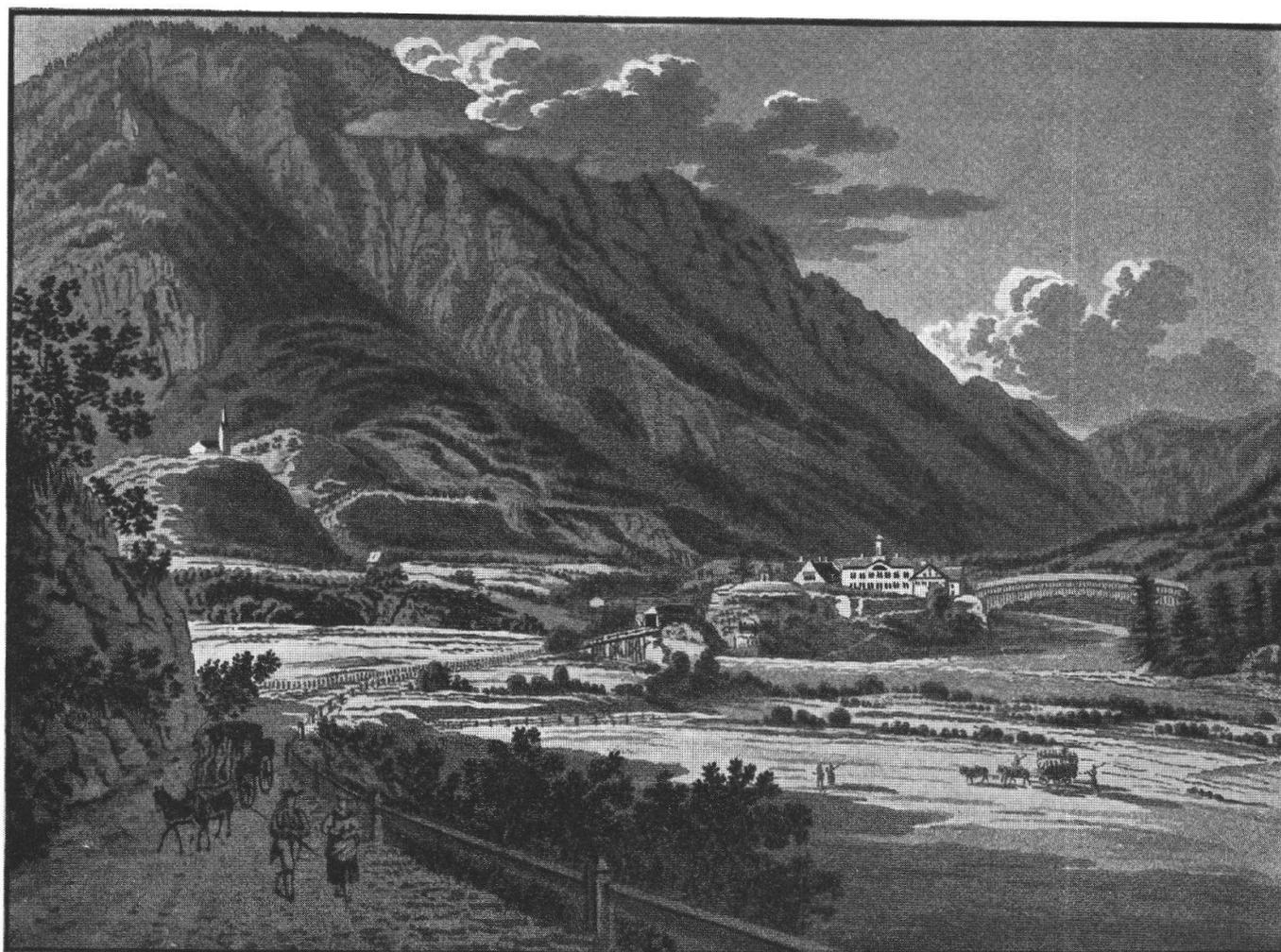
Erwin Poeschel delinea con aderente concisione questa realtà, collegandosi alla storia della casa borghese grigione: « Come mezzo secolo prima, così anche nel primo quarto del sec. XIX le tempeste del resto del mondo portavano beni alle rive dei Grigioni. Gli eredi si sbranavano intorno all'eredità del Gran Re. Ora, non era solo il servizio mercenario che procurava oro, anche i valichi tornavano ad essere oggetto di lotta tenace... Industrie che cominciavano a fiorire intorno a Zurigo e in Germania portavano al transito nuovi guadagni. Fra le ditte di spedizioni riuscì in quel periodo a svilupparsi rapidamente la Casa Massner, e certo non da ultimo grazie alla redditizia unione di trasporti e dazi in un'unica mano. Anche se il passaggio dei diritti di dazio dal governo ai privati diventa generale solo nel 1716, non mancano esempi anteriori di appalto del dazio. Come risulta dalle lagnanze di Thomas Massner circa i pericoli del passaggio del Cardinello, egli possedeva il diritto di dazio sulla strada inferiore già nel 1709. Testimoni del benessere da lui rapidamente raggiunto sono gli edifici delle cosiddette Case Burgauer sulla Reichsgasse e sul Mühlebach. Egli aveva riunito due case in una, le aveva messe in comunicazione, vi aveva costituito degli accessi, vi aveva incluso una sala alta e modestamente ornata di stucchi, aveva dato commissione ad un pittore italiano per un grande dipinto per il soffitto, con il ratto di Proserpina; si era insomma creato un'abitazione che non rappresentava tanto il gesto di un gentiluomo quanto alcunché di violento, come si addiceva a lui, uomo avventurosamente forgiato dal fuoco di selvagge passioni ». Non meno redditizi l'appalto dei dazi e i trasporti per i Salis. L'Ambasciatore Pietro de Salis, al quale nel 1716 era stato concesso l'appalto dei dazi come risarcimento per le sue spese di ambasceria a Londra e in Olanda, aggiunse « nuove entrate ad antiche ricchezze », come provano le sue case in Bregaglia, ma anche il « Vecchio Edificio » a Coira; costruzione quest'ultima, che vanta « quella sicurezza di gesti nel portare un abito prezioso, quel preciso atteggiamento di vita di società con forme internazionali che si dice « di mondo ». — Il « vecchio edificio » dell'Ambasciatore von Salis, (a detta dello storico von Sprecher non solo il più ricco ma anche il più spiritoso uomo politico del suo tempo), appartiene « alle più importanti case signorili del Grigioni e si distinse particolarmente per la sua decorazione interna, unitaria, ricca e ancora ben conservata. L'esterno è senza pretese,

secondo lo spirito dell'architettura grigione». Come il « Vecchio », così anche il « Nuovo edificio » (oggi residenza governativa o Casa Grigia) è sorto grazie al fiorente benessere di quel tempo. Le relazioni commerciali europee, i vasti affari di transito e di spedizioni portavano i Salis a dare la preferenza alla casa sul tipo del « palazzo », così come l'abbiamo nei due edifici ricordati: « verso l'esterno semplici cubi, ma riguardo all'arredamento interno esempi completi di due epoche: del barocco, dello stile reggenza e del rococò. Specialmente il primo, l'Alte Gebäu (sulla Poststrasse), con il suo scalone riccamente ornato di stucchi fantasiosi e con la fuga dei suoi ambienti signorili, si iscrive fra le più importanti case patrizie della Svizzera ».

Il movimento si estese anche ad una numerosa serie di grandi trasformazioni del tempo, particolarmente a quelle dell'ex convento di S. Nicolao e dell'imponente casa commerciale « zum Pfisterbrunnen ». E allo stesso periodo risale la totale trasformazione di parecchi edifici nella Reichsgasse e sulla piazza del Governo: erano sempre i trasporti ed i valichi a decidere le possibilità di finanziamento di questi lavori. Al principio del sec. XVII sorsero poi altri edifici, come la villa Schwartz al Sand, monumento di particolare grandiosità, che corrisponde pienamente al grande negozio della Poststrasse e rappresenta una testimonianza del fiorente commercio e dell'evoluzione di quell'epoca. Con lo sviluppo economico degli anni intorno al 1730 venne interamente trasformata anche la residenza vescovile, sotto Giuseppe Benedetto von Rost, fra il 1731 e il 1733; l'architettura mette in bella mostra il giuoco fra cultura architettonica del nord e del sud. Altre trasformazioni si ebbero sull'Hof al principio del secolo XIX, così che la città in quell'epoca subì un cambiamento radicale e nel suo carattere architettonico assunse sempre più quell'aspetto rappresentativo di cui è chiaro esempio la Casa Planta, sulla strada di Malix, che sfoggia tutto lo stile impero, attestato anche dai grandiosi giardini dei Salis, lodati da Nicolin Sererhard nella sua « Einfalte Delineation ».

Conquistato uno stato di benessere, le generazioni del sec. XVIII e del principio del XIX seppero imporre le loro nuove e più alte esigenze in materia di abitazione contro le anguste premesse della Coira medioevale e riuscirono a trasformare in possesso edilizio i guadagni di prospera attività nel commercio, nei traffici di transito e nell'esazione dei dazi. E così magnifiche case borghesi sorsero prima a sud della città, più tardi anche a nord e ad ovest e pure nelle valli di questo stato dei valichi. Anche in ciò i Salis precedettero in misura determinante, durante il sec. XVIII, tutte le altre potenti famiglie.

Le sorti di Tomaso Massner e della sua azienda di spedizioni che conobbe una rapidissima fioritura, così come la drammaticità che contraddistingue l'attività commerciale di questo uomo, non si potrebbero spiegare se non si riflettesse all'impulso straordinario che in quel periodo ebbero i commerci basati sul transito, sulle spedizioni e sui dazi. Reinhold Steig ha già dimostrato nella sua accurata ricerca intorno ai « Schillers Graubündner Affäre » (« Gli incidenti di Schiller con i Grigioni »), che la condanna del grande poeta tedesco da parte del duca Carlo di Würtemberg è in stretta relazione con la politica grigione dei traffici. Steig afferma che la relazione provocata nel Grigioni dai « Masnadieri » così come l'umiliazione del poeta e la pretesa che fosse stralciato il passo che introduceva la Rezia nella storia della let-



J. J. Meyer, 1825: Reichenau

teratura con l'epiteto di « Atene dei briganti » « non era, infine, che l'opera della famiglia Salis e dei suoi sostenitori »; con ragione, perché già lo Sprecher ha messo in evidenza che delle cinque case di spedizioni di Chiavenna ben tre erano a nome dei Salis, i quali « facevano di gran lunga i maggiori affari ». Stando così le cose, le parole di Spiegelberg sul Grigioni non potevano non avere negative ripercussioni finanziarie per i Salis e per i loro commerci, per cui va presa sul serio l'affermazione di Reinhold Steig: I Salis non potevano permettere che le parole di Schiller sulla « Atene dei briganti » potessero danneggiare i loro ingenti guadagni fondati sui trasporti e sulle spedizioni, rappresentando, quelle parole, tutt'altro che una raccomandazione per la sicurezza dei valichi retici e quindi un danno per tutta l'attività a quelli legata.

La sorte del Massner e quella di Schiller stavano, allora, sullo stesso piano e la condanna dei due si può spiegare solo dalla storia dei transiti attraverso i valichi retici. Il Massner, incomodo arrivato e neoricco veniva ad essere un ostacolo per gli affari delle famiglie radicate da secoli, mentre Schiller, con le imponderate parole del suo Spiegelberg, comprometteva i commerci dei Salis.

(Continua)