

# Il San Gottardo, il diavolo e il buco della serratura

Autor(en): **Bellasi, Pietro**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **71 (2002)**

Heft 4: **La montagna**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-54532>

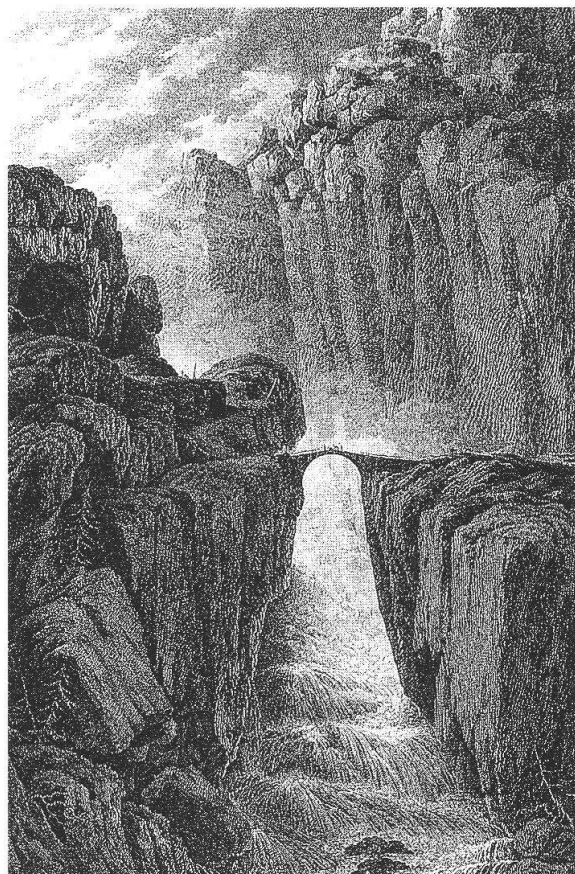
## **Nutzungsbedingungen**

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.

## Il San Gottardo, il diavolo e il buco della serratura<sup>1</sup>



*Claude-Luis Chatelet,  
Vue du pont du diable,  
circa 1780-88;  
ovvero il diavolo e il buco  
della serratura*

Tra il 1803 e il 1804 il grande pittore inglese William Turner, di ritorno dal suo primo viaggio sul continente europeo, e anche attraverso la Svizzera, realizza uno dei suoi quadri più famosi: *The Pass of St. Gotthard*. Nel dipinto lo sguardo dell'osservatore, piazzato al centro del famoso *Ponte del Diavolo*, non «osserva», ma piuttosto «precipita» nelle vertigini spumeggianti della Reuss stretta tra le nere pareti a picco della Schöllenen. Un passaggio o, piuttosto, una crepa oscura incisa nel massiccio di granito, di cui ancora oggi la Guida Michelin scrive: «La sistemazione stradale di questo settore ha modificato l'aspetto selvaggio del luogo, ma il percorso del vecchio sentiero a piedi permetterà, agli amanti di sensazioni forti, d'apprezzare l'atmosfera "infernale" di quell'orrido».

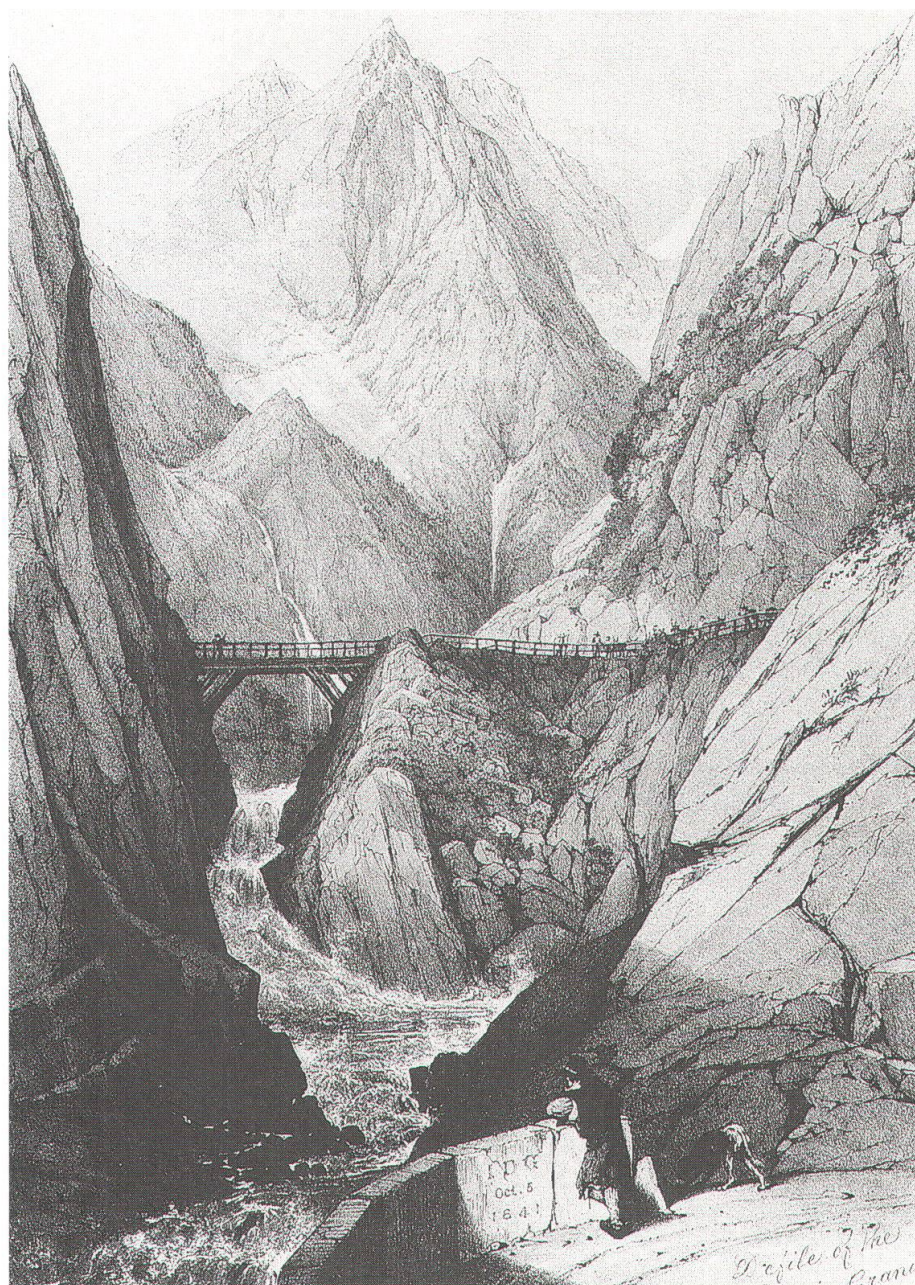
Il quadro di Turner, in effetti, ha colto ed evidenziato proprio il carattere eccessivo e iperbolico del luogo; di una natura ostile, disumana, aliena e maligna: satanica appunto e «infernale». È visibile appena uno spicchio di cielo intorbidato da nubi minacciose, mentre una lama rossiccia di sole sfiora le cime remote, lamina di rame le superfici a strapiombo che il tempo geologico sfoglia e scheggia: intride e gonfia di un bagliore sinistro un nembo smarrito e imprigionato nei labirinti tenebrosi delle rocce. Contro quella sua fluorescenza si disegna una svolta del sentiero vertiginoso, con una croce esile che barcolla sulle voragini della gola da dove rimbomba, lugubre, un precipitare di acque abissali.

<sup>1</sup> Questo saggio è sucito in versione tedesca ridotta in: NZZ-Folio, Nr. 7 (luglio 1995), pp. 8-11. Si ringrazia la NZZ per la gentile concessione.



*William Turner, The pass of St. Gotthard, circa 1803-1804, Birmingham City Museum and Art Gallery*

Ma Turner non è il solo artista della *grande vague* dei «pittori-viaggiatori» tra la fine del '700 e l'inizio dell' '800 ad averci lasciato un'immagine «catastrofica», epica, *stürmisch*, romantica, del San Gottardo. Lo stesso Arnold Böcklin dipinge, attorno al 1870, un quadro, oggi perduto, dal titolo *Drachen in einer Felsenschlucht*: vicino ad un altro «ponte del diavolo», l'orrore improbabile, alieno e verticale dei dirupi e dei baratri, materializza e partorisce allucinazioni di preistorica mostruosità. E con Böcklin, altri «minori»; ad esempio l'argoviese Caspar Wolf, con il suo *Die Teufelsbrücke in der Schöllenschlucht*, del 1777; Claude-Louis Chatelet, con la *Vue du Pont du Diable* del 1780 ca.; e ancora il basilese Peter Birmann; e Johann Biedermann di Winterthur; e il londinese William Pars; e tanti ancora.



La gola del Piottino con un gruppo di someggiatori, verso la metà dell'Ottocento

Crede sia molto importante evocare questa concezione «visionaria» (come la chiamerebbe Harald Szeemann) del San Gottardo, perché, a mio parere, nonostante ovvie modificazioni nel senso degli addolcimenti e degli addomesticamenti, essa ha rappresentato per secoli una permanenza o per lo meno una costante molto resistente e ancora assai determinante nell'immaginario collettivo circa questo massiccio alpino, che per molti aspetti richiama i fantasmi delle montagne sacre dei grandi miti, come vedremo in seguito. Certo, il San Gottardo non è mai stata una montagna come tante altre, in Svizzera: non una cattedrale delle nostalgie, dei sogni, dei panorami utopistico-naturalistici alla *Belle Epoque* come il Monte Pilatus; o la metafora materializzata dell'istinto di morte freudiano come l'Eiger; oppure il monumento-logo alla languente «cultura alpina» come il Cervino, o la *Via Crucis* della trasformazione delle Alpi in luna-park come la Jungfrauoch. Proprio quel gruppo di pittori romantici ci indica in modo sorprendentemente preciso i due elementi che hanno caratterizzato, nella memoria e nell'immaginario, la grande montagna che separa ancora oggi così nettamente il mondo latino da quello tedesco: una natura ancora dominante (o per lo meno non totalmente dominata), cioè una natura ancora memore del *caos originario*; e un *luogo di transito* tanto simbolicamente importante, epico e sublime, quanto ostile, inquietante e minaccioso. E i due elementi, naturalmente, si intrecciano e vorrei dire si eccitano, nell'immaginario, l'un l'altro.

La valenza simbolica di transito e di passaggio difficile e rischioso contro avversità e potenze sovrumane è tanto forte che, come abbiamo già visto, il San Gottardo viene identificato molto spesso con immagini di ponti; quasi sempre costruiti, nelle leggende, dal diavolo, in cambio dell'anima del primo passante. Ma veniamo anche ai nostri giorni o, almeno, al secolo appena trascorso, ad uno dei miti fondatori del nostro «spirito nazionale». No, non voglio parlare di Guglielmo Tell o della zuppa di Kappel o di San Nicola della Flüe; intendo parlare del treno. Di questo simbolo possente di una tecnologia benefica che, sconfiggendo con i propri viadotti tutti i demoni dei ponti del passato, supera gli ostacoli, le separazioni, le fratture che la natura ha frapposto tra le differenti etnie, lingue, culture del nostro paese. E tutto ciò, si direbbe, con una certa discrezione; vale a dire senza dominare, ferire troppo violentemente o addirittura annientare la natura stessa. Insomma, il treno ha reso tecnologicamente, vorrei dire «meccanicamente» tangibile il paradosso dell'identità elvetica; ed ha al tempo stesso la sua montagna sacra come vero e proprio «asse cosmico» e dunque anche il suo tempio nel San Gottardo. Del resto è di pochi anni fa la creazione, presso Wassen, di un nuovo genuino «luogo di culto»; una piattaforma coperta in una radura del bosco, meta di pellegrinaggio a piedi, da dove i visitatori possono assistere ai prodigi delle gallerie elicoidali che producono le riapparizioni dello stesso convoglio ferroviario a livelli differenti della montagna. E in quella specie di santuario nazionale che è il Museo Svizzero dei Trasporti di Lucerna, su un simulacro in miniatura del Gottardo un venerando ferroviere-sacerdote celebra ad ore determinate la liturgia dei treni che vanno, che vengono, che penetrano l'effigie della Santa Montagna.

E poi c'è anche una sorta di immagine miracolosa: una delle illustrazioni «ufficiali» del centenario della ferrovia del Gottardo (1982). Si tratta di un montaggio fotografico, nel quale il treno speciale della celebrazione compie il miracolo della *ubiquità*, mostrandosi allo stesso tempo in più punti delle rampe di Wassen.



La Biaschina

Ebbene, sfogliamo velocemente il *Libro Ufficiale delle Ferrovie Federali Svizzere* per quella commemorazione: dopo una serie di splendide foto a colori che illustrano una «poetica del treno e dei binari» e la loro integrazione perfetta nel lirismo dei panorami alpini, nella introduzione, con illustrazioni d'epoca, si ripropone il San Gottardo come paesaggio del caos primordiale, sfidato temerariamente dalle tracce dei sentieri e dagli archi esili di altri «ponti del diavolo». E, nel resto del volume, le metafore del passaggio, dell'attraversamento e del transito, vale a dire viadotti appunto e gallerie, sono di gran lunga predominanti. La strada ferrata che serpeggia mollemente, sale e scende con dolci pendenze, divincolandosi senza agitazione in curve ampie e plastiche, impri-

me un senso di misura, di flemma, di quieto vivere e di normalità tutta elvetica a quel paesaggio drammatico, a volte tragico, le cui iperboli contrastano tanto radicalmente con la filosofia di cui è intrisa la nostra quotidianità. Il prestigio goduto dalla ferrovia nel nostro paese è dato certamente pure dal fatto che essa non vi rappresenta soltanto un'opera di ingegneria civile, ma anche e soprattutto un'opera filosofica; e questa ha nel San Gottardo un teorema fondamentale.

Del resto, non c'è famiglia ticinese un po' benestante che non abbia negli album di ricordi qualche vecchia foto della gita «al Passo» o, come si dice anche oggi, «di là». Sono immagini spesso sbiadite dagli anni e dalle nebbie delle alte quote; circondate da paesaggi desolati, intere famiglie, appollaiate sulle loro Ford, sulle Delage, sulle Lancia, posano ben consapevoli del proprio ardire e dei rischi incombenti, in una scenografia da «Parigi-Pechino». «La Tremola», un'impressionante tratto di strada simile ad una molla colossale in tensione minacciosa dentro una valle da incubo, costituiva per gli automobilisti e soprattutto per i motociclisti il nome mitico di una sfida estrema e di una consacrazione gloriosa. I meno fortunati si affollavano per la foto attorno ai «Postali», con il guidatore, che sembrava un generale, appoggiato ai «musi» imponenti dei motori con la grande firma in corsivo sul radiatore: Berna... Saurer.

Ancora assai recentemente si andava a dare un'occhiata «di là» da quella porta naturale (e un po' monumentale) che, come tutte le porte o le soglie, significava (e residualmente significa anche oggi) al tempo stesso comunicazione e chiusura. Mi viene in mente un'opera assai poco conosciuta del pittore Claude Louis Chatelet, ghigliottinato a Parigi nel 1794: un'incisione eseguita attorno al 1780 che è intitolata, tanto per cambiare, *La route du Gotthard; Vue du Pont du Diable*. Le pareti dei dirupi a picco sul turbinio del torrente con in alto l'archetto fragile del ponte vengono a disegnare, curiosamente, un colossale buco di serratura: metafora inconsapevole di uno dei significati simbolici più forti, determinati e resistenti del San Gottardo: ostacolo, confine, chiusura securizzante fra «culture» profondamente diverse di confederati ad una stessa nazione; ma anche pertugio di transito, di passaggio; di comunicazione possibile con popolazioni «altre», perseguita con quel misto di ammirazione nascosta e di sospetto, di cui la natura di questo massiccio montagnoso appare come una cosmica allegoria. Insomma, proprio un buco della serratura da dove osservare e origliare, guardinghi.

Soglia, transito, confine: la verticalità selvaggia dei graniti del S. Gottardo costruiva nei pochi chilometri di attraversamento la percezione di *un lontano*, anzi di *un remoto*; di un *al di qua* e di un *al di là* che il treno, a dire il vero, aveva appena mitigato grazie all'aura un po' epica della sua leggenda. Una lontananza che invece, a livello simbolico e dell'immaginario collettivo, veniva sottolineata e rafforzata dai bollettini meteorologici; questi spesso dovevano ribadire la realtà tangibile di un confine climatico (e quindi paesaggistico) che la pubblicità turistica sfruttava largamente sia per il mondo a nord come per quello a sud delle Alpi. Di queste il S. Gottardo ha costituito certamente il paesaggio-simbolo per eccellenza. Niente di sorprendente dunque che, fino quasi ai nostri giorni, il suo attraversamento si illuminasse ai bagliori anche inquietanti e assumesse vaghi sentori di un rito. Un rito grazie al quale si effettuava, nell'uno e nell'altro

senso, il passaggio difficile, traumatizzante verso culture tanto diverse. E, per i confederati, qualcosa di più: superare ostacoli tanto aspri, simboleggiava bene il continuo sforzo di volontà, se non addirittura gli atti di fede necessari per rianimare la fragile convinzione di una identità nazionale.

Poiché non c'è dubbio, per tutti gli aspetti che abbiamo illustrato, che il S. Gottardo ha evocato il ricordo ancestrale della mitica *Montagna Sacra* presente nelle tradizioni di quasi tutti i popoli. Spesso il simbolismo mitologico della Montagna Primordiale e Cosmica la popola di demoni e di esseri sinistri e malefici, guardiani dell'indifferenziato e del caos originario. Essa è in qualche modo il centro del Mondo. Proprio per questo, come sostengono ad esempio Gérard de Champeaux e Sébastien Sterckx: «[...] è luogo di intenso transito e passaggio [...] si tratta sempre di una *soglia*, dove si rende possibile una rottura, un salto verso un Altro-Mondo: che sia quello disarticolato dei morti o quello trascendente della Vita Beata».

E c'è di più: in numerose tradizioni mitiche (tra l'altro nell'Antico Testamento, ma soprattutto nella tradizione gallico-celtica) la Montagna Santa è anche difesa e fortezza. Essa può nascondere al suo interno la grande caverna-utero da dove l'umanità è nata e uscita nel mondo e dove ha sempre la possibilità di rifugiarsi in caso di estremo pericolo.

Passaggio dunque, ma anche ultimo riparo: è comprensibile allora che proprio il S. Gottardo abbia ispirato, durante l'ultima guerra, una delle idee difensive più singolari e stravaganti, la più discussa e discutibile; per certi aspetti, la più paradossale: la *ridotta nazione*. Dico «paradossale», perché, come sosteneva anche Werner Rings nel suo libro famoso *La Svizzera in guerra, 1933-1945*:

Il ripiegamento delle forze armate entro il massiccio alpino significava, in caso di guerra, che le regioni più densamente popolate, la maggior parte del paese, e tutte le città sarebbero state evacuate praticamente senza combattere. Tre quarti della popolazione sarebbero stati abbandonati alla loro sorte. I soldati avrebbero dovuto lasciare le famiglie senza difesa nelle mani del nemico. Il potenziale economico del paese avrebbe dovuto essere sacrificato, se possibile addirittura distrutto.<sup>2</sup>

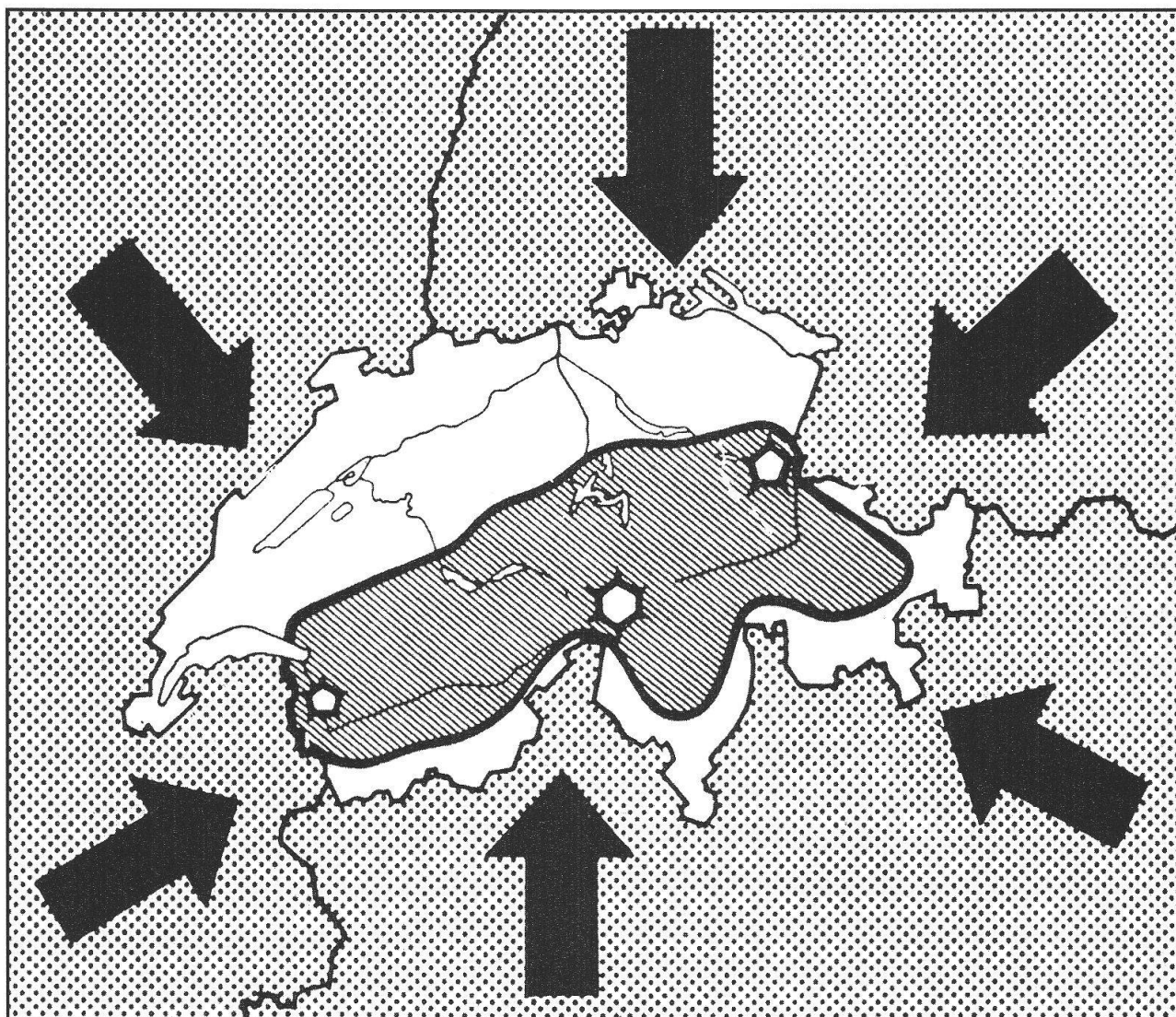
Per non dire che il nemico (in questo caso gli eserciti della Germania nazista), occupato il resto del territorio svizzero, avrebbe potuto lasciar «marcire», come dei topi in trappola, i soldati rannicchiati con le loro armi e i loro mastodontici depositi di munizioni, dentro le viscere delle Alpi; pur venendo questo «nocciolo» difensivo a rappresentare certamente un ostacolo ai transiti strategici Nord-Sud Europa.

«La ridotta», pur costituita anche dal Lötschberg e dalla fortezza di Sargans (il famoso «Piano Germann» con la variante «Gonard») fu allora, ma nell'immaginario collettivo è rimasta per molti anni, «la ridotta del Gottardo»: la montagna-metafora di un *Heimat* assediato e di una difesa disperata sostenuta da un grande atto simbolico e di fede che rappresentò senza dubbio un capolavoro anche psicologico del Generale Guisan. Il quale,

---

<sup>2</sup> Werner RINGS, *La Svizzera in guerra, 1933-1945*, Mondadori-Ex Libris, Milano 1975, p. 229.





Il sistema di difesa del «Ridotto del Gottardo»

del resto, poco prima di approvare e di dare inizio a questa idea, strategicamente dubbia ma ricca di afflatti simbolici appunto e «magici», aveva dovuto affrontare il problema del famoso «ammutinamento» degli ufficiali dell’Azione Nazionale di Resistenza. L’emanazione pubblica di questo orgoglioso gruppo di militari antinazisti, che lo stesso Guisan trattò con malcelata simpatia, aveva preso il nome dalla «Montagna Santa»: il *Gotthardbund*. Del resto, lo stesso Rings, evocando dopo tanti anni l’idea della ridotta, non riesce a sfuggire ad una certa fascinazione, tra il mitico e l’epico, e da una certa enfasi retorica che trapela da qualche brano del suo libro. Come quando scrive:

Le alte vette favorivano l’esercito, padrone indiscusso dei punti dominanti; qui non potevano penetrare i reparti pesanti motorizzati del nemico. Le montagne non si possono conquistare coi carri armati. I bombardieri non potevano scatenarvi una guerra-lampo come in Polonia e in Francia. Le pareti a picco e i burroni, la neve e

il ghiaccio e le valanghe erano alleati di tutto rispetto. Una ridotta alpina, ricca di riserve e di munizioni sufficienti per anni, difesa con accanimento, non poteva essere conquistata da un esercito straniero che a prezzo di durissimi sacrifici.<sup>3</sup>



*Airolo, Valle Leventina, il Cantiere Sud della galleria stradale del Gottardo*

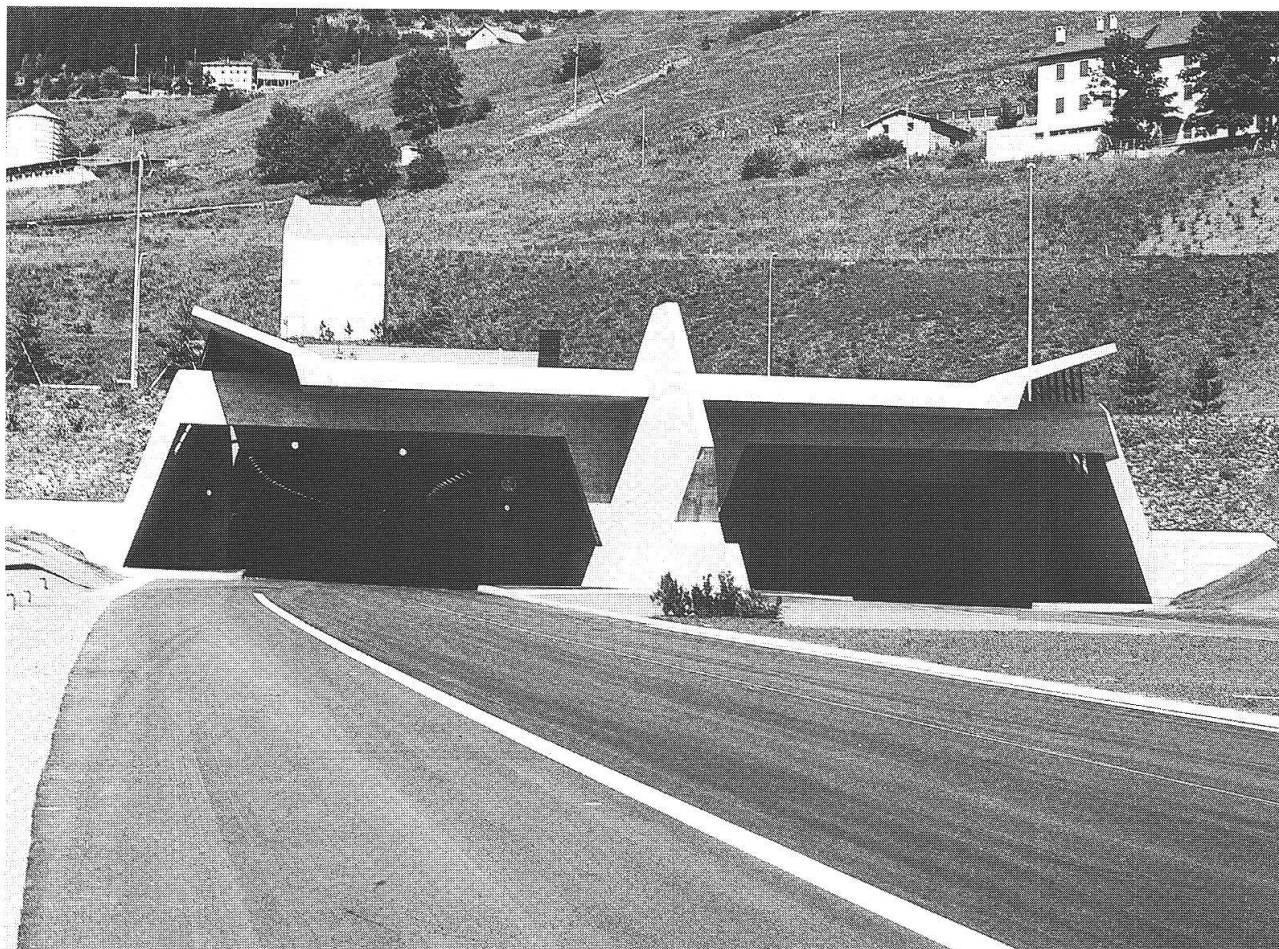
In fondo, soltanto da pochi anni il S. Gottardo ha visto dissolversi ogni «aura» demonica, magica, sacrale, epica o semplicemente simbolica; un dissolvimento repentino e decisivo che ha coinciso con l'apertura del tunnel autostradale. È come se la perforazione di quest'ultimo traforo avesse raggiunto e violato le viscere più nascoste e segrete della Montagna; un po' come per i recessi misteriosi delle piramidi d'Egitto (esse pure, del resto, rappresentazioni simboliche della Montagna Primordiale). Coticché spiriti maligni e benigni, demoni e diavoli dei ponti, mostri preistorici, sogni, incubi, miti e leggende sono stati snidati, sfrattati e dissolti dai grandi aspiratori della nuova galleria insieme coi gas di scarico delle automobili e dei tir. Mai come durante questo recente, mastodontico scavo erano stati trovati, nelle profondità, tanto grandi e splendidi cri-

<sup>3</sup> Werner RINGS, *La Svizzera in guerra*, op. cit, p. 228.

stalli di rocca, da sempre simboli enigmatici e ancestrali, nella «esattezza matematica» della loro struttura, dell'unione di spirito e materia, della immortalità e della eternità: quasi fosse stata penetrata «la stanza del tesoro», se non addirittura l'anima della Montagna Sacra con i suoi segreti meccanismi e le sue misteriose alchimie.

Certo, anche la ferrovia aveva sfidato il San Gottardo e vi aveva aperto un varco. Ma, come ho già detto, essa, ancora simbolo della rivoluzione industriale come «epopea», aveva saputo affiancare ai miti della Grande Montagna una leggenda sua propria, illuminata sinistramente tra l'altro dalla immane tragedia (o della maledizione?) che aveva colpito (quasi come quella del Faraone Tutankhamon) operai, ingegneri, impresari e ideatori. In più la tecnica di fine '800 aveva dovuto concedere ai graniti, ai dirupi, ai torrenti, ai precipizi i rischi e i pericoli di una ingegneria allora «estrema» ai confini delle possibilità umane, spinta a innovazioni-limite, come l'ardimento di certi ponti vertiginosi e delle allora strabilianti gallerie elicoidali.

E la stessa galleria ferroviaria con i suoi misteriosi vapori ad alta temperatura sembrava passare quasi furtivamente a fianco dei miti e degli incubi. Locomotive prima e locomotori poi, famosi per essere tra i più potenti del mondo, si affiancavano ai mostri preistorici del quadro perduto di Böcklin con nomi di per sé leggendari come «Freccia Rossa» o «Krokodil».



*La galleria del Gottardo*

Invece, non c'è niente di più triviale e banalizzante di una autostrada dei nostri giorni; essa infatti può essere concepita al servizio di una sola funzione, assolutamente banale perché unica, totalizzante ed esaustiva: la velocità. Le nuove tecnologie di sbanamento del suolo, oltre a quelle costruttive, permettono ormai una quasi assoluta indifferenza nei confronti del percorso, cosicché questo, per esempio come possibile godimento paesaggistico, diventa una variabile del tutto trascurabile e secondaria. L'attenzione degli automobilisti è concentrata sul nastro trasportatore d'asfalto e sui suoi servizi accessori (essi pure funzioni della rapidità) quasi come si trattasse di un videogame. Cosicché, come scriveva già nel lontano 1944 il filosofo Theodor Adorno a proposito delle autostrade americane: «Ciò che l'occhio frettoloso ha visto dall'automobile, non può essere conservato, e, come ogni traccia in esso sparisce, così esso sparisce senza traccia». E ciò accade anche attraversando il San Gottardo, nonostante la notevole cura «architettonica» del tracciato e dei manufatti; nonostante i panorami ancora suggestivi, che dall'autostrada appaiono come uno spreco eccessivo e ingiustificato, incisi con la tracotanza e l'eterogeneità dei nuovi materiali, quali il cemento armato, il ferro, la plastica.

Per rendersi conto che le epopee, i miti e le leggende grandi e quotidiane del San Gottardo possono vivere ormai soltanto nella memoria, basta trovarsi un giorno a fare la coda sulle rampe di accesso del traforo in mezzo ai fragorosi e tuonanti «turbo-intercooler» di centinaia di tir in attesa. Una piccola folla di camionisti scandinavi, greci, francesi, bulgari, spagnoli, italiani, di un'Europa già praticata giorno e notte nel lavoro, sembrano polverizzare quel nostro simbolo di identità e di differenza. Non c'è più il buco della serratura perché la porta è ormai spalancata; anzi con c'è più la porta e forse neppure la soglia se non per le nubi, le nevi, le piogge e i venti, tanto sopra di noi. La galleria autostradale non è più un passaggio, ma un semplice scorrimento; anzi, un segmento insignificante di una canalizzazione, di un immenso «umanodotto» per un flusso che non può avere soste.

Insomma, se oltre alle memorie personali e storiche volessimo ritrovare nella realtà «il vecchio e sublime San Gottardo», dovremmo seguire proprio i consigli della Guida Michelin che ho citato all'inizio. «Armati di sensazioni forti», dovremmo percorrere le strade e i sentieri semi-abbandonati. E sarebbe come andare sulla «ruota panoramica» o sulle «montagne russe» in un Luna Park di periferia della metropoli planetaria.



*Sull'autostrada del Gottardo*



*Calvaresc, Calanca*