

Il Passo dello Spluga e le sue strade

Autor(en): **Gatani, Tindaro**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **72 (2003)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-55030>

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 Passo dello Spluga e le sue strade

Questo valico, che si trova a 2117 m.s.m., tra il Pizzo Suretta (3027 m.) ed il Pizzo Tambò (3274 m), separa le Alpi Lepontine dalle Retiche e mette in comunicazione la Valle di S. Giacomo, percorsa dal Liro, con quella dell'Häuser, cioè il bacino dell'Adda con quello del Reno.¹

Via tra Lombardia e Grigioni

Il valico dello Spluga è stato per millenni la via più breve e più agevole di collegamento tra la Lombardia ed i Grigioni. Era già utilizzato dai romani come via di grande transito per raggiungere Coira e la Germania. Il suo nome trae origine dal toponimo latino *spelunca*, che ricorre più volte nella sezione mediana dell'arco alpino. Per la sua posizione agevole, i romani definirono questo cammino *Cuneus aureus*, perché si inoltrava come vero e proprio «*cuneo*» tra l'invalidabile catena di queste Alpi. Gli studiosi credono di aver individuato la stazione *Cuneus aureus* proprio nei pressi dello stesso Passo e con il nome di *Cuneo d'oro* si chiama anche un contrafforte del Pizzo Tambò. Il nome Spluga (Splügen) è oggi proprio anche del villaggio sul versante nord del passo, del Monte che lo sovrasta verso il sud e del lago artificiale, che precede sul versante italiano la salita al valico e, dopo aver convogliato le acque del Liro e dei torrenti Boggia e Truzzo, alimenta la centrale elettrica di Mese a circa tre km da Chiavenna. Anche se i resti archeologici portano a datare il passaggio dell'uomo attraverso questo valico sin dall'età paleolitica, «la dimostrazione probatoria dei tracciati romano e medievale non è facile, spesso anzi impossibile».² Diversi fattori, e soprattutto la mancanza di resti inconfondibili come il selciato o le tracce di ruote sul terreno, dato che la strada non era carrozzabile, complicano molto non solo «la datazione degli antichi percorsi», ma anche la distinzione dalle «vie alpestri, agricole e boschive dalle vie di transito». Andando da nord a sud, cioè a dire lungo il tratto che porta dal villaggio di Splügen al Passo, la vecchia strada si intersecava più volte con il torrente Häuser, affluente di destra dell'Hinterrhein, la più grossa difficoltà al transito era costituita dalla gola dell'Enggi, una stretta che si trova proprio sopra Mülenen. Sul versante sud, nel tratto che portava da Colmanetta a Soste, il cammino romano e

¹ Questo testo è uscito precedentemente in: Tindaro GATANI, *Il Passo dello Spluga e le sue strade*, in: «La Rivista» della Camera di Commercio Italiana in Svizzera, 90 (giugno 1999), pp. 43-47.

² Tumasch PLANTA, *Le antiche strade dello Spluga*, «Quaderni del Centro di studi storici valchiavennaschi», VIII, Chiavenna 1993.

medievale passava per la dorsale del Cardinello. Questo, come sostiene il Planta, perché «possiamo supporre che la strada più antica usasse il percorso più breve attraverso il Cardinello, cioè all'incirca quello della strada *preistorica*». Il Planta concorda dunque con J.U. von Salis che sosteneva:

[...] la strada da Isola a Splügen era aperta già nel 1300, però portava, di rimpetto al Cardinello, sulla sponda destra del Liro, dove si trovano ancora chiare tracce. Tra il 1300 e il 1643 divenne inutilizzabile tre volte, cosicché si doveva andare da Campodolcino alla Ca della Montagna via Madesimo, strada ancor oggi percorribile con cavalli da soma. Infine nel 1643 fu aperta la strada attraverso il Cardinello, la cui data si vede scolpita in una roccia ai piedi dello stesso.³

E le cronache di epoca testimoniano, infatti, un cambio di direzione della strada lungo il corso del Liro: la principale seguiva la riva sinistra del fiume, l'altra mediante un ponte lo intersecava per poi continuare sulla sua destra.

La testimonianza dei grandi viaggiatori

Le prime relazioni di grandi viaggiatori risalgono al 1599. Nella primavera di quell'anno, il tedesco Paul Hentzner (1558-1623), che accompagnava nel suo viaggio in Italia il nobile Christoph Rhediger, scriveva:

Presso Thusis, una cittadina della Rezia, il cammino diventò molto faticoso e pieno di pericoli a causa delle spaventevoli masse rocciose. Lo stretto sentiero ed i fragili ponti sono appesi in alto sopra la scrosciante acqua del Reno. Tu li attraversi tremando per la paura persistente che essi crollino sotto di te [...]. Raggiungemmo il Monte Spluga, compiendo l'ascesa tra l'alta neve con forte freddo ed affrontando indicibili difficoltà. Nonostante avessimo con noi 4 guide che ci precedevano e con zappe e pale rendevano la via transitabile, abbiamo impiegato più di 6 ore per l'ascesa della montagna.⁴

Passando oggi nell'Enggi, come nota ancora il Planta, si osservano in un primi tempo solo modeste testimonianze delle vie antiche:

Il motivo sta nel fatto che da un lato due inondazioni del XIX secolo (1834 e 1868) causarono grandi devastazioni e dall'altro l'oleodotto del XX secolo ha cambiato fortemente il paesaggio, per non dire che lo ha impoverito. «Dietro le quinte», però, si trovano ancora molte vestigia della strada e una sua descrizione ci è offerta da Baumgartner.⁵

Nel 1608, attraverso lo Spluga, fece ritorno in Laguna, l'inviato della Serenissima Repubblica di Venezia presso i Cantoni svizzeri, Giovanni Battista Padavino. Lo accom-

³ J.U. von SALIS, in «Neuer Sammler», 1812, pp. 305 e segg.

⁴ Paul HENTZNER, *Itinerarium Germaniae, Galliae, Angliae, Italiae...*, 1629.

⁵ Tumasch PLANTA, *op. cit.*, p. 11, e J. BAUNGARTNER, *Die neuesten und vorzüglichsten Kunststrassen über di Alpen*, Vienna 1834, pp. 239-240.

pagnava una delegazione di giovani zurighesi, due dei quali, Gerold Grebel e Hans Heinrich Wolf, nel loro diario del viaggio, raccontano che, dopo essere arrivati al Passo, sopportando tutte le intemperie, trovarono rifugio nell'unica casa del posto, dove furono riforniti con pane, formaggio ed un po' di vino. Non meno faticosa fu poi la discesa verso Campodolcino e Chiavenna. Interessante dal punto di vista scientifico è quindi la descrizione dello Spluga e della natura dei suoi dintorni fatta da Johann Jakob Scheuchzer (1672-1773), il famoso medico e scienziato zurighese.



Mathias Gabriel Lory, Galleria superiore della strada dello Spluga, Zurigo, Graphische Sammlung del ETH (cat. n. 60)

Strada voluta dall'Austria

Il valico dello Spluga crebbe di importanza dopo l'apertura della rotabile costruita tra il 1818 ed il 1823. Fino ad allora c'erano infatti solo delle mulattiere. L'impulso alla trasformazione della vecchia via in strada carrozzabile venne dalla carestia, che colpì la Svizzera nel biennio 1816-1817, che aveva dimostrato la necessità di migliori collegamenti con l'Italia per l'importazione di cereali ed altri beni alimentari, e soprattutto dall'interessamento dell'Austria che, in seguito alle guerre contro Napoleone, aveva incluso nel suo vasto Impero il Veneto e la Lombardia. L'Austria per portare avanti il progetto dello Spluga si scontrò, senza esclusioni di colpi, con gli interessi del Regno di Sardegna

e degli stessi Grigioni, che preferivano la via del San Bernardino, e con quelli del Ticino, che sosteneva il progetto della strada rotabile del San Gottardo. La costruzione della strada dello Spluga, come anche quella del San Bernardino, fu dunque al centro di controversie e lotte politiche. Le implicazioni degli scambi commerciali tra la Svizzera e l'Italia e tra quest'ultima e l'Europa centrale, stavano assumendo grande importanza economica e l'Austria, dopo aver vinto la guerra, non voleva stare a guardare. Johann Gottfried Ebel (1764-1830), politico, naturalista, geologo ed autore di una celebre guida della Svizzera, nativo della Slesia prussiana, scrive:

Il governo austriaco di Milano, temendo probabilmente che le merci venissero trasportate dal Passo del San Bernardino e che la Lombardia austriaca perdesse il commercio di transito, si affrettò a costruire, da parte sua, una strada carrozzabile che, dal Lago di Como, conduceva al Passo dello Spluga, passando da Chiavenna.⁶

L'Austria pur di contrastare i progetti del Gottardo e del San Bernardino, che avrebbero permesso il transito tra i Grigioni ed il porto di Genova senza attraversare i suoi territori, si accollò allora persino le spese per il tratto che andava dai confini della Lombardia fino al passo dello Spluga. Furono tanti gli intrighi che si arrivò quasi ad una rottura tra i Grigioni e lo stesso Canton Ticino, che sotto la potente pressione dell'Austria si mostrava recalcitrante a rendere carrozzabile il tratto della strada del San Bernardino che passava attraverso il suo territorio. Alla fine, poiché ad avere i più grandi vantaggi da questa seconda trasversale alpina del loro Cantone sarebbe stata soprattutto l'economia delle popolazioni locali, anche i Grigioni acconsentirono a proseguire la costruzione del restante tratto del versante nord della strada dello Spluga. Così nel 1823, l'opera voluta dall'Austria e progettata dall'ingegnere Carlo Donegani di Lecco era completata. Il tratto Compodolcino-Isola, rovinato da frane e dalle inondazioni del Liro nel 1834, fu sostituito dal tracciato Campoldolcino-Pianazzo. La scelta austriaca era stata quanto mai oculata: già nel 1839, le persone che valicarono il passo dello Spluga con la diligenza postale furono 1456 contro gli appena 305 del San Bernardino. Una supremazia che lo Spluga mantenne per diversi decenni. Trent'anni dopo, nel 1869, la diligenza postale dello Spluga registrerà 19.898 viaggiatori e quella del San Bernardino appena 9471.⁷ La fortuna della strada dello Spluga doveva però ricevere un duro colpo dall'apertura della linea ferroviaria del Gottardo (1882).

Théobald Walsh

Sullo Spluga e la sua nuova strada carrozzabile interessanti sono anche le testimonianze che ci ha lasciato il belga Théobald Walsh (1792- ?), tra l'altro, scrive:

La strada dello Spluga forma la principale via di comunicazione commerciale tra la Germania, la Svizzera e l'Italia; essa è stata costruita a spese del Canton Grigioni,

⁶ Johann Gottfried EBEL, *Manuel du voyageur en Suisse*, voll. 3, 1810.

⁷ Cf. Kurt WANNER, *Splügen e San Bernardino. Due arterie alpine vitali*, in: *Itinerari sublimi. Viaggi d'artisti tra il 1750 ed il 1850*, a c. di Manuela Kahn-Rossi, Milano 1998.

fino ai suoi confini, del resto se ne è fatto carico l'imperatore d'Austria. Tutti i contadini che possiedono un cavallo, un mulo o una vacca, si trasformano in vetturini, cosa che è una grande risorsa per questi poveri montanari, dato che la regione non produce altro che del fieno e del legname che si esporta in Italia. In questa vallata si parla il tedesco e gli abitanti sono di origine teutonica e discendenti di quelle colonie di svevi che l'imperatore Federico I trasferì qui per difendere il passaggio importante dello Spluga, conosciuto già fin dal tempo dei romani, che vi hanno aperto una strada militare dopo la conquista del paese fatta da Druso e Tiberio [...].⁸

Il Walsh conferma poi la pratica della transumanza, cioè del trasferimento delle mandrie di pecore che dalla Lombardia, segnatamente da Bergamo, venivano ad ogni estate portate a pascolare sulle Alpi soprattutto nella zona del Bernina e dello Spluga:

La mia guida mi mostrò, sul fianco di una montagna vicina, un'immensa estensione, sulla quale brillava una moltitudine di punti bianchi, che io, a prima vista, scambiavo per chiazze di neve: erano invece mandrie di agnelli che vengono ad ogni estate portate qui a migliaia dalla Lombardia a passare tre mesi su questi pascoli eccellenti, ma troppo scoscesi per le mucche ... Succede molto sovente che alcuni di questi agnelli si smarriscano e passano l'inverno su queste montagne; essi ritornano allora allo stato selvaggio, e se riescono a sfuggire al dente degli orsi, finiscono poi per essere abbattuti a colpi di fucile dai cacciatori di camosci [...].⁹

Friedrich Nietzsche

Tra i tanti altri viaggiatori che ci hanno lasciato una loro testimonianza sul loro passaggio su questa via ricordiamo anche Friedrich Nietzsche (1844-1900), il filosofo tedesco assertore dell'*individualismo eroico* e della *teoria del superuomo* che, nella dolce solitudine dello Spluga trovò uno dei suoi rari momenti di tranquillità. In una lettera alla madre, datata Splügen, 1° ottobre 1872, nota:

Non scrivo nulla della grandiosa magnificenza della Via mala; ho avuto l'impressione di non avere ancora conosciuto niente della Svizzera. Questa è la mia natura e, come noi ci avvicinammo a Spluga, mi venne la voglia di restarci. Vi trovai un buon hôtel ed una piccola camera di una semplicità toccante, che aveva tuttavia un balcone con una delle più belle viste. Questa alta vallata alpina mi rapì del tutto: la sua aria è pura e tonica. Si vedono alzarsi picchi scoscesi e blocchi rupestri di tutte le forme, ed il tutto è circondato da possenti ghiacciai; ma ciò che apprezzo di più sono questi magnifici sentieri sui quali, sia in direzione del San Bernardino sia in quella verso il Colle dello Spluga, io compio delle escursioni per ore, senza dover cercare il mio cammino; ogni volta che volgo lo sguardo intorno a me, sono sicuro che ai miei occhi si offre qualche spettacolo grandioso ed imprevisto. Domani avremo senza dubbio la neve ed io sono per questo felice. A mezzogiorno, all'arrivo della diligenza, pranzo con delle persone che mi sono estra-

⁸ Théobald WALSH, *Notes sur la Suisse et une partie de l'Italie*, 1823.

⁹ Théobald WALSH, *op. cit.*

nee. Non ho bisogno di parlare, nessuno mi conosce, sono assolutamente solo e potrei restare qui per settimane [...]. Nella mia piccola camera lavoro con energia rinnovata [...]. Non puoi credere quanto sia felice. La Svizzera, dopo che ho conosciuto questo luogo, esercita su di me una attrazione tutta nuova; perché so finalmente che esiste un posto dove io posso vivere riprendendo le mie forze [...]. Qui le persone sono per voi delle semplici ombre¹⁰.

Le visioni del Carducci

Giosuè Carducci, che nella sua sviscerata lode della monarchia, non tralasciò mai di lanciare i suoi strali contro «i vili repubblicani» elveticici (quelli erano i tempi in cui gli anarchici italiani trovavano rifugio in Svizzera), restò più volte ammirato dello Spluga, delle sue strade e soprattutto della sua neve alla quale non mancò tuttavia di rimproverare il fatto di essere appunto «repubblicana». In una lettera al genero Giulio Gnaccarini, datata Madesimo, 6 agosto 1888, il poeta della Terza Italia, tra l'altro, scriveva:

Qui anche questa mattina nevicava e c'era il sole. Cioè, il vento dello Spluga gittava innanzi la neve, e il sole per conto suo di quando in quando s'affacciava fra le nuvole a veder la neve. Alfine il sole ha guardato tanto, che la neve ha avuto vergogna [...]. La notte passata, il termometro segnava zero: l'altro ieri alle 4 segnava 3. Ciò non ostante sabato trovai il tempo di andare alla cima dello Spluga, ad ammirare la neve repubblicana svizzera: ma dovrei constatare con mio dolore, che anche di quella i ragazzi e i giovani fanno palle e se li tirano nelle spalle, e che ella al più piccolo contatto si contamina come la neve monarchica italiana [...].¹¹

Nonostante la sua diffidenza contro gli svizzeri ed i repubblicani, il Carducci restava incantato ogni volta che ritornava a visitare lo Spluga e le sue strade. Il 25 agosto 1890 scriverà da Madesimo a Guido Mazzoni:

Nelle mie gite grigioni ho riammirato più d'una volta, dopo la Via Mala e prima della dolce Thusis (Tosanna), un dirupo altissimo a guisa di castello gigantesco a picco sul Reno, in vetta del qual dirupo sono gli avanzi d'un castello antichissimo. E due leggende aleggiano intorno. L'una di Reto (il dirupo si chiama Hohen Rhaetien); l'altra del medio evo, che l'ultimo barone, anzi che cedere alle forze popolari che irruenti lo stringevano d'ogni parte, bendati gli occhi al cavallo, si precipitò di lassù nel Reno.¹²

Ed ancora il Carducci, sempre nel valtellinese borgo di Madesimo, agli inizi di settembre 1898, celebrerà il dolore per il distacco da Annie Vivanti, la donna della quale si era innamorato, che stava per ritornare in America con il marito e la figlia, con la

¹⁰ Friedrich NIETZSCHE, in: Claude REICHELER - Roland RUFFIEUX, *Le voyage en Suisse*, Éditions Robert Laffont, Parigi 1998, pp. 1057-1068.

¹¹ Giosuè CARDUCCI, *Lettere*, XVII, 1954, pp. 219-220.

¹² *Ibidem*.

Elegia del Monte Spluga, nella quale canta le valli, le ninfe, le foreste, le cascate, le cime vaporose, i prati del meraviglioso territorio alpino che erano stati testimoni di quel suo amore:

No, forme non eran d'aer colorato né piante / garrule e mosse al vento: ninfe eran tutte e dee / [...] / E vidi su gli abeti danzar li scoiattoli, e udii / sprigionate co' musi le marmotte fischiare / E mi trovai soletto là dove perdevasi un piano / brullo tra calve rupi [...].¹³

¹³ Giosuè CARDUCCI, *Elegia del Monte Spluga*, in: *Rime e ritmi*, componimento XXV.