



CURIOSITÀ Pocobelli e l'errore del ponte

■ Che cosa resta oggi dell'antica strada carreggiabile di cui si celebrano quest'anno i due secoli dall'inizio dei lavori? Dal punto di vista storico restano parecchi documenti (alcuni dei quali visibili nella mostra a San Vittore che apre i battenti domani) come, per esempio, lettere e direttive varie inerenti la strada e oggetti che vanno dagli strumenti dei selciatori a una delle slitte usate lungo il percorso nel pe-

riodo invernale. Sul terreno, inoltre, va detto che il tracciato scelto da Pocobelli due secoli fa - ovviamente dopo vari interventi di allargamento e di adattamento alle esigenze del traffico automobilistico - è ancora lo stesso che si percorre oggi viaggiando sulla strada cantonale lungo gran parte del versante mesolcinese e scendendo fino a Hinterrhein. Onore a Pocobelli, insomma.

Se non fosse per un «dettaglio» non proprio insignificante. Il cambiamento d'itinerario più significativo rispetto a quello originale riguarda infatti quel tratto di strada carrozzabile che si trova sopra il villaggio di San Bernardino, più precisamente tra Pont Nef e Mucia. Nel 1818, il progettista ticinese Giulio Pocobelli optò per un tracciato lungo la sponda destra della Moesa che poi

L'anniversario Quando il Ticino e i Grigioni si azzuffavano per una strada

Duecento anni fa partì la costruzione della carrozzabile del San Bernardino
Una mostra a San Vittore racconta l'importanza e l'impatto dell'opera

Entro nel Museo Moesano a San Vittore. Sul fondo della stanza vedo un'elegante slitta in legno nero, con la seduta in pelle. Provo a immaginare cosa potesse significare salire su quell'aggeggio fino al passo del San Bernardino, trascinato per ore e ore dai cavalli, nei mesi invernali, col vento che ti spara in faccia la neve. O d'estate, in carrozza, il sole a perpendicolo sopra la testa tra curve, balzi, temporali e frenate sulla ghiaia. Eppure, due secoli fa, questo era un trasporto di lusso, il meglio sul mercato per attraversare il valico. Lo penso visitando in anteprima l'esposizione sui duecento anni della strada carrozzabile del San Bernardino che apre i battenti domani. Un'occasione per ragionare con lo storico Marco Marcacci su quella che è stata la prima strada alpina del genere della Svizzera italiana, costruita prima ancora di quella del Gottardo. Un'opera che ha cambiato il volto della valle, ha accolto il passaggio di grandi personaggi e, alle origini, era riuscita a far litigare furiosamente Grigioni e Ticino. La parola, quindi, a Marcacci, curatore dell'esposizione «Un "Grandioso Stradale". La strada carrozzabile del San Bernardino (1818-1824)», resa possibile grazie al sostegno della Promozione della cultura del Cantone dei Grigioni.

CARLO SILINI

■ Partiamo dalla «rissa», dal litigio tra Ticino e Grigioni. Una vicenda incarnata da una figura storica precisa...

«Sì, la figura è quella di Giulio Pocobelli, che era un ingegnere e anche un politico ticinese e che ha progettato la strada. Dal 1815 al 1836 è stato membro del consiglio di Stato. Nel 1816 venne avvicinato da Clemente Maria a Marca - l'uomo politico più noto e più influente della Mesolcina, una persona che aveva contatti a livello cantonale, nazionale e internazionale - e che si era data molto da fare per la costruzione della strada. Tutto è partito da quell'incontro».

E la «rissa»?

«È successo che nel 1817 c'è stata un'intesa tra il Grigioni e il Ticino, in base alla quale il Ticino avrebbe partecipato a parte delle spese di costruzione, a condizione però che il Grigioni rinunciava a rendere carreggiabile lo Spluga. Va detto che lo Spluga era, come dire?, il rivale diretto del San Bernardino e deviava i traffici dal Ticino».

Quindi?

«Quindi i grigionesi non l'hanno accettato. Volevano le due cose: sia il San Bernardino che lo Spluga. È per questo che nel 1818 i ticinesi si sono ritirati dalla convenzione. Non solo hanno detto che non avrebbero più partecipato al finanziamento dell'opera, ma hanno fatto un accordo con l'Austria (che, ricordiamo, a quell'epoca governava la Lombardia) in base al quale, in cambio di vantaggi commerciali, il Ticino rinunciava a rendere carreggiabile il pezzo di strada sul territorio ticinese, cioè da Castione fino a Lumino. Ovviamente, questo ha fatto imbufalire i grigionesi che accusarono i ticinesi di prendere ordini da un Governo straniero».

Torniamo al Pocobelli.

«Sì: malgrado i dissidi tra ticinesi e grigionesi, il ticinese Pocobelli è stato il progettista della strada del San Bernardino e ha ottenuto l'appalto dei lavori pur essendo membro di un Governo che boicottava questa iniziativa. Ecco il succo della questione».

Come si è poi risolta?

«Nel frattempo l'Austria ha fatto costruire la strada dello Spluga e tutto si è sistemato nel 1824, quando le due strade erano ormai terminate. L'Austria ha rinunciato alla clausola per cui il Tici-

no non doveva migliorare la strada sul proprio territorio e in cambio ha ottenuto dai Grigioni il permesso di allargare la strada dello Spluga dai tre ai cinque metri sul territorio grigionese. Insomma, ci hanno guadagnato tutti».

Lungo il vecchio tracciato della strada, sopra il villaggio di S. Bernardino c'era anche un ponte intitolato a Vittorio Emanuele, che poi è crollato. Cosa c'entra Vittorio Emanuele I di Savoia? Cosa c'entrava, cioè, il Piemonte (all'epoca Sardegna-Piemonte)?

«Il crollo del ponte è un capitolo poco glorioso per Pocobelli, ma questa è un'altra storia. Il Piemonte c'entra perché i Grigioni avevano preso contatto con la corte di Torino nel 1816 sapendo che il Regno sardo-piemontese aveva l'intenzione di creare una trasversale che dal porto di Genova, passando dal Lago Maggiore, dai Grigioni, e dal lago di Costanza, andasse in Germania. Era importante avere una strada transalpina che facesse capo al loro territorio, per battere gli austriaci. Chiaro che, come in parte già dicevo, quando l'Austria ha capito il gioco ha voluto a tutti i costi lo Spluga».

Insomma, il Piemonte ci ha messo i soldi e questo spiega la presenza di un ponte dedicato a Vittorio Emanuele lungo il tracciato?

«Sì. È difficile quantificare esattamente l'apporto, ma direi che circa un terzo dei costi è stato coperto dal Piemonte, che inoltre ha assunto anche i costi per la costruzione dell'ospizio sul passo del San Bernardino».

Dopo la strada carrozzabile non si è mai pensato di creare una linea ferroviaria, come al Gottardo?

«L'ipotesi è nata proprio al momento della costruzione della galleria del Gottardo. La compagnia del Gottardo a metà degli anni Settanta dell'Ottocento si era trovata sull'orlo del fallimento e la Confederazione ha dovuto intervenire con un finanziamento diretto (fino a quel momento i soldi ce li avevano messi i cantoni, le città, ma soprattutto l'Italia e la Germania), votando una legge per questo finanziamento. Per fare accettare la legge prima in Parlamento poi in votazione popolare Berna ha dovuto promettere di offrire una sovvenzione analoga a una linea ferroviaria che sarebbe stata costruita a



L'APPUNTAMENTO

Domani, domenica 9 settembre, tra le 14 e le 17, in occasione dei 200 anni dall'inizio dei lavori per la costruzione della strada carrozzabile attraverso il passo del San Bernardino, il Museo Moesano a San Vittore organizza una mostra storica temporanea. Mediante oggetti, documenti originali e riproduzioni vengono illustrati il progetto e la sua realizzazione, le caratteristiche della strada, le abitudini di viaggio e di trasporto ai tempi delle diligenze, nonché l'evoluzione dei traffici e delle vie di comunicazione.

IL PROGRAMMA

- Alle 14.15 è previsto l'arrivo al Museo della vecchia diligenza postale restaurata, trainata da due cavalli.
- Alle 15 apertura e breve presentazione della mostra Un «Grandioso Stradale». La strada carrozzabile del San Bernardino (1818-1824).
- Durante il pomeriggio, possibilità di brevi viaggi (ca. 15') a bordo della diligenza. Prezzo: 10 fr. per persona. Numero di posti limitato.
- Ai presenti sarà offerto un rinfresco.

Per informazioni: museomoesano@bluewin.ch oppure per tel. 091 827 16 66 (mer, ven, dom 14-17).

IN SLITTA E IN DILIGENZA Sopra: un'antica immagine di San Bernardino. A destra: slitte tirate dai cavalli sul passo innevato (foto Oskar Good; 1920-1930 ca; provenienza: Fondazione Archivio a Marca Mesocco) e la mappa del tragitto originale.

ovest del Gottardo (che poi sarebbe stata il Sempione e il Lötschberg) e a una trasversale delle Alpi orientali. L'idea di una ferrovia del San Bernardino era legata a questa prospettiva».

E poi?

«Poi, alla vigilia della prima guerra mondiale, quando è nato il primo progetto (dopo che era stata costruita la linea ferroviaria fino a Mesocco) c'erano due progetti concorrenti di trasversale orientale: una che passava dallo Spluga e l'altra dalla Greina. Insomma, sul momento non se n'è fatto niente. Ma, finita la prima guerra mondiale, non c'erano più le condizioni né economiche né politiche per pensare a una cosa del genere. In fin dei conti, il progetto di una trasversale ferroviaria del San Bernardino, rilanciato negli anni Venti del Novecento, non è andato in porto. Anche per un altro fattore».

Quale?

«Alcuni dei promotori del progetto si sono resi conto che a quel punto era meglio avere un traforo stradale per consentire il passaggio delle automobili. Infatti, in questa nuova prospettiva bastava costruire solo una galleria e non fare un'intera linea ferroviaria che costava tantissimo».

Trafo per le auto che è arrivato solo negli anni Sessanta.

«Sì, quando sono stati stanziati fondi per costruire le strade nazionali. La Confederazione ha incluso il traforo del San Bernardino e la costruzione della N13, oggi A13, nella rete delle strade nazionali».



La scommessa della strada carrozzabile del San Bernardino che cosa ha portato al Moesano e al canton Grigioni in generale?

«Molto, almeno fino all'arrivo della ferrovia del Gottardo, che di fatto segnò la fine per i trasporti commerciali sui passi retici. Fino a quel momento il traffico di transito è stato favorevole sia all'economia privata - c'erano attività che ruotavano attorno ai trasporti, con stalle e cavalli, locande e osterie per alloggiare i viaggiatori, artigianato legato alla strada, maniscalchi, falegnami eccetera - sia a quella pubblica. C'era un indotto anche per il cantone perché si percepivano dazi e pedaggi, almeno fino al 1848. La Mesolcina si è dunque trovata su una via di transito importante e aveva un collegamento relativamente rapido con il resto dei Grigioni. Fino all'arrivo delle automobili».

Perché?

attraversava il fiume su una gola grazie a un grande ponte (detto ponte Vittorio Emanuele in omaggio al re di Sardegna, finanziatore della strada, ovviamente). Purtroppo l'arco del ponte si rivelò rapidamente instabile. Venne rifatto, ma ciò non bastò ad eliminare l'inconveniente. Inoltre, la zona a sud del ponte era particolarmente esposta alla caduta di valanghe. Perciò, nel

1858 si optò per l'utilizzo di un itinerario invernale sulla sponda sinistra. Per la cronaca il ponte Vittorio Emanuele crollò nel 1869. Per questa ragione il Cantone decise di costruirne uno nuovo (Pont Nef, appunto) oltre a una nuova strada sulla sponda sinistra, aperta al traffico nel 1864, che si ricongiungeva infine con il tracciato precedente all'altezza della Ca de Mucia.



TRA I MONTI Una foto di inizio Novecento mostra una carrozza sulla strada carrozzabile del San Bernardino. Sotto: alcuni scalpelli utilizzati dai selciatori lungo la storica strada.

I dati Da Bellinzona a Coira il tragitto durava 28 ore

A stroncare i passi retici fu il tunnel ferroviario del Gottardo

■ Per rendersi conto dell'importanza storica della strada bicentenaria vale la pena di ricordare succintamente i numeri, le strutture e le conseguenze che la riguardano (tutti dati che ci ha fornito lo stesso Marcacci). A partire dalla sua lunghezza. Al termine della costruzione, la strada carrozzabile contava 118,6 km da Coira al confine grigione, 46 dei quali in territorio mesolcinese. La strada misurava sei metri di larghezza, eccettuato nei tratti scavati nella roccia o sopra i burroni, dove si poteva scendere a tre metri. Tuttavia, per questioni di tempo e di economia, anche in tratti meno duri o impervi la larghezza fu inferiore ai sei metri. La strada non fu una costruzione a sé stante. Prevedeva infatti l'edificazione di muri di sostegno e tornanti, la necessità di rialzare la carreggiata nel mezzo per permettere il deflusso delle acque tramite tombini e cunette, nonché la presenza di barriere lignee o «stangate» nei tratti più pericolosi. Da notare che nei villaggi attraversati la strada era talvolta selciata, mentre nel resto del percorso veniva cosparsa di ghiaia. Un'organizzazione che implicava una costante e impegnativa manutenzione. La ghiaia veniva ricavata dalle stesse cave utilizzate per le pietre necessarie alla costruzione della strada.



I costi

Tutto questo ebbe un prezzo. Per quanto riguarda i costi, il primo preventivo firmato dal Pocobelli nel novembre 1816 prevedeva una spesa totale di 1.223.000 lire milanesi. Le cifre più importanti riguardavano il tratto tra Mesocco e Hinterrhein (390.000 lire) e l'attraversamento della Viamala (200.000 lire). Tuttavia la cifra salì nel contratto stipulato con Pocobelli il 26 agosto 1818, quando il prezzo fu fissato a 1.500.000 lire milanesi. Il consuntivo del 1830 indicò, per finire, un costo totale arrotondato di franchi 1.440.000, che dovrebbe equivalere a circa 1.800.000 lire milanesi. Chi pagò? Il finanziamento della strada fu suddiviso tra il regno di Sardegna-Piemonte, una società per azioni alla quale parteciparono il Canton Grigioni, la città di Coira, diversi spedizionieri e altri privati (tra i quali anche membri della famiglia a Marca). Anche ai Comuni attraversati dal tracciato venne chiesto un contributo. Inoltre, il Regno sardo-piemontese pagò interamente la costruzione dell'Ospizio o «casa di ricovero» alla sommità del valico, accanto al Laghetto Moesola.

Il declino

Il picco di traffico sulla strada carreggiabile si registrò tra il 1850 e il 1860. A stroncare il San Bernardino e gli altri passi retici fu l'apertura della trasversale ferroviaria del Gottardo nel 1882. I tempi di per-

correnza erano quattro volte inferiori e la capacità di trasporto di merci e persone venti volte maggiore! I trasporti su strada con animali da tiro non potevano rivalere con il treno. I Grigioni tentarono di limitare i danni costruendo tra il 1888 e il 1914 circa 400 km di linee ferroviarie a scartamento ridotto, che hanno poi costituito la rete della Ferrovia retica. Queste linee non potevano certo competere con il Gottardo, il Sempione o il Brennero per il traffico di transito, ma contribuirono allo sviluppo turistico di diverse vallate e regioni e furono di sostegno alla produzione indigena destinata al mercato. L'ipotesi di una costruzione di una ferrovia del San Bernardino non fu mai realizzata.

La rinascita

Bisognerà attendere il primo dicembre del 1967 per la svolta definitiva, con il traforo automobilistico del San Bernardino. La galleria, costata oltre 140 milioni di franchi e finanziata per il 92% dalla Confederazione, misura circa 6,5 km di lunghezza. Un'opera idealmente conclusa con il completamento dell'autostrada A13 lungo la Mesolcina e la valle del Reno posteriore. Il tunnel stradale ha reso ottimale il collegamento con il resto dei Grigioni e specialmente con il capoluogo Coira. La strada nazionale numero 13 ha invece il merito di aver scongiurato lo spopolamento della Mesolcina favorendo il pendolarismo verso il nostro cantone.



«Perché, diversamente dai cavalli, le automobili hanno difficoltà a muoversi d'inverno sulle strade innevate. Con le slitte invece funzionava benissimo. Il Moesano, per tornare al nostro discorso, con l'avvento delle automobili si è trovato isolato dal resto dei Grigioni per sei mesi, a partire dall'inizio degli anni Quaranta, quando si interruppe il servizio con le slitte». **E quindi, che giro si doveva fare per andare, poniamo, da Roveredo a Coira quando era chiuso il San Bernardino?**

«Si dovevano attraversare in treno sette cantoni: Ticino, Uri, Svitto, Zugo, Zurigo, Glarona e San Gallo». **Questo fino agli Sessanta...**

«Fino al dicembre del 1967 quando hanno aperto la galleria stradale del San Bernardino».

Torniamo nel passato glorioso della strada carrozzabile. A un certo punto da qui è transitata anche l'imperatrice russa, vero?

«Certo. Era l'ottobre del 1856. Si trattava dell'imperatrice madre Aleksandra Fedorovna, vedova dello zar Nicola I. Veniva dalla Russia e ha attraversato il San Bernardino, è scesa fino a Magadino e da lì è proseguita verso Genova. Andava a passare l'inverno sulla Costa Azzurra. Abbiamo una lettera della direzione delle poste di Coira alla direzione di quelle di Bellinzona (la lettera è esposta alla mostra, ndr) dicendo che passerà il prestigioso convoglio in tre tronconi, ogni volta con carrozze da sei cavalli, «legni» (diligenze) da quattro piazze eccetera. Si dice anche che per l'occasione verranno aumentate le tasse di passaggio. Si è poi saputo che i postiglioni avevano avuto una mancia tripla (nel senso che avevano avuto il triplo della mancia legale). Solo in Mesolcina c'era stato bisogno di 107 cavalli e di 33 postiglioni per far transitare il convoglio dell'imperatrice».