

Edizione 2007/1 · CHF 8.- / Euro 5.-

Grigioni

ViaStoria



ITINERARI CULTURALI DELLA SVIZZERA

Rivista degli Itinerari culturali

La nuova offerta turistica
Alla scoperta delle vie storiche
Piaceri per tutti i sensi

Svizzera.
semplicemente naturale.



graubünden

Via Spluga





ViaSpluga: paure e bellezze delle montagne

Un tempo per passare lo Splügen occorrevano nervi saldi: bisognava superare malferme passerelle sospese a pareti di roccia e stretti ponticelli gettati su gole simili a baratri. Oggi la strada è larga e sicura, ma in alcuni punti guardando in basso si prova ancora un po' di batticuore. La Via-Spluga permette di vivere passato e presente di una strada di valico che fin nell'Ottocento inoltrato fu tra i più importanti collegamenti di tutto l'arco alpino.

La gola del Cardinello sul versante meridionale del Passo dello Splügen è un punto chiave della ViaSpluga.



▲ *L'Altdorfstrasse di Thusis. Solo la parte alta di questo villaggio di passo dalla lunga storia si è salvata dall'incendio del 1845.*

Per 321 scalini siamo scesi nella profondità della Viamala. Le pareti rocciose alte 300 metri cadono a picco e sembrano toccarsi. Un senso di soggezione, un grandioso spettacolo naturale.

La Viamala è la più celebre gola sull'itinerario dello Splügen, non certo la sola. A sud di Andeer la valle si restringe nella gola della Rofla, e sul versante italiano del passo il tratto del Cardinello, intagliato nella roccia, incuteva terrore ai viandanti. Nonostante questi ostacoli, fin dall'Antichità l'itinerario dello Splügen fu sempre molto praticato. Era la via diretta tra Germania meridionale e Lombardia, basta uno sguardo alla carta per accertarsene.

Vecchi castelli, nuovi ponti

La nostra escursione a piedi sulla Via Spluga comincia a Thusis, importante luogo di mercato. Passato il Castello di Ehrenfels, seguiamo l'indicazione per Sils verso Hohenrätien, che troneggia in alto su un cucuzzolo roccioso all'uscita della Viamala. In origine Hohenrätien era una

rifugio fortificato; durante il Medioevo diventò chiesa incastellata e sede feudale. Pare che per sfuggire ai contadini in rivolta l'ultimo signore del castello, il cavalier Kuno, si sia gettato nel Reno dalla parete rocciosa, con tanto di destriero e vergine rapita. Ben più antiche del Castello di Hohenrätien, le incisioni rupestri di Carschenna sono preistoriche. Stanno un po' discoste dal nostro cammino ma meritano di esser viste.

Sempre incollati al margine del netto intaglio della Viamala, passato il vecchio oratorio di Sant'Albin scendiamo ulteriormente nel profondo della gola. Questo tratto di strada è stato realizzato dall'Ecomuseo di Viamala. I suoi gioielli sono due notevoli costruzioni dell'ingegnere Jürg Conzett di Coira: la passerella di 56 metri di luce a Traversina – scala sospesa che supera un dislivello di 22 metri – e il Punt da Suransuns, un ponte a nastro teso lungo 40 metri costruito con il granito di Andeer.

La Viamala

La discesa nella gola è una delle attrazioni della Viamala, l'altra sta nelle sue opere viarie: gli sforzi secolari per collocare una strada nella gola si rivelano sotto diverse forme. Le semigallerie di fronte al chiosco, oggi non più percorribili, furono scavate nella roccia, forse già dai Romani, forse solo nel Medioevo. L'aspetto di questo passaggio ci è noto grazie all'olandese Jan Hackaert che nel 1655 lo disegnò dal vero, con precise raffigurazioni delle passerelle e delle gallerie. «Lo attraversai tremando, con la paura che tutto dovesse crollare sotto di me»; così, nello stesso periodo, un viaggiatore tedesco descrisse l'avventura di quel passaggio.

Solo la costruzione di due ponti ad opera del capomastro davosiano Christian Wildener negli anni 1738/39 e lo spostamento della strada sul lato destro della valle resero possibile un transito agevole. Ad alcuni scrittori di viaggio del 18° e 19° secolo parve persino troppo comodo e non nascono il loro disappunto per un passaggio che non procurava più emozioni forti. Insomma, la «Via mala» era diventata una buona strada. Il suo attraversamento diventò ancor più facile dopo la costruzione della «strada italiana», una «Kunststrasse», cioè una strada carrozzabile secondo il modello napoleonico. I tedeschi dicevano «strada d'arte» perché quel tipo di costruzione adatto alle diligenze richiedeva numerosi manufatti, «opere d'arte» nel linguaggio degli in-

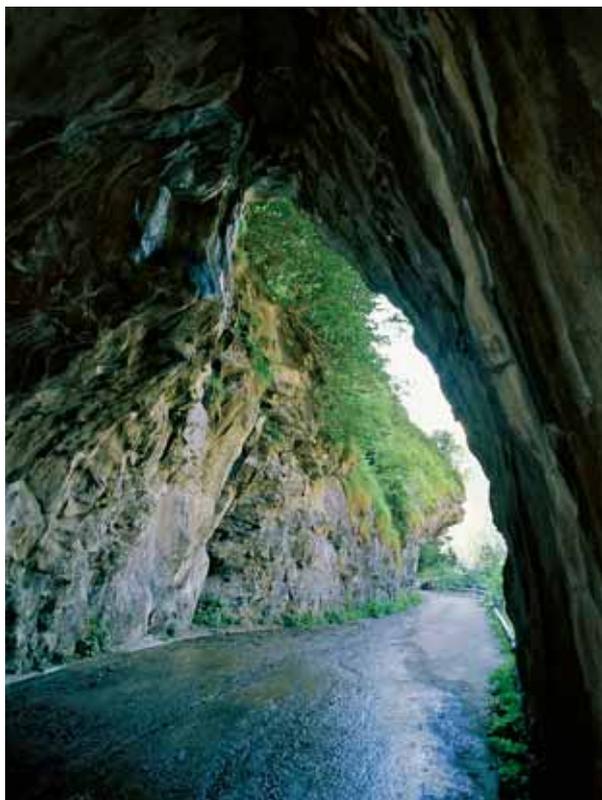
gegneri del tempo. Questo impianto viario può certo essere considerato opera di grande perizia. In soli cinque anni, dal 1818 al 1823, il consigliere di Stato e impresario ticinese Giulio Pocobelli progettò e realizzò, tra Coira e Bellinzona, una strada lunga 129 km e larga 5–6 metri che, fino a Splügen, serviva anche d'accesso alla strada dello Splügen costruita nello stesso periodo. Il fatto che il consesso politico cui apparteneva, il Consiglio di Stato ticinese, si fosse pronunciato solennemente a favore della costruzione della strada del San Gottardo, bocciando quella del San Bernardino, non sembra aver troppo turbato l'impresario; apparentemente neanche i suoi colleghi, visto che Pocobelli continuò a partecipare alle sedute del governo ticinese.

Viaggio ai confini del mondo

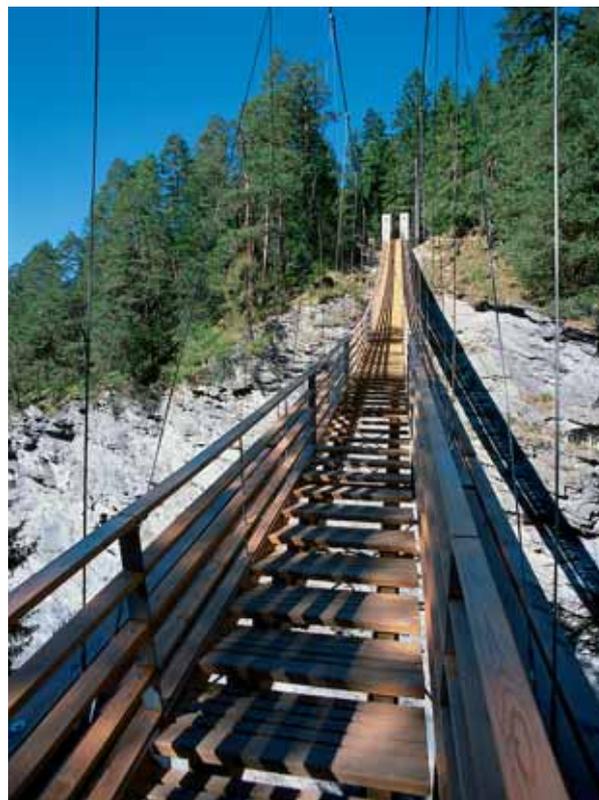
Dopo la strettoia della Viamala si apre il piacevole, ampio scenario del Schams, la Val Schons. Qui il sutsilvan, uno dei cinque idiomi retoromanci, è elemento fondamentale della cultura, anche se oggi la lingua locale ha perso molto terreno a favore del tedesco.

Fantastiche creature profane ci attendono a Zillis nella chiesa di San Martino, celebre in tutto il mondo. 153 tavole di legno dipinte all'inizio del 12° secolo illustrano la visione del mondo del cristianesimo medievale. Al centro del soffitto, la vita e l'opera di Gesù Cristo. Ai lati trovano invece

▼ Dopo Thusis il tracciato principale di ViaSpluga segue l'impressionante strada vecchia nel «Verlorene Loch» della Viamala.



▼ Da Thusis una variante del percorso porta dal Castello di Hohenrätien alla conca della Viamala. Nel 2005 la passerella di Traversina è stata realizzata appositamente per questo tracciato, in base al progetto dell'ingegnere Jürg Conzett.







▲ Forse le semigallerie nella parete rocciosa della Viamala risalgono al tempo dei Romani. Nel 17° secolo i viaggiatori descrivevano ancora questo temerario passaggio.

posto i mostri che nell'immaginario medievale popolavano i confini dell'universo; draghi, unicorni, caproni con la coda di pesce, l'artista non ha posto limiti alla sua fantasia.

Voglia di bagno ad Andeer

Giungiamo ad Andeer, punto d'arrivo della nostra prima tappa, attraversando un ponte coperto di legno costruito nel 1856. Nella vicina località di Pignia già nel Cinquecento era menzionato un bagno termale; nel 1829 furono collocate le tubature per condurre all'Hotel Fravi di Andeer l'acqua curativa di quella sorgente. Intorno al 1850 l'albergo gestiva dodici camere a due vasche e due locali collettivi, entrambi con quattordici vasche. In quel periodo Andeer era una stazione termale in voga, ma nel 1968 lo stabilimento fu chiuso perché sembrava che i bagni avessero fatto il loro tempo. Però nel 1982 è stato aperto un nuovo stabilimento termale con annesso un reparto terapeutico. Attira ospiti stazionari e giornalieri, anche dalla Mesolcina o dalla valle italiana di San Giacomo, a sud del Passo dello Splügen: grazie ai bagni, le adiacenti vallate si sono ulteriormente avvicinate. Una volta il trasporto di merci era l'elemento di congiunzione, oggi è stato sostituito dal wellness. Ne approfittiamo per un momento di distensione in un universo d'umida tiepideità.

Lavori nella roccia e forza idrica

Camminando sul caratteristico marciapiede di piode di granito inserite nel selciato, lasciamo Andeer in direzione di

Rofla. Il famoso granito verde di Andeer viene estratto appena fuori dal villaggio, per essere poi ridotto in lastre tagliate con precisione millimetrica grazie al computer. Più avanti scopriamo altri interventi sulla roccia, di antica fattura, le cuppelle preistoriche presso Arsiert. La centrale idroelettrica di Bärenburg ci riporta al presente. Alcune tavole informative chiariscono il complesso sistema per lo sfruttamento idroelettrico del Reno posteriore, con bacini artificiali, gallerie e centrali. Mentre le esaminiamo, una filovia diretta ad una galleria ci penzola sopra la testa.

Le cascate del Niagara nella gola della Rofla

Con mezzi molto limitati, anche Christian Pitschen Melchior ha cercato di trarre profitto dalla forza delle acque. Grazie a uno strenuo lavoro, negli inverni dal 1907 al 1914 ha realizzato una strada nella roccia verso la cascata del Reno posteriore nella gola della Rofla. Con un semplice trapano a mano riuscì a praticare 8000 fori nella roccia, lavorò di mina, costruì muri di sostegno, parapetti, balaustrate e gallerie.

Nel 1882 Christian Pitschen Melchior era emigrato in Australia. Rientrò nel 1889 e l'anno seguente tentò di nuovo la fortuna, questa volta a San Francisco. Visitò le celebri cascate del Niagara, dove si persuase che si possono guadagnare soldi con le bellezze della natura. Tornato in patria, insieme alla famiglia acquistò l'albergo «Rofflaschlucht» e costruì la sua strada nella roccia. Oggi, con le dighe, il Reno ha perso



Images © Stiftung Kirchendecke Zillis ©

- ▲ *Il soffitto della chiesa di San Martino a Zillis, dell'inizio del 12° secolo, illustra l'immaginario medievale con 153 tavole di legno dipinto. Fiabeschi esseri profani popolano i limiti del mondo.*
- ▼ *A colpi di piccone e di mina, dal 1907 al 1914 Christian Pitschen Melchior ha aperto il tracciato turistico che porta alla cascata nella gola della Rofla.*





▲ Il lago artificiale di Sufers, realizzato negli anni '60 del Novecento, ha un bacino imbrifero di 194 chilometri quadrati.

molto della sua forza, senza però sminuire la grandiosa prestazione di questo coraggioso pioniere del turismo.

La Rofla, seconda gola sul nostro cammino, è meno ripida e rocciosa della Viamala, ma anche qui frane e scoscendimenti hanno costretto più volte a spostare la strada. La nazionale A13 schiva il pericolo con ponti, gallerie e trafori. Anche per ViaSpluga si è dovuto realizzare un nuovo tracciato. L'Ente grigionese per i sentieri (EGS) ha assolto al compito con raffinatezza: in un continuo saliscendi, il percorso escursionistico passa su una galleria della A13, poi segue il corso del Reno posteriore con passerelle ancorate ai muri di sostegno della strada cantonale.

All'uscita della Rofla il toponimo Schmelzboden (spiazzo della fusione) ricorda che qui veniva fuso il minerale estratto nella vicina ma quasi inaccessibile Val Suretta. Non restano tracce di installazioni siderurgiche, per contro è impossibile non vedere lo sbarramento del lago artificiale di Sufers.

Splügen non annega

Presso i ruderi del Castello di Splügen facciamo una breve sosta per osservare il variegato paesaggio viario del Rheinwald, con la vecchia mulattiera, la strada carrozzabile e la strada nazionale A13.

Negli anni '30 del secolo scorso qui era prevista la realizzazione di un grande lago artificiale. Lo sbarramento doveva innalzarsi fino al castello e il vecchio villaggio di Splügen sarebbe stato sommerso dalle acque; ciò avrebbe richiesto lo sgombero forzato di 400 persone. I tre comuni interessati – Splügen, Medels e Nufenen – negarono la concessione. Dopo una lotta pluriennale contro il potente complesso idroelettrico della Svizzera tedesca i tre piccoli comuni di montagna riuscirono a imporsi: la loro perseveranza e una campagna condotta in tutta la Svizzera piegarono il governo grigionese e nel 1946 anche il riluttante Consiglio federale. Il lago trovò posto nella valle italiana di Lei. Splügen si salvò.

Nel 1742 Nicolin Sererhard lo descriveva come «un comune noto e alquanto grosso», definendolo «rinomato luogo di sosta per molte migliaia di viaggiatori in transito che attraverso il passo dello Splügen vanno a Chiavenna e per il San Bernardino a Bellinzona». Effettivamente, Splügen è stato marcato dal transito di viandanti e di merci più di qualsiasi altro villaggio alpino. Il paese ha saputo ben conservare il suo aspetto tradizionale; nel 1995 l'Heimatschutz svizzera lo ha perciò insignito del premio Wakker.

L'albergo Bodenhaus è strettamente legato al traffico di valico: fu costruito nel 1722 come deposito di merci, poi di-

▼ *Le belle case di Splügen testimoniano il benessere che il traffico sul passo ha portato al villaggio.*



ventò stazione per il cambio dei cavalli e solo in seguito venne trasformato in albergo. Immaginatoci per un momento di unirvi alla schiera di personaggi illustri che vi hanno soggiornato. Non solo nobili, ma anche celebri personalità borghesi si sono iscritti nel libro degli ospiti; il pittore William Turner e il compositore Jules Massenet, gli scrittori Hans Christian Andersen e Theodor Fontana, i filosofi Friedrich Nietzsche e Michail Bakunin, gli scienziati Conrad Röntgen e Albert Einstein.

Mulattiera e strada commerciale

Il Passo dello Splügen offre l'attrattiva di vie di epoche diverse: la mulattiera e la strada commerciale che la sostituì nel 1822, sono forti testimonianze di un traffico intenso mantenutosi per secoli.

All'inizio della salita permangono pochi resti di vie storiche; nel 1834 un terribile uragano distrusse nei Grigioni molti ponti e diversi tronchi di strada, tra cui il tratto inferiore, lungo il ruscello Hüscheren, di quella dello Splügen. Il





▲ La vecchia dogana grigionese al Passo dello Splügen fu costruita nel 1841 e in origine la strada passava attraverso l'edificio.



▲ La galleria antivalanghe sotto la sommità del passo è lunga 312 metri e risale al 1843: abbandonata da diversi decenni, viene attualmente restaurata.

▼ Due epoche al Passo dello Splügen: in primo piano la mulattiera, su cui transita ViaSpluga, e dietro la strada costruita nel 1818-1822, che risale la montagna in serpentina.







delineamento della strada commerciale venne perciò modificato e fu costruito – con l'aiuto finanziario di Zurigo – anche l'elegante ponte di marmo. Il marmo fu estratto nelle vicinanze, di fronte al Bodmastafel: era lo stesso di quello impiegato nella fabbrica del duomo di Milano o che, ridotto a ghiaia, formava il non meno spettacolare manto, candido come la neve, delle strade del Rheinwald. Sotto la brillante luce del sole quella ghiaia diventava però abbagliante e presto si decise di rinunciarvi.

La mulattiera non è inghiaia ma munita di selciato. A tratti con ampio delineamento, a tratti con strette serpentine, questo splendido tracciato porta al passo con pendenza regolare. L'insolita larghezza, fino a tre metri, e l'ottima qualità della costruzione sono indicatori della sua grande importanza. In nessun altro luogo delle Alpi svizzere è dato ritrovare una mulattiera di transito così ben costruita, dove le colonne di somieri potevano sempre incrociarsi senza difficoltà. Certo il traffico doveva essere molto vivace!

Dalla mulattiera si gode una bella vista sulla strada commerciale, con i tornanti sovrapposti come spire di un cavatappi, la vecchia dogana e, in prossimità del valico, la galleria antivalanghe di 312 metri, la cui costruzione nel 1843 fu diretta da Riccardo La Nicca in base a un progetto di Car-

lo Donegani. Donegani, originario di Brescia, diresse contemporaneamente i lavori alla strada commerciale dello Splügen (1818–1822) e di quella dello Stelvio (1819–1825). Il più giovane La Nicca, ingegnere capo del Cantone dei Grigioni, si fece un nome grazie ai progetti per la correzione delle acque del Giura. Giulio Pocobelli, costruttore della strada del San Bernardino, si aggiudicò anche il contratto per la galleria. A partire dalla seconda guerra mondiale, la strada dello Splügen viene chiusa al traffico durante l'inverno e la galleria viene aggirata con una strada estiva.

Nel 2000, nella sua volta si formò un grosso buco e questo importante manufatto della storia del traffico minacciava di crollare. Grazie all'impegno e a al cospicuo sostegno finanziario della Confederazione e del Cantone, la galleria verrà restaurata tra il 2006 e il 2009: in futuro sarà sede di manifestazioni culturali e verrà inserita anche in ViaSpluga.

Il terribile Cardinello

Con i suoi 2115 metri di quota il Passo dello Splügen è terra di frontiera. Se la lingua cambia, la cultura materiale rimane però quasi identica.

A Monte Spluga, dopo la prima discesa ci riposiamo all'ombra dell'imponente sosta. Di fronte a noi, il bacino artificia-

- ▼ *A meridione del Passo dello Splügen, Monte Spluga è il primo villaggio sul versante italiano. Le case ai lati della strada furono costruite per il traffico del valico.*





▲ Oggi il bacino artificiale di Monte Spluga, realizzato negli anni '30 del Novecento, non viene più colmato; riappare così la vecchia strada del passo.

Denise Dillier

Direttrice di Splügen/Rheinwald Tourismus.



Pochi hanno vissuto così da presso e fin dall'inizio lo sviluppo di ViaSpluga quanto Denise Dillier. Nella composizione dei packages, nel continuo rinnovamento dell'offerta, nei regolari scambi d'opinione con albergatori e operatori turistici, oppure nelle discussioni con gli ospiti, non è mai mancata. Questa signora esperta di turismo e specialista di marketing sa come si tengono ben salde in mano le redini di ViaSpluga, con molto sapere, tatto e iniziativa. Cura una variopinta ragnatela di prestatori, fruitori e fruitrici di qua e di là del confine. «Non è sempre facile», dice sorridendo, «ma molto interessante, una bella esperienza umana. Una cosa è chiara: solo insieme si può arrivare al successo.» I progetti transfrontalieri uniscono regioni e persone. A questo Denise Dillier dedica impegno e slancio. Le piace il suo lavoro. E si rallegra nel

vedere che il villaggio di Splügen, dove ha scelto d'abitare, e l'intera regione ne traggono profitto. Per averla percorsa più volte e con ogni tempo, anche in inverno, questa entusiasta sportiva conosce la ViaSpluga come le sue tasche. Andare con gli sci fino a Monte Spluga per una buona cenetta e poi tornare in una notte di plenilunio, per lei rappresenta la miglior cura di rilassamento.

www.viamalaferien.ch

◀◀ Con la sua generosa larghezza e l'accurata selciatura, nel 18° secolo la mulattiera dello Splügen rappresentava una strada di grande prestazioni. La vista spazia a nord verso le cime del Wisshorn, del Alperschällhorn e del Teurihorn.

le è quasi vuoto; da anni non viene più colmato, per ragioni di sicurezza. Insieme a pecore e asini al pascolo, la vegetazione recupera lentamente terreno sul fondo. Anche la strada, che prima spariva nel lago, ricomincia ad affiorare. Dalla corona dello sbarramento eretto nel 1931 si vede bene la gola del Cardinello. Era ritenuta il più malsicuro e terribile tratto sulla via dello Splügen ed è costata la vita a molti passanti. Il maggior tributo di sangue fu pagato nel dicembre 1800 dall'«Armée des Grisons» che, al comando del generale Macdonald, con 15 000 uomini affrontò lo Splügen malgrado la tempesta invernale. In condizioni avverse e con grosse perdite l'armata raggiunse la gola, dove le valanghe precipitarono nell'abisso centinaia di soldati. La leggenda vuole che nel profondo del baratro un tamburino continuasse a rullare il tamburo fino a quando la morte lo colse per congelamento.

Per fortuna il Cardinello è più terribile visto dalla diga di quanto lo sia in realtà quando vi si transita: la generosa larghezza della mulattiera consente l'avventura anche a chi soffre di vertigini. Gli scalini scolpiti nella roccia indicano che la strada era destinata a pedoni e bestie da soma, ma non ai carri.

Dopo l'aspra salita al passo e gli spaventi del Cardinello, per i viaggiatori il villaggio di Isola doveva essere una meta agognata. La vecchia sosta, che funge ancora da locanda,

testimonia la sua importanza storica. Il villaggio ha però perso in parte il suo fascino quando i trasformatori della vicina centrale elettrica furono montati proprio davanti alle vecchie case. Una punta di amarezza, subito dissipata dalla calda accoglienza e dall'ottimo pasto.

Nella generosità del sud

L'ultima tappa di ViaSpluga segue il corso del fiume Liro attraverso la stretta Val San Giacomo. Chiese e oratori invitano spesso a una sosta, in particolare il santuario di San Guglielmo a San Giacomo Filippo o quello di Gallivaggio, noto in tutta la Lombardia. Si dice che qui nel 1492, quando Colombo scoprì l'America, la Madonna sia apparsa a due ragazze. Sul luogo dell'evento, segnato dalle frane, fu dapprima eretta una semplice cappella, poi attorno al 1600 l'attuale edificio barocco. Lungo la discesa si cammina tra enormi blocchi di roccia, si passano insediamenti abbandonati e verso Chiavenna ci si immerge in riposanti selve castanili. D'improvviso la valle si apre e Chiavenna giace davanti a noi, a soli 300 metri di quota. Siamo arrivati. La cittadina alpina è un centro d'importanza regionale, situato nel punto dove la Val San Giacomo e la Bregaglia si uniscono nella Valchiavenna. Nell'anno 16 a. C., quando fu conquistata dalle legioni di Augusto, Chiavenna era già, fin dall'Antichità, punto di partenza delle vie di transito attraverso i

▼ *L'oratorio di San Rocco è situato sopra Pianazzo, sulla «strada di sopra», una vecchia circonvallazione della gola del Cardinello.*



▼ *La ViaSpluga segue il tracciato inferiore della mulattiera, che porta a Isola (dietro) passando per l'insediamento di Mottaletta.*



passi del Settimo/Julia e dello Spluga. La sua lunga storia traspare ovunque; nei vicoli selciati, sotto le toppie, nelle piazze e nei palazzi.

Giunti in città, allunghiamo soddisfatti le stanche membra sul terrazzo di uno dei tanti caffè e pregustiamo la gioia per i molti freschi grotti o gli squisiti ristoranti che ci attendono a Chiavenna e dintorni.



▲ *Il traguardo di ViaSpluga: Chiavenna con le sue imponenti file di case in riva alla Mera.*

Jürg Conzett

Ingegnere e costruttore di ponti



I ponti sono la sua passione, gli oggetti esteticamente e tecnicamente eleganti lo affascinano fin dalla gioventù. Con i suoi soci Gianfranco Bronzini e Patrick Gartmann, Jürg Conzett dirige a Coira uno studio d'ingegneria che si occupa principalmente del rifacimento di fabbricati storici: per esempio di muri di sostegno sulle vecchie strade commerciali o, in particolare, del delicato risanamento delle costruzioni della Ferrovia Retica. In senso metaforico Conzett è anche un costruttore di ponti – tra uomo e tecnica, tra ingegnere e architetto – che si destreggia tra modelli storici e audaci innovazioni. Sulla ViaSpluga, gli escursionisti transitano due sue premiate opere: la «seconda passerella di Traversina», una scalinata sospesa in legno e acciaio, e il Punt da Suransuns di dolce pendenza, in piode di granito d'Andeer. «Un ponte vuole tempo», Jürg Conzett ne è convinto. «Nella Viamala si trattava di

percepire in anticipo il sentimento della gente che poi sarebbe passata sui ponti.» Anche Conzett passeggia volentieri, lo affascina vedere come il paesaggio cambia nel corso di pochi passi. L'escursione è per lui una sorta d'«esperienza d'architettura in grande scala».

www.cbgi-ing.ch