

# Itinerari culturali della Svizzera: proteggerli, valorizzarli, conservarli

Le vie di comunicazione storiche sono sempre anche vie della cultura, testimoni attenti del passato, elementi imprescindibili del paesaggio antropico e naturale. Le vie storiche sono disseminate di tracce che raccontano vicende remote, documentano eventi grandiosi, tragedie o più semplicemente spezzoni di vita minuta.

Il progetto *Itinerari culturali della Svizzera* è stato avviato per valorizzare le antiche vie di comunicazione e renderle agibili nell'ambito di un turismo dolce. Una volta concluso, comprenderà dodici itinerari nazionali in tutte le parti del Paese che permetteranno al turista di avvicinarsi alle infrastrutture storiche del traffico, alle peculiarità culturali e alle bellezze naturali delle regioni attraversate. *Itinerari culturali della Svizzera* connette le iniziative già in corso con nuovi progetti, promuovendo in tal modo uno sviluppo turistico sostenibile lungo questi percorsi. Al momento, dei dodici itinerari previsti ne sono noti dieci, che si trovano a diversi stadi di realizzazione e saranno ultimati nei tre anni a venire.

Il progetto *Itinerari culturali della Svizzera* è gestito da **ViaStoria**, Centro per la storia del traffico, struttura annessa all'Università di Berna. Su mandato della Confederazione, ha realizzato l'Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS) e da vent'anni si impegna nello studio e nella salvaguardia delle vie di comunicazione storiche. Per maggiori informazioni: **ViaStoria** - Centro per la storia del traffico, Università di Berna, Finkenhubelweg 11, 3012 Berna, telefono 031 631 35 35, fax 031 631 35 40, info@viastoria.ch, www.viastoria.ch.

Unitamente alla Vendita del Tallero, l'Heimatschutz Svizzera sostiene diversi interventi di rinnovamento e di restauro lungo le vie storiche, p.es. ripristino di ponti, miglioramento di vie con solchi, risanamento di vecchie stazioni ecc.

L'Heimatschutz Svizzera è la maggiore organizzazione elvetica senza scopo di lucro attiva nel settore dei beni culturali, fondata nel 1905 come organizzazione mantello di 25 sezioni cantonali e alla quale aderiscono oggi 17 000 membri. L'Heimatschutz Svizzera si prodiga per salvare dalla distruzione e portare a nuova vita beni architettonici di epoche diverse. Essa promuove altresì una buona architettura moderna per le nuove costruzioni e conduce opera informativa per far conoscere al pubblico i tesori architettonici del nostro Paese. Per maggiori informazioni: [www.heimatschutz.ch](http://www.heimatschutz.ch).

## Le soluzioni

dei compiti presentati in questo quaderno e altre informazioni possono essere consultate all'indirizzo [www.viastoria.ch/i/scuole.htm](http://www.viastoria.ch/i/scuole.htm).

## I percorsi *Itinerari culturali della Svizzera*

(Stato estate 2004, \*progetto)

**ViaJacobi** Le vie di San Giacomo; Costanza/Kreuzlingen–Ginevra (–Santiago di Compostella)

**ViaStockalper** Ecomuseo Sempione; Stockalperweg Briga–Gondo

**ViaSpluga** La mulattiera del Passo; Thusis–Chiavenna (I)

**ViaValtellina\*** La via del vino; Tirano (I)–Schruns (A)

**ViaCook\*** L'itinerario di Thomas Cook (1863)  
Ginevra–Oberland bernese–Lucerna–Giura

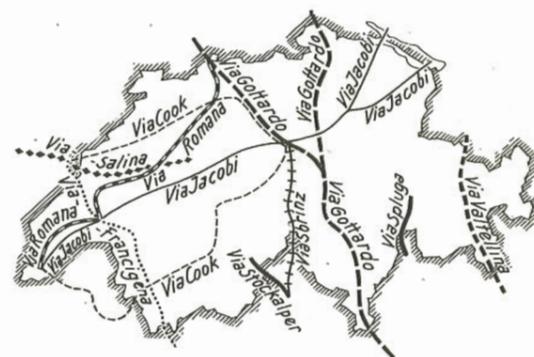
**ViaSalina\*** La via del sale; Arc-et-Senans (F)–Berna

**ViaGottardo\*** La via commerciale del San Gottardo;  
Basilea/Schiaffusa–Chiasso

**ViaFrancigena\*** La via dei pellegrini Canterbury–Roma;  
segmento svizzero

**ViaSbrinz** La strada del formaggio; Brünig–Grimsel–Gries

**ViaRomana\*** La via dei Romani; Ginevra–Augst BL



**Concetto e testo** Andres Betschart, ViaStoria  
**Versione italiana** Fabio Chierichetti, Losone  
**Illustrazioni** ViaStoria, George Barnard (copertina, 1823), Werner Vogel (disegni), Paul Boesch (incisioni su legno), Johann H. Sonderegger (p. 8/9, 10), Archivio di Stato di Basilea-Città, Biblioteca centrale di Zurigo, collezione privata  
**Composizione e impaginazione** Anton Braun, Zurigo  
**Stampa** Brändle Druck AG, Mörschwil

**Editore**  
Heimatschutz Svizzera in collaborazione con la Vendita del Tallero

© Heimatschutz Svizzera, 2004 Sono vietati qualsiasi riproduzione o uso a fini commerciali senza il consenso scritto dell'Heimatschutz Svizzera. È invece autorizzata la riproduzione in fotocopia a scopo didattico.

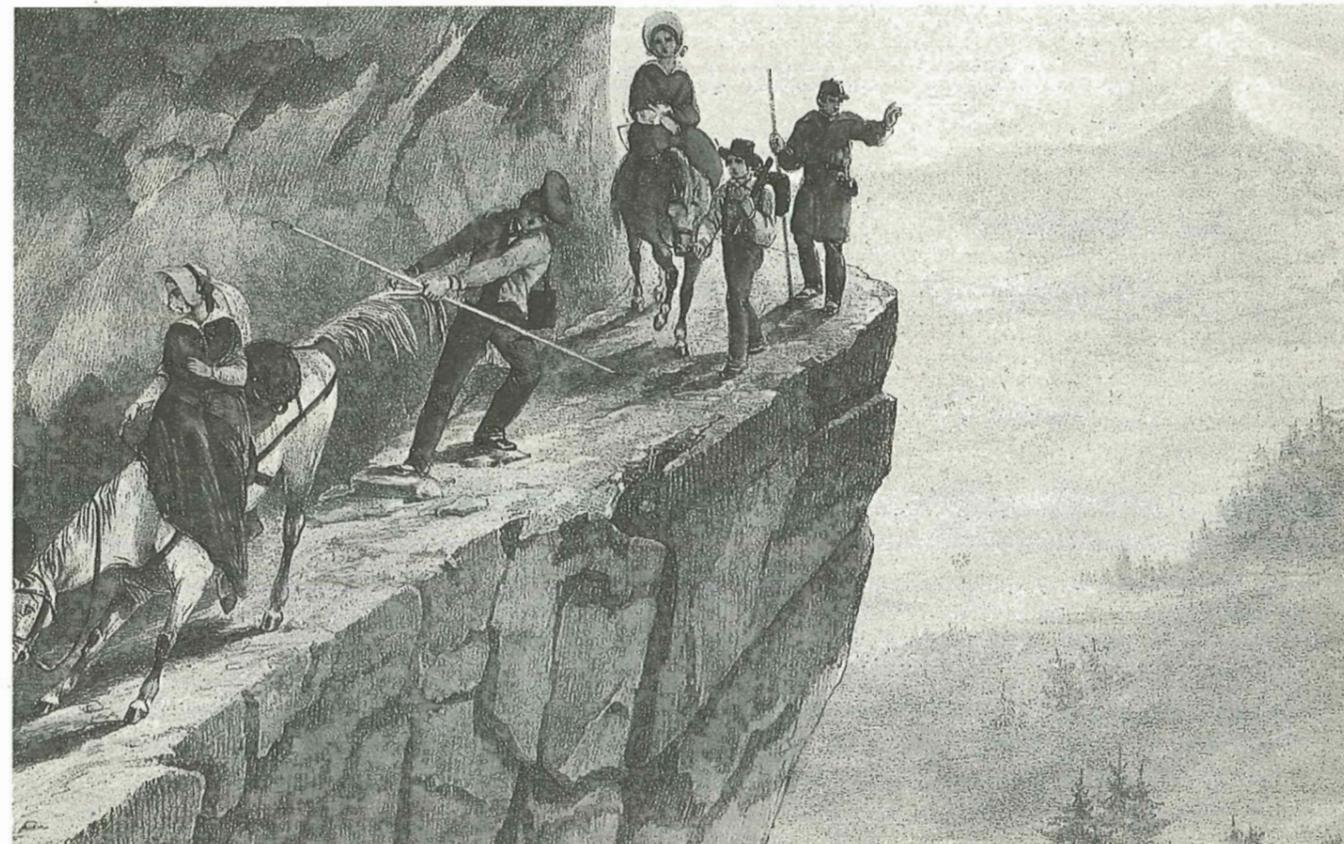


SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ  
PATRIMOINE SUISSE  
HEIMATSCHUTZ SVIZZERA  
PROTECZIUN DA LA PATRIA

## VENDITA DEL TALLERO

Seefeldstrasse 5a, casella postale, 8032 Zurigo  
Tel. 01 262 30 86, fax 01 252 28 70, info@schoggitaler.ch  
www.schoggitaler.ch, www.ecudor.ch

# Vie storiche, vie della cultura



Il traffico ha sempre lasciato tracce dietro di sé. Alcune sono scomparse rapidamente, cancellate dalla natura, altre sono state rimosse in epoca recente, sacrificate alle esigenze moderne, altre ancora si sono mantenute fino ai giorni nostri. Ovunque in Svizzera si trovano tratti più o meno lunghi di vie storiche, manufatti risalenti a un'epoca in cui mettersi in viaggio era un'impresa faticosa e dall'esito incerto, e trasportare merci una complicazione tale che solo i beni preziosi viaggiavano su lunghe distanze.

Le tracce delle vie storiche sono innumerevoli – muri di sostegno, terrapieni, vie cave, vie selciate, ponti, pietre miliari, cappelle ... –, danno un carattere al paesaggio e rimandano a tempi andati. Percorrerle a scopo escursionistico, per una gita scolastica o tra amici è un piacere, un invito alla scoperta e alla ricerca.

Il sussidio didattico di quest'anno suggerisce approcci diversi al tema delle vie storiche, alcuni ludici, altri di riflessione. Gli insegnanti trovano anche utili indicazioni per organizzare gite ed escursioni, così come informazioni sul progetto *Itinerari culturali della Svizzera* che beneficerà del provento della Vendita del Tallero 2004. La tavola sinottica ricapitola gli eventi principali e permette di mostrare agilmente rapporti e concomitanze.

# Viaggiare ieri e oggi

## Le strade dei Romani

I Romani conquistarono e occuparono le terre che oggi compongono la Svizzera circa duemila anni or sono. Oltre alle tre città di Aventicum (Avenches), Augusta Raurica (Augst) e Iulia Equestris (Nyon), sorsero un poco ovunque villaggi, campi militari e grandi fattorie. L'Altopiano era attraversato da importanti vie che conducevano da Est a Ovest e da Sud a Nord. Le strade erano costruite molto bene, avevano una solida massicciata di pietre, un manto di ghiaia e cunette per l'evacuazione dell'acqua. Per superare i corsi d'acqua, venivano gettati ponti di legno o di pietra. I passi alpini (Giulia, Settimo, San Bernardino, Spluga e Gran San Bernardo) erano in parte transitabili con carri. Le pietre miliari collocate a lato della strada indicavano le distanze dalle città. Oltre a queste vie principali, esisteva una rete di strade minori che collegava le varie località e, soprattutto, c'erano le vie d'acqua (fiumi o laghi) che se navigabili erano usate volentieri.

## Viaggiare nel Medioevo, che fatica!

Terminata la dominazione romana attorno al IV/V secolo, le strade costruite dai Romani continuarono a essere usate dai viaggiatori finché fu possibile farlo. Poi, i ponti crollarono e le poche nuove strade, costruite con scarsa perizia, quando pioveva si trasformavano in un pantano intransitabile, perché non avevano un fondo duro. Per evitare i fondovalle paludosi, gli itinerari seguivano le creste delle colline in un continuo e faticoso saliscendi. La pioggia asportava il materiale non consolidato, cosicché col tempo vennero a formarsi profondi fossi, detti vie cave. I corsi d'acqua minori venivano attraversati ai guadi o su passerelle, quelli maggiori con i traghetti, peraltro rari. A quel tempo, viaggiare era tutt'altro che comodo. Solo nel tardo Medioevo furono apportate alcune migliorie alle vie di comunicazione e furono costruiti i primi ponti di legno sui fiumi più larghi.

## Somieri, valichi e Alpi

Per attraversare le Alpi e raggiungere gli alpeggi, occorrevano strade a serpentina sostenute da muri che consentivano di ridurre la pendenza. A partire dal XIII secolo, i sentieri dei passi furono migliorati per agevolare i trasporti di merci a dorso di mulo (mulattiere). La costruzione attorno al 1200 del Ponte del Diavolo sulla gola della Schöllenen facilitò il passaggio dal Passo del San Gottardo, e quella della Viamala, vicino a Thusis, nel 1473 permise un più comodo transito dai Passi del San Bernardino e dello Spluga. I somieri trasportavano principalmente formaggio, sale, spezie, vino e stoffe pregiate. Il viaggio si svolgeva a tappe giornaliere. Lungo gli itinerari sorsero le soste, dove trovavano alloggio e riparo durante la notte viandanti, bestie e merci. Le mulattiere erano costruite con perizia e per lo più selciate. Molte di queste vie sono giunte fino a noi.

## Le strade commerciali facilitano i viaggi

Per la prima volta dopo i Romani, in Francia verso il 1700 furono di nuovo costruite strade con una massicciata solida e un efficace sistema di evacuazione dell'acqua. I nuovi costruttori gettarono ponti su fiumi ed eressero terrapieni nelle zone paludose. Le pendenze non dovevano superare determinati limiti. Queste nuove strade permettevano il transito di carri, carrozze e altri mezzi con ogni tempo, cosa impossibile con le vecchie vie. Da metà del XVIII secolo, incominciarono a essere costruite anche in Svizzera strade del genere, poi dette commerciali, e dal 1805 anche lungo i passi alpini (Sempione). Furono pure istituiti servizi di diligenza, dapprima tra le città, successivamente anche tra località minori. Ora, si poteva pianificare un viaggio e calcolarne la durata. Ricomparvero le pietre miliari di romana memoria che indicavano le distanze in ore o in chilometri.

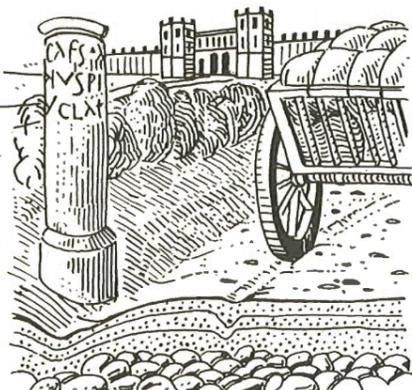
## Prima timida comparsa delle automobili

Le prime automobili fecero la loro apparizione sulle strade verso il 1900. In un primo tempo, furono considerate costosi giocattoli per gente ricca che sollevavano in pericolo i pedoni. Un cocchio era più affidabile e conveniente. Solo dopo la prima guerra mondiale l'auto riuscì a imporsi. Rimaneva un articolo costoso, ma nel frattempo viaggiava più veloce del cavallo. Negli anni Venti e Trenta, le strade con fondo in ghiaia furono via via asfaltate e così anche il problema della polvere era risolto, ma siccome il traffico rimaneva scarso non furono ampliate. Solo pochi fortunati potevano permettersi l'automobile, qualcuno in più la motocicletta, più a buon mercato. Al posto dei maniscalchi, lungo le strade sorsero le autofficine e i distributori di benzina.

## Persino le autostrade sono intasate

Dalla fine della seconda guerra mondiale, il numero delle auto in circolazione sulle nostre strade ha conosciuto una crescita esponenziale. In Svizzera, nel 1950 si contavano 147 000 autoveicoli, nel 2003 erano venticinque volte tanto, ossia 3 754 000, e la crescita continua... Nonostante il loro potenziamento, nelle città e negli immediati dintorni le strade sono sovraccaricate di traffico. Anche molte autostrade, che la Svizzera ha cominciato a costruire nel 1960, stanno toccando i limiti di capacità. La costruzione di strade è finanziata dal 1950 da parte delle tasse sulla benzina. Più si viaggia, più elevati sono questi introiti e più strade possono essere costruite, innescando così un circolo vizioso di cui non si intravede la fine.

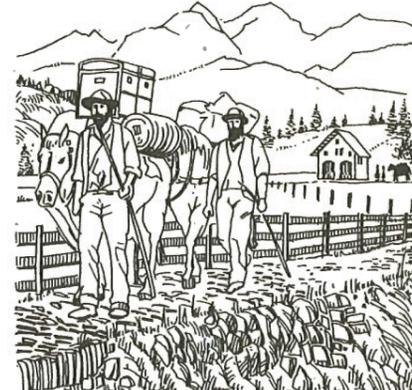
200



1000



1650



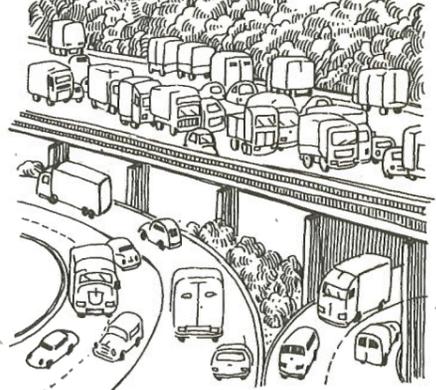
1800



1915



2004



# Strutture delle strade

Le vie di comunicazione e le strade dei tempi passati hanno strutture diverse. Riesci a identificarle sul disegno? Indica i numeri della descrizione giusta nel cerchietto vuoto del disegno!

①

Quando una strada lungo un declivio veniva percorsa per lungo tempo e la pioggia aveva dilavato il materiale, si formava una via cava. Se diventava troppo profonda, veniva creato un nuovo tracciato a fianco di quello esistente. Con il passar del tempo, dopo diversi spostamenti, si formava così un fascio di vie cave.

②

Per superare i dislivelli più ripidi, le strade salgono a serpentina con molti tornanti.

③ ④ ⑤

Lungo le strade e i sentieri di un tempo si trovano i cosiddetti supporti del traffico, sorti in epoche diverse: croci (3), pietre miliari (4) e di distanza (5).

⑥

Una via crucis conduce a una chiesa o a un santuario. Il tragitto è disseminato di cappelle o raffigurazioni della passione di Cristo.

⑦ ⑧

I muri di sostegno permettono alle strade di attraversare ripidi pendii. Queste strade possono essere delimitate da scarpate a monte e a valle (7). Anche i tornanti sono sostenuti da possenti muraglioni (8).

⑨ ⑩

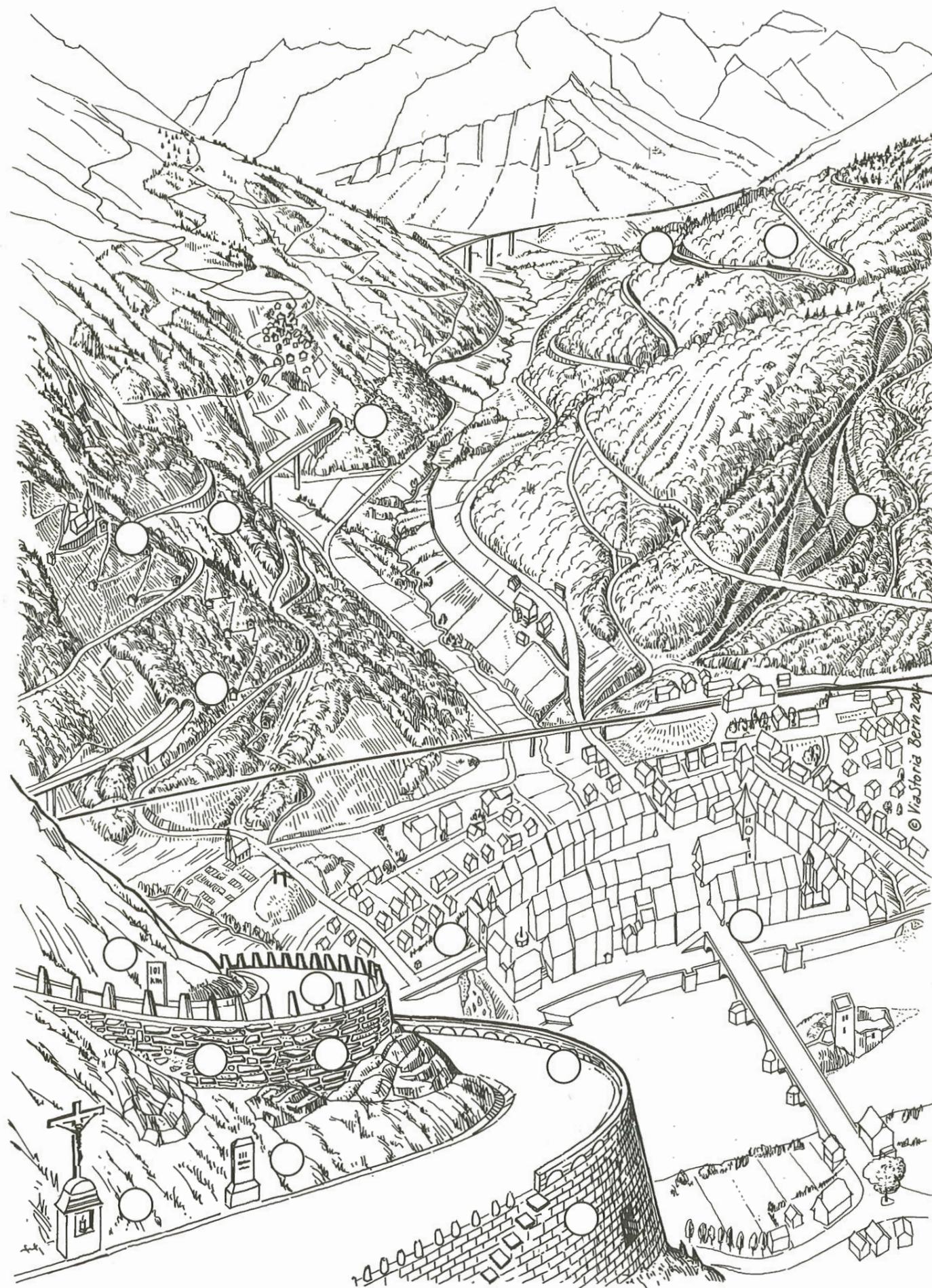
File di paracarri (9) o parapetti (10) delimitano la strada a valle.

⑪ ⑫

Per accedere alla città medievale racchiusa nella cinta muraria, occorreva passare da porte sorvegliate (11). Nel XIX secolo, per far fronte al traffico crescente, sono state create nuove brecce nella cinta muraria (12).

⑬

I trafori rappresentano una nuova struttura, costruiti per consentire il tracciato diretto di strade e autostrade, evitando per quanto possibile curve e serpentine.



# Strade nel paesaggio

Il disegno grande riporta un paesaggio con strade e sentieri di epoche diverse: una mulattiera, una carrozzabile e una strada pavimentata.

Nel disegno piccolo lo stesso paesaggio è riprodotto come carta.

**1** Ricalca le tre strade con lo stesso colore sul disegno grande e su quello piccolo



rosso mulattiera



blu carrozzabile



giallo strada pavimentata

**2** Spiega brevemente che cos'ha di particolare ognuna di queste vie di comunicazione:

- a per quale mezzo di trasporto (pedoni, animali, carri e carrozze, auto) fu costruita?
- b in che modo si adegua al mezzo di trasporto (larghezza, pendenza, tracciato, fondo)?
- c con quale struttura supera gli ostacoli (muri di sostegno, ponti, trafori, gallerie)?

## Mulattiera

- a .....
- b .....
- c .....

## Carrozzabile

- a .....
- b .....
- c .....

## Strada pavimentata

- a .....
- b .....
- c .....

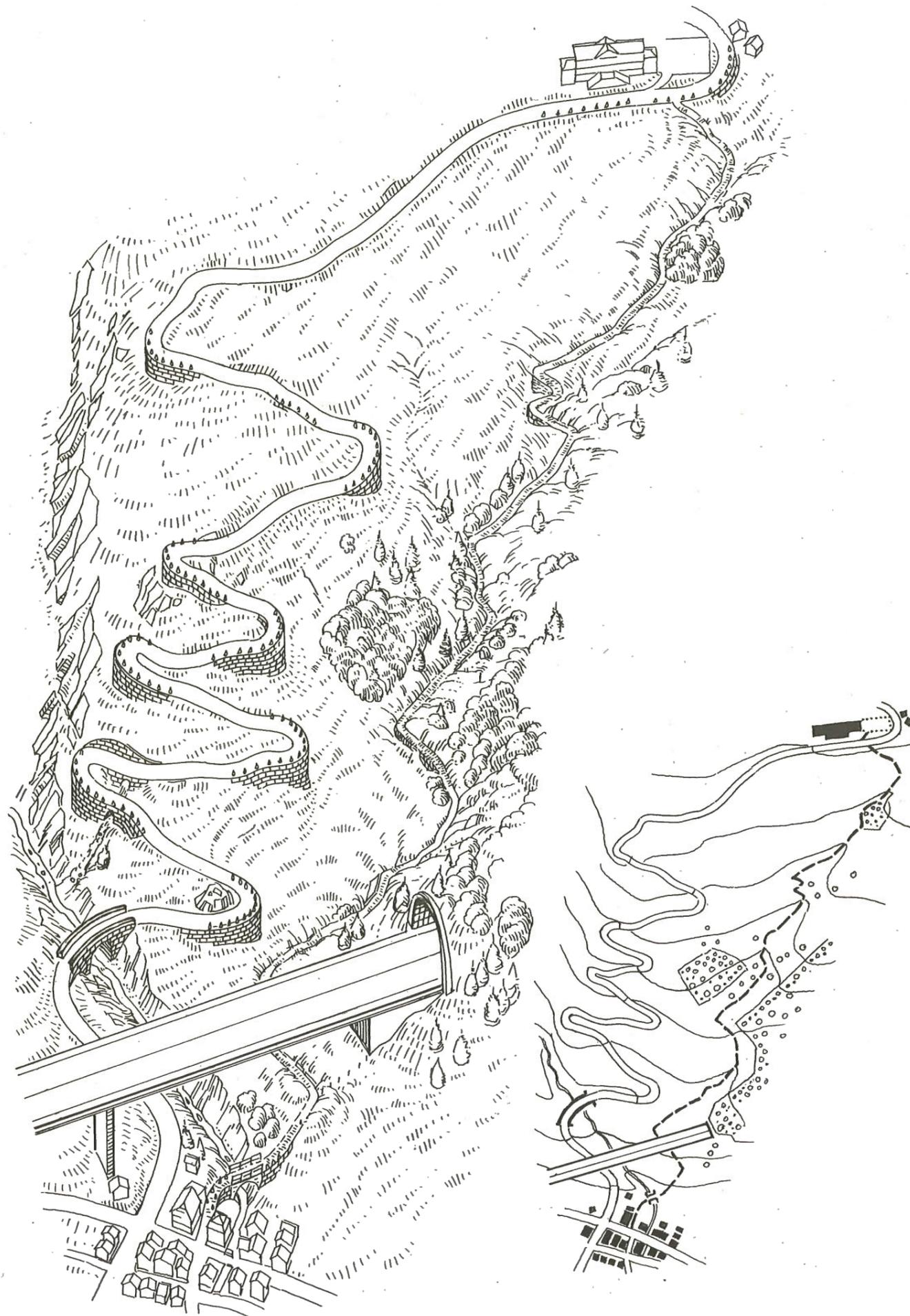
**3** Quale via useresti oggi per

una passeggiata? .....

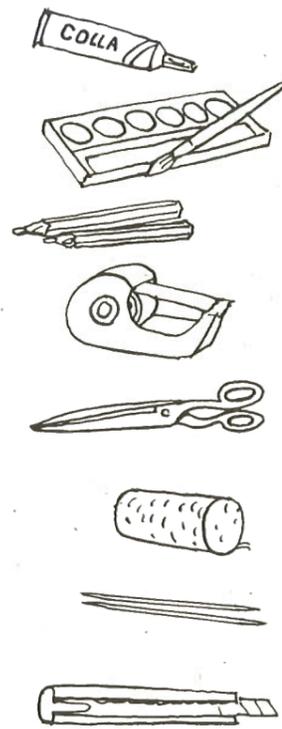
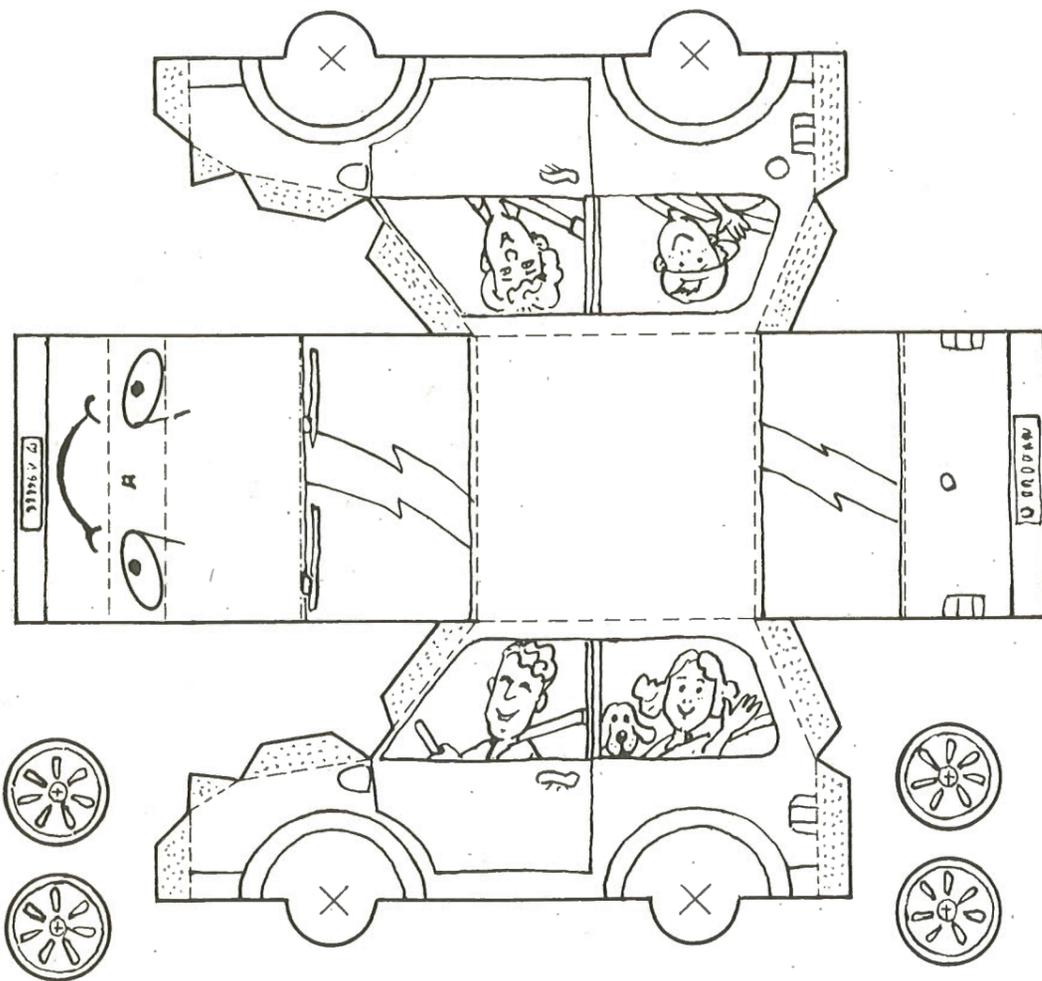
un giro in rampichino? .....

un giro in bici? .....

**4** Osserva con attenzione le strade attorno a casa tua. Ce ne sono di tutti i tipi – larghe, strette, in pendenza, piane... Magari ce ne sono di quelle percorribili solo a piedi. In quale epoca potrebbero essere state costruite e per quali mezzi di trasporto? Ci sono strutture particolari, come ponti o scarpate? I nomi delle vie rimandano in qualche modo all'epoca o alla funzione della strada? Domanda a qualche anziano se si ricorda che aspetto aveva una volta la strada, chiedi ai docenti, ai genitori, ai vicini se hanno vecchie cartine e foto. **Che cosa è cambiato?**





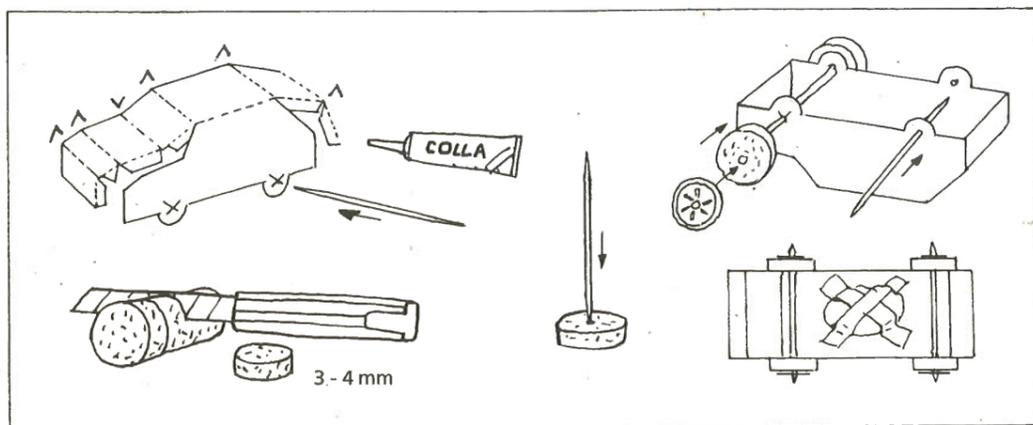


### Foglio modello

Ricopiare i disegni su un cartone ritagliabile.

**Materiale:** colla, carta gommatata, colori, forbici, taglierino, due stuzzicadenti, turaccioli e un sasso.

- 1 Colorare
- 2 Ritagliare
- 3 Segnare le scanalature con gli stuzzicadenti
- 4 Piegare
- 5 Praticare i fori per le ruote con gli stuzzicadenti e allargarli un pochino
- 6 Incollare
- 7 Montare le ruote
- 8 Incollare il copriuota
- 9 Zavorrare fissando un sasso sul fondo dell'auto con la carta gommatata



Quest'auto non è certamente il modello più nuovo, ma in compenso puoi costruirla tu stesso. Se i fori delle ruote sono larghi abbastanza e zavorri il mezzo con un sasso fissato con la carta gommatata, puoi persino fare scivolare la tua auto da una pista in pendenza. E fare coi tuoi amici qualche gara di formula... discesa!



# Sei itinerari per scoprire le vie di comunicazione storiche

Il fascino emanato dalle vie storiche è palpabile percorrendole, scoprendo le tracce di viaggiatori e viandanti che prima di noi le hanno calcate, ammirando le opere realizzate per facilitarne il transito, riflettendo sulle ragioni che ne hanno segnato l'importanza prima e il declino poi, sull'epoca di costruzione. Domande alle quali non sempre c'è una risposta, perché queste opere si presentano, ma non si svelano del tutto, conservano sempre un alone di mistero, quel mistero che le rende così affascinanti.

Proponiamo qui di seguito sei itinerari con molta sostanza storica. Fanno tutti parte della rete *Itinerari culturali della Svizzera*. La descrizione e i particolari delle escursioni possono essere scaricati dal sito [www.viastoria.ch/i/scuole.htm](http://www.viastoria.ch/i/scuole.htm).



### Vuitebœuf–Ste-Croix–Vuitebœuf (VD; tratto della ViaSalina)

Tra Vuitebœuf e Ste-Croix, vi sono ancora parecchi tracciati con solchi dell'antica via del sale che univa il Giura francese a Berna.  
A piedi ca 3 ore. 400 m in salita, 400 m in discesa. Gita senza pericolo alcuno, fondo scivoloso in caso di umidità.

### Passo del Grimsel: Räterichsbodensee–Handeck (BE; tratto della ViaSbrinz)

Camminando lungo la mulattiera, si gode un grandioso spettacolo alpino e si possono ammirare alcuni interessanti dettagli costruttivi di un tempo.  
A piedi ca 2 ore. 370 m in discesa. Sentiero largo che non pone problemi, a tratti in forte pendenza.



### Vernayaz–Finhaut (VS; tratto della ViaCooock)

La «strada delle carrozze» – interessante testimonianza del turismo del XIX secolo – sale dal fondovalle sul terrazzo soleggiato di Finhaut nella Vallée du Trient compiendo una lunga teoria di tornanti.  
A piedi 4–5 ore. 900 m in salita. Non presenta difficoltà tecniche, ma è faticosa.

### Passo del Bernina: Alp Grüm–Poschiavo (GR; tratto della ViaValtellina)

Questa via era un tempo percorsa dai somieri che trasportavano a Nord il vino della Valtellina. Oggi è un percorso escursionistico lastricato che passa attraverso interessanti monumenti naturali.  
A piedi 3–4 ore. 1000 m in discesa. Gita senza pericolo alcuno né difficoltà tecniche.



### Schwarzenburg–St. Antoni (BE/FR; tratto della ViaJacobi)

Sulla via che i pellegrini diretti a Santiago di Compostella percorrevano nella Singine, si sono conservati numerosi tracciati di epoche diverse che fanno della regione una sorta di parco storico del viaggio.  
A piedi ca 4 ore. 150 m ca in salita, 150 m ca in discesa. Gita senza pericolo alcuno né difficoltà tecniche.

### Gola del Piottino (TI; tratto della ViaGottardo)

Nei pressi di Rodi, in Leventina, si possono ammirare vie costruite in epoche diverse. Di particolare fascino la prima strada cantonale del 1820, ora restaurata, lungo le Gole del Piottino.  
A piedi ca 1 1/2 ore. 110 m in salita, 110 m in discesa. Gita senza pericolo alcuno né difficoltà tecniche.

