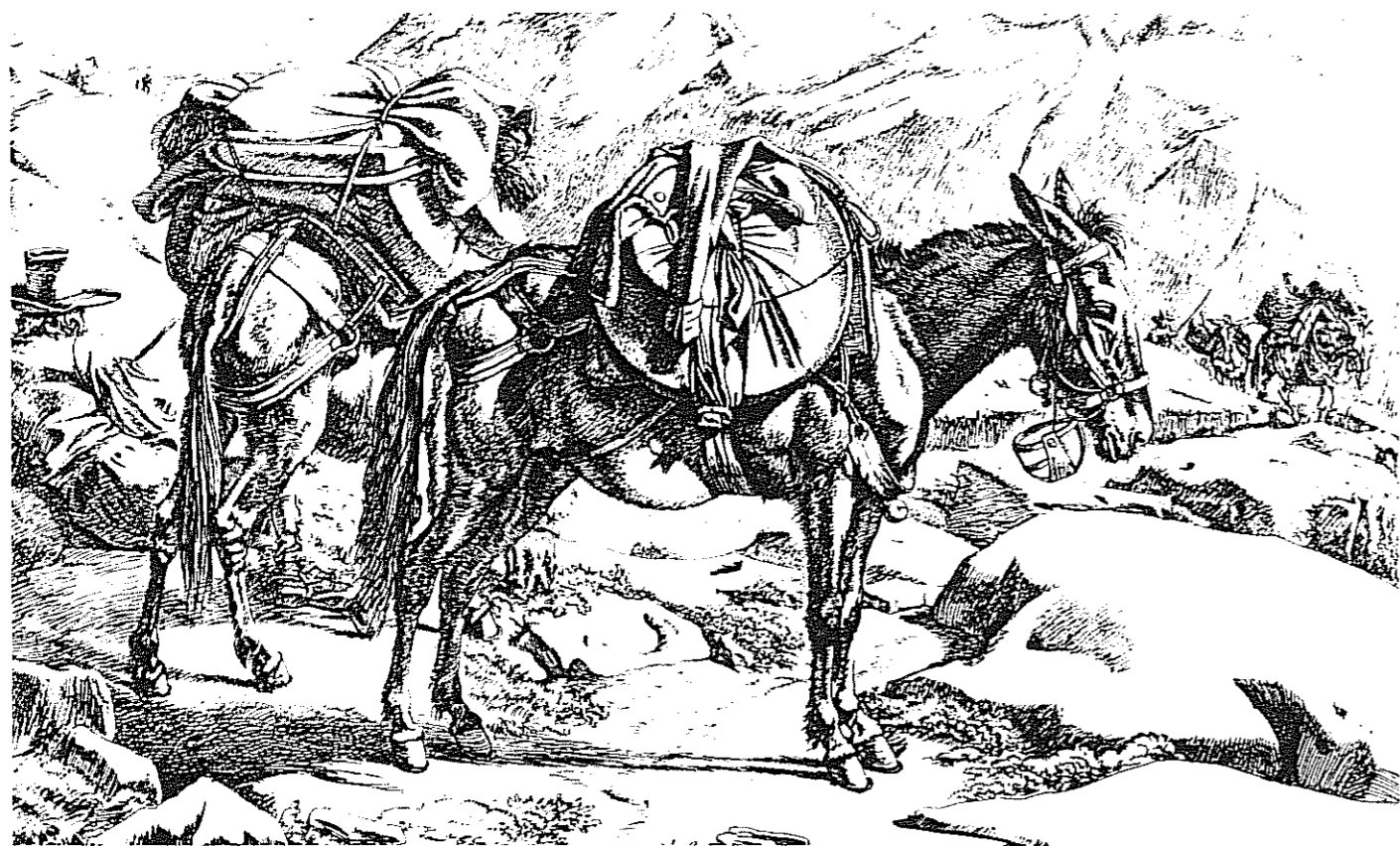
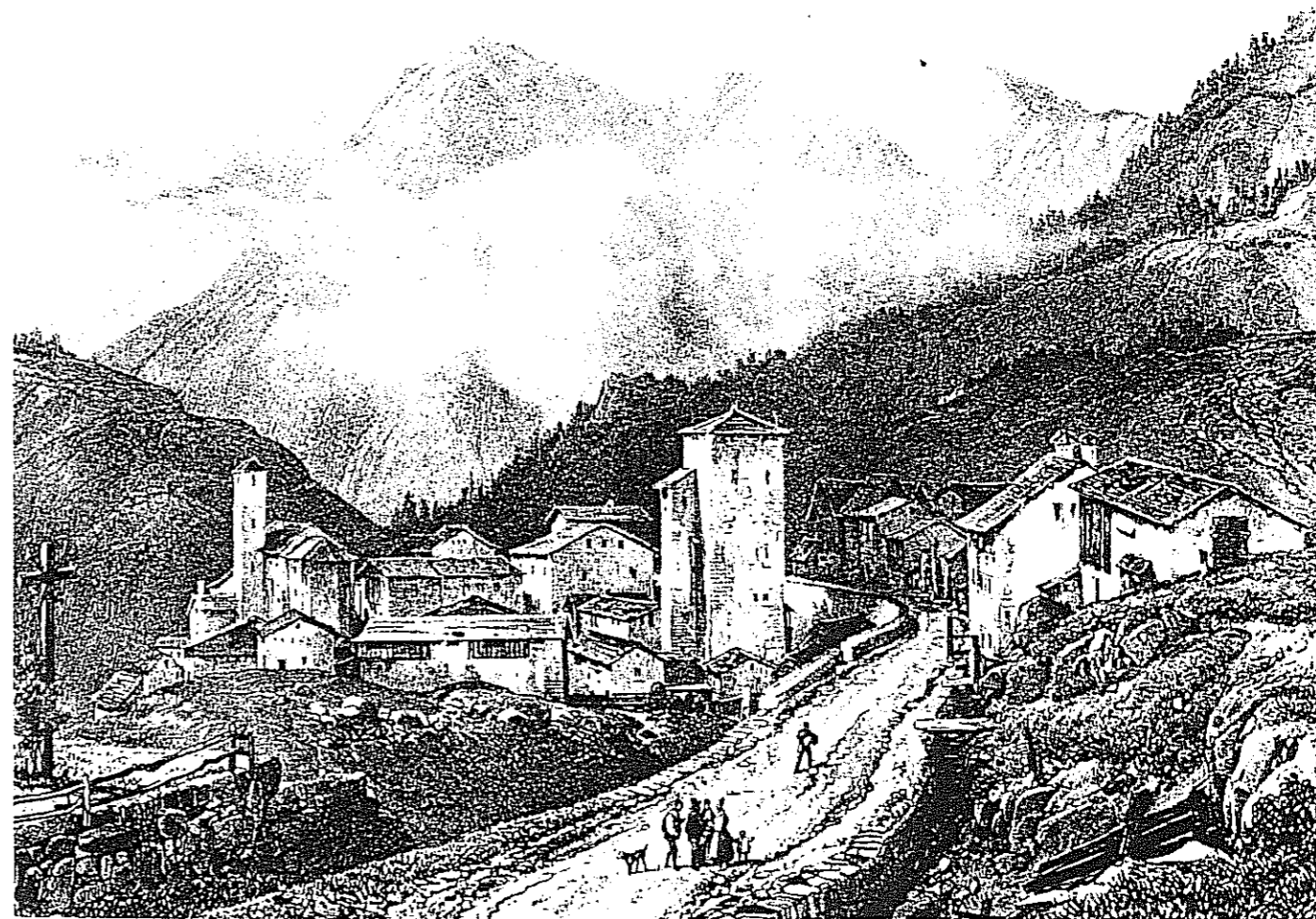


31. Cavalli da soma con il loro carico, in montagna



32. Sempione-villaggio al tempo dell'antico traffico sul passo



del Sempione perse nuovamente la sua importanza. Nel periodo Stockalper inizia pure il primo scambio postale regolare sopra il valico del Sempione. Fino al XVII secolo, i cosiddetti suonatori (musicanti ambulanti), monaci erranti e fors'anche messaggeri vescovili si incaricavano della consegna di lettere. Già nel 1564 si accenna alla rotta del Sempione nell'itinerario italiano «Itinerario delle poste» di Giovanni de l'Herba, e nuovamente nel 1620 nell'«Itinerario delle poste» di Codogno. Nel 1640 fu messa in esercizio una posta lettere istituita da Caspar Scherer di Sion — che probabilmente si basava sull'iniziativa di Stockalper — da Lyon/Ginevra attraverso la valle del Rodano e sopra il Sempione fino a Milano. Nel 1690, l'impresario postale bernese Beat von Fischer ebbe dal Governo vallesano il monopolio di transito per il traffico postale e diresse, fino alla inaugurazione della strada carrozzabile, nel 1805, la sua posta a cavallo.

Fine dell'era delle mulattiere

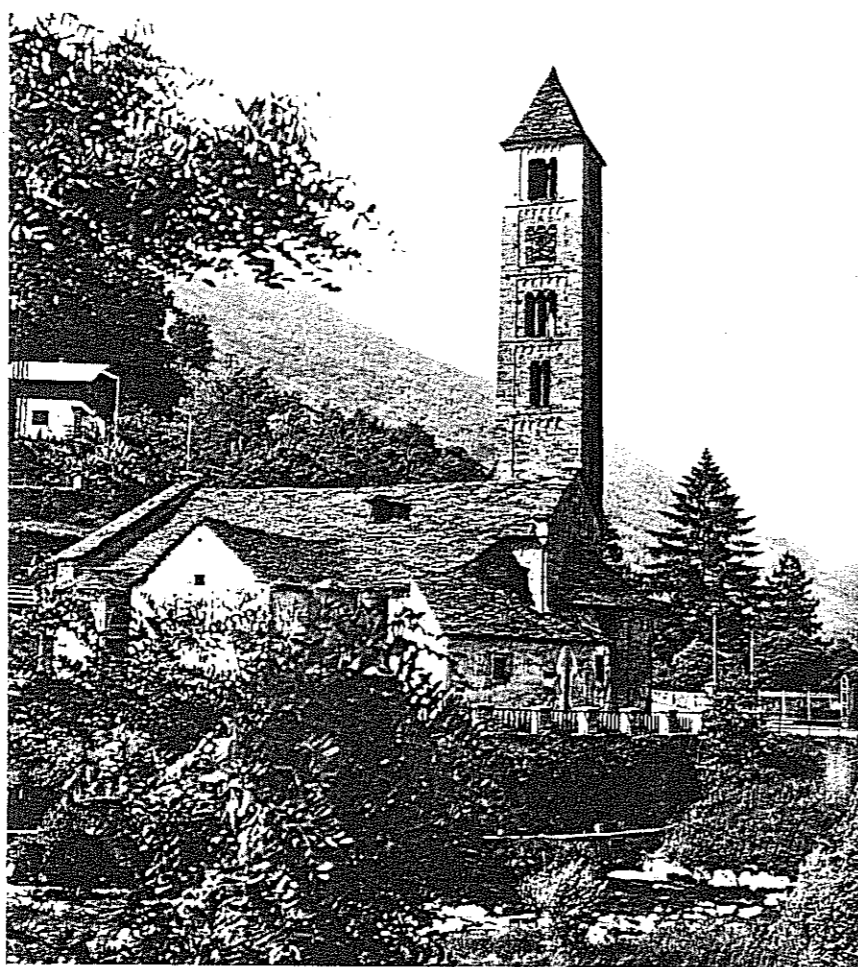
Con la morte di Kaspar Jodok Stockalper tramontò anche il secondo periodo aureo del traffico internazionale del Sempione, segnando nel contempo la fine dell'era delle mulattiere, poiché il passo, nel corso del XVIII secolo, non riuscì a rimettersi e cadde nell'assoluta dimenticanza. Nemmeno durante il periodo delle guerre di successione spagnole (1707-1714) si poté registrare una riattivazione del traffico, quando i due passi vallesani — il Gran S. Bernardo condusse nel Regno di Savoia-Piemonte alleato con l'Austria; il Sempione nella Lombardia, per breve tempo sotto l'influsso francese e sotto quello austriaco poi — subirono un rialzo strategico-politico, e la neutralità vallesana fu messa a dura prova. Le organizzazioni di trasporto e la corporazione dei capi-colti vennero sciolte in mancanza di frequenza del traffico e di incarichi; le soste, i magazzini e gli ospizi furono venduti e servirono ad altri scopi, e la mulattiera, quasi mai usata, cominciò a cadere qua e là in

rovina. Ai ripetuti interventi del Consiglio provinciale, lo stato, finalmente, rispose e si prese cura della strada, senza peraltro poter fermare il tramonto del traffico sul passo. Soltanto nel 1788, quando il Consiglio provinciale incaricò il facoltoso Kaspar Eugen Stockalper dell'amministrazione globale del trasporto, dei pedaggi e della dogana, ma anche della manutenzione stradale, si poté osservare un cambiamento positivo; gli eventi politici in Europa avevano però raggiunto una fase critica di radicale mutamento, alla cui conseguenza la Svizzera e in particolar modo l'esperto Vallese non potevano sottrarsi. Nel corso delle guerre di rivoluzione francesi, le armate di Bonaparte conquistarono la Lombardia, allora sotto l'influenza dell'Austria. Dopo la pace di Campo Formio, il 17 ottobre 1797, nacque nell'alta Italia, sotto Napoleone, la Repubblica Cisalpina. Ancora generale dell'armata meridionale in Italia, Napoleone scrisse, nel maggio 1797, dal suo quartier generale milanese a Parigi che fosse dato ordine a Comeyrat di «recarsi a Sion per aprire i negoziati, a nome della Francia

e della Repubblica Cisalpina, con il Vallese, affinché ci permetta il transito nella valle del Rodano, dal lago Lemano al lago Maggiore. Inoltre ho dato ordine ad un valido ingegnere del riparto Ponts et Chaussées di recarsi nel Vallese e di elaborare un preventivo per la futura strada. La strada dovrà portare da Versoix a Bouveret-Sion-Briga-Domodossola-Milano.» I vallesani e la dieta, convocata appositamente a Frauenfeld, rifiutarono con decisione tale richiesta presuntuosa, ma non servi a molto. Già allora, la conquista della Confederazione da parte della Francia era un fatto compiuto, e l'ultima sconfitta del 5 marzo nel Grauholz nei pressi di Berna suggellava il destino della vecchia Confederazione: il tradizionalismo elvetico con tutti i suoi segni di degenerazione non poteva opporsi alle armate d'invasione francesi. L'irruzione rivoluzionaria riuscì dapprima a ovest, nel canton Vaud, e più tardi, appoggiata dal giacobino Mangourit, uomo senza scrupoli, nel basso Vallese, dominato dalle sette centene, dove i francesi furono accolti da liberatori. Con la campagna italiana di Napoleone, il Vallese

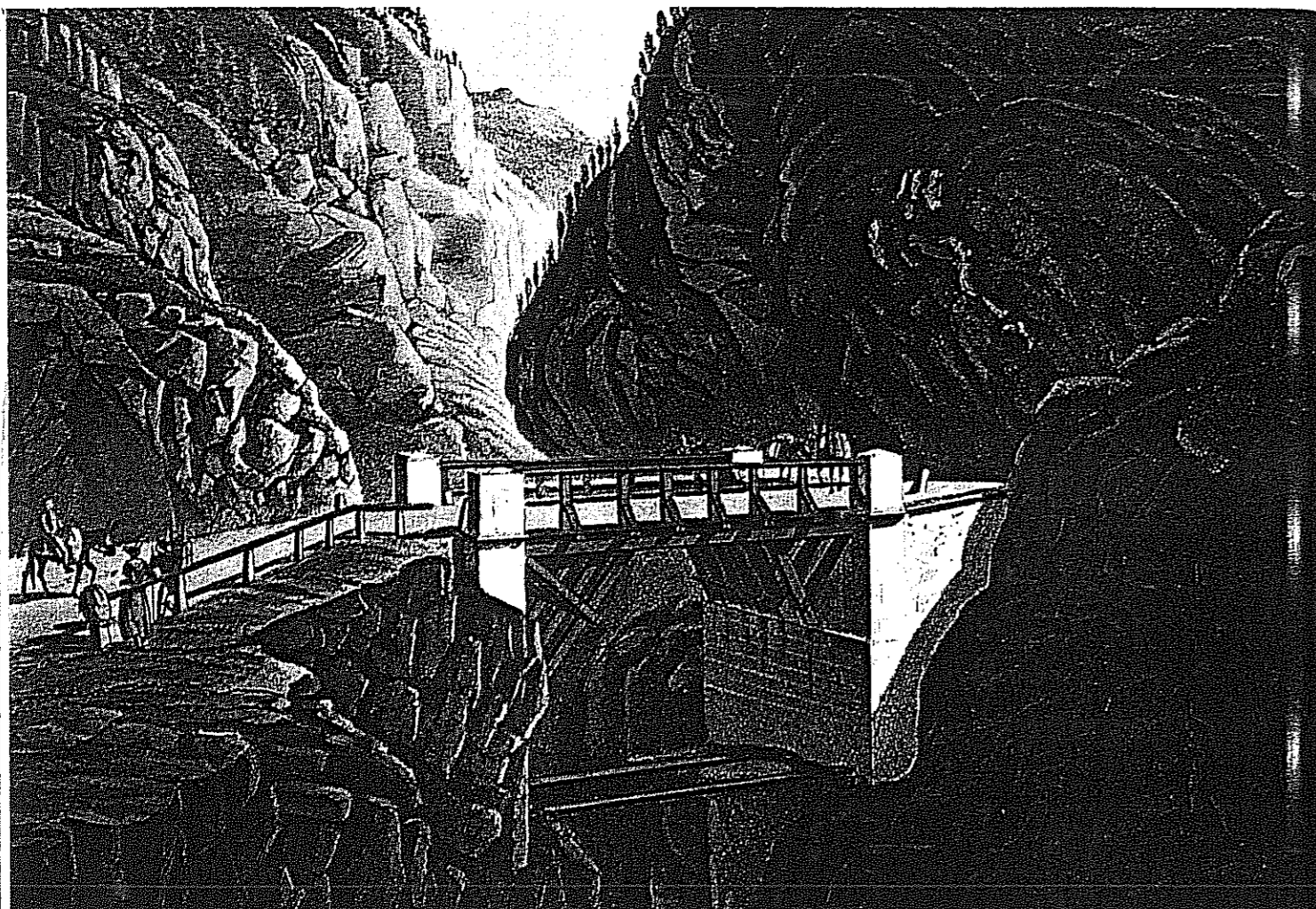
38. Chiesa romana presso Villa d'Ossola

39. Le Isole Borromeee al tempo delle mulattiere



assunse un posto importante geopolitico e strategico per la Francia. Sotto l'influsso francese, il Vallese diventò parte della Repubblica Elvetica, ma la nuova legislazione, soprattutto nell'alto Vallese, non trovò simpatia. Una rivolta popolare, partita, nel maggio 1798, dal Goms, nel corso della quale gli altovallesani s'inoltravano fino a St. Maurice, terminò con la sanguinosa sconfitta di Chandolin e Châteauneuf, il 17 maggio 1798, allorché anche Sion fu conquistata e saccheggiata dai francesi. Una nuova legge militare sull'organizzazione della milizia elvetica (obbligo per ogni cittadino dal 20esimo al 45esimo anno d'età a prestar servizio militare) portò nuovamente alla sommossa, poiché ancora una volta gli altovallesani si erano opposti alla legge. Ma anche questa sommossa finì in un mare di sangue, a Pfyn, il 20 maggio 1799, quando il generale Xantrilles con un'armata francese forte di circa 4000 uomini sconfisse i circa 3000 vallesani, che combatterono con il coraggio della disperazione, soccombendo solo dopo dura lotta. Crollato il fronte, i francesi si avviarono, incendiando, saccheggiando, trucidando e distruggendo, fin su

verso il Goms, malgrado l'eroica resistenza dei vallesani nei pressi di Visp e sulla Massa. L'ultimo capitolo della mulattiera del Sempione era segnato dalla resistenza contro l'oppressione francese. Su ordine del generale Xantrilles, un sadico senza riguardo, un'unità francese tentò, il 1° giugno 1799, di conquistare il passo del Sempione, occupato da austriaci e vallesani. Nella sanguinosa battaglia di Taferna, i francesi furono sconfitti. Un nuovo attacco, il 5 luglio, naufragò grazie alla forte resistenza al passo del Sempione. Il 15 agosto 1799, gli austriaci sotto il principe Rohan che ovviamente sentiva scottare la terra sotto i piedi, si avviarono verso l'Italia, abbandonando la regione del passo, senza combattere, ai francesi che già il giorno seguente entrarono, saccheggiando e distruggendo, in Sempione-villaggio. Per i vallesani la battaglia era finita: restavano sangue e lacrime, oppressione, stento, disagio e distruzione. Ma tutto ciò coincide con la nascita del grandioso progetto della bella strada alpina sopra il Sempione, quella strada infine che, più tardi, avrebbe compensato in molti modi il danno e la sofferenza.



La strada carrozzabile del Sempione

L'idea di Napoleone Bonaparte di una strada alpina

L'idea e l'esecuzione di una strada carrozzabile sopra il Sempione erano improntate ad un logico pensiero, e il progetto quanto la realizzazione coincisero con un periodo bellico, segnato dalla tragedia e dalla turbolenza politica nella storia della Svizzera. Per il Vallese, la nuova strada era un fattore importante riguardo il traffico, ma politicamente, per oltre un decennio, significò rinuncia all'indipendenza, sfruttamento ed oppressione. Fra tutte le vie tradizionali di transito e di commercio attraverso le Alpi fu proprio il Sempione che, eccetto brevi periodi di gloria durante l'era delle mulattiere, non si era mai imposto, ma che ora stava acquistando, per convenienze puramente militari, una posizione di primo rango nella moderna storia del traffico. Quando Napoleone I, il 6 maggio 1800, traversò il Gran S. Bernardo con un'armata di 60 000 uomini, mentre il generale Bèthencourt passava contemporaneamente il Sempione con mille uomini destinati al fiancheggiamento e all'esplorazione, ancora non era deciso quale dei due sentieri sopra i valichi sarebbe stato ampliato a strada carrozzabile, benchè il Sempione fosse già in discussione sin dal 1797. La decisione a favore del Sempione fu presa il 7 settembre 1800, in parte per considerazioni traffico-geografiche con una via diretta da Parigi a Milano, in parte per il suo punto culminante relativamente basso. Determinanti per la costruzione della carrozzabile del Sempione — che poi, infatti, servi da pretesto — erano pure i piani di Napoleone di anettere, al momento buono, il Vallese alla Francia.

La Repubblica Elvetica, costituitasi dopo il fallimento della vecchia Confederazione — uno stato unitario su modello francese con un direttorio di cinque uomini dal potere esecutivo — non fu una trovata fortunata e si sciolse, dopo quattro colpi di stato ed altrettante «legislazioni», cinque anni dopo, sostituita dal cosiddetto «atto di mediazione». Attuale quanto prima rimase invece il progetto di Napoleone di una strada militare sopra il Sempione e, insieme al progetto, la questione vallesana ad esso strettamente legata. La Repubblica Elvetica, diventata indipendente dopo il trattato di pace di Lunéville (9 febbraio 1801) fu dotata, con la legislazione di Malmaison (landamano svizzero e dieta cantonale elvetica) di un nuovo statuto. Nello stesso anno, affrontando i preparativi per la strada del Sempione, Napoleone offrì al governo elvetico quale «baratto» la valle di Frick, ceduta dall'Austria, pretendendo in cambio il Vallese quale prezzo della neutralità elvetica, richiesta dalla dieta. Nel bel mezzo di tutte queste lotte per la legislazione, il Governo sotto il landamano Reding dovette occuparsi della eventuale perdita del Vallese. Intanto, Napoleone Bonaparte non venne a capo alle sue proposte, ed alla sua «modificata» richiesta di una larga fetta lungo la strada sulla sponda sinistra del Rodano da Briga a Bouveret, Reding, che difese accanitamente il Vallese, non prestò

orecchio. Infine la questione vallesana fu rinviata, ma Napoleone non fece attendere la prossima mossa. Mentre ancora proseguivano i dibattiti sulla «seconda legislazione elvetica» che fu accettata da un «plebiscito» il 25 maggio 1802, Bonaparte risolse la questione vallesana a modo suo: dichiarò il Vallese, con decreto del 16 maggio 1802, repubblica indipendente, e poco dopo, affinché l'«indipendenza» non fosse fraintesa, la fece occupare dal generale Turreau con tre battaglioni di fanteria. Napoleone, stanco delle beghe elvetiche fra gli unitari e i federalisti, chiamò a Parigi i rappresentanti svizzeri e dettò loro, il 19 febbraio 1803, la legislazione di mediazione che da allora e fino al 1813 diede l'impronta politica alla Svizzera quale vassallo federalistico della Francia. Per il Vallese, tutto ciò non ebbe più alcun significato, poichè Napoleone Bonaparte, diventato frattanto imperatore, trasformò, il 14 novembre 1810, la repubblica «indipendente» sin dal 1802, con un pretesto qualunque e un tratto di penna, in «Département du Simplon» che rimase parte dell'Impero francese fino alla caduta di Napoleone.

Il generale Turreau e il periodo di costruzione militare

Per niente impressionato dalle lotte politiche nella Confederazione sottomessa, e nonostante la questione dell'annessione del Vallese non fosse risolta, Napoleone ordinò, il 7 settembre 1800, la costruzione di una strada carrozzabile generosamente concepita sopra il Sempione che corrispondesse con esattezza alle esigenze militari di quel periodo: «Pour faire passer le canon». Secondo l'ordine del Primo Console di Francia, dovevano essere i militari a costruire la strada, ma era lui stesso a decidere come ripartire le spese. La Francia era responsabile del tratto da Briga fino a Gstein-Gabi, lungo 35 km, e doveva mettere a disposizione la somma mensile di 50 000 franchi; alla Repubblica Cisalpina toccava la costruzione dei 28 km da Gstein-Gabi a Domodossola e il pagamento della stessa somma. Sovraintendente era il ministro della guerra a Parigi, e il generale Turreau fu incaricato della direzione generale dei lavori ed ebbe ai suoi ordini quali direttori due ingegneri di brigata (Lescot per il lotto nord e Duchesne per il lotto sud) e sei sotto-ingegneri, come pure le truppe del genio e degli zappatori messi a disposizione per i lavori stradali. Quale ingegnere civile con «funzione puramente consultiva», il generale Turreau ebbe al suo fianco Nicolas Céard, 55enne con molta esperienza nella costruzione stradale. Se fino a un certo punto l'organizzazione proseguiva in un tono militaristico e senza intoppi, il Sempione, invece, non si lasciò conquistare nè con gli ordini, nè sulla falsariga di una piazza d'armi, e presto il concetto dei signori gallonati finì in un caos. Céard, al tempo della sua «investizione», abitava a Ginevra ed era l'ingegnere responsabile per le costruzioni pubbliche del Département Léman. La Francia,

alla fine del XVIII secolo, ebbe un ruolo prominente in Europa nel campo delle costruzioni stradali. Il merito maggiore era da attribuire alla «Ecole nationale des Ponts et Chaussées», fondata nel 1747 a Parigi, che più tardi diventò famosa sotto il nome di «Ecole Polytechnique» con i suoi direttori Perronet e Trésaguet che avevano influenzato anche Céard. Per costruire il fondo delle strade maestre (chaussée) usavano pietre grezze a forma di piramide, collocate con la punta in su, di modo che la massiciata potesse legare bene con la solida base. Questo nuovo metodo francese influenzò la costruzione stradale innanzitutto in Germania e in Austria. In Italia, la costruzione stradale si basava, allora, sui provati modelli romani.

Il 3 dicembre 1800 il generale Turreau prese quartiere, con il suo stato maggiore, a Domodossola. Ancora nel mese di dicembre intendeva fare, con i suoi ingegneri, dei sopralluoghi sul passo, ma l'inverno del Sempione con neve e venti gelidi gli tolsero presto la voglia di lavorare. Il 23 gennaio 1801 iniziarono, nella pianura tra Domodossola e Crévola, i lavori, senza un piano generale e in modo del tutto improvvisato, senza conoscenze del ramo e in base a degli schizzi fatti da dilettanti. Sul versante nord, gli ingegneri errarono nella regione del monte Briga, cercando punti fissi per la nuova strada, guastandosi il lavoro a vicenda. In certi punti, gli scavi furono tracciati senza concetto. Ma frattanto la notizia che sul Sempione nessuno faticasse troppo era trapelata a Parigi, poiché Céard, che già alla fine di dicembre 1800 aveva chiesto certe documentazioni sui progetti — che non ricevette —, il 22 marzo 1801, munito di pieni poteri, arrivò a Briga per un'ispezione dei lavori; ma quanto trovò sui «cantieri» sopra Briga deve aver superato le più pessimistiche previsioni. Infatti scrisse, seccato, un breve rapporto: «Rien de fait ni de commencé, que des opérations fausses, entreprises au-delà de cette ville». Céard, in seguito, destinò Glis quale punto di partenza della nuova strada, fissò il luogo dove un ponte avrebbe attraversato la gola di Saltina e, grosso modo, il tracciato della futura strada da Glis fino al «point commandé» sotto Schallberg. Organizzato dal generale Turreau con pompa militare fu finalmente celebrato, il 26 marzo 1801 vicino alla Chiesa di Glis, in presenza di rappresentanti dei comuni dell'alto Vallese e della popolazione, il primo colpo ufficiale di vanga. In seguito Céard si recò oltre il passo per ispezionare i lavori sul versante sud, dove — in modo improvvisato e senza piano generale — c'era comunque qualche tratto di strada compiuto fra Domodossola e Iselle, di cui il più idoneo era quello fra Domodossola e Crévola. Sebbene l'ingegnere in capo Duchesne non potesse basarsi su un piano generale, aveva delle idee chiare e orgogliose sull'esecuzione del ponte Crévola che immaginava in un unico grande arco, tutto di marmo bianco di Carrara, malgrado l'istruzione di Napoleone che voleva la parte centrale di ogni ponte, per ragioni strategiche, solo in legno. La reazione di Parigi alle idee di Duchesne deve essere stata breve ed esplicita, poiché Duchesne lasciò il servizio già nella primavera 1801, sostituito da Cournon prima e più tardi dall'ingegner Maillard. Da parte sua, Céard, ritornando sopra il valico del Sempione, disegnò grosso modo un piano generale del futuro

tracciato della strada, stabilendo qualche importante punto fisso. Rientrato immediatamente a Ginevra elaborò, in base agli schizzi, uno studio del progetto che spedì, insieme ad un rapporto sullo sgoverno militare, a Parigi. Questo rapporto conteneva già il pensiero di una strada del Sempione «a prova d'inverno», con la proposta di Céard di proteggere la strada tra Schallbett e Gstein-Gabi su una lunghezza di quasi 15 km tramite gallerie. Per motivi geologico-topografici, ma innanzitutto per la mancanza di tempo, questo progetto di larghe vedute non ebbe fortuna e furono consentiti soltanto muri di protezione sui luoghi più esposti. Le spese globali per la strada, Céard le calcolò in fr. 7 586 102, di cui fr. 4 106 637 a carico della Francia e fr. 3 479 465 a carico della Repubblica Cisalpina. Dopo la visita di Céard, il lavoro fu ripreso in grande stile e più o meno coordinatamente, benché Turreau, non ancora del tutto spodestato, tentasse a più riprese di immischiarsi nella direzione. Entro il 1° luglio 1801, prima del grande mutamento in fatto di costruzioni, 11,5 km di strada erano costruiti o tracciati sul versante nord fra Glis e Schallberg, mentre sul versante sud tra Domodossola e Iselle erano, calcolando le varie sezioni, 10,4 km. Per questi 21,9 km fu spesa la somma sproporzionatamente alta di fr. 250 000, un bilancio assai spiacevole, le cui conseguenze non si fecero attendere.

L'ingegner Céard e il periodo di costruzione civile

Il dettagliato rapporto di Céard non mancò, a Parigi, il suo effetto, e l'8 luglio 1801, un decreto di Bonaparte ordinò che l'impresa di costruzione fosse ceduta dal ministero della guerra a quello dell'interno. Il generale Turreau, un arrivato incapace (parvenu militare), descritto persino dagli storici francesi come «Génie malfaisant», fu ufficialmente sostituito dall'ingegner Céard che si incaricò, quale ispettore, della direzione generale dei lavori. Mentre i lavori stradali procedevano, date le circostanze, assai bene prima dell'irrompere dell'inverno, Céard dovette occuparsi prevalentemente dell'organizzazione e della riorganizzazione di numerosi lavori. Per la seguente stagione dell'anno 1802, Céard, ebbe bisogno di circa 3000 operai, e in più fr. 300 000 mensili (sostenuti a quote uguali dalla Francia e dalla Repubblica Cisalpina), molti arnesi di vari tipi, esplosivi e cibo sufficiente garantito per il personale e per le squadre di operai. Per dare più peso alle future richieste, il ministero degli interni affiancò a Céard il commissario Charvet che, per ogni problema o questione importante, fece da collegamento diretto con le autorità competenti a Parigi. Il 15 aprile 1802, M. Crétet, «Directeur-Général des Ponts et Chaussées» a Parigi, approvò il piano generale, elaborato nel frattempo in tutti i particolari da Céard. Alla fine del maggio 1802, Céard intraprese un viaggio d'ispezione della durata di quasi tre settimane sopra il passo, esprimendo la sua insoddisfazione per certi lavori mal eseguiti. Soprattutto sul versante nord, i piani provvisori di Céard erano stati ignorati oppure cambiati di proposito o per comodità, e ne risultò un tracciato di strada inadatto, specialmente lungo la foresta di Ried e fra il ponte sopra la

Ganter e Berisal. Céard e il suo nuovo ingegnere in capo per il versante nord, Houdouart, il successore di Lescot che era morto per le conseguenze di una traversata invernale del passo nel gennaio 1802, qualificarono quei tratti male eseguiti di strada delle «parties honteuses», e si caricò di apportare le correzioni utili laddove ancora fosse possibile. Ma il tempo premeva poiché le sezioni più difficili della strada non erano state nemmeno affrontate, e a Parigi il Primo Console, impaziente, domandò: «Quand le canon passera-t-il au Simplon?»

Nell'estate 1802 i lavori procedevano a pieno ritmo, e sul solo versante nord erano all'opera 1800 uomini. Anche sul versante sud, gli operai c'erano, ma mancava la voglia di lavorare, poiché fra gli ingegneri francesi ed italiani le divergenze d'opinione erano insormontabili, e ovunque regnava la rivalità. Gli italiani, ad ogni occasione, tentarono — anche con progetti di pura fantasia — di sabotare i lavori e di rallentarli, e solo grazie alla presenza di truppe francesi fu evitato lo sciopero. Gli ingegneri stradali italiani, eccellenti specialisti, non avevano bisogno dei consigli francesi e non li accettavano e, seccati per la permanente tutela esercitata da parte degli ingegneri francesi — spesso incompetenti — erano restii ad ogni collaborazione. Frattanto anche sul versante nord le difficoltà si fecero frequenti con gli operai che, salvo pochi vallesani svolgenti lavori servili, erano reclutati per la maggior parte tra piemontesi dal pugnale facile. Il figlio di Céard racconta, nelle memorie dedicate a suo padre, di un caso drastico, ovviamente non di tutti i giorni, ma comunque sintomatico per il clima che regnava sui cantieri: durante l'inchiesta in un caso di assassinio, condotta dall'ispettore Céard, — un operaio che doveva rispondere di frode di scotto aveva accoltellato l'oste di Taferna e un avventore e poco dopo se l'era squagliata indisturbato, — uno degli operai presenti dichiarò, per niente impressionato: «Oh! Monsieur, si on voulait arrêter ici tous ceux qui ont tué, il faudrait arrêter tout l'atelier». Sembra che il colpevole, scappato impunito, avesse già ammazzato undici persone, tra cui il parroco del suo comune. Un contemporaneo narrava le circostanze con espressioni appropriate: «Con la triste esistenza di questi uomini, una vita non può valere molto. Gli operai sono una bassa classe del genere umano, soprattutto italiani che, per non morire di fame, hanno accettato questa vita da galeotti che garantisce loro appena la polenta sufficiente per campare. Formano una società così misera che solo a guardarli non c'è reazione più naturale che l'immagine dello svuotamento totale dei carceri e degli ergastoli di tutta l'Italia». Ciononostante, la costruzione stradale, almeno per quanto concerne il versante nord, era assai avanzata entro l'autunno 1802. Dei 35 km da Glis a Gstein-Gabi, 19 erano tracciati e livellati, di cui 3,7 km compiuti. Rimase 16 km da eseguire. Sul versante sud, invece, causa le difficoltà già esposte, la sezione di 28 km, durante l'estate 1802, era rimasta tale quale, o quasi, e Céard osservò, stizzito: «Rien ou presque rien n'y a été fait». Si era impegnato in ogni maniera per migliorare il clima di lavoro fra francesi ed italiani, ma senza successo, come erano andati a vuoto i colloqui a questo proposito del commissario Charvet con il vicepresidente della già Repubblica

Cisalpina ed ora Repubblica dell'alta Italia, Melzi. La spiacevole situazione sul versante sud durò fino al 29 marzo 1803, quando un decreto di Napoleone dispensò dai loro compiti tutti gli ingegneri francesi, dopodiché, al loro posto, finalmente furono assunti ingegneri italiani.

A partire dalla primavera 1803 si percepirono progressi nella costruzione stradale tra Domodossola e Gstein-Gabi, mentre ora, sul versante nord, l'ostinazione e l'indifferenza di parecchi ingegneri influivano negativamente sui lavori. Nell'estate 1803, né il ponte di Saltina, né quello sopra la Ganter erano terminati, e la galleria nella località «Acque Fredde» richiedente il traforo della roccia, era lontana dall'essere scavata. Alla fine di ottobre 1803, soltanto 7 dei 35 km tra Glis e Gstein-Gabi erano compiuti, altri 19 stavano per essere ultimati, ed altri 5,9 km ancora erano in lavorazione ma già usabili, mentre 3 km, suddivisi nei passaggi più difficili vicino a Rothwald presso «Acque Fredde», nella regione dell'ospizio-Niederalp e prima di Gstein, non erano nemmeno stati affrontati. Del tratto Gstein-Domodossola lungo 28 km, dove la costruzione stradale era in mano agli italiani ed eseguita generalmente in modo più solido, 26 km erano praticamente pronti o in fase di compimento, e soltanto 2,2 km, di cui la sezione non ancora cominciata della gola centrale di Gondo, rimanevano da fare. Tutto sommato, la costruzione stradale era in ritardo, ed entro il mese di ottobre 1803 erano già stati investiti e consumati in totale 2,5 milioni di franchi. Per decidere sul tracciato nella gola di Gondo — esistevano sei progetti — ci fu, tra l'ispettore Céard e l'ingegnere in capo italiano, Gianella, di nuovo il «tiro alla fune» per quella che sarebbe stata la linea ideale. Céard vedeva la strada sulla sponda destra del ruscello, dove già passava la mulattiera; Gianella progettava il puro contrario: voleva la sua strada sulla sponda sinistra, con una galleria sotto la roccia e un ponte sul ruscello Frassinone. Grazie all'arrendevolezza di Céard fu realizzata, infine, la proposta italiana. La costruzione di questa galleria era un affare dispendioso da ogni punto di vista (particolari, vedi testo fotografie) e richiese ben 15 mesi. Nell'anno 1804, quando Napoleone, un tempo ufficiale di artiglieria, si incoronò, da solo, a Notre Dame a Parigi, imperatore dei francesi (2 dicembre 1804), i lavori sulle sezioni non ancora finite della strada del Sempione furono portati avanti con grande impegno, e su ambedue i versanti si contavano, in certi periodi, quasi 4000 operai. Il poeta tedesco Mathisson che in quell'anno viaggiò sul passo, descrive in poche parole le sue impressioni di uno degli incontabili cantieri: «Non senza pericolo e a stento, uno avanza attraverso il caos degli infranti di roccia. In certi punti bisogna arrampicarsi per delle scale verticali, e al di sotto imperversa il torrente, in altri punti poi si cammina su assi sdruciolevoli, vacillanti sull'orlo del precipizio.»

Il compimento della strada

Malgrado le sollecitazioni di Napoleone, anche nell'anno 1804 la stagione dei lavori volse alla fine, senza che la strada fosse resa carrozzabile su tutta la sua lunghezza, e