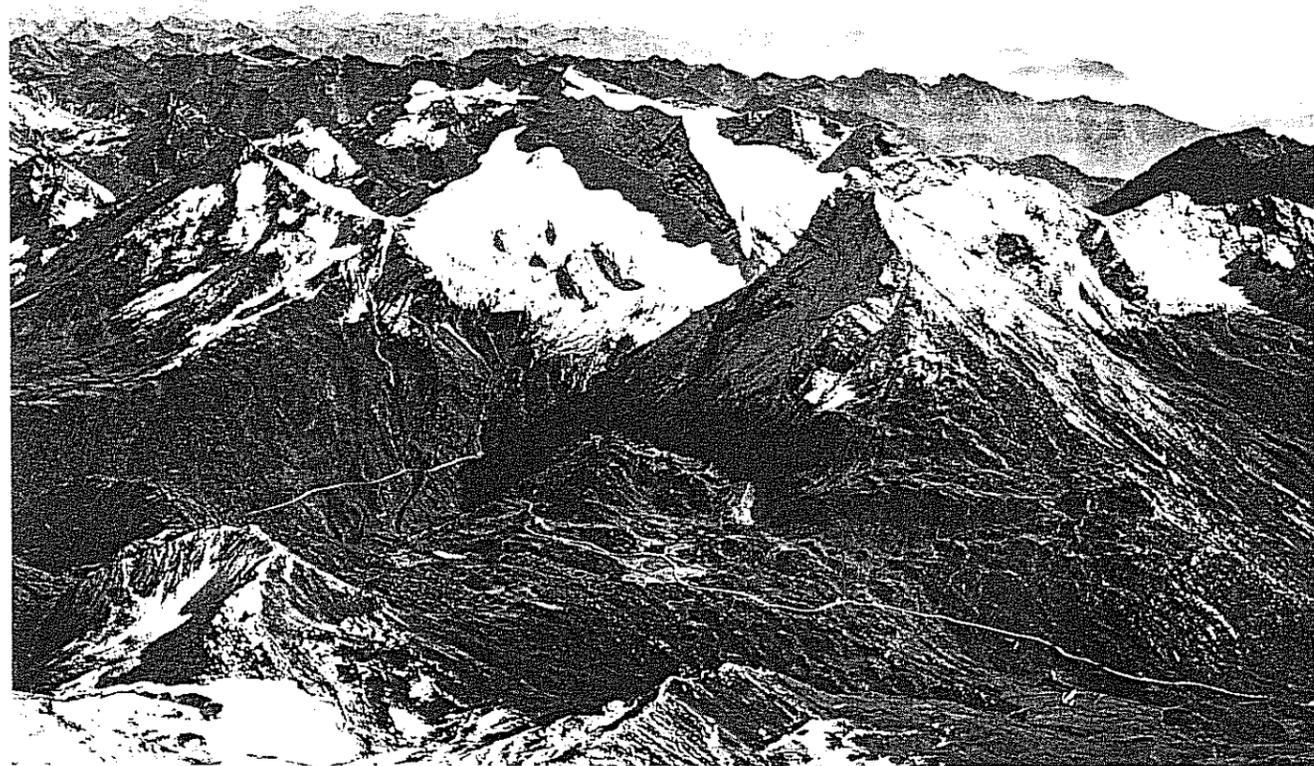


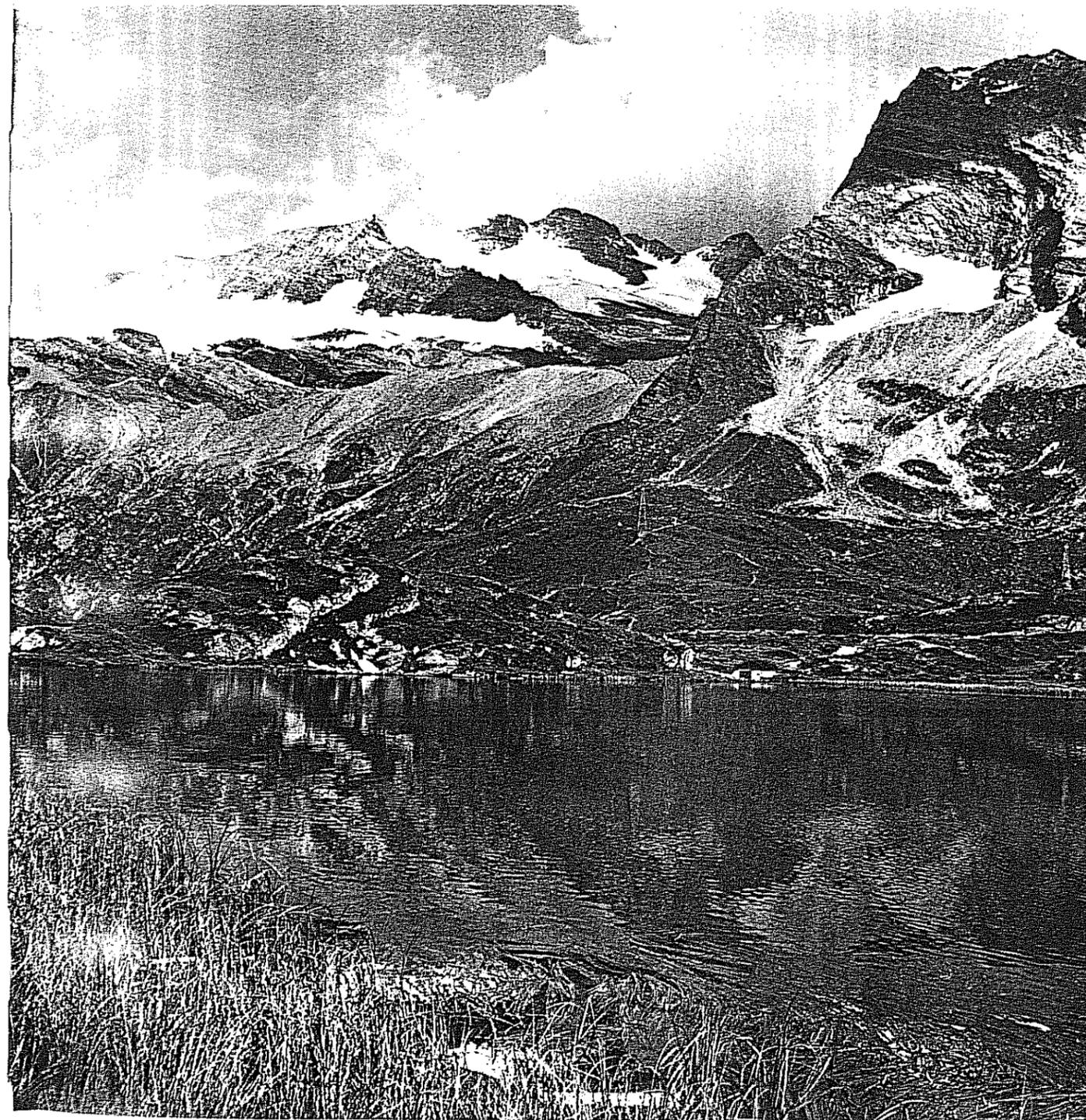
4. L'altipiano del passo del Sempione visto da ovest



Sempione non erano, peraltro, i due passaggi stretti, bensì la mancanza di un allacciamento diretto a nord e l'accesso relativamente lungo, di un'ottantina di chilometri, nella valle del Rodano da Martigny a Briga. La strada cantonale della valle, ottimamente sistemata, e quella del passo del Sempione, aggiornata secondo le norme delle strade nazionali (esente di tasse) hanno ovviato in gran parte a questi inconvenienti. La natura ha affidato al Sempione la sua funzione nel traffico — è l'antica via commerciale e di viaggio, ricca di tradizione, che collega l'ovest con il sud —, e tale compito lo dovrà adempiere anche nel futuro. Pur tralasciando i problemi traffico-geografici e le zone di afflusso e di destinazione, per me il Sempione è e rimane, come d'altronde il S. Gottardo, una stupenda ed autentica porta verso il meridione. Pochi passi alpini si trasformano così improvvisamente sotto i nostri occhi, dall'impressionante ed austero mondo delle alte Alpi all'esuberante e solatio paesaggio meridionale. Quel senso, frizzante, che provoca in ognuno di noi l'avvicinarsi al meridione, l'ha

decantato Josef Victor Widmann, nel 1883, con affettuosa sentimentalità, ed è sempre — forse più che mai — valido nel nostro tempo meccanizzato ed irrequieto: «La discesa dal Sempione conta fra i miei ricordi di viaggio più belli. Non voglio parlare delle ingegnose gallerie sul versante sud della montagna, e nemmeno delle cascate a destra e a sinistra... voglio parlare, invece, della vegetazione, esuberante e invadente, che tinge di un fascino meridionale il carattere alpino della regione. Già si scorgono singoli noci tra i pini che promettono una ricca raccolta, e i castagni, progressivamente, diventano castagneti. Si sente un odore balsamico nell'aria. La vite è in fiore; già cresce l'uva, e il verde dei prati è più carico e promette una terra nuova, più bella. La pietra miliare di granito è superflua: mille calici fragranti ci annunziano che siamo in Italia...».

5. Il lago Hopschen con Monte Leone e Hübschhorn





## La mulattiera del Sempione

*La mulattiera al tempo dei romani*

*Preistoria e antico sentiero del valico*

Da sempre le Alpi hanno formato un grande ostacolo geografico, rallentando il traffico e le relazioni culturali ed economiche fra i territori e i popoli divisi da questo immenso muraglione di neve eterna e di ghiacciai. Ritrovamenti sui passi, specialmente sul Gran S. Bernardo e sullo Spluga che datano dalla tarda età del ferro (era Latène, 500 a. Cr.), lasciano supporre che già allora fosse esistito un traffico seppur modesto sui passi alpini, se di traffico si può parlare. Il ritrovamento di numerose tombe dell'era Latène nel Vallese (per esempio a Riddes, Sion, Siere, Leuk, Leukerbad, Salgesch, Raron, Naters, Briga, Ernen e Binn) prova che già a quel tempo la valle del Rodano era in parte colonizzata, certe regioni, forse, soltanto temporaneamente. L'origine di una mulattiera praticabile sopra il valico del Sempione si perde nel buio della storia, ma non è affatto da escludere che il passo fosse già stato attraversato in tempi preistorici, sebbene manchino ritrovamenti provenienti dal valico stesso e dai diretti accessi da nord, ovest e sud. Se il Gran S. Bernardo con il punto culminante a 2473 m fece da collegamento, anche il Sempione che con 2005 m è assai più basso, avrebbe certamente servito. Ci sono, comunque, le terribili gole di Saltina a nord e di Gondo a sud che ostacolavano da sempre l'uso di questo sentiero, ma è quasi certo che già allora qualcuno avrebbe scoperto un modo di trovare una circonvallazione. È probabile che quelle primitive mulattiere dei tempi preistorici, usate ovviamente più tardi dai romani che le avevano in parte migliorate, avessero essenzialmente la funzione di pure «vie di osservazione» che permisero un primo contatto con gruppi etnologici e culturali a nord o a sud delle Alpi; più tardi ne sarebbero scaturiti dei legami più stretti e un modesto scambio di merci.

Attorno all'anno 15 a. Cr. i legionari dell'imperatore Tiberio, avanzando dal lago di Ginevra, conquistarono il Vallese — la cui Aosta era già caduta in mano romana sotto Augusto nell'anno 25 a. Cr. — e sottomisero successivamente le tribù celte ivi stabilite. La Vallis Poeninae fu dapprima annessa alla provincia retica, ma presto, per aspetti geopolitici, assunse maggiore importanza. A nord, lungo la frontiera del Reno, erano stazionate armate di legionari, e la zona diventò perciò di massima importanza politico-strategica per l'Impero romano, rendendo necessario il potenziamento delle strade verso la Gallia. Nel 47 d. Cr. l'imperatore Augusto fece costruire, al posto della mulattiera sopra il Gran S. Bernardo, una strada militare romana, di cui ci è rimasta una pietra miliare, la più antica della Svizzera. Il Gran S. Bernardo diventò così un collegamento importante della grande strada che portava da Milano (Mediolanum) attraverso Vercelli — Ivrea — Aosta — in summo Pennino (Gran S. Bernardo) — Martigny (Octodurus) — Vevey —

Avenches (Aventicum) — Soletta ad Augusta raurica e Basilea, oppure da Augusta verso est a Vindonissa, luogo che figura nella famosa «Tabula Peutingeriana», l'elenco romano delle «strade principali». Verso la Gallia, questa strada conduceva da Vevey a Losanna e via via a La Sarraz-Orbe-passo di Jougne-Pontarlier e Besançon.

A causa di questa importante strada maestra, la Vallis Poeninae fu staccata dalla provincia delle Rezie nel 150 d. Cr. e formò d'allora in poi, insieme alla valle superiore dell'Isère, ai piedi del Piccolo S. Bernardo, la nuova provincia delle Alpi Graiae e Poeninae. Le quattro stirpi del Vallese furono riunite nella «Civitas Vallensium» che fu dotata del diritto latino di più alto livello. Capitale ne diventò Octodurus, un luogo vicino all'odierna Martigny che ai tempi era assai importante.

*Il sentiero mercantile romano al Sempione*

Sembra che il Sempione, a quell'epoca, fosse all'ombra del Gran S. Bernardo, eppure deve esserci stato una specie di traffico tra la val d'Ossola e la valle del Rodano. Lo testimoniano diverse monete trovate al passo del Sempione, di cui le più antiche risalgono all'Impero di Traiano (98-117 d. Cr.) e si fanno più numerose verso la fine del secondo secolo.

Mancano invece rispettivi ritrovamenti (edifici, documenti ecc.) in val Divedro e nell'alto Vallese che possano provare l'esistenza di un traffico mercantile di una certa importanza.

Nemmeno la pietra miliare (LEUGENSTEIN) della metà del terzo secolo, sulla quale è inciso «XVII» e che, forse, proviene dal sentiero fra Sedunum (Sion) e Octodurus (Martigny), indica con certezza che ci fosse stato un «traffico mercantile di transito» sopra il valico del Sempione. Rimane pure il dubbio sul significato dell'incisione incompleta nei pressi della cittadina di Vogogna nella val d'Ossola, ripetutamente citata dagli storici del traffico e da ognuno interpretata diversamente. Parla di una strada costeggiata da pietre di riparo in marmo, presumibilmente costruita negli anni 196 e 225 d. Cr. per la somma di 22 600 sesterzi (il professor Reinhard parla di 13 600).

Ebbene, Vogogna è situata prima di Piedimulera (diramazione per la valle Anzasca e verso il valico del Monte Moro), ma anche prima di Villa d'Ossola (diramazione per la valle d'Antrona e il valico Antrona), e perciò l'iscrizione potrebbe riferirsi ugualmente ad una delle strade oltre uno dei due valichi che portano nella valle di Saas. L'interpretazione più appropriata dell'iscrizione ci sembra quella di Schulte, il quale credeva che si trattasse di una strada nei dintorni di Domodossola (Oscela) già allora dotata di una cultura relativamente ricca. Lo stesso significato sarebbe pure da attribuire all'iscrizione romana di Crévola d'Ossola. La causa più probabile per cui il valico del Sempione non

s'era sviluppato a strada maestra e mercantile romana di prim'ordine sta nelle difficoltà topografiche. Il sentiero del Sempione si perse nel fondovalle di Briga — che a quell'epoca, probabilmente, non esisteva del tutto — percorso dal selvaggio torrente Rotten che, fra una vegetazione da foresta vergine, banchi alluvionali di ghiaia e sabbia e piccole paludi s'era impossessato di tutta la vallata e, a periodi, s'estendeva fino oltre Sierre. Il muraglione delle Alpi bernesi impedì il proseguimento diretto o quasi verso nord, obbligando ad allungare faticosamente la strada via Sion per Martigny, dove c'era il collegamento con la grande strada romana. Venendo dall'Italia verso il lago Lemano che apriva la strada a nord e nord-ovest, il Sempione si trovava troppo spostato a est; la via del Gran S. Bernardo era, allora, più diretta e percorreva, dopo Martigny, regioni relativamente ben colonizzate. Si presume che il sentiero romano del Sempione fosse servito da collegamento ad un traffico sporadico mercantile più o meno vivace tra Domodossola e Sion, poiché a Milano (Mediolanum) fu conferito il rango di città residenziale soltanto più tardi sotto l'Impero di Diocleziano, 292 d.Cr., e perciò non aveva ancora importanza economica o politica.

Il percorso del sentiero romano del Sempione è, in parte, riportato della storia. Nell'alta val Divedro, nei dintorni degli odierni villaggi di Varzo e di Trasquera, la strada salì rapidamente e, facendosi sentiero alpino, raggiunse in una ripida ascesa l'altopiano delle alpi di Vallescia e di Alpjerung (2063 e 2068 m), divisi, oggi, dalla frontiera italo-svizzera. Che il nome di «Planum Castellum» di una regione vicina si riferisca ad una torre di vedetta romana, è soltanto una supposizione. Da Alpjerung, il sentiero scese verso Pianezza (1862 m) per poi inerparsi sull'Alpjerwäng (2134 m di altitudine), ai piedi dello Chellihorn. Ovviamente è qui che il pastore Joller di Ruden (Gondo) trovò i resti del vecchio sentiero romano. Poi, probabilmente, la mulattiera continuava, sempre all'incirca alla stessa altezza, attraverso una conformazione rocciosa lungo il fianco sud dello Chellihorn e del Rothorn fino Alpjerbidi (2136 m) e oltre, al di sotto della conca di Chesselkumme e del Glatthorn più a nord, e passava alto sopra il fondo valle da Homatta a Howäng (2110 m) sul fianco sud dello Hübschhorn. In quel luogo, un contrafforte a ovest dello Hübschhorn con l'effetto di una chiusa obbligò la mulattiera a sviare a valle. Raggiunse il fondo valle presso l'odierna Chlusmatte (1810 m) poco sopra lo Engiloch, da dove saliva moderatamente verso il passo. La storia non riporta un proseguimento a nord del sentiero romano, ma si presume che scendesse lungo la boscosa valle Taferna verso settentrione, riprendesse a salire vicino a Schallberg, ed evitasse la gola di Saltina costeggiando i teneri pendii di quello che è oggi il casale di Lingwurm, per poi raggiungere il fondovalle. Cosa fosse stato trasportato attraverso quei primi passi alpini all'epoca dei romani, lo sappiamo dal Gran S. Bernardo. Erano innanzitutto prosciutti menapici e marsici (belgi e della Westfalia), apprezzatissimi in quei tempi nel mezzogiorno, ma anche pellicce dal nord e panni dalle Fiandre, già allora molto richiesti nei paesi latini. Dall'Elvezia diventata romana provenivano formaggi, miele, cera, pesce, resina, legnami e pece. Oltre alle merci transitavano sopra il passo

innumerevoli schiavi germanici in viaggio verso un incerto futuro. Dalle province romane d'Italia si trasportavano oli, erbe aromatiche, vini, prodotti dell'arte e della moda, lussuosi vasellami e posate ed altri oggetti raffinati della progredita civilizzazione, diretti verso i centri romani del nord e nella Gallia.

L'anno 401 segna la fine del dominio romano su quella regione che più tardi sarebbe diventata la Confederazione elvetica. Ma ci voleva ancora del tempo fino a che i nuovi padroni, i burgundi, che occuparono nel 457 gran parte del Vallese, e gli alemanni, s'impossessassero di quel paese abbandonato a se stesso, provocando con la loro immigrazione una profonda stratificazione della popolazione e trasformando la struttura economica e politica. Con la scomparsa dell'amministrazione romana e degli eserciti permanenti di legionari nelle guarnigioni, ma pure con il tramonto dell'esteso commercio, le famose strade romane persero il loro significato e caddero presto in rovina o si ricoprirono di terra e di sterpaglia. Così, Schulte ha descritto la situazione: «Un popolo di grande cultura ha fatto sua l'arte di costruire strade, ed ora non rimane altro che il modello creato, e la tradizione locale quale maestra. I romani, con i mezzi di uno stato ricco di danaro e con le forze di un'organizzazione lavorativa arrendevole, avevano costruito, ma poi queste strade ricadevano allo stato primitivo. Le stazioni statali lungo le strade, dove funzionari ed ufficiali trovavano, un tempo, alloggio per la notte, scomparvero e fecero posto alla locanda o all'ospizio religioso. Gli affari presero il posto della previdenza statale, o la carità». Durante quel periodo, facilitato da neve, valanghe, gelo e disgelo, nel corso di pochi decenni anche il sentiero romano sopra il Sempione deve essere caduto in rovina, lasciando il ricordo di quella strada romana per niente trascurabile, ma spesso sopravvalutata dalla storia nella sua funzione traffico-politica, diventando quasi leggendaria ed esistente soltanto nella tradizione.

#### *La mulattiera nel medioevo e nell'età moderna*

#### *Preistoria ed origini del traffico sul passo*

Passato lo scompiglio della trasmigrazione dei popoli, i burgundi (St. Maurice era la residenza dei re dei burgundi nel sesto e nel nono secolo) si stabilirono nel basso e medio Vallese e fecero loro la lingua e la cultura dei celtoromani. Allo scadere del VI e all'inizio del VII secolo cominciava nell'alto Vallese — l'odierna zona dello Pfywald era già allora la confluenza tra le lingue — l'immigrazione degli alemanni di lingua tedesca provenienti dalle regioni centrali della Svizzera e dalla valle dell'Aar, attraverso i passi del Gemmi, Rawil (?), Lötschen e Grimsel. In seguito alla calata dei longobardi attraverso il Gran S. Bernardo, il vescovo Helidor trasferì la sua sede da Martigny a Sion, fra il 565 e il 585. Non sappiamo che cosa fosse accaduto, in quegli anni, lungo il passo del Sempione, poiché il vecchio sentiero riacquistò importanza soltanto nel XIII secolo. È probabile che i longobardi si siano spinti oltre il Sempione, come fecero più tardi, forse, i saraceni. Sotto

Rodolfo III, l'ultimo re dei burgundi, la corona della contea, nel Vallese, passò, nel 999, al vescovo Ugo di Sion (998-1014) che così diventò anche il capo secolare, posizione questa che, più tardi, avrebbe portato ad aspre contese. Dopo la morte di Rodolfo III, il Vallese, insieme al regno dei burgundi, diventò parte del Sacro Romano Impero di Nazione Tedesca.

Un aspetto di particolare importanza nella storia del passo del Sempione e dell'apertura al traffico è indubbiamente la politica attiva, praticata dall'imperatore Federico I Barbarossa, dando peso politico dapprima al Gran S. Bernardo quale collegamento con il meridione, ma più tardi, evidentemente, anche al Sempione, includendo le zone di sviluppo a nord e a sud. Fra il 929 e il 962, il convento S. Pietro (in cielo d'oro) a Pavia fu dotato di rilevanti possedimenti nella val d'Ossola, e sotto Enrico II (1002-24) era l'episcopato di Novara a ricevere vaste proprietà in quella regione. L'imperatore tedesco conferì i diritti di contea nella val d'Ossola al vescovo Pietro di Novara, confermando il mercato settimanale di Domodossola che, situato in zona limitrofa a sud del Sempione, potrebbe aver influito positivamente sulla crescente importanza del passo. Anche il fatto della dogana di Cerro (oggi Casale-Corte-Cerro) situata fra Omegna sul lago d'Orta e Gravellona-Toce, sulla via diretta verso il Sempione, convaliderebbe questa ipotesi. Dopo la morte di Enrico II che aveva ristabilito l'autorità tedesca in Italia, i Hohenstaufen continuarono una politica conseguente in Italia. Federico I Barbarossa s'interessò, nel 1176, dell'agiato ospizio del Gran S. Bernardo, e nell'anno seguente acquistò la fortezza di Arto sul lago d'Orta, una residenza sicura sulla via del Sempione. In seguito, Barbarossa acquistò, nel 1178, i passaggi importanti sui fiumi Cervo e Sesia, situati fra il lago d'Orta, Novara e Vercelli. L'intenzione dello Staufer di mettere sotto controllo gli accessi sud ai passi vallesani era tanto più ovvia se si considera l'appoggio che dava alle famiglie nobili dei Castello e degli Ornavasso, entrate in possesso di cospicue proprietà fondiarie, ma soprattutto al casato dei conti di Biandrate, fedeli agli Staufen, che allargarono successivamente la loro autorità nella val d'Ossola e le regioni limitrofe. A Francoforte, nel 1156, Federico I riconfermò e rinnovò al conte Wido di Biandrate le sue vaste proprietà ed i suoi diritti.

Una disposizione di compenso del 1179 fra il conte Umberto di Savoia e il vescovo di Sion (Kuno) sembra alludere ad un traffico sviluppatosi sul versante nord del Sempione, nella valle del Rodano. La regalia stradale e il diritto di scorta, di cui parla la disposizione, non poteva riferirsi ad altra strada se non a quella che scorreva nella regione governata da Sion e che saliva, lungo il Rodano, verso il Sempione.

Un ulteriore ed importante passo verso l'apertura al traffico internazionale di transito del valico era senza dubbio l'attività politica di colonizzazione dei walser di lingua tedesca, nell'alto Vallese. I walser non solo si spostarono a est verso il Goms, la Furka, le valli di Urseren e del Reno anteriore, ma attraversarono le Alpi sui passi del Sempione, Albrun, Gries, Antrona e Monte Moro, ed estesero la loro colonizzazione a meridione, fondando colonie di lingua

tedesca in val Formazza, sul versante sud del Sempione, con Sempione-villaggio, Gstein-Gabi e Ruden (Gondo), fino nell'alta val Divedro (Tafeders) e nella valle Zwischbergen. Il riflusso in senso contrario ebbe luogo un po' più tardi, quando dei nuclei dalle valli italiane di frontiera passarono nella valle del Rodano. Per questo, nella regione del passo, nell'alta valle del Rodano, nel basso Goms e nella valle di Saas, troviamo possedimenti e diritti delle famiglie Biandrate, Castello ed Ornavasso. Queste pacifiche invasioni e l'influsso reciproco di diversi popoli e diverse culture fecero di quelle zone un punto di partenza molto favorevole al rilancio del commercio e del traffico.

#### *Il Sempione diventa strada di traffico a grande distanza*

Come sopra accennato, negli ultimi decenni del XII secolo deve essere esistito un traffico più o meno vivace sul passo del Sempione, supposizione completata da un importante documento a conferma che il Sempione era sorto, nel frattempo, a strada di grande traffico molto battuta. Si tratta del più antico diritto municipale di Sion, registrato attorno al 1217 sotto il vescovo Landrich di Mont (1206-1237). In questo documento, i diritti di scorta e stradali del vescovo sono elencati con esattezza ed erano validi, allora, nella zona che, partendo dalla croce vicino a Ottans, presso Martigny, saliva la valle del Rodano, attraversava tutto l'episcopato, e da cui era escluso soltanto chi veniva dal passo Antrona e dalla valle di Saas. Al diritto municipale era aggiunta una disposizione doganale concernente merci provenienti dalla Lombardia e destinate a Sion o di transito. Non si trattava, comunque, di disposizioni nuove, bensì di un diritto acquisito e registrato, permettendo di concludere che il traffico da e verso il Sempione fosse stato di una certa importanza già decenni prima. Interessante è pure il passo Antrona (2838 m) di cui abbiamo accennato quale sentiero commerciale dalle valli d'Ossola e di Antrona nella valle di Saas, che fino al XV secolo fu attraversato — ne esistono le prove — con cavalli, bestiame e beni di commercio. Vicino al passo Antrona, ma anche al passo del Monte Moro (2984 m) che, a ovest, collega la valle Anzasca con la valle di Saas, furono ritrovate tracce della vecchia mulattiera. Resti di un'antica strada selciata furono pure trovati a est del Sempione, al passo Albrun alto 2409 m che collegava le valli d'Ossola e d'Antigorio, attraverso la valle Dévero con la valle di Binn e che nel medioevo era di una certa importanza. Concorrente principale del Sempione rimase pur sempre il Gran S. Bernardo che, insieme allo Spluga e al Settimo e fino all'apertura della strada del S. Gottardo all'inizio del XIII secolo, era la via di transito commerciale più importante delle Alpi.

Benché il Sempione, a quell'epoca, dovesse far fronte alla concorrenza di altri valichi che fecero defluire parte del traffico, i vantaggi per assicurargli un ruolo predominante erano molti. La mulattiera oltre il Sempione deve essere stata, allora, assai battuta, poiché, per la prima volta nel 1235, si fa il nome della montagna, come pure di un ospizio in vicinanza del valico, fondato e diretto, a quanto pa-

re, qualche anno prima dall'ordine di San Giovanni (Cavalieri di Malta). Il primo viaggio sul Sempione accertato con sicurezza ebbe luogo nel 1254, quando l'arcivescovo Odo di Rouen transitò sul passo, l'8 febbraio, recandosi a Roma. Forse, all'inizio del rilancio del traffico, il Sempione non era altro che un sentiero di pellegrinaggio assai frequentato, servendo nel contempo al commercio e al traffico locale e regionale e sviluppandosi fino a diventare strada di transito commerciale internazionale. Una parte decisiva aveva certamente la posizione economicamente forte di Milano e il suo crescente influsso politico, ma anche la prosperità delle città mercato come Troyes, Bar sur Aube, Provins e Langy nella Champagne che, fino all'inizio del XIV secolo, formavano il centro internazionale di traffico, commercio e danaro. E poiché il Sempione era il collegamento più breve tra il crescente centro commerciale ed industriale dell'alta Italia e le importanti piazze commerciali della Champagne, i mercanti milanesi, ma anche quelli di Novara e Pistoia, ebbero grande interesse affinché questa via commerciale fosse ampliata e resa sicura. Nell'anno 1267, il vescovo di Sion (Enrico I di Raron 1243-1271) garantì ai commercianti italiani l'incolumità sulla rotta del Sempione. I vescovi di Sion che, con i diritti della contea, erano anche i padroni dei mercati e delle strade, per la cui manutenzione e sicurezza erano responsabili, dimostrarono, pari ai commercianti, grande interesse di promuovere il commercio e di cautelarlo. Già nel 1272, il vescovo Rodolfo di Valpelline (1271-73), e dopo di lui nel 1291 il vescovo Bonifazio di Challant (1290-1308) si accordarono con il ceto mercantile di Milano per salvaguardare un transito commerciale regolare sopra il Sempione. In questi contratti furono rinnovati e fissati anche gli accordi doganali per Briga, Sion e Martigny. Il vecchio sentiero del valico che, a piedi e con il bel tempo, era transitabile in una marcia di 10 o 11 ore, venne adattato alla densità del traffico, ma ciò, evidentemente, non diede molta fiducia ai viaggiatori. Nel 1275, Papa Gregorio X, ritornando a Roma da Losanna dove aveva inaugurata la cattedrale, passò sulla mulattiera del Sempione. Nell'itinerario si legge che l'altissimo prelado dovette esporsi a pericolosi ponti «discriminosis Montis Brigae pontibus se exponens». Pur essendo questa «descrizione di viaggio» assai breve, ne dà un'indicazione preziosa. La mulattiera, a quel tempo, deve aver percorso, come d'altronde chiaramente lo dicono «i pericolosi ponti» del resoconto, lo stretto e selvaggio burrone di Gondo. Non è saputo esattamente quando l'antica «via alta» sopra Alpi fu spostata nella gola, ma si presume che ciò sia avvenuto verso la fine del XII secolo, in seguito alla colonizzazione del versante sud del Sempione da parte dei walsers, abituati alla montagna ed esperti costruttori di ponti. L'antica strada commerciale da Milano-Novara e Vercelli costeggiava il lago d'Orta e conduceva via Gravelona-Vogogna a Domodossola e Crévola, essendo probabilmente già allora una modesta carrozzabile. La mulattiera vera e propria cominciava a Crévola d'Ossola e portava a Varzo e Ruden (Gondo). Più in alto, in vicinanza del passo, il sentiero costeggiava dapprima la sponda sinistra del Doveria e cambiava poi, sopra un ponte presso il «Fahrenwasser»

nella gola inferiore di Gondo, sulla sponda destra della valle, evitando così la cascata del Frassinone (Alpien-Bach) e lo stretto tra la roccia dove, più tardi, sorse la galleria di Napoleone. Il sentiero proseguiva sulla sponda destra fino al vecchio «Ponte Alto» che riportava nuovamente sulla riva sinistra, attraversando, poche centinaia di metri a monte, presso «la montagna bianca» (vicino alla vecchia caserma), ancora una volta il fiume Doveria. Presso Gstein-Gabi la mulattiera, attraversato il ruscello Laggin, saliva al di sopra di Sempione-villaggio verso l'Engloch dove, un tempo, sboccava l'antico sentiero romano, conducendo infine alla Spitalmatte e all'ospizio dell'ordine di San Giovanni. Dove oggi si trova la vetta del Sempione, la mulattiera scendeva, tormentata, il ripido pendio verso il fondovalle, percorrendo la valle Taferna, ove c'era un alloggio, fino a Gantergrund. Là, la mulattiera riprendeva a salire un'altra volta fino allo Schallberg, scansando l'erta scoscesa di Saltina e, passando dal casale di Lingwurm, fin giù a Briga. Da ovest, la tradizionale strada commerciale seguiva la vecchia strada romana da Losanna a Martigny, dove c'era la biforcazione verso il Gran S. Bernardo e il Sempione. Da Martigny, la strada portava a Saxon e nell'alta valle, vicino all'odierno Riddes; qui, attraverso un ponte sul Rodano, giungeva a Saillon con le sue torri di difesa, poi seguiva fino a Sion la sponda destra del Rodano che, inselvicato, si precipitava sopra il terreno d'alluvione del largo fondo valle, influenzando spesso il percorso della strada. Sopra Sion, la strada cambiava nuovamente sponda vicino a Granges, dove ai tempi c'era un ponte, prima di arrivare a Sierre. Da Sierre, la vecchia strada provinciale costeggiava, più in alto, il fianco solatio fino a Leuk e scese di nuovo verso il Rodano che attraversava sopra un ponte, dove oggi è il villaggio Susten. La strada proseguiva, toccando Agarn e Turtmann, verso Visp e Briga. Probabilmente anche l'accesso ovest al Sempione, da Vallorbe via Losanna-Martigny e Sion a Briga — che nella valle del Rodano, più tardi, venne chiamata la vecchia strada provinciale — era interamente carreggiabile per veicoli leggeri da trasporto. Da Briga partiva una mulattiera su per il Goms e più in alto, sopra il valico della Furka verso est, e sopra il Grimsel verso nord.

#### *Compagnie di trasporto e beni di commercio*

Sembra che in seguito all'aumentato traffico sulla rotta del Sempione, sia il sentiero del passo sia la strada nella valle del Rodano subissero varie migliorie e fossero aggiornate diverse volte alle nuove circostanze. La competenza spettava ai vescovi di Sion che incassavano, quali diritti di sovranità, i dazi che usavano conferire a fedeli del loro seguito. La manutenzione della strada era, dapprima, di obbligo su tutta la sua lunghezza da Ottans presso Martigny fino a Gstein-Gabi e al ponte sul ruscello Laggin, ma fu limitato, dopo il 1260 (trattato di scambio con la Savoia), al solo tratto che cominciava a Pont de la Morge, un po' più basso di Sion. I vescovi mirarono poi ad una specie di «compensazione», allargando la frontiera a sud, ma non

riuscirono ad oltrepassare il ruscello Cherasca, nelle vicinanze di Varzo. Altre dispute di confine in quella regione fecero retrocedere l'influenza vescovile fin dietro Ruden (Gondo), di modo che l'unico guadagno territoriale consisteva nella gola di Gondo. In base al trattato di transito e doganale concluso nel 1291, la compagnia di commercio milanese s'impegnò di pagare i seguenti dazi: per ogni balla di panno francese, di broccato di seta, per spezie e per ogni cavallo del seguito = 12 quattrini; per palpignano, lana, cera, cuoio prezioso, aghi ed altre merci in metallo e per armi = 6 quattrini; per ogni mazzo di ferro, acciaio, rame, peltro ed altri metalli, esclusi i metalli preziosi oro ed argento = 2 quattrini. I «pedaggi» invece servivano alla manutenzione stradale e costavano per ogni balla di merce due quattrini alla dogana di Briga, tre a Sion e uno a Martigny che ora fece parte dell'autorità territoriale di Savoia. Altre dogane erano a Domodossola, Sempione-villaggio, Granges, Sion (dogana nuova), al ponte di Riddes, a St. Maurice, Villeneuve, presso il castello di Chillon, a Les Clées fra Orbe e Vallorbe, e al passo di Jougne. Gli Asburgo sotto re Albrecht fecero, nel 1299, un tentativo di abolire la dogana di Jougne per favorire il S. Gottardo, ma la cosa andò a vuoto, poiché i conti di Savoia, diventati frattanto anche i signori di Vaud, erano abbastanza potenti da affrontare eventuali usurpazioni da parte degli Asburgo. Anche il traffico commerciale di transito tra la Francia, la Lombardia e il centro della Savoia, attraverso il Gran S. Bernardo e il Sempione, che in quegli anni era in forte aumento, era da considerare un sicuro appoggio economico e politico. Durante 213 giorni del 1286, i seguenti beni passarono la dogana di Villeneuve presso Chillon: 2211 balle di panni francesi e lombardi, 1448 balle di lana e di pelli, 80 carichi di panni e di merceria e 2568 carri di sale. Il sale, del resto, proveniva dall'esterno, poiché le saline di Bex furono scoperte soltanto nel XVI secolo. A partire dal 30 novembre 1294, in un lasso di tempo di 1022 giorni, furono sdoganati, ancora a Villeneuve, 11 858 colli di merci e 722 carichi, in più 80 carri di panni e di merceria. Il doganiere di Sion registrava, nel 1388, un transito di 1884 colli di merci, e per gli anni fra il 1379 e il 1384 si ebbe una media di 1700 colli. In base alle entrate doganali di Briga, nel 1362, fu calcolato il passaggio di circa 6000 colli, cioè una media di circa 16,4 al giorno, alla dogana di questa città. Garanzie indispensabili per un regolare svolgimento del traffico merci erano le convenzioni per i carrettieri e i mulattieri, ed anche in questo campo era la compagnia commerciale di Milano a prendere l'iniziativa, appoggiata, naturalmente, dai vescovi di Sion. La prima convenzione di trasporto è quella di Leuk, che risale al 1310, ed è nel contempo la prima convenzione di questo genere nelle Alpi. A Leuk spettava ai carrettieri a designare un capo che spartiva il lavoro e, tramite un messaggero, impiegava il personale occorrente. Di regola il trasporto fu eseguito da sosta in sosta, dove la merce veniva controllata, ricaricata — talvolta venduta — o immagazzinata, e si sostituivano i cavalli o i muli stanchi. I carrettieri di Leuk trasportavano le merci verso sud fino a Briga e verso ovest fino a Sion. Il capo decideva di quali merci si sarebbe incaricato ogni singolo mulattiere o carrettiere, ed era pure lui a dare il tempo

per caricare. Chi al cosiddetto tempo stabilito non era arrivato alla sosta, perdeva l'incarico e il guadagno. Nel 1310, anche il comune di Turtmann trattava, indipendente, il traffico merci. L'ordinamento del trasporto di St. Maurice è del 1320 e si riferiva unicamente a questioni organizzative o di carriaggio. Da parte italiana esisteva l'ordinamento di trasporto di Domodossola, molto simile a quello del Vallese, ed anche Vogogna disponeva di una compagnia di trasporto. «Spartitori» c'erano pure nella val Divedro e nella val Antigorio, ma erano i carrettieri e i mulattieri di Domodossola a spedire le merci verso nord fino a Ruden (Gondo) e verso sud fino al ponte sul Toce presso Vogogna, talvolta fino a Gravelona. Un'importante funzione ebbe, nel Vallese, anche il capo-colli, ma il trattato di commercio del 1291 vietò a questa gente di unirsi in una corporazione. Alla fine del XV secolo, quando le centene erano diventate più potenti e il popolo aveva guadagnato influenza, i capi-colli si unirono in una specie di sindacato. Forse anche il fatto che il traffico diminuiva nel XV e nel XVI secolo influiva sulla necessità di organizzarsi maggiormente, per salvare almeno le merci di transito, destinate al Sempione, da imprenditori di contrabbando. Per gli effettivi trasporti sopra il passo, i capi-colli furono messi a disposizione dai comuni di Naters, Briga e Sempione. In tempi calmi si ricorreva ad una convenzione del 1307 che prevedeva turni settimanali. Ogni capo-colli era tenuto a dedicare un giorno di lavoro all'anno alla manutenzione stradale, altrimenti pagava una rispettiva contribuzione. I capi-colli pretendevano una chiara organizzazione dei diritti doganali, di sosta e di strada, da sempre in mano ad una specie di egemonia familiare, diritti che, una volta, spettavano al vescovo, ma poi, sia per vendita, sia per infeudamento, avevano portato a disposizioni complicate ed intrecciate. Relativamente tardi, soltanto nel 1598, il Consiglio provinciale accordò una tariffa generale obbligatoria per il tratto stradale dal Sempione fino a St. Maurice.

#### *Le soste e i beni di trasporto*

All'epoca delle mulattiere, le soste avevano assunto, per i trasporti, una particolare importanza, servendo questi edifici sia da magazzini, sia da alloggio, che da punti d'appoggio per le compagnie di trasporto. Lungo la via del Sempione s'incontravano soste a Martigny, Sion, Leuk, Briga, sul passo del Sempione, a Sempione-villaggio, Gondo, Varzo, Domodossola (dove venne chiesto, come d'altronde a Leuk, un cosiddetto «dazio di sosta») e a Vogogna. Anche Agarn ebbe già nel 1272 un suo magazzino (suste de Ayert) per le merci dei commercianti di transito. Di tutte queste soste si parla per la prima volta in documenti nel lasso di tempo fra il 1270 e il 1325. Una sosta supplementare fu costruita, nel 1351, a Visp, la quale, probabilmente, servì soprattutto al traffico, per nulla trascurabile, sulla mulattiera del passo d'Antrona. L'edificio fu dovuto ad una richiesta del ceto mercantile di Milano che ebbe l'appoggio del reggente Giovanni Visconti. In seguito Milano, a cui la strada del Sempione deve, in fondo, il suo sviluppo, non si intromise mai più attivamente per pro-