

neppure per l'anno seguente era fissato un termine per l'apertura. All'inizio del 1805, Napoleone ordinò che la strada fosse carrozzabile per l'artiglieria entro il prossimo agosto. Il 26 maggio 1805, Napoleone, incoronatosi a Milano re d'Italia, voleva fare il viaggio di ritorno, previsto per luglio, sopra il Sempione. Per avere delle informazioni precise sullo stato del suo itinerario, delegò un giovane funzionario del suo seguito quale «ispettore privato» attraverso il Sempione a Ginevra, da dove avrebbe steso un rapporto dettagliato a Bonaparte. La carrozza di D'Oissels dovette passare, oltre a dei pezzi di strada incompiuti, anche sopra qualche ponte di fortuna, e nella gola di Gondo, dove la galleria non era ancora scavata, la carrozza dovette essere scomposta e trasportata a monte sul tratto rimasto della vecchia mulattiera. Sul valico c'era la neve, in certi punti dove erano cadute delle valanghe alte vari metri, e più a nord, nei pressi del ghiacciaio di «Acque Fredde», la galleria non era pronta, e del ponte sulla Ganter mancava il pezzo centrale in legno. Il rapporto di D'Oissels da Ginevra non poteva perciò invogliare ad un viaggio, e Napoleone rientrò a Fontainebleau con il suo seguito attraverso il Moncenisio, viaggiando 85 ore.

Così, Napoleone non poté usare la «sua» strada, e rimase soltanto delusione ed ingegneri compromessi, e tutto influiva sfavorevolmente sul clima di lavoro già instabile.

In settembre era terminato il traforo della galleria di Gondo, e il 25 settembre 1805, Céard annunciò a Parigi che la strada del Sempione era ormai transitabile per la fanteria e la cavalleria, e che l'artiglieria avrebbe potuto passare fra una diecina di giorni. Il 9 ottobre ebbe luogo, in presenza dell'ispettore Céard, degli ingegneri e di numerosi ospiti, fra cui il residente-francese a Sion, Echasseriaux, e il landamano vallesano de Agostini, il viaggio d'inaugurazione, in carrozze, sulla nuova strada del Sempione. Napoleone non c'era: aveva altre preoccupazioni a quel tempo. Il 2 dicembre vinse la battaglia di Austerlitz, detta dei «tre imperatori», e con la battaglia vittoriosa di Wagram e la pace di Schönbrunn che la seguì il 14 ottobre 1809, Napoleone aveva raggiunto lo zenit del suo potere. E benché il compimento della strada del Sempione cadesse proprio nel periodo dei suoi più grandi successi, non fu dato a Napoleone di vedere o di usare l'opera da lui stesso ordinata. L'imperatore Bonaparte ha visto il Sempione e la nuova strada soltanto in modello, poiché Céard ne fece fare un rilievo in base ai suoi piani. Il funzionario però, dimentico dei propri doveri, modellò un secondo rilievo e lo fece consegnare all'imperatore della Russia. Napoleone, comunque, reagì imperturbato al tradimento e disse, poco impressionato: «Si l'empereur Alexandre a le relief, moi j'ai le Simplon». E con ciò la faccenda per lui era chiusa. Il funzionario, d'altronde, aveva fatto un terzo modello e l'aveva esposto pubblicamente nel Palais Royal a Parigi. Il parere sul tradimento di segreti militari era, allora, ovviamente diverso dai nostri giorni.

La nuova strada del Sempione fu considerata, a ragione, un'opera importante ed indicativa per il futuro, ed era — poiché la strada del Brennero, alta 1370 m e costruita nel 1772, non è considerata strada di alta montagna — la prima strada carrozzabile d'alta montagna generosamente

sistemata. Sulla lunghezza di 63 km tra Glis e Domodossola furono eseguiti, nel corso di cinque estati, 64 ponti, tra cui otto importanti, e sette gallerie della lunghezza totale di 525 m. Per la costruzione della strada e delle gallerie nella roccia furono usate 250 t di polvere esplosiva. Il numero degli operai che persero la vita durante i lavori stradali non fu mai verificato con esattezza, ma la costruzione della sola galleria di Gondo fece più di cento vittime. La pendenza media della strada era del 6% e non sorpassava mai — eccetto il tratto nella foresta di Ried — il 13%.

La larghezza, già allora di misure generose — l'artiglieria pesante trainata da cavalli era scortata da fanteria e cavalleria — oscillava tra i 7,2 e gli 8,4 m. Le spese di costruzione della strada del passo furono preventivate, al tempo, da Céard, con 7 586 102 franchi, ma la somma effettivamente spesa per il lavoro stradale tra Glis e Domodossola non dovrebbe aver sorpassato i 5,4 milioni di franchi. La spesa globale dichiarata per lavori stradali da St. Gingolph a Sesto-Calende era di fr. 9 750 000 (preventivo 12 116 000), mentre erano preventivati, per il tratto lago Lemano — Glis, fr. 1 760 000, e per quello da Domodossola a Sesto-Calende fr. 2 770 000. — Delle somme previste per le strade d'accesso nella valle del Rodano, dove già ai tempi delle mulattiere esisteva una strada carrozzabile assai buona, non si spese praticamente nulla, e anche i tracciati nuovi nel Vallese progettati da Céard, di cui 10 km tra Sierre e Leuk, non furono eseguiti. Sul versante sud, fra Arona e Domodossola, la strada d'accesso richiedeva diversi tracciati nuovi e costosi ponti nei pressi di Vogogna, Cuzzago, Gravelona e Baveno, con spese assai ragguardevoli. Quando poi, nel 1810, il Vallese diventò parte della «Grande Nazione», Napoleone presentò deliberatamente una fattura per lavori stradali di 18 milioni di franchi. L'ingegnere sul versante nord era Houdouart, assistito dagli ingegneri Cordier, Plainchant e Polonceau; sul versante sud il responsabile era l'ingegnere in capo Gianella, insieme ai suoi collaboratori Bossi e Viviani. Tutti quanti erano agli ordini dell'ispettore Céard, al quale fu conferito, per i suoi meriti, l'ordine della «Légion d'Honneur».

La nuova strada del Sempione diventò presto un'attrazione, e furono innanzitutto gli alti funzionari dell'amministrazione e la nuova nobiltà napoleonica a voler attraversare, nel tardo autunno del 1805, con le loro pesanti berline il passo già coperto di neve. Houdouart, responsabile di tenere la strada aperta, fu messo in grave imbarazzo a varie riprese, e soltanto con l'astuzia — di cui era vittima persino Napoleone quale «passeggero prominente» — riuscì a trovare gli operai per spazzare la neve. Benché la strada fosse già in esercizio, erano rimasti diversi lavori di rifinitura da eseguire, occupando truppe di operai ancora per molti anni. Ma questi lavori furono eseguiti da vallesani, i quali, benché ora lavorassero a pagamento, non potevano essere obbligati, ed il governo doveva prescrivere ad ogni centena un rispettivo contingente. Così, le centene di Goms, Briga, Visp, Raron, Hérémence e St. Maurice misero ognuna a disposizione 33 uomini, quelle di Sion e Entremont 66, e le centene di Sierre, Martigny e Monthey 50 uomini ciascuna.

Nell'anno 1810, Céard presentò a Napoleone un progetto

che prevedeva l'edificazione di un certo numero di rifugi lungo la strada del Sempione fra Glis e Gstein-Gabi.

L'imperatore accettò il progetto, e entro l'autunno 1810 sorsero in tutto sette rifugi (particolari, vedi testo illustrazioni) benché ne fossero stati previsti soltanto cinque, fra Ried-Briga e Engiloch, costruiti tutti sullo stesso stampo e di aspetto uniforme. Quale rifugio maggiore al valico era previsto il nuovo ospizio, per il quale esisteva già sin dal 1801 un progetto di Lescot che, per motivi finanziari, era stato rinviato. Le fondamenta furono gettate solo nel 1813, e un anno più tardi, dopo la caduta di Napoleone, il lavoro, arrivato appena al primo piano, fu sospeso nuovamente. Solo nel 1835 (vedi storia nel testo fotografie) l'edificio fu terminato dai monaci del Gran S. Bernardo. I monaci, con pio lavoro e disinteressata carità, compirono quello che Napoleone aveva ideato per motivi strategici, poiché l'ospizio già generosamente progettato avrebbe servito pure da caserma. Ma non si arrivò a questo, e l'ultimo edificio militare di Napoleone lungo la strada del Sempione fu la caserma nella gola di Gondo, mai terminata del tutto e distrutta più tardi da cadute di massi; fu ricostruita negli anni 1955/56 nel quadro dell'ampliamento stradale ed esiste tuttora.

La strada del Sempione diventa proprietà del Vallese

Nella battaglia di Lipsia, la «Völkerschlacht», dal 16 al 19 ottobre 1813, Napoleone subì una decisiva sconfitta che portò alla sua caduta (abdicazione a Fontainebleau il 12 aprile 1814). Ritornato sorprendentemente dal suo esilio sull'isola d'Elba il 26 febbraio 1815, tentò di riprendere il potere e riuscì nell'intento per i famosi «cento giorni». La battaglia di Waterloo e Belle Alliance del 18 giugno 1815 mise fine allo spettacolare intermezzo. Sulla nave inglese «Bellerophon» Napoleone fu deportato a Sant'Elena, isola nell'Atlantico, dove il 5 maggio 1821 morì.

Anche il Vallese fu liberato dal giogo francese, ma dovette dapprima dar prova di idoneità. La strada del Sempione, ultimata all'apice del potere napoleonico quale strada maestra per servire ai grandi progetti francesi di conquista, dovette ora assumere, all'inizio dell'inverno 1813, l'ingrato compito di assicurare il ritiro di quanto era rimasto dell'armata d'Italia del maresciallo Murat: circa 18 000 uomini. Nei primi giorni di dicembre Murat, con parte della sua armata, era già transitato sul Sempione, e da Briga nel frattempo erano partiti circa 3 000 uomini della fanteria e 400 della cavalleria che si ritiravano attraverso il Sempione. L'8 dicembre furono sorpresi, sul passo, dal cattivo tempo e da tormente di neve che per 48 ore cadde ininterrottamente e fu ammassata dal vento in muraglioni alti diversi metri. Ovunque i soldati cercarono alloggio, in primo luogo nei rifugi già affollati, destinati ad ospitare una quindicina di persone e qualche cavallo. Altrettanto affollato era Sempione-villaggio, dove una valanga all'entrata nord del paese aveva fatto vittime tra uomini e animali. Il 29 dicembre 1813, il colonnello Simbschen occupò il Vallese con un'armata austriaca, alla quale si unirono, all'inizio di gennaio, anche 524 cacciatori vallesani. Nel febbraio 1814, il generale di bri-

gata italiano Mazzuchelli tentò di riconquistare il Vallese alla Francia, partendo dal Sempione, ma fu sconfitto da truppe austriache, rafforzate da unità vallesane, in diverse battaglie nei pressi di Sempione-villaggio, vicino alla sella del passo e presso Berisal. Il 16 maggio, il colonnello Simbschen lasciò il Vallese con i suoi soldati, — prevalentemente unità serbo-croate di Gradisca — attraversando il Sempione. Durante i «cento giorni» di Napoleone, nel giugno 1815, un'altra armata, comandata dal generale di artiglieria Bubna, passò il valico del Sempione venendo dall'Italia, con 80 000 austriaci e russi, diretta a Lione, passando per Ginevra. E così, la strada del Sempione servì ad un compito strategico al quale era stata destinata, ma non più ad un'armata napoleonica, bensì ad un esercito degli alleati. Fortunatamente questo episodio mise il punto finale agli scopi militari del Sempione fino ai nostri giorni, malgrado due guerre mondiali e la frontiera vicinissima, e speriamo che nell'avvenire il passo possa servire soltanto al suo destino di strada pacifica di commercio e di viaggio.

Il Vallese fu accolto, il 4 agosto 1815, quale 20mo cantone della Confederazione Elvetica, riconosciuta dal Congresso di Vienna, nel quadro del nuovo ordine europeo, quale federazione di stati sovrani e neutrali. Insieme al Vallese, anche Ginevra e Neuchâtel diventarono nuovi cantoni, mentre Vaud, un altro cantone del Sempione già paese suddito a Berna, si era già fatto membro nel 1803 della «confederazione di mediazione». La strada del Sempione, quell'itinerario nuovo ed attraente, ammirato da numerosi viaggiatori provenienti da mezz'Europa e delle più svariate classi sociali che attraversavano il paese in carrozze e vetture, a cavallo e a piedi, diventò proprietà del canton Vallese. Fu il periodo in cui le descrizioni di viaggi sul Sempione, piuttosto scarse fino a quel momento, cominciarono a farsi frequenti. Nel luglio 1816, un professore di Breslau attraversò il Sempione nel suo viaggio in Italia e descrisse così le sue impressioni: «Di buon mattino partimmo da Briga con il nostro tiro a quattro e salimmo dapprima un sentiero tortuoso a passo di lumaca (intense le curve nella foresta di Ried). La strada del Sempione è un'opera davvero imperiale, così larga da permettere ovunque a due carrozze di viaggiare l'una accanto all'altra, e sale così dolcemente che mai la carrozza retrocede, e in discesa si viaggia comodamente di trotto; lungo i pendii ci sono ringhiere ovunque, e pilastri ed audaci ponti in pietra attraversano torrenti, fiumi, crepacci... Di tratto in tratto s'incontrano piccoli rifugi o alloggi spaziosi per uomini e cavalli, specialmente d'inverno; e alla sommità è terminato il primo piano di un grande ospizio che, ormai, rimarrà incompiuto... A quest'altitudine, purtroppo, le nubi ci impedivano di godere la libera vista sulle Alpi bernesi che ci stavano di fronte e le montagne nevose che si alzavano davanti a noi, le cui cime risplendenti, al di sopra delle nuvole, ci sembravano ancor più alte». K. F. Schinkel, il famoso architetto di Berlino, viaggiò sul Sempione nel luglio 1824 e riferì sulla gola di Gondo che lo aveva molto impressionato: «La discesa dal Sempione è la cosa più avventurosa e grottesca che si possa vedere al mondo. Appena lasciate le regioni più alte delle Alpi, la valle, percorsa dalla strada, si fa così stretta che in certi punti non è larga nemmeno 50 piedi; da ogni

lato si alzano masse rocciose verso il cielo, alte 2 000 piedi, di granito così puro che i crepacci e le fessure disegnano in un sol tratto linee rette verticali dall'alto in basso. Nel profondo di questa spaventosa valle strepita un torrente di nome Toce che corre verso il lago Maggiore e di cui la strada segue la sponda. Parecchie grotte (intendeva la galleria di Gondo munita di aperture per la luce) vanno passate lungo la strada e persino qui nel fondo valle, il che rende la situazione ancor più terribile. Poi un vecchio edificio a torre con portone e cappella, dove si trova la dogana piemontese (Gondo) chiude la valle». Non c'era, allora, diario di viaggio che non avesse lodato a dovere la strada così generosamente concepita, in quel grandioso mondo alpino, ma soprattutto il fatto che ora si potesse viaggiare comodamente in carrozza o in vettura in mezzo a questa «terrificante» regione di rocce, torrenti, nevai e ghiaccio.

L'era d'oro della diligenza

Agli inizi dell'era della diligenza, l'Europa si trovava in piena trasformazione politica ed economica, caratterizzata dalle rivoluzioni borghesi in Francia e negli stati tedeschi, mentre l'Italia, scossa da violente lotte interne, aspirava all'unità. In Svizzera, l'agglomerato di stati si era in qualche modo consolidato, sebbene politicamente regnasse tuttora aria di temporale, culminante in una serie di rivolte cantonali. Contrariamente a Vaud, dove le sommosse passavano senza troppe scene drammatiche, nel Vallese la quiete era soltanto apparente e di breve durata. La legislazione cantonale del 1815 prevedeva l'eventualità che le sette centene della valle superiore esercitassero il diritto maggioritario sul più popolato basso Vallese, sebbene la sudditanza precedente al 1798 non esistesse più. Il basso Vallese, frattanto, non si sentiva più di accettare questi soprusi, e il cantone era minacciato dalla divisione in due mezzi-cantoni. La situazione sfociò, nel 1830, in pericolosi disordini politici (i conservatori della «Vecchia Svizzera» contro i radicali della «Giovane Svizzera») ed infine nella guerra civile, terminata con la battaglia del Trient, vinta dai conservatori il 21 maggio 1844. Dopo aver preso parte all'«Alleanza Separata» — il governo vallesano capitolò, il 30 novembre 1847, dopo la resa di Lucerna al generale Dufour — i radicali giunsero al potere per un breve periodo, ma furono in seguito e definitivamente soppiantati dai conservatori. Dopo le decisive lotte di partito, nel Vallese ritornò la calma, e seguì un periodo di stabilità politica, di risurrezione culturale e di prosperità economica, da cui trasse profitto pure il Sempione.

Già nel 1830 il traffico a piedi, a cavallo o in carrozza era stato assai frequente, ma di quel periodo, come pure dei decenni seguenti, non esistono, praticamente, indicazioni fondate sul traffico di merci, sostenuto quasi esclusivamente dai vetturali di Briga e di Sempione-villaggio. Diversi documenti, invece, testimoniano delle diligenze e dei viaggiatori che passavano sopra il Sempione. Fino al 1802, il monopolio sulla rotta del Sempione era in mano all'imprenditore di poste bernese Beat von Fischer. In seguito e fino al 1805 (rilevamento del canton Vaud) la spedizione di di-

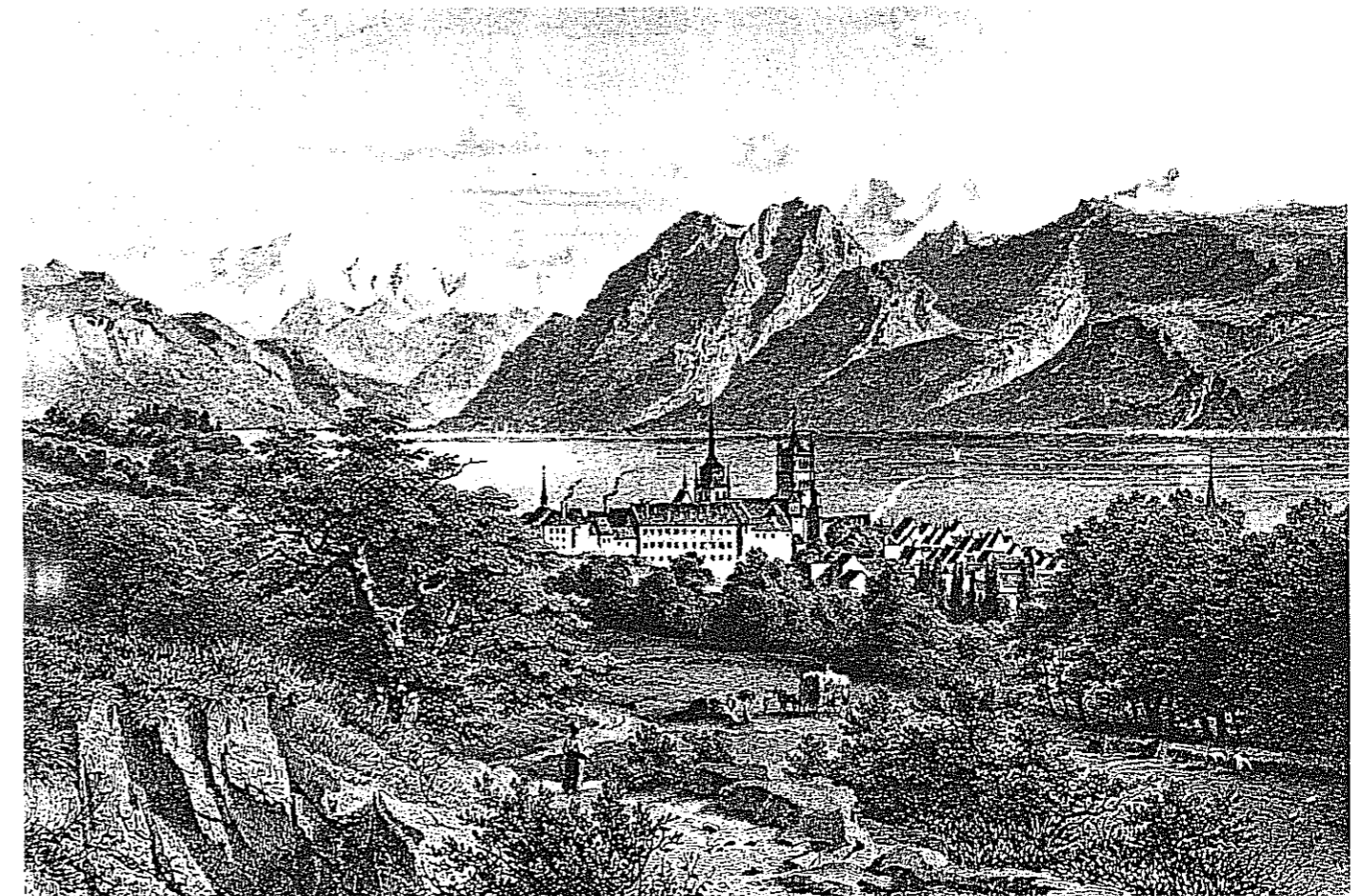
spacci e lettere era affidata a tre rispettati cittadini del Vallese. A partire dal marzo 1805, la posta cantonale vodese — autorizzata dalla repubblica del Vallese — provvedeva a corse regolari bisettimanali di diligenza sopra il Sempione, usando ogni volta, da Losanna attraverso il Sempione per l'Italia, anche una carrozza scoperta che accolse, oltre ai dispacci e pacchi, due o tre viaggiatori con il loro bagaglio. Nel 1807 il Governo vallesano istituì l'esercizio di una linea postale supplementare, incaricando i cosiddetti commissari postali nominati dalla repubblica con il compito di tener pronti cavalli e carrozze di scambio contro equo pagamento nei luoghi più importanti lungo la strada del Sempione. Nell'estate 1808, su proposta di Napoleone, fu istituita una cosiddetta posta straordinaria tra St. Gingolph e Domodossola, amministrata da vallesani, che trasportava soltanto persone e viaggiava secondo l'occorrenza. Il traffico delle diligenze disposto nel 1808 venne interrotto quando era appena organizzato e funzionante. Ciononostante, a quel momento esistevano, lungo la linea del Sempione, tre diversi servizi postali: la «poste aux lettres», la «diligenza» e la nuova «poste aux chevaux» che, naturalmente, si fecero concorrenza tra di loro. Nel 1809, l'esercizio della posta straordinaria venne affidato alla «Compagnie des diligences» che già intratteneva un servizio di diligenza regolare. Nel 1815, anche la «poste aux lettres» aderì a questa compagnia. Dopo il raggruppamento delle tre poste sotto un'unica amministrazione, la «Régie des postes du canton de Vaud» assunse i diritti di trasporto postale fino all'anno 1830. In questo stesso anno, l'amministrazione delle poste tornò al canton Vallese, dapprima in regia (amministrazione pubblica) e poi, a partire dal 1839, sotto la sorveglianza del dipartimento delle finanze. A quel periodo, una diligenza a cinque posti partiva tre volte la settimana quale posta del Sempione da Losanna, alle 8 di sera, e raggiungeva Briga il giorno seguente alle ore 20, ripartendo alle 3 del mattino per Domodossola. Dal 1840, le corse settimanali erano quattro, con una corsa che partiva, per esempio, martedì mattina alle 6 da Domodossola ed arrivava giovedì alle ore 16 a St. Maurice. La corsa di sola andata costava, allora, da Ginevra a Milano, «70 francs et 30 centimes», in valuta francese.

Il 1848 fu l'anno della grande svolta quando, nella nuova legislazione federale, le poste cantonali furono incorporate nell'amministrazione federale delle poste. I contratti fra i cantoni di Ginevra, Vaud, Vallese, Grigioni e Ticino con il regno sardo-piemontese furono sostituiti, il 21 ottobre 1850, da un nuovo trattato.

Apice e tramonto dell'era delle diligenze

Dal 1850, le diligenze standard (pesanti berline a dieci posti), introdotte dall'amministrazione federale delle poste, percorrevano giornalmente nei due sensi la strada tra Losanna e Domodossola. La corsa postale del Sempione partiva da Losanna alle 11.15 ed arrivava alle 16.45 a St. Maurice, da dove ripartiva, dopo una breve sosta per mangiare un boccone, alle 17.30. La diligenza raggiungeva Sion alle 22.10, e dopo cena, alle 23, ripartiva per Briga, dove arrivava alle

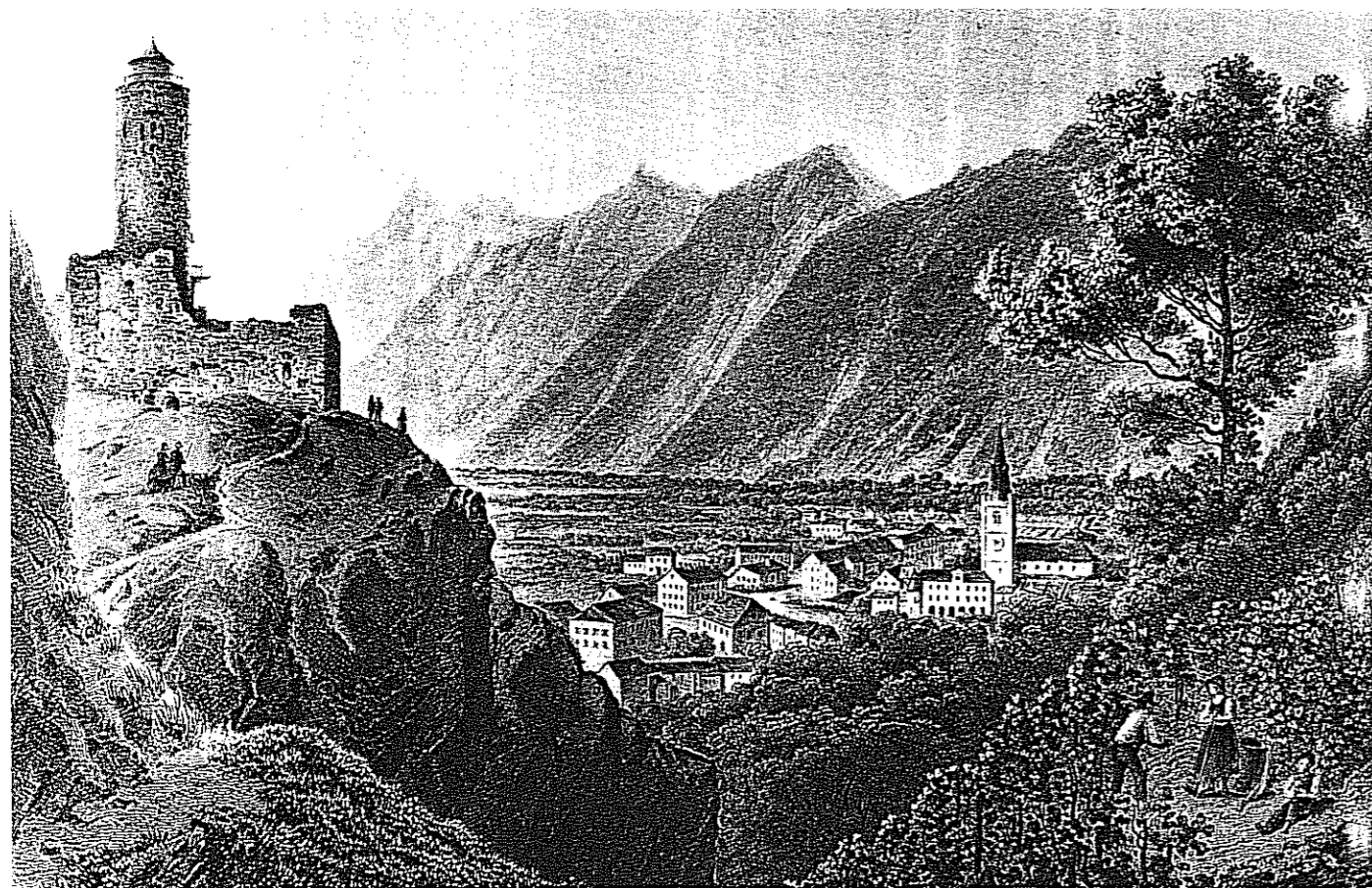
43. Losanna con il lago e le Alpi savoiarde nel XIX secolo



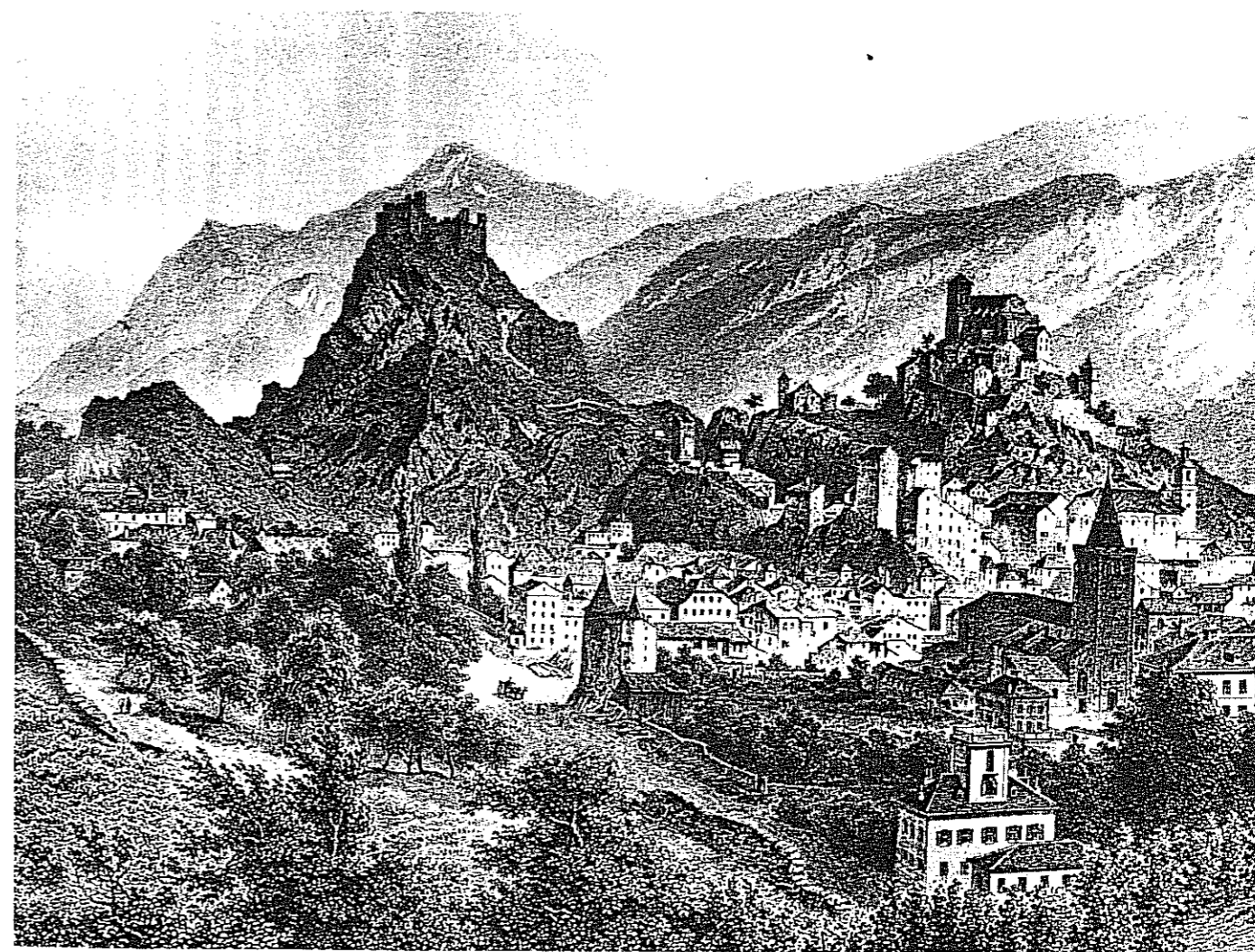
4.55. Dopo colazione, la diligenza lasciava Briga in direzione del passo ed arrivava a Iselle alle 15, dove si serviva un altro pasto. Infine, alle 18.30, la diligenza arrivava a Domodossola, meta del viaggio. Dopo un pasto e un riposo notturno relativamente breve, i passeggeri, alle due del mattino, continuavano il loro viaggio verso meridione con una carrozza privata di un vetturale sardo, con la quale arrivavano alle 10 ad Arona. Un'altra ora di sosta e un pasto, e si ripartiva per Milano dove, finalmente, si arrivava alle 19. Il viaggio, allora, durava 32 ore e 45 minuti, di cui 21 ore e 15 minuti di viaggio effettivo. In ognuna delle città elencate si cambiavano i cinque cavalli che trainavano la diligenza. Nel 1851, la posta tra Losanna e Domodossola trasportò un totale di 11 574 persone. Fra Losanna e St. Maurice esisteva inoltre un servizio giornaliero rapido che partiva alle 7 del mattino da Losanna ed arrivava alle 12.35 a St. Maurice, dove bisognava cambiare carrozza per pren-

dere la corsa regolare del Sempione. Il biglietto semplice di andata Ginevra-Milano costava, nel 1850, fr. 54,60 al valore di allora. Nel 1861, la diligenza aveva trasportato da Sion 27 813 viaggiatori e, per la prima volta, fino ad Arona (Sion era già servita dalla «Ligne d'Italie» e Arona dalle «Ferrovie dell'alta Italia»). Mentre sul versante nord la diligenza, successivamente, perdeva quota fino ad arrivare soltanto a Briga (1° luglio 1878), le corse sul versante sud resistevano fino ad Arona (1877) indi, dal 1878, fino a Stresa e dal 1889 soltanto a Domodossola. Tra il 1865 e il 1873 viaggiavano giornalmente in ambedue direzioni due diligenze sul passo, quali corse estive ad orario fisso, servizio che fu poi ripreso dal 1889 al 1906. Secondo il numero dei viaggiatori entravano in funzione carrozze supplementari, di modo che, nei giorni estivi ben frequentati, la strada fra Sierre ed Arona era percorsa da 20 a 40 diligenze nelle due direzioni. In seguito all'apertura della ferrovia del S. Gottardo, nel 1882,

47. Martigny all'inizio del 19mo secolo



48. Sion al tempo delle diligence



le frequenze al Sempione diminuirono sensibilmente. Fra Briga ed Intra sul lago Maggiore, la diligenza aveva trasportato, nel 1883, soltanto 11 905 persone, e nel 1890, tra Briga e Domodossola, appena 8 182 viaggiatori. Senonchè, a cavallo del secolo, il traffico riprese leggermente, e la classica strada del passo tra Briga e Domodossola, percorsa dalla diligenza in 9 ore, fu frequentata, nel 1900, da 10 700 viaggiatori, e nel 1905 — ultimo anno prima dell'apertura della galleria — il numero era risalito a 13 258 persone. A partire dal 1889, il viaggio in diligenza sopra i valichi alpini si fece più attraente, poichè in quell'anno l'amministrazione federale delle poste mise in esercizio le nuove diligenze coupé-landò (a scompartimento) a 8 posti, tutti alla finestra.

Dal 1850 al 1905, 152 806 persone transitarono sul passo in diligenza, e molti viaggiatori nelle loro carrozze private o in quelle di vetturali privati. Questo aumento del traffico di carrozze richiese qua e là migliorie alla strada. Così, attorno

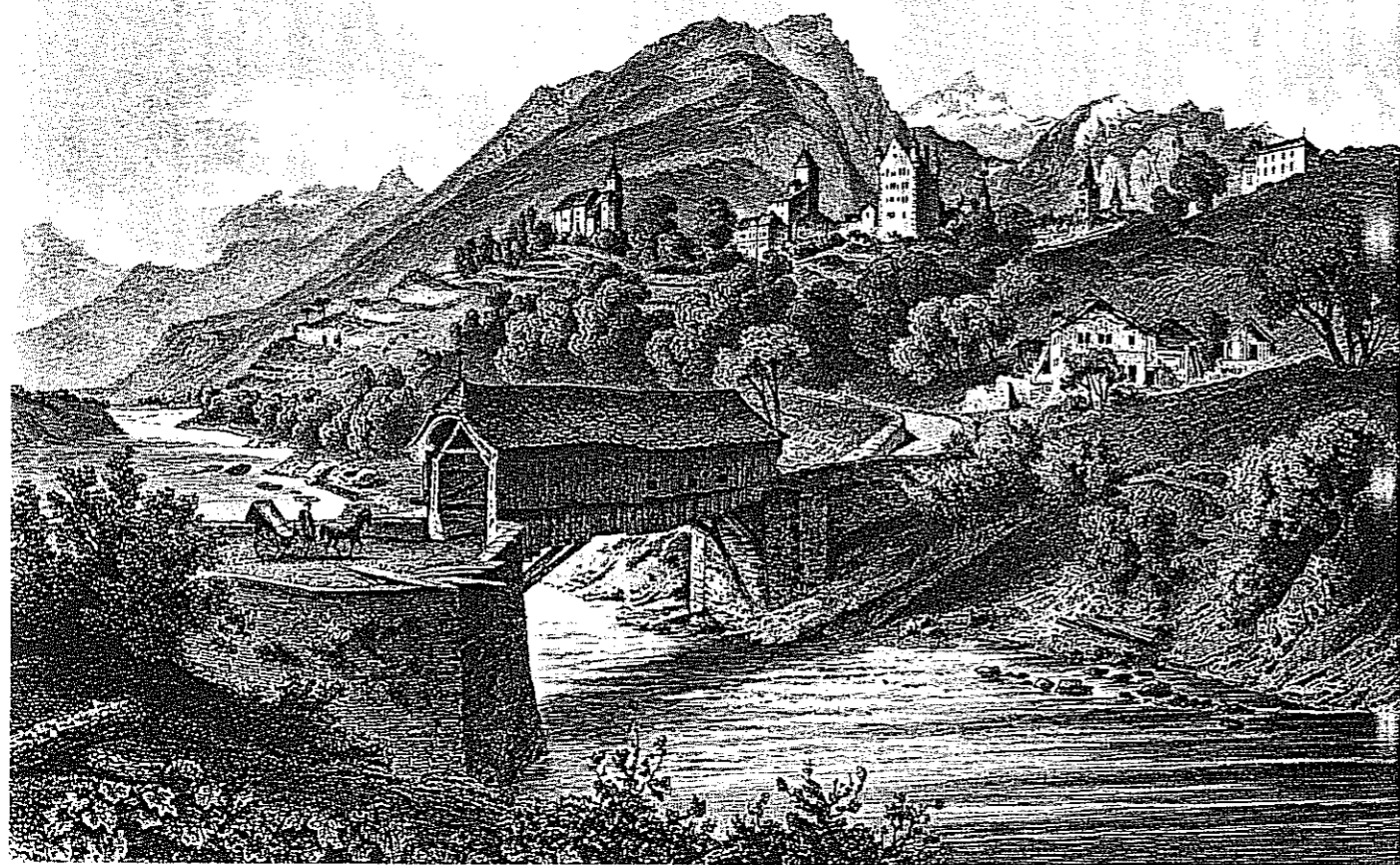
alla metà del XIX secolo, furono costruite in zona «Acque Freddes» gallerie in parte nuove (particolari, vedi testo fotografie), e la parte centrale in legno di certi ponti maggiori fu sostituita da volte in muratura. Anche la breve galleria prima del ponte sulla Ganter che passava sotto uno sperone di roccia poco solida, fu fatta saltare in quegli anni ed eliminata. La manutenzione invernale della strada del passo comportava grandi problemi di ordine finanziario, quando giornalmente in ambedue le direzioni passava una slitta o, all'occorrenza, un traino di slitte. Durante forti neviccate e tempeste di vento, gli uomini da sgombero e le guardie stradali, alloggiati nei rifugi già nominati, dovevano tenere libera la strada del passo dalla neve e marcarla con pali di legno in mezzo a quel bianco accecante. Oltre alle normali pale fu usato per questo lavoro anche il «triangolo» — un pesante spazzaneve trainato da un massimo di 6 cavalli — che precedeva la slitta postale. Quando c'erano forti tormente di neve o cadute di valanghe, capitava di dover

attendere in uno dei rifugi, talvolta per dei giorni, fino a che il cielo si rasserenasse e permettesse di continuare il viaggio. Le spese di manutenzione stradale sul Sempione, incluso lo sgombero della neve, oscillavano, negli anni fra il 1844 e la fine del 1904, sulla media annua di fr. 26 587, di cui fr. 11 300 per tenere aperto il valico d'inverno. Queste spese variavano d'anno in anno, e nell'inverno 1897/98, per esempio, il costo era di fr. 23 596, mentre nell'inverno 1880/1881 furono spesi soltanto fr. 2 139. Nel periodo dal 1867 fino al 1904, la strada fu aperta al traffico di diligenza entro la fine di aprile/prima metà maggio. Gli estremi, sempre in questo lasso di tempo, si ebbero nel 1882 (21 marzo) e nel 1898, quando la strada ridiventò transitabile soltanto il 28 maggio.

Le impressioni di un viaggio invernale sopra il Sempione vien narrato con le seguenti parole dallo scrittore inglese Charles Dickens che transitò sul passo alla fine di novembre 1844: «Presto arrivammo in una regione brulla, dove la

strada si fece man mano più ripida e più faticosa, e la luna era alta nel cielo sereno. A poco a poco lo scroscio delle acque giungeva più forte al nostro orecchio, e la strada, ora splendida, proseguiva, dopo aver attraversato un impetuoso torrente, fra ripide pareti di roccia, lasciando trapelare, al posto del chiaro di luna, la luce di qualche stella. Poi, anche la luce siderea scomparve nell'oscurità del burrone, sul cui fondo strepitò la voragine che lo avvolse come una nebbia. Appena lasciata dietro di noi questa stretta gola e riapparso il chiaro di luna, dovevamo passare un ponte sopra un crepaccio da capogiro (Ponte Alto). Lì per lì, la strada serpeggiava, salendo nella gola (superiore) di Gondo che, con le sue pareti lisce che in alto quasi si toccano, offre una visione selvaggia e sinistra. All'alba eravamo arrivati in un punto coperto di neve, dove un vento gelido ci accolse. Non senza difficoltà riuscimmo a svegliare gli abitanti di una sperduta capanna di legno, avvolta nella tormenta che alzava la neve soffiata, dove si fece

51. Leuk con il ponte di legno sopra il Rodano



52. Chiesa con portale del cimitero a Glis



colazione. Frattanto fu preparata una nuova slitta con quattro cavalli freschi. Appianando la strada nella neve profonda, si saliva sempre più in alto. Finalmente raggiungemmo la vetta, dove una croce segna il culmine. Improvvisamente la luce del sole nascente chiarì quel deserto di neve e lo inondò di un rosso splendore. Nessuno può immaginare uno spettacolo più grandioso... E di nuovo per istrada, scendemmo velocemente, passando davanti a ghiacciai — archi di ghiaccio dai lunghi ghiaccioli — con ai lati schiumanti cascate, ed a rifugi e tettoie che proteggono da improvvisi pericoli, e oltre, fra caverne con soffitti che, in primavera, fanno da scorritoi alle valanghe, e avanti ancora verso il buio impenetrabile di profonde gole; scendemmo sopra ponti alti e vertiginosi, passando orribili cre-

pacci: un minuscolo punticino che si muoveva nell'infinito deserto di ghiaccio, neve e rocce di granito, nel fondo della Saltina, mezzo storditi dallo strepito della cascata che precipita con selvaggia rabbia tra i massi verso la lontana pianura. A poco a poco guadagnammo le serpentine — dirupi sopra e sotto — verso regioni più calde, aria più quieta e un paesaggio più dolce dove, nella rugiada rischiarata dal sole e scintillante come oro e argento, si alzavano, davanti ai nostri occhi, i tetti di rame rosso-verdastri e i campanili di una città svizzera (Briga)». Sembrava che con l'apertura della galleria ferroviaria sotto il Sempione, nel 1906, fosse suonata l'ultima ora per la diligenza, poichè in quell'anno soltanto 845 persone viaggiarono sopra il passo. In seguito al grande calo di frequen-