

LE ALPI, VIE PER L'EUROPA

Il ponte del diavolo e la via del Gottardo

di Rosalba Franchi

Anche se recenti scavi archeologici hanno rivelato che la cappella di S. Gottardo posta sul valico omonimo abbia origine carolingia, non esistono dati che attestino l'esistenza e l'utilizzo di una via di comunicazione attraverso il Passo del Gottardo prima del XII- XIII secolo.



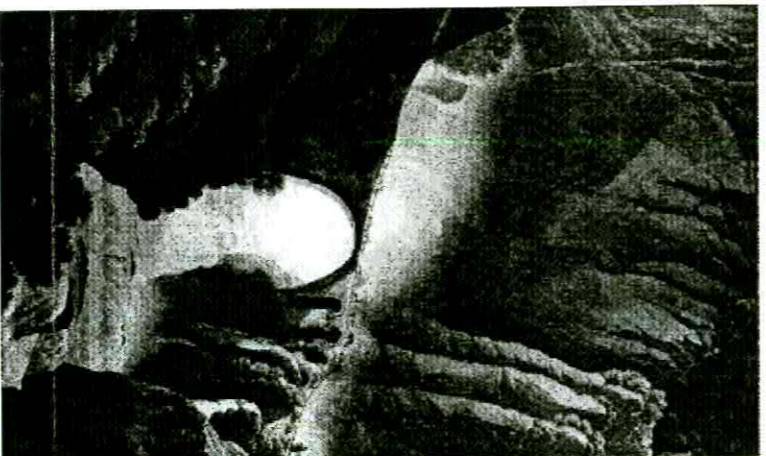
il ponte del diavolo

Presumibilmente, nelle epoche precedenti, il valico aveva un'importanza solo locale ed era frequentato dagli alpigiani della Valle Leventina che ne sfruttavano i pascoli. Solo con la creazione di un passaggio attraverso le impervie gole della Schollenen avvenuta intorno al 1200, si può incominciare a parlare di una via stabile di collegamento tra il nord ed il sud dell'Europa attraverso le Alpi centrali.

Nel superamento di un tale ostacolo naturale svolsero un ruolo fondamentale le popolazioni Walser che, dal Vallese, a partire dal XII secolo, incominciarono ad occupare ampi territori delle regioni alpine. Per assicurare un maggior collegamento con la Valle d'Orsera, in cui si era stabilita una nutrita comunità walser, e permettere il transito delle merci attraverso il valico, era necessario poter attraversare le gola della Schollenen, nella valle della Reuss. Fu allora realizzata una passerella, la cosiddetta "Twenenbruche", addossata alla parete rocciosa e poggiata su sporgenze della roccia e travi. In seguito fu costruito un ponte di legno o di pietra di cui non abbiamo informazioni precise. Ciò che è certo è che nel 1595 esso venne ricostruito in pietra e passò alla storia come "Ponte del diavolo".

Una leggenda popolare vuole infatti che il diavolo in persona ne fosse stato l'artefice. In cambio dell'opera prestata egli avrebbe chiesto l'anima del primo passante. Gli abitanti di Uri avrebbero allora spinto sul ponte un caprone facendosi beffe del diavolo.

Un altro racconto parla invece di un fabbro di Goschonen che sarebbe riuscito a superare le gole mettendo a punto una passerella sospesa mediante catene.



A Ursern e a Uri il ponte era denominato il "ponte che sprizza" poiché era continuamente bagnato dai vapori della cascata della Reuss. Esso sorgeva in un luogo terribile dove in inverno infuriavano venti gelidi che mettevano a repentaglio la via di coloro che vi transitavano; i valligiani, carichi di legna, erano costretti a viaggiare piegati, procedendo carponi.

Intorno al 1200 quindi, la strada del Gottardo incominciò a diventare una via di comunicazione sempre più importante tra il nord ed il sud dell'Europa. La posizione strategica del valico e la sua centralità nell'arco alpino, fecero sì che ben presto crescesse il suo peso economico, politico e militare: alla sua storia sono profondamente legate la nascita della Confederazione svizzera nel 1291, le guerre milanesi nel 1400, il lungo dominio svizzero sui territori ticinesi.



Le mura di Bellinzona (CH)

Nel XIII secolo il Gottardo con Lucerna e Bellinzona risulta citato negli "*Annales Stadenses*", guida compilata tra il 1240 e il 1256 per i pellegrini che, dal nord dell'Europa, intraprendevano il pellegrinaggio per Roma e Gerusalemme.

Molte testimonianze attestano la frequentazione di questa via di comunicazione che permetteva un collegamento diretto tra Basilea e la regione del Reno e l'Italia settentrionale, in particolare Milano. Personaggi illustri, mercanti e pellegrini percorsero questa strada che, a partire dalla seconda metà del XIV secolo, fu posta sotto il controllo dei Visconti dalla metropoli lombarda sino al passo. Nel 1230 fu un arcivescovo milanese, Enrico da Settala a consacrare la cappelletta posta sul valico a S. Gottardo, santo da cui il passo prese il nome.

Accanto alla cappella esisteva un ospizio a cui si affiancavano quelli a valle: l'ospizio del Monte Genè affidato ai Gerosolimitani, quello di S. Maria di Pollegio in Val Leventina curato dagli Umiliati e quello di Uri gestito dai Lazzariti.

L'importanza politica e strategica che nel corso dei secoli andò assumendo il passo e il costante intensificarsi del traffico delle merci trasformarono ben presto l'ospizio in un punto di sosta per mercanti e soldati oltre che per pellegrini e pretati.

Il primitivo ospizio fu distrutto da una valanga agli inizi del 1600 mentre il nuovo edificio, eretto grazie alla volontà del cardinal Federico Borromeo, scomparve due secoli dopo in occasione dei combattimenti tra Russi e Francesi avvenuti nel 1799. Di quest'ultimo ci resta una raffigurazione in un affresco seicentesco della chiesetta di Antillone, in Val Formazza dove compaiono anche i locali in cui gli ospitalieri (cioè coloro che accoglievano i pellegrini) facevano il formaggio e i somieri (trasportatori di soma) alloggiavano merci ed animali. Lo stesso affresco raffigura anche la schiera di devoti che, ogni anno, dalla Val Formazza attraversavano il Passo di S. Giacomo, la Val Bedretto e la Val Tremola per giungere in cima al valico ad onorare S. Gottardo.



La vecchia strada lungo le gole del Piottino

Quando nel 1707-1708 fu scavato il "Buco di Uri", un traforo lungo 60 metri, largo m. 2,2 ed alto m.2,5, il transito di convogli di bestie da soma, corrieri a cavallo, mercanti, soldati e pellegrini diventò più agevole. La vecchia passerella in legno che richiedeva continue manutenzioni, venne abbandonata a se stessa e, dopo alcuni anni, crollò.

Il trasporto delle merci tra i due nodi commerciali di Basilea e Milano era affidata alle corporazioni di somieri, valligiani che abitavano sui due versanti del passo e che mettevano a disposizione dei mercanti il proprio servizio. Per esercitare l'attività di somiere occorreva possedere animali da soma, era vietato prendere in affitto cavalli o muli. La corporazione tutelava gli interessi dei somieri stabilendo gli ordinamenti e le tariffe che dovevano essere sottoposti all'approvazione di tutti. Tra i compiti dei somieri vi era anche quello di garantire la manutenzione e la percorribilità della strada, provvedendo a liberarla dalla neve in inverno.

In direzione nord valicavano il S. Gottardo seta greggia, cotone, riso, grano, vino, spezie, tabacco, carta, olio, sapone, porcellana, gioielli; verso sud, invece arrivavano formaggio, tessuti di lino, lana e seta, pelli e pellicce, oggetti in cuoio e ferramenta. Di notevole importanza economica erano anche le mandrie di bestiame che, ogni anno, venivano avviate verso le grandi fiere di Lugano e Varese.





Lungo il percorso sorvegliavano dazi, locande e soste, una sorta di magazzini in cui potevano essere depositate le mercanzie per essere protette dalle intemperie e dai furti o nell'eventualità che la strada non fosse aperta al passaggio. In tal caso i mercanti dovevano scaricare le merci e procedere alla pesatura poiché la sosta prevedeva il pagamento di una tassa.

Il peso delle locali corporazioni di somieri andò lentamente diminuendo soprattutto dopo il 1830 quando l'uso dei carri sostituì quello degli animali da soma. Inoltre nel 1848 la Costituzione federale tolse definitivamente loro il tradizionale monopolio.

Già agli inizi dell'800 piccole carrozze ad un tiro e carri da trasporto erano in grado di circolare sulle tratte Chiasso - Capolago, Bellinzona - Giornico, Hospental - Andermatt, Amsteg - Fluelen. Fu solo però nel 1830 che si realizzò il completamento della strada, larga non meno di 5 metri e capace di consentire il passaggio di ogni genere di veicoli trainati. La circolazione delle merci aumentò notevolmente poiché il carico di un cavallo da tiro era più di tre volte superiore a quello di un animale da soma.

Negli stessi anni, la realizzazione della nuova carrozzabile che aveva richiesto la costruzione di un nuovo Ponte del Diavolo, diede avvio anche al servizio di collegamento con diligence postali : nel 1850 il viaggio in diligenza a Basilea a Milano durava 49 ore e 25 minuti e prevedeva l'utilizzo del battello tra Lucerna e Fluelen e del treno Camerlata - Milano.



Con l'inaugurazione della ferrovia nel 1882 cessò il servizio di diligenza postale, sostituita nel 1922 dall'automobile postale.

Nel nostro secolo la via del Gottardo è stata oggetto di continui interventi: alla strada nazionale si affianca oggi una moderna autostrada. La vecchia strada che conduce al passo, in parte seletciata, è però ancora percorribile. Si sale da Airolo attraverso la Val di Tremola, con ripidi zig-zag sino al Passo, e quindi, superato il Ponte del Diavolo si raggiunge Andermatt percorrendo la Val d'Orsera.

Ora non rimane praticamente più nessuna testimonianza del primo Ponte del diavolo crollato nel 1888: a piedi si può percorrere il ponte costruito nel 1830 mentre il transito stradale che evita il tunnel autostradale inaugurato nel 1980, transita sul ponte in cemento rivestito di granito eretto nel 1955-56.

Del primitivo Ponte del diavolo ci sono però rimaste innumerevoli descrizioni e rappresentazioni pittoriche da parte degli artisti stranieri che, tra metà Settecento e metà Ottocento, valicavano le Alpi per recarsi in Italia.

Al Passo è d'obbligo la visita alla "sosta vecchia", edificio realizzato su progetto dell'architetto Fontana nel 1833 per ospitare i viandanti, ricoverare le merci, gli animali e le diligence, collocare la ricevitoria postale e doganale. Acquisitato insieme ad altri immobili esistenti sul valico dalla Fondazione S. Gottardo, dopo il restauro, è divenuto ora sede dell'interessante Museo Nazionale del S. Gottardo che recentemente ha aperto alla visita anche il Museo Forte Ospizio.



PER I PIU' CURIOSI

Il ricco Catalogo della Mostra "ITINERARI SUBLIMI" (Lugano, Museo Cantonale d'Arte 1/8 -1/11/98) documenta, con significative riproduzioni di opere grafiche (disegni, acquerelli, incisioni...), saggi e schede dettagliate, i viaggi degli artisti europei tra il 1750 e il 1850 attraverso i valichi alpini e la regione compresa tra il Lago di Lucerna e i Laghi del Nord Italia. Curato da Manuela Kahn-Rossi il volume è edito da Skira.

Meritevole di una visita sono il Museo Nazionale del San Gottardo e il Museo Forte Ospizio al Passo del S. Gottardo (apertura da giugno a ottobre). Raccomandate la Guida-monografia "Museo Nazionale del S. Gottardo" a cura della Fondazione S. Gottardo e il libro "Il ponte del Diavolo e la via del Gottardo" edito dalla Fondazione Monti di Anzola d'Ossola e distribuito da pecorini@id.it

[Ritorna all'indice](#)