

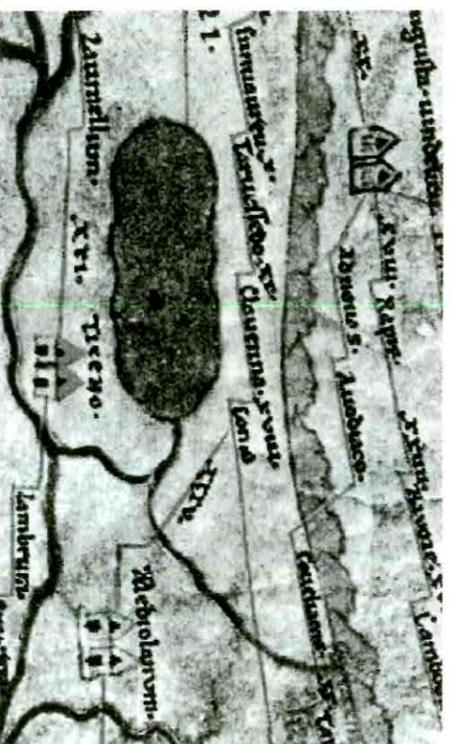
Le Alpi, vie per l'Europa (3)

LA VIA MALA e LE STRADE DELLO SPLUGA

Da sempre la via dello Spluga è stata difficile da percorrere non solo e forse non tanto per motivi orografici o tecnici quanto per cause storiche e politiche. Rispetto ad altri Passi alpini, divenuti in anni recenti assi di comunicazione privilegiata tra i Paesi del nord e del sud dell'Europa, il valico dello Spluga è rimasto in secondo piano. Eppure la sua posizione è estremamente favorevole : il passo si trova nel cuore delle Alpi e permette un collegamento diretto tra il lago di Como e quindi Milano a sud e le città della valle del Reno a nord.

Percorrere oggi questa importante arteria seguendo la Strada Regina lungo la sponda occidentale del Lario fino a raggiungere Chiavenna e quindi il Passo attraverso l'aspra Val S. Giacomo, può riservarci piacevoli sorprese. Come altre vie storiche , questa strada sembra celare ancora molti dei suoi segreti.

Il ritrovamento di reperti archeologici risalenti all'età paleolitica farebbe supporre l'esistenza di una strada preistorica forse frequentata per millenni. In una vasta area denominata Pian dei Cavalli l'indagine archeologica, tuttora in corso, potrebbe dare significativa conferma della frequentazione di questi luoghi in età preistorica.



E' certa invece l'esistenza di una importante strada romana citata nella Tabula Peutingeriana, una pergamena così denominata dal nome di colui che nel 1500 possedeva questa carta romana ricopiata nel XI- XII secolo. Originaria del IV secolo, la carta nomina le stazioni di *Clavenna*, *Tarvesede*, *Cunus Aureus*, *Lapidaria* e *Curia* indicando in miglia romane la distanza tra una località e l'altra. Ciò rende possibile l'individuazione almeno approssimativa della posizione delle singole stazioni.

Da Chiavenna, importante nodo stradale, la strada toccava *Tarvesede*, toponimo forse di origine celtica (tarvos = toro; essedum = carro) che indicava l'attuale Campodolcino, centro principale dell'odierna Val S. Giacomo. Probabilmente sino a questa località conduceva la strada carreggiabile ; da qui in avanti le merci dovevano essere caricate su bestie da soma o forse piccoli carri alla volta del passo dello Spluga. Per raggiungerlo probabilmente già esistevano due itinerari: uno che seguiva il corso del torrente Liro, l'altro a quota più alta sul versante montuoso degli Andossi.

La stazione di *Cunus Aureus* doveva trovarsi ormai in prossimità del passo: in età medioevale e moderna vicino al villaggio di Montespuga, dove è stato ritrovato un coltello della tarda età del bronzo, sorgeva un ostello o una locanda. E' molto probabile che in tale località fosse ubicato il luogo di sosta di epoca romana.



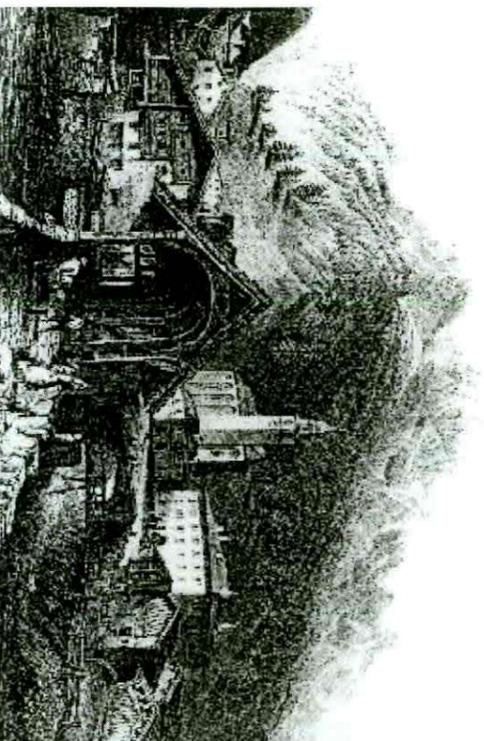
Lapidaria è generalmente localizzata ad Andeer, cittadina oggi in territorio elvetico così come *Curia* cioè Coira, capitale della Rezia. Quando i Romani occuparono questa regione, il collegamento tra Coira e Milano, divenne di estrema importanza. In quell'epoca, la strada dello Spluga che rappresentava una via di comunicazione diretta tra la pianura padana e le regioni d'oltralpe, fu senza dubbio uno dei percorsi alpini più transitati.

Purtroppo la mancanza di testimonianze inequivocabili come potrebbero essere per esempio le tracce dei solchi lasciati dai carri, rende difficoltosa la ricostruzione dei tracciati più antichi. Il passo dello Spuga, diventato carreggiabile solo nel secolo scorso, fu frequentato in epoche diverse lungo itinerari spesso paralleli che si snodavano lungo la valle del torrente piuttosto che sulle pendici della montagna. Quando ci si accinge a ricostruire la storia dei diversi tracciati, ci si accorge immediatamente di essere di fronte a molteplici varianti che si contondono, a sud del passo, con vie alpestri, agricole e boschive.

L'immagine della strada tardo medioevale e dell'età moderna diventa più certa e completa grazie all'esistenza di fonti scritte e documentarie suffragata da ritrovamenti in loco.

Nel Medioevo la strada principale era quella che seguiva il Liro e raggiungeva il passo attraversando Soste e le gole del Cardinello dove, nel 1643, fu costruita la strada moderna abbandonata solo nel XIX secolo.

La storia dei successivi interventi e la scelta nel 1823 di un altro tracciato da parte degli Asburgo, testimoniano l'importanza che questa direttrice continuava a mantenere soprattutto per il traffico mercantile.



Verso nord, i pochi chilometri che separano Spugen da Thusis hanno costituito per lungo tempo il principale ostacolo naturale di questo itinerario tanto da ritardarne il suo soddisfacente utilizzo.

L'apertura al transito delle somme nel XV secolo, di quella che i Romani avevano battezzato "Via Mala" per i suoi versanti ripidi e scoscesi, trasformò questo itinerario in uno dei più frequentati dai mercanti tedeschi diretti in Lombardia o di quelli provenienti da sud e diretti nei Grigioni. Pur esistendo la cosiddetta "strada superiore" che univa Chiavenna a Coira attraverso la Val Bregaglia e lo Julier Pass, i commercianti infatti sceglievano questa via perché più breve e diretta.

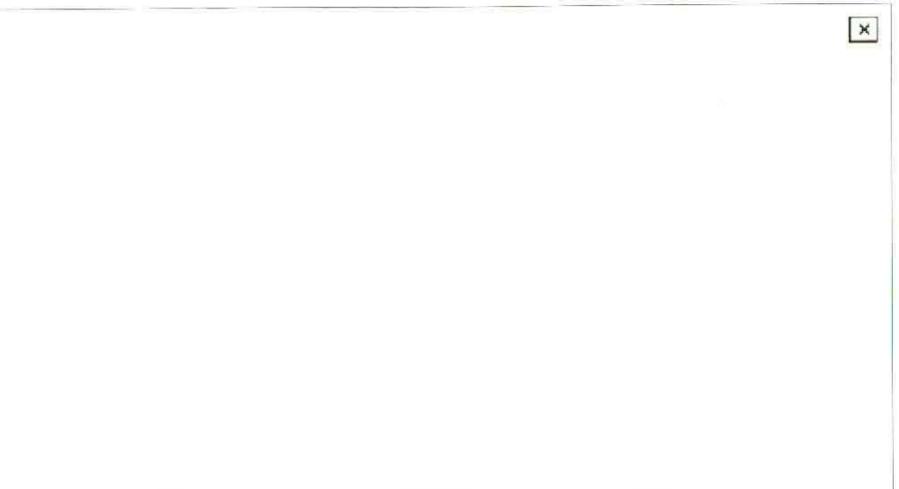
Sulla Via Mala convergeva però oltre che la strada dello Spluga quella che attraversava più ad ovest il Passo di S. Bernardino ; le due vie rappresentano un tutto unico sia dal punto di vista storico che tecnico costruttivo.

Nel XV- XVII secolo le strade del S. Bernardino e dello Spluga divennero sempre più oggetto di intensi scambi commerciali: sale, spezie e manufatti. Al vecchio sistema delle corporazioni si sostituì un nuovo ceto di imprenditori tra cui spiccava la famiglia Massner di Coira che attrezzò la via in modo concorrenziale con gli altri passi alpini.

Nel villaggio di S. Bernardino nel 1487, per iniziativa del conte Enrico di Sacco, signore di Mesocco, fu fondato un ospizio. In esso risiedevano due monaci che avevano il compito di assistere i viandanti e curare la manutenzione dei ponti e delle strade.

Si ha notizia che, nel 1583, S. Carlo Borromeo tentò di valicare il S. Bernardino e scendere in Valtellina attraverso lo Spluga. Trovandosi però in pieno inverno, fu trattenuto da una tempesta in Val Mesolcina.

Tra il 1818 e il 1823, mentre il cantone svizzero dei Grigioni rendeva carrozzabile la strada del S. Bernardino per sottrarsi al pagamento delle dogane asburgiche, l'Austria apriva la nuova strada dello Spluga. Il progetto, sul versante a sud del passo, prevedeva un percorso comodo e abbandonava definitivamente il Cardinello. La strada commerciale correva lungo il fondovalle, quindi sulle pendici della montagna presso Pianazzo, località nota soprattutto per la sua spettacolare cascata. L'alluvione del 1834 però, seppellì il tratto di fondovalle e costrinse alla realizzazione di ardite serpentine attraverso il Sengio, sperone ripido e roccioso sotto Pianazzo. Nel 1838 si poté finalmente aprire al traffico la strada che attualmente è ancora percorribile in automobile.



Nell'Ottocento viaggiatori illustri come Napoleone III e la Regina Vittoria, Nietzsche e Carducci appassionato frequentatore delle terme di Madesimo, varcarono lo Spluga o il S. Bernardino facendo tappa a Spugen. Del loro passaggio sono rimaste le testimonianze autografe nel libro degli ospiti del Post- Hotel Bodenhaus.

Rosalba Franchi

[Ritorna all'indice](#)