





Nell'Europa delle nazioni

Il secolo “lungo”

Il XIX secolo, dal punto di vista storico, è un secolo longevo, che va ben oltre i suoi canonici 100 anni fissati dal calendario: esso si insinua nel secolo precedente e “dilaga” poi nel XX in cui le Nazioni, costruite nel frattempo, vengono a confliggere fra loro nella Prima Guerra mondiale.

Come vedremo, dal punto di vista dello Stelvio, appare particolarmente evidente che esso fu il secolo delle fratture, quello in cui le differenze di tradizione e di lingua vengono drammaticamente a fronteggiarsi e a contrapporsi ed in cui le ragioni conflittuali, da sempre presenti nei rapporti di vicinato, si irrigidiscono sino a trasformare gli abitanti della valle accanto in nemici. Suo simbolo potrebbe essere la Dreisprachenspitze, La Cima delle Tre Lingue (tedesco, romancio, italiano), sulla sinistra del Passo dello Stelvio (oggi Punta Garibaldi) dove alla fine dei grandi rivolgimenti ottocenteschi convergeranno i confini d'Italia, Svizzera e Austria: essi,

però, non saranno più linee immaginarie a segnare diversità all'interno di comuni esperienze di genti di montagna, ma diverranno linee ben concrete, da presidiare, perché al di là non c'è più il vicino, ma c'è lo straniero. Una possibile spiegazione di ciò è che nella complessa genesi degli Stati nazionali vennero a prevalere le esigenze di uniformità rispetto a quelle di tipo federativo: facendo leva su una astratta e generica categoria di popolo e di etnia si sviluppò così un processo di integrazione dei sudditi, tendente alla creazione di uno spazio non solo politico, ma anche etnico e linguistico omogeneo,¹ nel quale passarono in secondo piano tutte le appartenenze ai propri contesti ambientali e culturali. Le ragioni di convivenza fra le genti di montagna e le loro diversità locali divennero così poco importanti, prevalendo su di esse le divisioni stabilite dai caratteri nazionali. Scriveva Immanuel Kant, all'alba di tale processo: «Se ogni componente della nazione ha il proprio carattere, la nazione non ne

¹ Ovviamente tale spazio politico aveva ben precise connessioni con le esigenze legate alla formazione di mercati nazionali e di forza-lavoro disponibile per la produzione industriale.



▲ 67

66 *La ridotta italiana al Monte Scorluzzo.*

67 *La Cima delle Tre Lingue.*

68 *“Un popolo reso schiavo, perché venduto con infame tradimento ad una Potenza quanto piccola, altrettanto tiranna”, così inizia questo proclama alle Nazioni libere d’Europa steso in nome del popolo sovrano valtellinese e pubblicato il 5 mietitore, anno V (23 giugno 1797). La libertà cui si anelava chiedendo l’affrancamento dal dominio della Repubblica delle Tre Leghe e l’annessione alla Repubblica Cisalpina si rivelerà, nei fatti, ben diversa rispetto alle aspettative autonomiste della Valle.*

ha alcuno. Se nessuno ha caratteri, la nazione ne ha uno». Fra i due corni del dilemma la fucina storica ottocentesca scelse decisamente il secondo: quello della creazione di una sola identità “forte” a fronte di una possibile aggregazione di molte identità “deboli”.² Fu inevitabile allora che ai fluidi rapporti di confine si sostituissero le rigide fratture delle frontiere.

Sarà così che, proprio per la scelta prioritaria dell’uniformità, i

residuali “caratteri” sfuggiti alle gabbie nazionali, verranno classificati come “minoranze” e, dopo vari tentativi di omologazione, saranno trattati come eccezioni. Fra queste figurano molte popolazioni alpine.

L’Ottocento fu anche il secolo della rivoluzione dei trasporti: si può dire, schematizzando, che alle strade “naturalì”, tracciate dai viandanti e dai mercanti si sostituirono le strade “artificiali”, progettate e volute da un

² Vedi: ZANZI, *Le Alpi...*, pp. 314-315. L’autore riporta una osservazione di Karl Popper, filosofo ed epistemologo novecentesco, il quale così scriveva: «Gli stati nazionali non esistono, semplicemente perché non esistono le cosiddette ‘nazioni’ o ‘popoli’ sognati dai nazionalisti. Non si trovano se non assai raramente gruppi etnici omogenei che siano vissuti a lungo in paesi dai confini naturali», p. 316.

potere pubblico. Dopo il Medioevo e l'Età Moderna si tornava, per quanto riguarda la rete stradale, alla politica viaria dell'Età Romana e la carrozzabile dello Stelvio con la sua minuziosa progettazione e l'imponente quantità di opere edili realizzate può ben rappresentare questo ritorno alla grande tradizione imperiale.³

Radicali cambiamenti

Scriva Sandro Massera: «Per quante colpe si potessero impuntare al governo grigione, non bisognava dimenticare che, se la Valtellina e Contadi, da oltre un secolo e mezzo, vivevano in pace... lo si doveva proprio al fatto di appartenere alla Repubblica delle Tre Leghe».⁴ Si potrebbe aggiungere, come ipotesi, che il dominio grigione, con il suo "lassismo" istituzionale, che non interferì sostanzialmente nell'assetto delle autonomie locali, costituì una specie di ombrello protettivo sotto il quale non si svilupparono quegli "anticorpi" atti a contrastare l'even-

tuale azione di un governo sempre più centralizzato ed efficiente (come, per esempio, avvenne nel vicino Tirolo nel confronto con l'Impero austriaco). Coticché in Valtellina e Contadi non si manifestò neppure in questo periodo di dominazione l'embrione di una "coscienza" regionale in grado di influenzare il corso degli avvenimenti provenienti dall'esterno. Le istituzioni vallive si trovarono allora totalmente impreparate all'appuntamento con compagini statali di ben altra tempra che le Tre Leghe, il che, forse, giustifica l'ingenuità e la punta di servilismo che, in qualche misura, ne contraddistinsero l'azione.

I Valtellinesi vissero questo periodo in pace certamente, ma anche scontenti (perlomeno i rappresentanti dei "poteri forti" di Valle, possidenti, nobili e clero). Con continue "lagnanze" essi pretesero provvedimenti correttivi allo strapotere "colonialista" di una ristretta oligarchia grigione, la quale agiva nel governo dei Paesi sudditi come un vero e

proprio comitato d'affari. Non ottenendo alcuna soddisfazione, quando Napoleone Bonaparte giunse a Milano dove costituì la Repubblica Cisalpina, i Valtellinesi chiesero di poter patteggiare la loro annessione ad essa. Napoleone tergiversò, facendo la controproposta alle Tre Leghe di annettere la Valtellina e i Contadi come Quarta Lega, coticché la Rezia unita avrebbe costituito una barriera agli Austriaci, ai quali fin dal 1792 la giovane Repubblica francese aveva dichiarato guerra. Solo una "condotta criminale" da parte della classe dirigente grigione «cieca e sorda di fronte ai propri interessi politici e materiali»,⁵ fece naufragare la proposta e determinò la definitiva perdita della Valtellina e Contadi che nel 1797, dopo quasi tre secoli, tornavano così a gravitare verso il Sud.

Ma l'agognata libertà fu un'illusione: la stessa annessione alla Cisalpina venne decretata d'ufficio, senza alcun patteggiamento rispetto ai reciproci rapporti e per decisione unilaterale dei

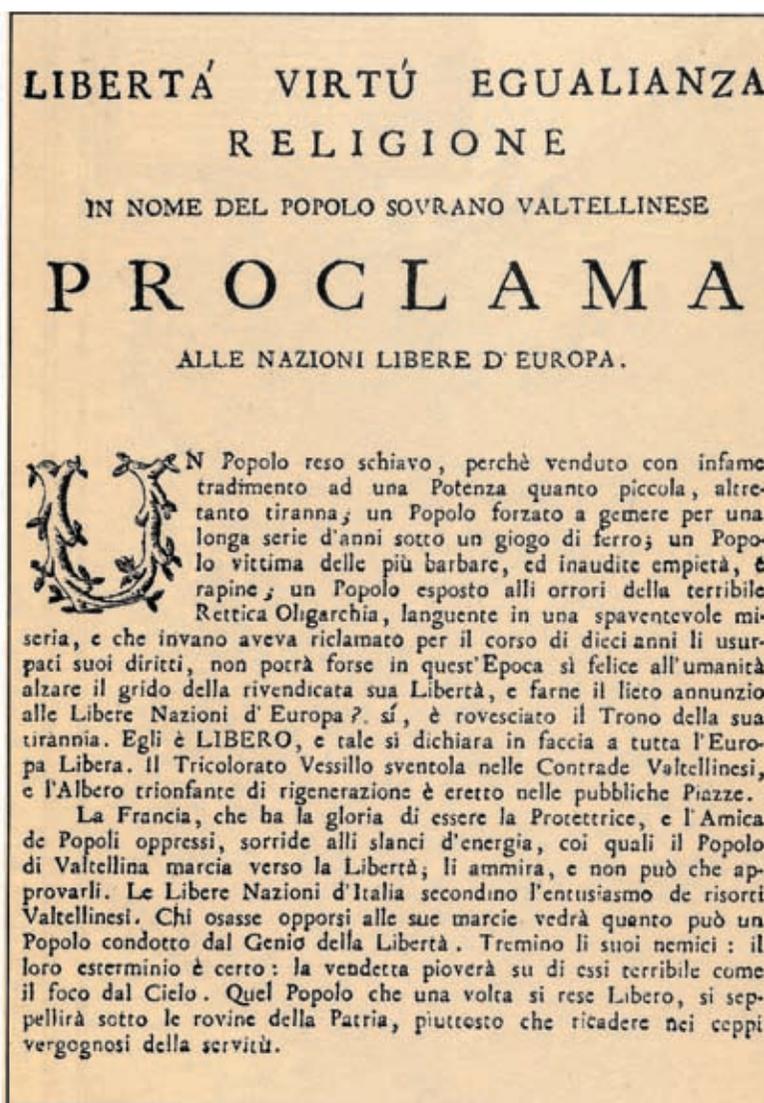
³ Sulla differenza fra strade naturali ed artificiali vedi: G. REDOANO COPPEDE, *L'estrema Liguria di Levante ed il suo retroterra nella storia delle comunicazioni dal Basso Medioevo alla metà del XIX secolo*, in *Pignone e le sue vie tra Medioevo ed Età Moderna*, a cura di D. CALCAGNO, 2001, pp. 29-151.

⁴ S. MASSERA, *Napoleone Bonaparte e i valtellinesi. Breve storia di una grande illusione*, Credito Valtellinese, 1997, p. 24.

⁵ SCARAMELLINI, *I rapporti...*, p. 172. Sulla questione vedi anche: S. MASSERA, *La fine del dominio grigione in Valtellina e nei contadi di Bormio e di Chiavenna*, Credito Valtellinese, 1991. Influi sulla mancata decisione delle Tre Leghe ad accogliere la Valtellina come quarta componente il timore che alla Dieta, con questa annessione, prevalessero i rappresentanti della confessione cattolica su quelli protestanti. Vedi anche: F. DE CENSI, *La Valtellina e le sue vicende nel periodo napoleonico*, Società Storica Valtellinese, 1994.

Francesi i quali si limitarono a comunicare il fatto compiuto ai delegati delle Valli, dopo le loro estenuanti peregrinazioni fra Milano, Edolo e Passariano in Friuli. Il fatto è che, forse, più che una illusione, il tutto fu frutto di un equivoco: per i valligiani libertà significava sostanzialmente “autonomia” da raggiungersi attraverso patti da concordare (in cui, tra l'altro, ogni zona aveva da dire la sua), per la neonata Repubblica libertà era quella del cittadino di appartenere ad uno spazio politico omogeneo, regolato da leggi uguali per tutti. Questo in qualche maniera l'avevano intuito i Bormini, i quali, per via dei loro privilegiati rapporti con le Leghe, non furono molto entusiasti di cambiare governanti e si “convinsero” solo perché il “fratellvole invito” dei Valtellinesi conteneva la velata minaccia di lasciare il Contado privo di grani, gravato di dazi e soggetto alla soverchiante forza della Cisalpina.

Purtroppo per gli abitanti della Magnifica Terra, la loro adesione non li preservò dal clangore delle armi: ancora una volta la posizione strategica dei suoi passi alpini finì per attirare fatalmente Austriaci e Francesi. Scrive Silvestri: «Il valico dell'Um-



▲ 68

brail unitamente alla Val Fraelle fu, nel 1799, teatro di feroci scontri... in particolare è da ricordare l'epico passaggio delle truppe del tenente Desolles nella primavera di quell'anno. Duemila Austriaci e Ungheresi erano appena calati dallo Stelvio e da

Fraelle su Bormio e, a seguito dell'avanzata dei Francesi, s'erano asseragliati ai Bagni e alle Torri; questi ultimi con abili e coraggiose manovre riuscirono comunque a battere gli Austriaci e a incamminarsi, il mattino del 17 marzo, verso S. Maria: l'inte-

ra divisione, fanti e artiglieri carichi di viveri per sei giorni, affrontò la montagna nella tormenta più furiosa e con temperature glaciali. La fanteria riuscì a varcare il giogo e raggiungere sfinita la valle a tarda notte; l'artiglieria, giunta in alto con la neve che turbinava, non riuscì a superare l'ultimo tratto e, trascorsa la notte alla meglio, ritornò al mattino verso Bormio, raggiungendola alle sei del pomeriggio con quindici artiglieri con le membra congelate e molti cavalli e muli da abbattere perché sfiancati».⁶

Per la cronaca la battaglia finì a favore dei Francesi: caddero 1.200 Austriaci e 4.000 furono fatti prigionieri. Fu, come sempre, la popolazione a sopportare i gravami di tali marziali avveni-

menti: in Val Monastero, ricorda ancora Silvestri, «dopo aver provveduto agli Austriaci, ripagati con sole bastonate ed ingiurie, per dodici giorni bisognò poi prendersi carico dei Francesi... sopportando ogni sorta di umiliazione».⁷

Quello che rimase dopo la perdita dei privilegi del tradizionale commercio del vino e a seguito di tali "visite", ce lo racconta un certo Pigny che nel 1802 era funzionario della Repubblica italiana e comandante d'armi della piazza di Bormio.

Egli scrive che l'agricoltura in loco è molto trascurata, così il bestiame, l'apicoltura, la raccolta delle piante medicinali, l'estrazione e la lavorazione dei minerali; una coltre di ignavia pare aleggiare su tutta la Terra

Mastra. Persino la tradizionale e caratteristica stüa con il suo fornello in muratura fonte di tepore, «inventato per necessità climatiche e per economizzare, ha finito per rendere gli abitanti oziosi perché non ve n'è uno che, dopo aver accudito al bestiame, sia operoso come lo sono i Tirolesi o gli Svizzeri. Tutto il tempo libero si passa bevendo vino vicino alla pigna e ciò è causa di malattie in quanto, alla minima fatica che fanno per salire in montagna, sono soggetti a dolorose fitte ai fianchi che sovente provocano la loro morte».⁸

Anche Giuseppe Bergamaschi, medico provinciale di Sondrio, annota nel 1829 che la generale situazione della Valle è depressionaria.⁹

⁶ SILVESTRI, *Le strade...*, p. 44.

⁷ Idem, pp. 44-45.

⁸ *Una relazione ottocentesca sullo stato dell'ex contado di Bormio*, a cura di G. ANTONIOLI che è anche il traduttore dall'originale francese, in "Bollettino Storico Alta Valtellina", n. 4, anno 2001, pp. 138-139. Scrive in una nota al testo l'Antonoli: «Come segnala il Silvestri, oltre al giudizio negativo espresso nel 1835 dal commissario distrettuale Marco Carminati sulla fertilità del Bormiese, anche William Brockedon e Walter White, nei loro diari di viaggio del 1826 e del 1855, furono impressionati dall'ignavia e dalla sporcizia che regnavano in Bormio». Si potrebbe aggiungere all'elenco il perentorio giudizio espresso dall'artista parigino Frédéric Bourgeois de Mercey, il quale nel 1830 definì il borgo "sporco e brutto" e il relativo palazzo comunale "costruzione triste, di apparenza assai meschina".

⁹ L'interessante relazione è stata pubblicata da A. BOSCACCI, *Cenni statistici sulla Valtellina e viaggio al monte Stelvio nel 1829*, in "Bollettino della Società Storica Valtellinese", n. 38, anno 1985, pp. 161-184. La relazione pubblicata è priva dei lunghi elenchi di specie vegetali che egli stese negli anni che passò in Valtellina. Di classe nobiliare ed agiata, sostanzialmente "parassitaria", cui quindi va addebitata una responsabilità nel mancato sviluppo dell'economia valtellinese, parla anche GUGLIELMO SCARAMELLINI nel suo *Una valle alpina nell'età pre-industriale. La Valtellina fra il XVII e il XIX secolo*, Torino, 1978. Per il Bormiese vedasi anche: A. GOBETTI, *Note di economia bormina fra XVI e XVIII secolo: le decime di comunità*, in "Bollettino della Società Storica Valtellinese", n. 44, anno 1991, pp. 159-184 in cui l'autore sostiene che «non è improbabile... che al peggioramento della condizione contadina abbia contribuito l'intensificarsi della pressione signorile sulla terra. Alcune annotazioni di contemporanei dipingono un quadro desolante della situazione degli agricoltori, costretti dalla rapacità signorile non meno che dalla sterilità della terra ad abbandonare case e poderi». E ancora, nel 1844 a proposito dell'industria valtellinese così sbottava Francesco Visconti Venosta: «Oh quanto sarebbe desiderabile che i signori, i Nobili della Provincia, in luogo di darsi esclusivamente alle loro speculazioni degli appalti, della compra dei boschi, ecc., nelle quali pongono d'ordinario il loro privato interesse, impiegassero la loro fortuna, e la loro attività nel procurare l'attivazione in paese di qualche ramo d'industria, che approfittando ad essi, approfittasse pure al popolo». Vedi: F. VISCONTI VENOSTA, *La Valtellina nel 1844. Notizie statistiche intorno alla Valtellina*, a cura di DARIO BENETTI, Quaderni Valtellinesi, 1986, p. 84.



69 *Giuseppe De Albertis, Ritratto di Napoleone I re d'Italia (1812 ca.). La dominazione napoleonica apporterà rilevanti cambiamenti anche nelle zone alpine, dove secolari rapporti politici e sociali saranno profondamente mutati. (Museo mercantile, Bolzano, inventario n. 303).*

70 *Ritratto di Andreas Hofer (1767-1810), eroe della sollevazione del Tirolo del 1809, dopo che con la pace di Presburgo del 1805 stipulata fra Francesi ed Austriaci, questi ultimi cedettero il Tirolo e il Voralberg al regno di Baviera. La principale attività di Hofer era quella di osteria, oltre che quella di commerciante di cavalli. Dal nome del suo maso fu soprannominato il Sandwirt.*

◀ 69

Interessante risulta però la sua sensibilità sociale, nel rivolgersi non alla “poltroneria” dei contadini, quanto alla classe agiata che nulla intraprende per sfruttare le risorse naturali, accontentandosi di vivere comodamente senza nulla fare per «animare l'infimo popolo e migliorare la condizione di questa misera gente».

Il medico, di passaggio da Bormio e diretto allo Stelvio nota che la sua dogana è in totale deterioramento (segno evidente del crollo dei traffici) e non sembra manifestare che la sua antica grandezza. Così pure rileva lo stato di sudiceria, di disordine dei suoi famosi Bagni. Una osservazione, quest'ultima, che aveva precedentemente fatto an-

che Ignazio Bardea, storico bormino, sul finire del 1700.

Ben diversa posizione assunsero i Tirolesi allorché nel 1805, a seguito della pace di Pressburg (Bratislava) fra Austriaci e Francesi, i primi furono costretti a cedere la regione ai Bavaresi, alleati di Napoleone.

Gli Schützen s'erano già contrapposti negli anni precedenti

alle occupazioni del loro territorio¹⁰ sulla base di una coscienza regionale e di un diritto alla difesa territoriale che abbiamo visto nascere sin dai tempi di Meinardo II. Il principio, allora affermato, delle milizie popolari basate sulla leva contadina e cittadina fu operante in tutta la storia del Tirolo e venne man mano rafforzato e codificato. Esso prevedeva la partecipazione anche dei contadini poveri, particolarmente numerosi in Val Venosta, chiamati dal suonare a stormo delle campane e dai fuochi accesi sulle sommità. Con Massimiliano I la leva popolare volontaria e il principio di difesa territoriale furono elevati a legge. Nei secoli si sviluppò nella regione la pratica del tiro a segno come sport per mantenere l'allenamento nell'uso delle armi. Gli Schützen in quanto volontari godevano di forti privilegi, primo fra i quali il diritto di eleggere i propri ufficiali.

La "tecnica" di governo francese, tesa a far pagare le spese di guerra ai popoli "liberati" venne perfettamente applicata da Massimiliano Giuseppe, re di Bavie-

ra. Egli impose la coscrizione obbligatoria, proibì molte manifestazioni religiose, chiuse i monasteri, tra cui quello di Marienberg in Val Venosta, si appropriò dei beni della chiesa, tolse l'autonomia amministrativa ai comuni, introdusse una nuova moneta innescando un disastro finanziario e, infine, abolì addirittura il nome di Tirolo. Cosicché, anche su istigazione austriaca, nel 1809, l'oste Andreas Hofer¹¹ diede l'ordine di accendere cerchi di fuoco sui monti: era il segnale della rivolta. I ribelli, pratici della tecnica della guerriglia, giunsero sino a conquistare Innsbruck e Hofer si recò a Castel Tirolo per prendere possesso, in nome dell'Imperatore austriaco, del Paese liberato. Le vicende belliche si susseguirono incalzanti, influenzate anche dallo scontro europeo a tutto campo fra Parigi e Vienna. Hofer, anche se pochissimo sostenuto dalle truppe regolari austriache, vinse praticamente tutte le battaglie, giungendo a riconquistare Innsbruck che nel frattempo era caduta in mano ai Bavaresi, e ad assumere la reg-

genza del Tirolo. La sua rigida morale e l'influenza dei clericali gli fecero emanare proclami al limite del fanatismo, quale quello contro i costumi delle donne (specialmente le italiane!), le quali essendo troppo scoperte davano occasione a stimoli peccaminosi: se non si ravvedono, tuonò l'oste di Passiria, «dovranno ascrivere a se stesse se in un modo loro disagiata veranno lordate di...». Hofer ed i contadini tirolesi furono traditi dagli stessi "padroni" per i quali combattevano: l'Imperatore austriaco, venendo meno alla promessa fatta che mai avrebbe ceduto il Tirolo, nella Pace di Schönbrunn si arrese alle pretese di Napoleone per il quale la regione costituiva, per i suoi passi con la Germania, una posizione strategica irrinunciabile. L'oste di Val Passiria si rifugiò allora sulla Pfandleralm, la ripida montagna sopra al suo maso, ma la taglia di 1.500 fiorini messa sulla sua testa fece sì che un servo agricolo lo vendesse ai nemici. Catturato, fu portato a Mantova e qui, dopo un processo farsa e per espresso volere di

¹⁰ Famoso in Tirolo è l'episodio di Maria (o Katharina?) Lanz, una fanciulla di Spinges, all'imbocco della Val Pusteria la quale lottò strenuamente nel 1797 assieme ai compagni per impedire il passaggio alle truppe francesi; pare fosse armata del solo forcone.

¹¹ Hofer nacque il 22 novembre 1767 in Val Passiria. Divenne oste a 22 anni e insieme fece anche il commerciante di cavalli, il che contribuì a renderlo un uomo molto conosciuto. Per la sua pratica del territorio e per il suo carisma era la figura ideale di organizzatore della sollevazione popolare.

Napoleone, venne giustiziato il 20 febbraio 1810.¹²

La sostanziale unificazione di tutto il corridoio valtellino-tirolese sotto le vaste ali dell'Impero napoleonico e il patto commerciale stilato fra il Regno d'Italia e la Baviera, fecero sì che nascesse l'idea di costruire una strada che collegasse Milano ad Innsbruck: dapprima (1808) fu preso in considerazione il cammino di Fraele, poi si pensò al Passo dell'Umbrail, ambedue i percorsi però avevano l'inconveniente di penetrare in Val Monastero, in territorio straniero, e si iniziarono quindi trattative diplomatiche con la Svizzera al fine di uno scambio tra detta Valle e la Valle di Livigno. Al grande allarme della popolazione di Müstair, seguì la chiusura del transito sul versante svizzero e ciò frenò qualsiasi velleità, cosicché non rimase che ripiegare, per ragioni squisitamente "politiche" e non tecniche, sul cammino dello Stelvio. Nel 1812 si commissionò all'ingegnere Filippo Ferranti¹³ l'incarico di uno studio preliminare di fattibilità. In collaborazione con Saverio Francesco Venosta ne



▲ 70

sortì un progetto di massima per il tronco da Bormio al Passo di una "stradella" larga 2,70 m. I rivolgimenti politici seguiti alla campagna napoleonica di Rus-

sia, per la quale vennero arruolati forzatamente molti contadini tirolesi e valtellinesi, interruppero i progetti, ma ormai l'idea era nell'aria e il dado era tratto.

¹² Andreas Hofer divenne l'eroe del Tirolo. In occasione delle celebrazioni per il 175° anniversario delle battaglie da lui sostenute, il "Tiroler Gedenkjahr 1984", molte furono le manifestazioni a lui dedicate. Diverse posizioni si manifestarono rispetto alla sua figura: da quella di paladino dei valori morali della patria e della famiglia a quella di contestatore del potere, sino a risfoderare lo sprezzante giudizio di Engels che lo definì come "un utile idiota al servizio degli Absburgo". Vedi: *Andreas Hofer. La sollevazione del Tirolo nel 1809*, Panorama, Trento, 1995.

¹³ Ferranti aveva già progettato nel 1805 lo stradone da Colico a Sondrio.

Anche nel terzo lato del triangolo di cui ci stiamo occupando, quello che confluisce alla Cima delle Tre Lingue, la situazione mutò radicalmente. I Francesi nel 1798 entrarono nella Confederazione Svizzera e cominciarono a ristrutturare radicalmente il Paese istituendo la Repubblica Elvetica. Nei Grigioni, “freschi” della perdita delle regioni suddite, si confrontarono tre posizioni: i fautori di una annessione alla Svizzera, quelli di una con l’Austria e coloro che pensavano alla rifondazione di uno Stato indipendente, magari sotto la protezione austriaca. Pure di fronte al reale pericolo di uno smembramento, paventato dai Francesi, i quali posero l’opzione di dividere il Paese retico tra Svizzera, Austria e Cisalpina, le diverse fazioni rimasero radicalmente separate e prevalse quella degli aristocratici-conservatori, seguaci del partito filo-austriaco che respinsero l’annessione alla Svizzera mentre i patrioti, temendo persecuzioni, lasciarono il Paese. Nel 1799 i Francesi entrarono nei Grigioni, e il gene-

rale Masséna insediò un governo provvisorio. Ormai la via era obbligata: il 9 aprile 1799 i Consigli elvetici decretarono l’unione dei Grigioni alla Svizzera: «il 15 aprile il governo provvisorio annunciò al popolo grigione l’unificazione con le parole: “Cittadini! I vostri e nostri desideri si sono realizzati. Noi siamo Svizzeri, confratelli dei nostri più antichi e fedeli confederati”».¹⁴ La risoluzione venne ufficialmente ribadita nel 1800, i Grigioni diventarono il Canton Rezia, distretto amministrativo dell’Elvetica. Commenta Martin Bundi: «In questo modo i Grigioni riuscirono a cavarsela discretamente dalla catastrofe di cui essi stessi erano i soli colpevoli. La Valtellina era stata persa, e lo Stato indipendente delle Tre Leghe era scomparso; grazie all’ingresso nella Confederazione svizzera, però, poté essere preservato un residuo dell’identità retico-grigione».¹⁵

Nel 1803 la Repubblica Elvetica finì la sua breve esistenza e con la pressione e la mediazione di Parigi, il 19 febbraio venne pro-

mulgata la Costituzione federale che sancì la nascita del Canton Grigioni.

La conquista dell’Ortles

Si è osservato, da più parti, che nell’immagine del mondo alpino, agli inizi di quel complesso fenomeno che diverrà in seguito il turismo montano, avrà grande preminenza la “vetta”, funzionale anche, nella sua esaltazione dell’uomo prometeico e conquistatore, alla retorica del nascente nazionalismo. Rammentare la storia della conquista della vetta dell’Ortles è ritrovare, oltre al secolare rapporto di frequentazione che ha maturato una confidenza fra l’uomo e la montagna, anche questi elementi, quasi essa fosse un didascalico esempio di quella fase di proto-turismo dalla quale nascerà l’alpinismo sportivo.¹⁶ Scrive Reinhold Messner: «L’alpinismo moderno ha ormai duecento anni. Nel 1786 due francesi salirono sul monte Bianco... Non molti anni dopo, nel 1804, il contadino sud-

¹⁴ Vedi: FARBER, *Le forze...*, p. 148.

¹⁵ BUNDI, *Le relazioni...*, p. 205.

¹⁶ Sul problema generale del proto-turismo e sulla scansione delle diverse fasi in cui si articola la scoperta delle Alpi dai *Gran Tours* settecenteschi alla fruizione di massa, risulta prezioso il contributo di GUGLIELMO SCARAMELLINI nel suo *L’interesse per le Alpi quali meta di viaggio e di proto-turismo*, in *Regioni alpine e sviluppo economico. Dualismi e processi di integrazione (secc. XVIII-XX)*, a cura di F. PIOLA CASELLI, Franco Angeli, 2002, pp. 367-394. L’autore conclude il suo saggio scrivendo: «questo contributo mi è servito a tracciare una sorta di indice di un libro non ancora scritto, ma che forse lo potrà essere domani». Ci auguriamo vivamente che tale proposito venga mantenuto, limitandoci per ora ad attingere agli stimolanti suggerimenti che troviamo nell’ “indice”.

tirolese Josef Pichler della Val Passiria vinse l'Ortles. Le due date sono abbastanza vicine e siccome l'Ortles, sebbene 900 metri più in basso, è molto più difficile da scalare del Monte Bianco, si può affermare che l'alpinismo moderno nacque a Solda».¹⁷

Fu su espresso desiderio dell'arciduca Giovanni di Lorena, affascinato da questa montagna che aveva ammirato percorrendo la Val Venosta e già conosciuta come la vetta più alta del Tirolo e dell'Austria,¹⁸ che l'ufficiale delle truppe imperiali J. Gebhard organizzò ben sei tentativi per scalare l'Ortles.

Incaricato di misurarne esattamente l'altezza egli, in compagnia di due montanari dello Zillertal, J. Leitner e J. Klausner, tentò più volte l'impresa, dall'agosto al settembre del 1804, lungo il versante di Solda senza peraltro venirne a capo. Fu con il sopraggiungere di un'altra "J", il cacciatore di camosci Josef

Pichler (1765-1854), detto Pseier Josele, che la situazione si sbloccò. Egli si offrì di tentare la scalata dichiarando che in caso di fallimento non avrebbe preteso alcun compenso.

Mentre il capo spedizione Gebhard si trovava ammalato in un albergo di Malles, Pichler scelse il versante dell'Hinterer Wandl. «Il percorso scelto, da Trafoi a Bergl, non è certo il più facile» scrive Messner, «Ovviamente il Pichler aveva prima esplorato il terreno tutto intorno alla montagna, studiandone la conformazione per scoprire l'accesso migliore; pratico di roccia, giudicò la parete Sud-Ovest la più praticabile. Vinse la muraglia alta 700 metri con attrezzature veramente primitive: pezzi di corde usate per attaccare i cavalli al carro o per legare i teli del fieno, ramponi usati per tagliare gli alberi in boschi ripidi; non esistevano le piccozze e ci si aiutava con bastoni ferrati. Equipaggiati in tal modo, i più di noi

non sarebbero partiti; le ascensioni di quei pionieri vanno paragonate alle odierne scalate sull'Everest... perciò quelle imprese straordinarie sono entrate nella storia dell'alpinismo, perché allora nessuno era in grado di imitarle».

Furono necessarie nove ore quel 27 settembre per raggiungere, verso mezzogiorno, la vetta. «Interessante è il fatto che tutte le prime ascensioni sull'Ortles furono guidate per più di un decennio dal Pichler; egli trovò pure la via lungo il Coston e, quando uscì di scena, le ascensioni si interruppero... la chiave del monte, per così dire, l'aveva tenuta in mano lui.¹⁹

Cinquant'anni dopo lo Josele, nel 1854, lo studente di teologia Steinberger, scalò il Gran Zebrù... Quindi dieci anni prima del Cervino fu vinta la formazione più elegante nel Gruppo dell'Ortles; per Paul Preuss²⁰ il Gran Zebrù è la montagna più bella di tutte le Alpi, fra quelle

¹⁷ Citazione tratta da: HURTON, *Solda...*, p. 193.

¹⁸ Anche le altezze delle montagne cambiano: diversa è, al di là della oggettiva elevazione, l'altezza dell'Ortles appartenente all'Impero Austro-ungarico, che lo "innalza" ad essere il "tetto" della prestigiosa nazione, da quella dell'Ortles appartenente all'Italia, "abbassato" da cime più alte a ben più modesto ruolo.

¹⁹ Per la cronaca, riferisce Luciano Viazzi, l'anno dopo la scalata Gebhard fece costruire un ricovero a Bergl e attrezzare il percorso lunga la cresta E-S-E (Hintergrat) con corde fisse e così finalmente anche lui, in compagnia del curato Rechenmacher il 30 agosto 1805 raggiunse la vetta e riuscì a misurarne l'altitudine. Nel 1826 Pichler condusse sulla cima l'ufficiale del genio Scebelka, il quale pare che ne volle ridiscendere con gli occhi bendati. Nel 1834 Josele fece da guida al russo P. Thurwieser. Nel 1838 alcuni valligiani di Prato, tra cui una ragazza sedicenne, tentarono l'impresa ma giunsero solo a pochi passi dalla vetta. Seguirono tre tentativi effettuati da comitive tedesche e un quarto da una coppia di irlandesi, tutti falliti. Vedi: VIAZZI, *Guerra...*, p. 13.

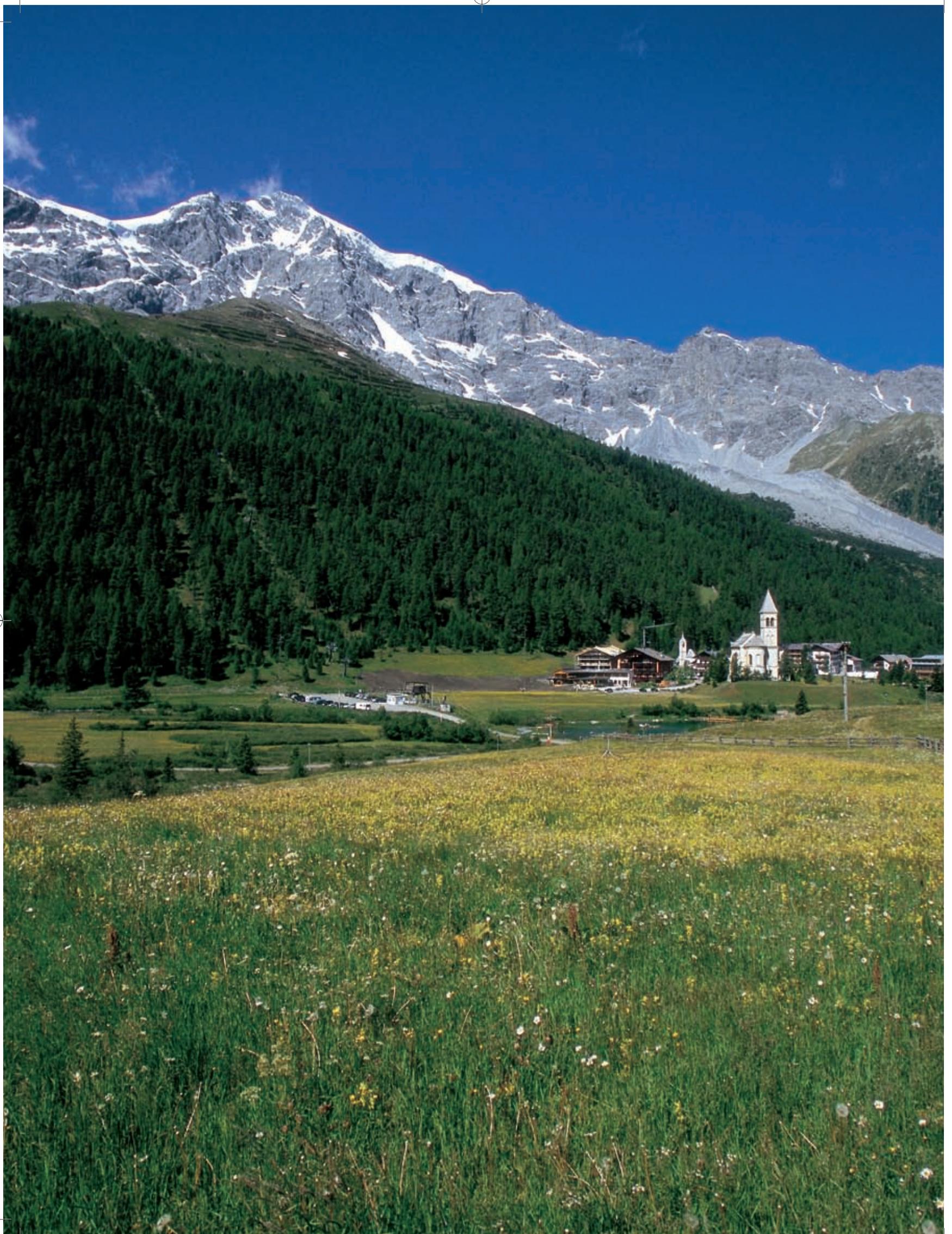
²⁰ Paul Preuss è giudicato da Messner lo scalatore più perfetto di tutti i tempi. Egli, sul finire dell'Ottocento, partendo da Solda conquistò ben 25 cime.



▲ 71

71 Tavola commemorativa (metà del 1800) della prima scalata sull'Ortles compiuta nel 1804 da Josef Pichler e dai compagni Leitner e Klausner, che non erano riusciti nei loro precedenti tentativi. Pare che l'impresa fu accolta dalla popolazione locale con scetticismo e incredulità,

mentre rappresentò la nascita dell'alpinismo moderno. Sul cartiglio è scritto: il 27 settembre 1804 Josef Pichler, cacciatore della Churburg, conquistò per la prima volta la cima dell'Ortles per incarico ricevuto dall'arciduca Giovanni. (Castel Coira, Sluderno).



coperte di ghiacci».²¹ La storia alpinistica dell'Ortles ebbe poi il suo completamento con la scalata della parete Nord da parte di Hans Hetl, che conquistò anche quella del Gran Zebrù, fino ad allora (1930) ritenute inespugnabili. L'impresa del cacciatore della Val Passiria è a tutt'oggi ricordata da una stele, eretta dal Club Alpino Austriaco nel 1884 nei pressi della Rocca Bianca, lungo la strada dello Stelvio sul versante di Trafoi, e da un dipinto commemorativo della metà del XIX secolo posto nel cortile interno di Castel Coira a Sluderno.

La carrozzabile dello Stelvio

L'Austria al Congresso di Vienna (1815) aveva riottenuto la Lombardia e acquistato la nuova provincia della Valtellina. Era dun-

que tempo di riprendere il progetto della strada dello Stelvio. Nonostante le grandi aspettative di benefici economici per la Valtellina²² e la Val Venosta, gli interessi che spinsero alla realizzazione della rotabile furono di carattere militare. Basti considerare che nella commissione istituita per lo studio del progetto fecero parte anche il direttore comprensoriale delle fortezze di Innsbruck (tenente colonnello Weistkirchen) e il rappresentante dello stato maggiore di Milano (maggiore Querlonde). Su incarico di questa commissione l'ingegnere di prima classe Carlo Donegani,²³ coadiuvato dai giovani ingegneri Francesco De Dominici e Giuseppe Porro, iniziò il 5 settembre 1818 i rilievi del versante lombardo. Il 1° maggio del 1819 il piano complessivo fu consegnato alla Direzione generale delle pubbliche costruzioni

in Milano. Per sovrana volontà imperiale la strada, larga minimo 5 metri, fu realizzata nel giro di 5 anni, lavorando nei mesi estivi da giugno a ottobre con un ingente impiego di personale (in certi periodi risultarono occupati 2.000 operai).²⁴

Il primo tronco (da Bormio allo Stelvio) venne costruito dal 1820 al 1824 dalle ditte appaltatrici Pietro Poli e Antonio Talacchini; il secondo tronco (dal giogo a Pradt) fu appaltato nel 1822 e ultimato nel 1825 con l'aggiunta della ditta Antonio Nolli; il terzo tronco (da Prato a Spondigna) fu appaltato nell'ottobre 1824 e concluso nell'aprile 1825. «Complessivamente, tenendo conto dei lunghi inverni che costringevano a interrompere i lavori, la strada fu costruita in un anno e nove mesi e fu aperta al transito nell'ottobre del 1825».²⁵

²¹ Citazione tratta da: HURTON, *Solda...*, p. 194.

²² Bormio, soprattutto, sperava di riportare agli antichi fasti il proprio commercio, gravemente compromesso dai passi del chiavennasco. Vedi, a questo proposito, la supplica, riportata da SILVESTRI nel suo *Le strade...*, p. 48, in cui il distretto di Bormio, illustrate le sue miserabili condizioni, chiedeva una dilazione al "pagamento delle regie imposte" e l'opera delle "paterne cure" della Imperiale regia delegazione, la quale, sollecitata anche dalla "perspicacia del suo buon cuore" desse pronta esecuzione ai lavori di sistemazione della strada da Tirano a Bormio che invoglierebbe "persone probe, industriose ed intraprendenti" a far transitare le merci di Germania così che Bormio possa tornare a "gioire dell'antica sua prosperità e a far pompa di quella fede colla quale seppesi già meritare la stima delle vicine nazioni".

²³ Scrive Silvestri: «Carlo Donegani nacque a Brescia nel 1775 da Giovanni e da Maria Usanza. Il padre era un valido architetto che, notati i talenti del figlio lo avviò agli studi di ingegneria. Già nel 1789 a Bologna si perfezionò, poi a Roma e nel 1807 entrò nell'amministrazione pubblica. Fra i suoi lavori più noti vi è l'arginatura dell'Adda sotto Tirano, la strada militare da Lecco a Colico e poi fino a Riva di Chiavenna, la sistemazione dell'alveo del Mallero, il progetto di una nuova strada da Nauders a Finstermunz nel Tirolo, un progetto di ponte sull'Aar nel cantone di Berna, e la strada dello Spluga. Morì il 7 maggio 1845». Su Carlo Donegani e sulla sua opera di ingegnere è apparsa di recente una monografia a cura del Liceo Scientifico sondriese a lui intitolato: *Carlo Donegani, una via da seguire*, Sondrio, 2001.

²⁴ Sulla titanica impresa della costruzione della rotabile vi è un'ampia letteratura. Tutti, comunque, traggono spunto dalla esauriente memoria indirizzata all'arciduca d'Austria e vicerè del Lombardo-Veneto Ranieri redatta da GIOVANNI DONEGANI, figlio di Carlo, nel 1842, e intitolata *Guida allo Stelvio, ossia notizie sulla nuova strada da Bormio all'incontro con la postale di Mals*. Una ristampa anastatica è stata fatta, a cura del Credito Valtellinese, da Arnaldo Forni editore nell'anno 1980.

²⁵ SILVESTRI, *Le strade...*, p. 49.



▲ 73

Soprattutto osservando il secondo tronco, quello dal giogo a Trafoi, e immaginando come doveva presentarsi prima del suo ingegneristico “addomesticamento” la zona, selvaggia dirupata e scoscesa, con il vertiginoso muro che s’innalzava sino al Passo, si può valutare la capacità inventiva del progettista, chiamato a misurarsi con un “gigante” che da sempre aveva dissuaso l’uomo a prendersi con lui troppa confidenza. Si tenga

presente, in aggiunta, che gli anni in cui si compì questa impresa «appartengono alla fase conclusiva della “piccola età glaciale” vale a dire al lungo periodo storico caratterizzato da annate fredde e umide, da cospicue precipitazioni nevose a bassa quota accompagnate da una lunga persistenza della neve sul terreno, dall’avanzata a valle dei ghiacciai, dalla rigidità delle temperature invernali e dal modesto tenore di quelle esti-

ve».²⁶ È giustificato, allora, ricordarsi delle maestranze: fabbri, manovali, muratori, carrettieri, mulattieri, sterratori, agrimen-sori provenienti dalle valli limitrofe, dalla Lombardia, dal Piemonte che dovevano lavorare in queste condizioni climatico-ambientali, ed è, forse, anche giustificabile che esistessero dei problemi nel reperire la necessaria manodopera o che si rendesse necessario il licenziamento di “balossi ed infingardi”. Furono,

²⁶ G. SCARAMELLINI, *L'opera di Carlo Donegani e la realizzazione delle carrozzabili dello Spluga e dello Stelvio (1818-1825)*, in *Carlo Donegani...*, p. 17.



▲ 74

72 *Una veduta di Solda.*73 *Casa dei rotteri.*74 *La IV Cantoniera dello Stelvio in una cartolina d'epoca, luogo di sosta e di soggiorno. (Collezione Gigi Amigoni, Calolziocorte).*75 *Panorama di Bormio in una cartolina d'epoca. (Collezione Gigi Amigoni, Calolziocorte).*

come ricorda Luigi De Bernardi, «tempi duri per gli oziosi, i sospetti, i vagabondi»²⁷ e tempi duri per i Bormini i quali, a detta dell'Imperial Regio Appaltatore se ne stavano «non senza grave disdoro del paese... [a] consumare il tempo... sulle pubbliche strade in giochi e in ozio». Costoro furono persuasi a rinunciare alla loro “poltroneria” da una drastica risoluzione: «giacché è fissato per sistema che gli oziosi, i sospetti, i vagabondi e tutti quelli che non sapranno rendere ragio-

ne del modo in cui si danno al buon tempo senza impiego dovranno essere arruolati forzatamente al servizio militare senza speranza di ottenere mai più il congedo». Operarono sui cantieri anche maestranze femminili, donne di fatica tirolesi che però vennero allontanate su pressione dei loro parroci preoccupati della eccessiva promiscuità.

Il cammino dello Stelvio, così come si presentò alla fine dei lavori, aveva una lunghezza complessiva di 49,2435 km: da

²⁷ L. DE BERNARDI, *Stelvio, divagazioni sul tema*, in *Il museo storico Carlo Donegani al Passo dello Stelvio*, opuscolo a cura della Banca Popolare di Sondrio, 1998, p. 22.

Spondigna al Passo 27,450 km con 48 tornanti per un dislivello di 1.900 m, dal Passo a Bormio 21,7935 km, con 34 tornanti con un dislivello di 1.500 m. Era dotato di gallerie, paravalanghe, ponti e paracarri atti a rendere sicura la strada anche in inverno. Vi erano poi le case cantoniere: cinque sul versante italiano e una su quello tirolese che, oltre a ospitare gli "stradini", offrivano servizi di vitto e alloggio, di posta per il cambio dei cavalli e di stallatico. I "rotteri", coloro che erano addetti alla manutenzione e alla viabilità invernale, avevano le loro casette: essi dovevano, almeno fino al 1859, garantire il traffico con le slitte tenendo la pista sgombra dalla neve e battuta con grossi tronchi trainati dai cavalli.²⁸ Nel corso del tempo i tornanti del versante

tirolese furono contrassegnati con un nome proprio, quasi a riconoscere con questa personalizzazione il carattere di ognuno e la maestria nel tracciarli; vi sono, per esempio, la Stella alpina, il Fiocco di neve, il Giudizio universale, la Valle delle pecore, ecc.

Parve così che, finalmente, per il cammino dello Stelvio si avverasse ciò che appariva sulle antiche carte, dove il sole nascente gettava i propri benefici raggi nell'incrocio delle valli che lì confluivano: da qui viene la luce.²⁹

La strada del turismo e della scienza

La strada dello Stelvio dal punto di vista commerciale non ebbe

fortuna. Vienna tentava di arginare la concorrenza commerciale dei passi elveticici del San Gottardo e del San Bernardino, oltre a quella sabauda dei passi delle Alpi Occidentali, e puntava quindi tutte le sue carte sul Passo dello Spluga, già consolidata via per incanalare il traffico di Bergamo, di Milano e di Como, centri di raccolta delle merci provenienti da Genova, Venezia e Trieste. L'Imperatore perciò si guardò bene dal concedere allo Stelvio i privilegi daziari che concesse allo Spluga.³⁰ Nel 1831 la ditta Soresi e Barisoni di Milano istituì un trasporto rapido con due partenze settimanali dalla capitale lombarda in modo da far giungere le merci a Landeck in 115 ore, ma nonostante ciò il servizio venne so-

²⁸ I rotteri «erano pastori, boscaioli, cacciatori e braccianti, che qui potevano svolgere un'attività secondaria gradita, ma molto pericolosa e forse anche per questo molto lucrativa, anche perché potevano fare piccoli affari... con merce di contrabbando. Vestivano ruvidi abiti di panni, calzavano grossi scarponi chiodati, in testa portavano passamontagna di lana, le ghette di loden arrivavano fino alle ginocchia... Per difendersi in una certa misura dall'imprevedibilità delle valanghe del vento, si inventò già allora il metodo dell'onda acustica per staccare le valanghe con il suono di una campana o con l'aiuto di un mortaio. I rotteri accompagnavano slitte per viaggiatori e carrozze postali da stazione a stazione, soprattutto con il maltempo». Vedi: JOCHBERGER - PINGGERA - TAPPEINER, *Die Stilfser...*, pp. 50-51. Per trovare la strada nella bufera, nella nebbia o di notte ci si affidava spesso agli animali più vecchi i quali avevano addirittura la funzione di ritrovatori della via o di apripista. Scrive Giovanni Donegani: «La pratica migliore fin ora in corso quando giungono forestieri durante l'inverno, che vogliono valicare il giogo di Stelvio con la propria carrozza, è la seguente. Giunte le carrozze al principio della carriera praticabile colle slitte si levano dalle stesse le ruote, indi il carro si assicura con funi sopra due slitte e sopra altra slitta si caricano le ruote.... Pel corso delle diligenze, onde non perdere il tempo di levare e rimettere le ruote alla carrozza, si pratica un altro metodo più semplice, che riesce anche assai più economico. Al principio della carriera si trovano una o due slitte a norma dell'ordinario concorso di forestieri, ciascuna delle quali ha la larghezza di m 0,70, ed una berlina fissa nella slitta stessa per difesa dalle intemperie. Così partendo da Bormio i viaggiatori in diligenza, giunti al luogo del cambio vengono posti subitamente al sicuro sulle slitte, e col solo tempo occorrente per staccare i cavalli dalle carrozze e porli sotto le slitte continuano il loro viaggio. Il servizio riesce per tal modo così bene combinato che in sole nove ore la diligenza parte da Bormio ed arriva... alla postale detta di Mals». Vedi: G. DONEGANI, *Guida...*, pp. 47-48.

²⁹ Ci si riferisce alla bella carta di Hans Conrad Schnierl, conservata all'Ambrosiana di Milano.

³⁰ Anche il progetto di una strada che da Fraelle passava per la Val del Gallo fino in fondo alla Valle di Livigno e da lì raggiungesse Zernez e poi, per la Bassa Engadina, Finstermuntz e Innsbruck presentato nel 1824, non venne per nulla preso in considerazione, a riprova che facilitare il commercio della zona non era nelle intenzioni del governo austriaco.



▲ 75

speso sette anni dopo per la sua scarsa utilizzazione. Si calcola che per lo Stelvio i trasporti di merci ammontassero a circa 16.000 quintali all'anno, costituiti, verso Nord, in prevalenza da vino, balle di seta, oli e zucchero e verso Sud da piombo, prodotti di cotone, tele in lana e lino e formaggi.

Ebbe invece fortuna dal punto di

vista turistico. Le entusiastiche impressioni riportate dai primi viaggiatori, il "prestigio" e la fama diffusasi per tutta Europa a seguito del passaggio di insigni e regali personalità, contribuirono a incrementare l'afflusso di viaggiatori, attratti anche dal "brivido" di affrontare tale arduo percorso.³¹ A cavallo della metà del secolo XIX anche lo

sviluppo della stazione climatica di Merano,³² a cui affluiva il "bel mondo" di tutta Europa, fu fattore importante per la frequentazione della strada del Passo dello Stelvio, sempre che per dame e cavalieri serventi non si incapasse in qualche postiglione poco esperto. Come accadde nel 1857 a due inglesi che rischiarono di sfracellarsi in un precipizio

³¹ Fra gli insigni visitatori, escludendo gli imperatori di cui si parla nel testo, si possono elencare il Principe Metternich, primo ministro dell'Impero austriaco, che presenziò all'inaugurazione della strada e che fece il percorso con un suo cocchio a sei cavalli in compagnia del figlio maggiore; a seguire transitò la Granduchessa di Parma, Piacenza e Guastalla Maria Luigia nel 1826; quindi passò nel 1835 il Feldmaresciallo Josef Radetzky con il suo stato maggiore. Nel 1846 lo Stelvio ospitò il re Federico Augusto di Sassonia, i principi Carlo di Prussia e Carlo Hohenlöhe.

³² La valorizzazione turistica di Merano si fa risalire al 1836, allorché il medico viennese Josef Huber diede alle stampe un opuscolo che consigliava l'efficacia terapeutica dell'aria meranese, della cura dell'uva e del siero di latte caprino. Fu poi il borgomastro Josef Valentin Haller a promuovere con adeguate iniziative l'afflusso degli ospiti, incrementato dalla costruzione delle ferrovie.

Zur
ehrenden Erinnerung
an den Ersten
Order Ersteiger
Josef
Josef Pichler
Pissener-Josef genannt

Ehler Auftrag
des
Erzherzogs JOHANN
von Oesterreich
unterwunden
Josef Pichler
aus dem Pissener
mit seinen Kameraden
Klantsner und Lemmer
aus dem Zillertale
die Erstbesteigung des Order,
des höchsten Gipfels der
oesterreichischen Alpen
mit 3796 m von Trafoi
ausgehend als Erster am
27. September 1804
gegen Mittag glücklich
die höchste Spitze des Order,
3000 Meter über dem
nordöstlichen Meer.

Erreichte vom
Oesterreichischen
Alpen Club
1884.



perché il vetturale (tal Edoardo Rous) tralasciò di porre il freno alle ruote con conseguente corsa violenta dei cavalli e urto della carrozza contro le rocce.

Su l'uno e l'altro versante iniziarono a sorgere strutture ricettive adeguate³³ e i primi rifugi, senza, ovviamente dimenticare le opere militari, quali la caserma edificata nel 1830 sul versante tirolese e che nel 1832, in occasione della visita di Francesco I e consorte, fu chiamata Franzenshöhe. Fu sicuramente anche per l'apporto di "aria nuova" proveniente dalle vette dello Stelvio che si mise mano alla progettazione, ad opera di Giovanni Donegani, della struttura dei Bagni Nuovi di Bormio, poi posta in opera dall'ingegner Antonio Piomarta fra il 1829 e il 1836, che portò la grande borghesia mitteleuropea a fruire del termalismo valtellinese. Il 22 luglio 1838 transitò sullo Stelvio l'Imperatore Ferdinando I con l'Imperatrice Maria Anna Carolina di Savoia. Era diretto a Milano per esservi incoronato re del Lombardo-Veneto. «Sulla sommità del passo, dove l'imperatore si incontra con lo

zio arciduca Ranieri... ha luogo una imponente manifestazione con tutto lo sfarzo e il pesante cerimoniale degli Absburgo. Da quel giorno il giogo sarà chiamato "Altura Ferdinanda"... Ma al di là del cerimoniale non mancano fraternizzazioni... di carattere gastronomico: i valtellinesi estrassero... le prelibate bresaole e botticelle di Sassella, che scambiarono con lo speck degli altoatesini e con il gustoso formaggio di S. Maria».³⁴ In questa occasione a Carlo Donegani fu conferita la decorazione della corona ferrea, l'anno successivo venne nominato Cavaliere dell'Impero austriaco con il titolo di Nobile di Stilsferberg.

Pare che, comunque, la miglior pubblicità ottocentesca del cammino dello Stelvio sia da attribuirsi a un uxoricidio ad opera del quarantenne Henry Perreau, detto de Tourville, il quale il 16 luglio del 1876 nei pressi della Rocca Bianca spaccò la testa alla moglie inglese Madaleine, nata Miller, che scaraventò poi giù per la parete simulando un incidente. Del fatto e dei processi che seguirono si occuparono

con grande evidenza tutti i giornali europei, sino alla sua conclusione a Bolzano, dove il marito, (pare fosse già la terza moglie ch'egli uccideva per soldi), riconosciuto colpevole cacciatore di eredità, venne condannato a morte. In seguito la pena gli fu commutata in 20 anni di prigione; morì nel carcere di Graz.

Un vivace quadretto della frequentazione internazionale dello Stelvio apparve su una rivista tedesca del XIX secolo, in cui i turisti così vennero descritti: «Con pochi bagagli, di buon umore, pipa o sigaretta in bocca, cantando canzoni allegre, si incontrano i turisti tedeschi in cammino, perché il turista di montagna tedesco - per lo più insegnante, scrittore, impiegato, studente, in breve persone che lavorano con la testa, che si godono le loro ferie - è di preferenza escursionista che ama andare a piedi. Com'è diverso l'inglese! Viaggia solo se ha soldi e non ha da fare, quasi sempre con sua moglie o addirittura con tutta la famiglia, e predilige di gran lunga l'andare a cavallo fra i vari mezzi di trasporto. Di poche parole, solo di rado guar-

³³ Il culmine dell'evoluzione delle strutture alberghiere si ebbe a Trafoi nel 1896, allorché quello che verrà chiamato il pioniere del turismo, Theodor Christomannos, aprì l'Hotel Trafoi: disponeva di 150 camere, di illuminazione elettrica, riscaldamento a vapore, bagni, grandi sale da pranzo e ristoro, ampi locali per riunioni, sale per musica, lettura e biliardo, camera oscura per fotografia, campi da tennis e da gioco, panificio proprio e lavanderia, medico, farmacia, posta, telegrafo e telefono in casa, una stazione di rifornimento di benzina, autorimesse ed orchestra.

³⁴ DE BERNARDI, *Stelvio...*, p. 25. L'autore riferisce anche che furono utilizzati per l'occasione 21 tra carrozze e landau, oltre a tre calessi da cucina, due taliche, sempre da cucina e tre "forgoni".



▲ 77

dando la guida turistica o portando il binocolo agli occhi, John Bull si trova in viaggio per strada. Ciò che lo caratterizza sono il solito cappello con un velo, l'abito chiaro e l'ombrello. L'italiano infine è rappresentato solo da due specie: o è abbiente e allora viaggia, poiché il superfluo camminare e l'andare a cavallo non sono la sua passione, oppure è povero ed allora diventa fastidioso nel questuare, cosa che non

fa direttamente, ma a cui provvedono tutti i bambini lungo la strada dello Stelvio, appositamente istruiti dai genitori».³⁵

Lungo la strada dello Stelvio ebbe un forte impulso anche il turismo di carattere scientifico conoscitivo: attorno al massiccio dell'Ortles, anche per ovvie ragioni militari, l'esploratore polare Julius Payer, il geologo Edmund von Mojsinovics e l'alpinista inglese Francis Fox Tuckett negli anni

76 *La Rocca Bianca e la stele commemorativa della conquista dell'Ortles.*

77 *Veduta di Merano, apprezzata stazione turistica e termale.*

Sessanta del XIX secolo eseguirono diverse esplorazioni.

In particolare Payer, nativo di Tepliz-Schönann nella Boemia del Nord, in compagnia della guida alpina di Solda Johann Pinggera tra il 1865 e il 1868 misurò ben 50 cime della zona e elaborò per primo una cartografia dell'Ortles.³⁶

Non bisogna dimenticare che in questo periodo si consolidarono, anche grazie a questi apporti, gli interessi per la geologia delle Alpi, oltre a quelli per lo studio dei ghiacciai, non più inteso solamente come la presa d'atto del loro stato attuale, ma come ricerca sulla loro storia plurimillennaria, e quindi come "forzieri" di tante informazioni. Negli anni 1886, 1890, 1895, 1902 e 1906 si tennero a Solda importanti "Congressi dei glaciologi delle Alpi Orientali".

Lo scetticismo del conte Adam Adalbert Neipperg

Al Passo dello Stelvio c'era un albergo dove fra il 1826 e il 1859 fu esposto un libro degli ospiti. La prima iscrizione, datata 14 ottobre 1826, porta la firma della granduchessa Maria Luigia d'Austria.³⁷

Costei, che viaggiava sotto nome di contessa di Colorno, era accompagnata dal marito, conte Neipperg e faceva ritorno dalla visita a Vienna al proprio figlio, avuto dal suo primo marito, Napoleone I, a cui era molto affezionata e che non poteva, per ragioni di stato, tenere con sé nel ducato di Parma, Piacenza e Guastalla di cui era sovrana. Per merito dell'avvocato Giovanni Buzzetti venne rinvenuto il diario tenuto dal conte in questa occasione, che fu pubblicato a

puntate sul "Lavoratore Valtellinese" del 1918.³⁸ Tra i tanti resoconti di viaggio che descrivono la strada del Passo dello Stelvio, mi pare di qualche utilità trascrivere questo, perché l'atteggiamento scettico, venato da ironia, dell'estensore lo mette al riparo dalle troppe lodi di circostanza, permettendo di sentire una voce diversa sulla opportunità stessa dell'esistenza di questa strada e di cogliere i problemi del suo mantenimento, che già si manifestavano.

Accompagnamoci, dunque, al conte, che ci farà da guida al cammino dello Stelvio, da poco inaugurato.

«Passaggio della strada del monte Stelvio. Il 14 ottobre 1826 S.M. Mad. Arciduchessa, Duchessa di Parma, dopo avere contemplato ancora dal balcone dell'albergo di Mals la bella

³⁶ La pubblicazione dei risultati delle ricerche di Payer resero famoso l'Ortles ad un ampio pubblico. Payer pubblicò anche un trattato intitolato *Die wetslichen Ortler - Alpen Trafoier Gebiet*, di particolare interesse per la descrizione delle montagne e dei ghiacciai e per l'ampio spazio dedicato alla strada dello Stelvio.

³⁷ Maria Luigia era figlia di Francesco I, Imperatore d'Austria e la seconda moglie di Napoleone I, da cui aveva avuto un figlio battezzato con i nomi di Napoleone Francesco Giuseppe Carlo e con già la sua brava corona in testa, quella di re di Roma. Dopo la caduta dell'Imperatore dei Francesi Maria Luigia rientrò in Austria e, per riprendersi dallo sconforto in cui le "ragioni di stato" l'avevano gettata, chiese il permesso di recarsi alla stazione termale di Aix-les-Bains. La situazione si presentava politicamente delicata: una Absburgo, moglie di Napoleone che tornava in Francia mentre il marito era esule all'isola d'Elba poteva creare qualche inconveniente. Per questo il padre pensò bene di affiancare a Maria Luigia il generale Neipperg, quale uomo di fiducia e tutore politico. Maria Luigia per l'occasione usò il nome di duchessa di Colorno e alle terme nacque il grande amore con il suo accompagnatore. Il 18 aprile 1816 Maria Luigia d'Austria fece il suo ingresso a Parma dove governò, sotto l'attento occhio di Metternich, aiutata dal conte Neipperg dal quale, nel frattempo ebbe due figli. Tre mesi dopo la morte di Napoleone ella sposò il conte in un matrimonio morganatico. Neipperg morì nel 1829. Il figlio della granduchessa, ch'era stato per pochi giorni l'Imperatore Napoleone II mancò, come duca di Reichstadt, a 21 anni nel 1832. Nel 1834 Maria Luigia si risposò con un altro uomo di fiducia che Metternich volle affiancarle, Charles de Bombelles. Ella morì il 17 dicembre 1847, allorché i moti risorgimentali stavano ormai cancellando dalla carta politica il suo stesso ducato. Vedi: F. HERRE, *Maria Luigia. Il destino di una Asburgo da Parigi a Parma*, Mondadori, 1998.

³⁸ Il diario si trovava a Colorno, nella villa che fu l'appartamento particolare di Maria Luigia, salvato dall'incuria da Glauco Lombardi il quale lo mostrò a Buzzetti, che ne fece la traduzione italiana.

conca formata dai paesi: Abbazia di S. Maria, Burgreis, Schleis, Tarasch, Glurens, ed i ghiacciai che formano lo sfondo del quadro in cui la punta dell'Orteler è la cima dominante; dopo aver fatto ancora qualche progetto per l'anno successivo... si mise in vettura alle sette del mattino. Dopo avere attraversato il villaggio di Schleaderus, ammirato i due bei vecchi castelli di Kronenburg e di Lichtenburg, situati sulle due rive dell'Adige, che in quel punto è ancora un torrente impetuoso che straripando frequente produce gravi devastazioni; arrivammo al nuovo ponte di Spandinig, gettato sull'Adige là dove comincia veramente la strada dello Stelvio. Lasciammo sulla nostra destra la valle di S. Maria, che conduce per Tauffers nei Grigioni e a Wormser-Joch o al Colle di Bormio, e che forse avrebbe reso più breve la strada dello Stelvio, più sicura, più agevole, se allora il governo Austriaco avesse voluto intendersi con i Grigioni. Invece d'essere tracciata in tale direzione, più naturale, meno costosa, la nuova strada venne tracciata nel modo che verremo dicendo. La prima stazione della posta si trova a Pradt. Noi vi fummo circondati

da una folla cenciosa, sudicia, ributtante, come è di ogni popolazione che vive ai confini di paese straniero. Siccome dovevamo percorrere senza soste tutta la strada, sino al confine della Valtellina, così vennero attaccati a ciascuna vettura due cavalli in più. Il Donegani, ingegnere e costruttore di questa nuova strada che fa molto onore alla sua abilità tecnica accompagnò con molti altri ingegneri subalterni S. M. cavalcando a fianco della vettura. Il conte di Strafaldo e il conte di Pacht seguivano a qualche distanza. L'entrata nella valle, dopo aver oltrepassata la posta di Pradt, è stretta assai, rocciosa, selvaggia, ed è bagnata dal torrente Sulten che discendendo dal ghiacciaio e dalla vallata omonima, si getta nell'Adige con molto fragore. A una lega da Pradt, appunto, scorgemmo l'imbocco della stretta valle di Sulten. Due anni or sono questo ghiacciaio, in un momento di cattivo umore, si impuntò a voler venire avanti, trascinando seco molte case, la Chiesa, e gettando lo spavento su tutta la regione. Ora però ha ripreso la calma abituale e ha finito con i suoi esercizi peripatetici. A Sedmelz si traversa il primo ponte e il primo di quei magnifi-

ci svolti o *tourniquets* (voltate, ventole) onde si snoda questa strada perfettamente curata in ogni suo punto.

La strada fiancheggia sempre il torrente Sulten che temo non poco abbia col tempo ad infiltrarsi ne suoi lati, non ostante le forti massiccie scarpate. Si prosegue per una valle stretta; fiancheggiata da una foresta di larici giganteschi. Dopo aver oltrepassata la casa dove si paga il pedaggio, si potrebbe procedere sempre al trotto, tanto le salite e le discese sono dolci, ma noi dovendo fare tre soste, mettemmo i cavalli sempre al passo. La strada continua a essere bellissima e le sue svolte dopo Gomoy sono di una costruzione perfetta: è però minacciata, sovente, dove più si abbassa, dalla caduta di detriti di terra molle, assai cretacea, che scivolano dagli alti fianchi della valle e che in italiano si dicono frane. In alto invece, ad ogni inverno frequenti valanghe la ingombrano, la rendono impraticabile durante quattro mesi all'anno nonostante le infinite cure e le precauzioni degli ingegneri... Da questo punto scorgemmo la cima dell'Orteler, non ancora però la sua estrema punta, bensì i due ghiacciai sterminati che le si stendono sotto.

I quali formati in parte da grandi distese pianeggianti coperte di neve, e in parte da una successione di piramidi che ricordano alquanto i cimiteri israeliti, sono più grandi, più estesi de' ghiacciai di Bossous e del Grünwald in Svizzera e soprattutto del ghiacciaio di Stubay in Tirolo. Le cime che li circondano sembrano ricoperte da crema ghiacciata. I raggi del sole, rimandandone tutti i colori del prisma, vi producono un effetto maestoso quanto pittoresco. A la Valle o Malga di Tartsch si vedono come sospesi al disopra di noi 15 o 16 tourniquets disposti diametralmente gli uni sopra gli altri, il che contribuisce forse alla loro distruzione così frequente quando le valanghe si precipitano e li ingombrano. Un tempo, quando la strada non era ancor tracciata e non eravi che un semplice sentiero, le valanghe si precipitavano senz'altro nella valle, ed ora che sono arrestate dalle sinuosità della strada, esse non hanno altro sfogo che sulla strada medesima che colmano di neve e che per tal motivo diviene impraticabile durante tutto l'inverno e la primavera. La Madonna della Neve è una chiesetta dove trovasi una Vergine miracolosa, assai conosciuta

nella contrada, gli abitanti di Troffoy vi si recavano ogni anno in processione. Noi per lasciar riposare i nostri poveri cavalli, ci fermammo una seconda volta, alla Prima Cantoniera, che trovasi faccia a faccia dei tre grandi ghiacciai dell'Orteler, che si potrebbero facilmente raggiungere mediante una strada che segue il margine di un piccolo bosco, e di una prateria che i pastori percorrono con i loro greggi pur essendo così vicina alle nevi eterne. La cima stessa dell'Orteler, situata a più di 14.000 piedi... è stata raggiunta, or sono sei settimane, da un ingegnere di Vienna, il signor Schabalka, mandato appositamente da S. A. l'Arciduca Giovanni, per stabilire col barometro l'altezza precisa dell'Orteler-Spitze, che sarebbe adunque la cima più alta delle Alpi dopo quella del Bianco, se il Monte Rosa non gli contestasse per poco il posto. Tuttavia 14.000 piedi sono una bella altitudine! Questi due ghiacciai sono di una bellezza assoluta, e sono i degni satelliti della Aguglia dell'Orteler, che non si scorge bene se non avvicinandosi alla regione delle nevi eterne e delle rocce di graniti dove manca ogni vegetazione. S. M. fece nel frattempo una

raccolta abbondante di fiori alpini. Faccia a faccia della Aguglia dell'Orteler... la regione delle nevi si stende fino alla strada, già sostenuta qui in ogni punto da muraglioni di pietra a secco. Passammo vicino alla casa della Posta di Osvald, dove or sono tre anni, una valanga staccatasi dalla cima, seppellì ogni cosa, uccidendo nel loro letto il mastro di posta e due altre persone, distruggendo parte del bestiame e tenendo coperta per più mesi tutta la casa con un cumulo di neve. Presso le rovine della casa in ricordo del funesto avvenimento, venne poi costruita una piccola cappella.

Percorremmo assai velocemente e senza fatica i dodici o quindici tourniquets disposti diametralmente gli uni sopra gli altri, e quando gettavamo lo sguardo su quelli che si trovavano ancora in basso, li vedevamo somiglianti a sentieri fiancheggiati di siepi di un giardino inglese. Lungo questa strada si rivela ovunque un felice connubio di grandiosità e di perfetta eleganza. Io temo soltanto che a lungo andare (questa strada) non potrà sostenere le lotte terribili che contro di essa scatenerà la natura rigidissima, asperrima a novemila piedi sul livello del mare, in una plaga dove sino ad oggi essa non si è



▲ 78

ancor trovata a contatto con l'industria degli uomini. La natura non rinuncia mai ai suoi diritti ed è severa con coloro che vogliono seco lei rivaleggiare. Si è tentati di ricordare la favola di Icaro. Giungemmo alle quattro di pomeriggio sulla cima o Gioigo dello Stelvio... L'aria vi era assai fine, sottile, tuttavia, data l'ardenza del sole, noi ce ne accorgemmo a pena; tanto che S. M. giunta alla casa Cantoniera, dove si trovavano riuniti numerosi contadini che avevano spaz-

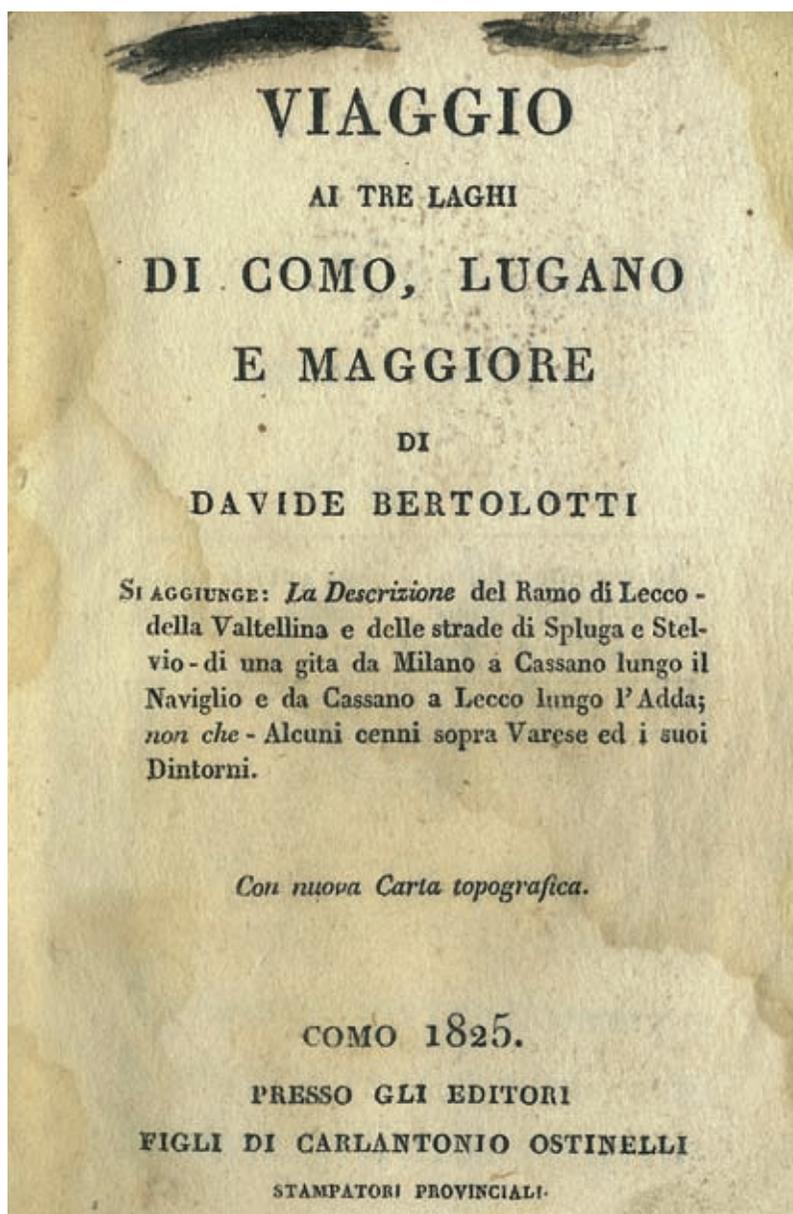
zata la neve, poté tenere aperto il suo landau e ammirare da presso quel mare di nevi eterne che a guisa di una tovaglia della più fine mussola delle Indie, ricopre tutto il piano, circondato da rocce a picco, altrettanto bianche fino alla sommità. L'Aguglia dell'Orteler non vuol mostrarsi in Italia: resta fedele al Tirolo e noi a questo punto ci congedammo da lei. La conca circondata dalle alte montagne... si può paragonare a un avanzo del Caos, che esisteva prima della

78 *Il Passo dello Stelvio in una cartolina d'epoca. (Collezione Gigi Amigoni, Calolziocorte).*

creazione, ed è destinata a segnare la separazione fra la Germania e l'Italia, il nord e il sud. Come in alto mare ci si trova costantemente fra cielo e acqua, così qui ci si trova eternamente fra cielo e nevi ghiacciate. È questo uno dei punti più elevati d'Europa, fino al quale ha saputo giungere l'industria umana, che mediante l'aiuto e la protezione della Provvidenza può osare tutto e riuscirà a domare l'aria così come essa ha vinto i mari e le cime più aspre. Discendemmo rapidamente alla Quarta Cantoniera, dove ci attendeva una colazione non di tacchini coi tartufi, quale ce l'aveva annunciato il principe di Metternich, ma sufficiente per calmare la nostra fame resa assai più acuta dall'aria rarefatta che respiravamo dal mattino... Questa Cantoniera è una specie di ospizio dove d'inverno, anche con la neve, la più alta, devono risiedere due cantonieri per aiutare e soccorrere i viandanti che per altro sono assai rari... Dopo pranzo S. M. fece a piedi parte della discesa. Però dissi che questa parte di Valtellina che confina per le sue cime coi Grigioni... e col Tirolo, è una anticamera ben sporca e incomoda della bella Italia. Ne convenne la stessa signora de Toccoli che disgra-

ziatamente durante tutta la strada ha sofferto il mal di denti. Il paese è troppo rustico perché vi si pronuncii il dolce idioma d'Italia: così dicasi degli abitanti e dei postiglioni, Svizzeri e Lombardi. Discendemmo a gran trotto dodici o quindici tourniquets, lavorati assai meglio di quelli della parte del Tirolo: in generale tutta la nuova strada è costruita meglio dalla parte della Valtellina che da quella del Tirolo. La pietra vi è più dura, più solida, meno friabile e soggetta ad andare in polvere. Durante la notte traversammo rischiarati da lampioncini di carta colorata, cinque o sei magnifiche gallerie... Queste gallerie sono più belle di quelle del Moncenisio e di quelle del Sempione, più lunghe e più larghe, ma in cambio le strade sono più pittoresche e, quello che vi ha di meglio, forse più utili. Seguimmo sempre le sue sorgenti e le rive dell'Adda che forma tanto una cascata grandiosa che si precipita con acque impetuose in una valle profonda tutta circondata da rupi a picco, spoglie dal basso in alto, senza alcuna traccia di vegetazione. Dopo esser passati vicino ai Bagni di Bormio (dove si vorrebbero costruire certe meschine fortificazioni, invece di stabilirsi

a Morbegno, a Fuentes o a Lecco con una piazza forte capace di 5 o 600 uomini, proprio all'imbocco della vallata) discendemmo rapidamente verso una ristretta piana dove giace Bormio località di scarsissimo interesse ed antica capitale del contado omonimo. Fummo alloggiati nella graziosissima casa del dottor Lambertenghi, il quale cenò con S. M... Eravamo tutti assai stanchi della lunga giornata e lietissimi di trovarci su buoni letti e di non essere stati ribaltati presso una certa galleria dove i postiglioni fecero una voltata assai brusca. Per riassumere il giudizio sulla magnifica strada percorsa, dirò che trattasi di opera veramente Romana, che rimarrà sempre uno dei più bei monumenti costruiti durante il regno del nostro Imperatore. La strada fa onore altresì al talento e alla pratica dell'ingegnere in capo il quale... ne fece il rilievo, la progettò e la costruì tutta quanta... è ancora lui che ha costruito... la nuova strada dello Spluga... la quale deve essere altrettanto bella e fortunatamente più utile... L'arte ha felicissimamente superati tutti gli ostacoli che la natura opponeva al compimento di questa opera gigantesca. Se poi ci si chiede se ha raggiunto lo scopo prefisso...



▲ 79

79 Davide Bertolotti, *Viaggio ai tre laghi di Como, Lugano e Maggiore*, Como, 1825. In questa guida sono comprese anche le descrizioni della Valtellina e delle strade dello Stelvio e dello Spluga. L'autore, giunto a Bormio invita «chi è vago di vedere ardui ed arditi lavori» a percorrere la strada «che da Bormio si eleva verso i gioghi di Stelvio». Il tragitto condurrà il viaggiatore ad ammirare l'ingegno dell'architetto nel superare gli ostacoli d'una natura che «in quegli inospiti luoghi è imponente pe' suoi orrori» e dove «si direbbe che lottasse con mani di ferro contro l'ardimento dell'uomo». Giunti sull'altissima cima di Stelvio si potrà infine ammirare il «magnifico, sorprendente, sublime spettacolo» dell'Ortles dai cui fianchi si staccano precipitose valanghe. (Fondo Battista Leoni, Banca Popolare di Sondrio).

sarei per dire che lo scopo fu mal calcolato... Anzitutto per quanto riguarda il commercio non ve ne sarà mai in avvenire come non ne esiste oggi in questo paese. Il Tirolo e la Valtellina potrebbero scambiarsi solo sale e vino, ma a ciò si oppongono i diritti di regalia senza contare che le rendite della Lombardia sarebbero diminuite di un milione all'anno. Le correnti commerciali tedesche e Svizzere verso la Lombardia, tendono per la strada dei Grigioni e dello Spluga, che sono praticabili in ogni stagione, mentre lo Stelvio non lo è per almeno un terzo dell'annata. Oltre a ciò, non vi sono abitazioni per i viaggiatori e per le colonne militari, non vi sono depositi, non alberghi e la regione è troppo selvaggia e troppo poco interessante per allettare i forestieri e i pittori. Vi si vorrebbero costruire delle caverne, ma non sono neppur state disegnate, eppoi troppo difficile sarebbe presidiarle per mancanza di terra, d'acqua e di legna. Dal punto di vista militare, poi, questa strada è più dannosa che utile: essa conduce nel centro del Tirolo, sarà difficile da fortificare e da difendere e toglie al Tirolo parte del suo antico sistema di difesa, fondato sulla opinione, esatta o non, dell'estrema

difficoltà di penetrarvi... Queste ragioni tutte fanno temere che questa opera magnifica non riuscirà di alcuna utilità pratica: è costata più di due milioni di franchi, abbisogna di riparazioni annue immense, non si sosterrà e non sarà in avvenire mantenuta. Io non ne avrei mai consigliata la costruzione».

Lasciando nella penna le molte considerazioni che tale relazione suscita, v'è da dire che le lodi profuse al Donegani dal critico conte austriaco (chissà se durante il viaggio in sua compagnia gli avrà espresso le sue osservazioni?) sono forse il miglior complimento ch'egli potesse ricevere.

La strada del Risorgimento

Quanto dannosa fosse la strada dello Stelvio dal punto di vista militare dovette essere nei pensieri anche del Feldmaresciallo conte Joseph Anton Wenzel Radezky il quale, dopo le vicende del 1848, preferì far costruire nel 1855 a Giovanni Donegani la strada dell'Aprica che, unitamente al Passo del Tonale, ritenne una via molto più sicura verso l'Austria. Come abbiamo già accennato, la situazione in que-

sta prima metà del secolo XIX era venuta generalmente a deteriorarsi per le zone montane: la restaurazione seguita al Congresso di Vienna aveva sì riportato le vecchie potenze dominanti nei loro "legittimi" possedimenti, ma non aveva certo restituito ai sudditi quelle concessioni, soprattutto in campo fiscale e di autonomia amministrativa, che erano precedentemente in essere. Nonostante l'avversione verso l'operato di Napoleone, le potenze della Santa Alleanza si guardarono bene, per esempio, dal togliere la coscrizione obbligatoria³⁹ e l'elevata pressione fiscale. Se i Tirolesi se ne accorsero, nonostante la loro più che dimostrata fedeltà all'Austria, figuriamoci i Valtellinesi. Del resto le idee di autonomia assomigliavano troppo a quelle di libertà, per cui la preoccupazione di una potenza come l'Impero austriaco fu quella di prevenire sul nascere pericolose falle nella compagine statale: i favoritismi dati ad una regione potevano ripercuotersi sul resto dell'Impero, di già difficilmente amalgamabile per le multinazionalità che comprendeva. Segni di pericolosi scollamenti iniziavano a provenire, per

esempio, dal Trentino che chiese l'annessione al Lombardo-Veneto e il distacco dal Tirolo.

Venne il 1848 con la sollevazione di Vienna contro i metodi polizieschi del Principe Metternich e vennero le Cinque giornate di Milano. Con esse giunse anche la "prova del fuoco" per la strada militare dello Stelvio il cui Passo, destando da subito l'attenzione del Governo provvisorio milanese, fu preventivamente occupato dai volontari valtellinesi, i quali avevano anche bruciato la caserma tirolese e i paravalanghe in legno. Il giorno 16 giugno 1848 allorché gli Austriaci-Tirolesi, concentrati a Trafoi, attaccarono le posizioni sul Passo furono brillantemente respinti. Scrive Antonio Maffei che «al suono delle campane a stormo anche non poche donne erano corse armate su quelle vette». Stesso risultato registrarono i successivi tentativi di sfondamento attuati dagli Austriaci il 27 giugno e il 17 luglio. Frattanto però la guerra in pianura vide la disfatta delle truppe piemontesi: mentre le milizie volontarie a difesa della frontiera alpina iniziavano a ritirarsi, gli avamposti dello Stelvio subirono l'11 agosto un

³⁹ In Tirolo iniziò il reclutamento dei neoinstituiti reggimenti di Kaiserjäger (Cacciatori Imperiali).

pesantissimo attacco che dopo 14 ore di combattimento fu nuovamente respinto. A seguito di tale successo, quando le truppe austriache erano ormai a Sondrio, il 12 agosto sull'Altura Ferdinanda, presente Maurizio Quadrio, si proclamò la Repubblica italiana di Stelvio e Tonale. Ebbe, ovviamente, brevissima durata e rischiò di finire anche tragicamente per chi, ormai affamato e privo di speranze, voleva "disertare" (solo le vibrato proteste dei comandanti dei singoli reparti di volontari impedirono la fucilazione dei più "riottosi"). Il 15 agosto ognuno ebbe la libertà di tornare alle proprie case⁴⁰ e Radezky probabilmente pensò che se fosse dipesa da quell'infido dello Stelvio la guerra non si sarebbe conclusa così felicemente per lui.

Quelli che seguirono per la Valle dell'Adda furono anni duri: la crisi economica si aggravò rendendo ancor più evidente che le stesse "stupende" strade di cui la

provincia si era dotata, paradossalmente, mostravano la sua inadeguatezza ad inserirsi nel mercato lombardo, la cronica incapacità a rispondere alle sue "provocazioni" con il legname dei boschi, la pietra dei monti, il vino e i prodotti caseari. Si tenga presente che l'amministrazione austriaca attuò anche il rettilineamento dell'Adda nel fondovalle, rendendo disponibili alla bonifica vasti appezzamenti di terreno, opportunità che, quando non ostacolata, fu, perlomeno dal punto di vista produttivo, poco sfruttata. Oltretutto i Comuni, indebitatisi per la sistemazione della viabilità locale, avevano venduto nel 1839 i boschi ai privati, premessa allo sfruttamento selvaggio del patrimonio boschivo e ai conseguenti disastri ecologici, oltre che ulteriore privazione di risorse per i contadini che vi esercitavano gli antichi diritti di uso collettivo come la raccolta della legna e il pascolo. A ciò si aggiunse,

nel 1857 il flagello dell'oidio, la malattia che colpì la vite, riducendo quasi a niente la produzione vinicola ch'era ormai l'unico bene che sosteneva l'economia provinciale. Scrive Diego Zoia che allora «neppure il parlare di semplice miseria può bastare».⁴¹ Che il popolo valtellinese, quindi, fosse incline a un cambiamento ci vuol poco ad immaginarlo, oltretutto se questo era sostenuto da personalità quali quelle di Maurizio Quadrio, fervente mazziniano, o di Emilio Visconti Venosta che da mazziniano si "convertirà" alla causa di Cavour e della casa sabauda.⁴²

Altra situazione maturava, invece, a Est dello Stelvio: Francesco Giuseppe, salito al trono dopo l'abdicazione di Ferdinando, introdusse riforme amministrative e iniziative di politica economica che favorirono lo sviluppo territoriale. Durante gli anni Sessanta dell'Ottocento vi furono le aperture delle ferrovie

⁴⁰ Per una approfondita relazione su queste vicende, vedi: T. URANGIA TAZZOLI, *I moti in Valtellina nel 1848 e la Repubblica Italiana Stelvio-Tonale*, in "Bollettino della Società Storica Valtellinese", n. 9, 1955, pp. 93-122.

⁴¹ ZOIA, *Vite...*, p. 102.

⁴² Qualche "sentore" della disponibilità valtellinese alla cacciata degli Austriaci dovette averlo anche Mazzini se nel 1833 pensava di affidare il compito di far insorgere i valligiani a un certo Olivari con 300 polacchi al seguito e se poi nel 1854 affidò a Felice Orsini (l'attentatore alla vita di Napoleone III nel 1858) l'organizzazione di un altro tentativo. Egli avrebbe dovuto raggiungere Sondrio attraverso il Passo del Muretto in Valmalenco. I cospiratori Maurizio Quadrio, Giuseppe Mazzini e Orsini stesso si trovarono a St. Moritz, ma dei 200 uomini che avrebbero dovuto presentarsi non arrivò nessuno. Nel frattempo le guardie svizzere ritrovarono i fucili nascosti in Val di Muggia, presso il Muretto, e così l'impresa sfumò definitivamente. Venne arrestato solo un certo Federico Campanella scambiato per Mazzini per una sua certa rassomiglianza, egli stette al "gioco" per far fuggire il patriota genovese. La Valtellina esprime un buon numero di ferventi mazziniani: G.B. Caimi a Sondrio, Ulisse Salis e Antonio Visconti Venosta a Tirano, Francesco Dolzino, Pedretti, Destefani, De Giorgi a Chiavenna.



▲ 80

80 Ritratto di Maurizio Quadrio, patriota valtellinese.

Innsbruck-Kufstein e Verona-Bolzano (che diedero il colpo di grazia alle velleità commerciali dell'Alture Ferdinandea), vennero attuate grandi opere per la regolazione del fiume Adige e le successive bonifiche dei terreni furono il presupposto per una

frutticoltura intensiva. La recente esperienza della insurrezione italiana con quella "apertura" un poco inquietante del Passo dello Stelvio e la delicata situazione del Trentino, dove continuavano a manifestarsi idee nazionaliste, dovettero suggerire ai governanti di Vienna di tenersi stretti gli Schützen tirolesi, sicuramente preziosi su questo scoperto fronte secondario.

Allorché maturarono le condizioni internazionali, Cavour allestì le sue trame di alleanza con la Francia e di provocazione verso l'Austria, spingendo quest'ultima a dichiarare guerra al Piemonte e così nel 1859 si affrontarono nella pianura padana Sabaudi, Austriaci e Francesi in quella che fu la Seconda Guerra d'Indipendenza.⁴³

Questa volta i Tirolesi furono più lesti ed occuparono il Passo dello Stelvio spingendosi fin sotto Bormio al Ponte del Diavolo. Accorsero i Cacciatori delle Alpi comandati da Giuseppe Garibaldi che batté gli Austriaci ai Bagni Nuovi e mentre li inseguiva sulle pendici del Monte Braulio intervenne l'armistizio di Villafranca che interruppe le operazioni militari alla II

⁴³ Dopo la famosa battaglia di Solferino dove gli Austriaci, guidati per la prima e ultima volta dal loro Imperatore Francesco Giuseppe, subirono una grave sconfitta, giunse sul posto un viaggiatore di commercio svizzero, Henri Dunant, il quale vide i campi ricoperti di cadaveri e di feriti abbandonati. Inorridito scrisse un libro *I ricordi di Solferino* e il 22 agosto 1864 fu fondata a Ginevra, per sua iniziativa, la Croce Rossa.



81 *Tempo di miseria in Valtellina, allorché con il crollo della produzione vinicola mancò alla maggioranza dei contadini l'unico bene che ne sosteneva l'economia.*

◀ 81

Cantoniera. Il sipario risorgimentale si chiuse poi nel 1866, allorché una colonna di Kaiserjäger scese dallo Stelvio fin quasi a Grosio. Vi si oppose il colonnello Enrico Guicciardi alla testa delle Guardie Nazionali Valtellinesi; dopo due mesi di alterne vicende i Valtellinesi batterono gli Austriaci al Ponte del Diavolo e i Cacciatori Imperiali furono sorpresi da una ardita manovra di Pietro Pedranzini che l'11 luglio alle tre di notte partì con pochi uomini, valicò il passo sulla Reit, che da allora prese il suo nome, e catturò alla I Cantoniera 65 Austriaci.⁴⁴

Decisamente questa strada "militare" non era favorevole a chi proprio a questo scopo l'aveva voluta. Tanto che, con il tracciamento del nuovo confine del Regno d'Italia nel 1859, il governo di Vienna era fermamente intenzionato a chiuderla. Proprio un comandante degli Schützen, Karner, che aveva combattuto con i volontari di Prato Stelvio sul Passo issando un obice fin sul Königspitze, fu però uno dei firmatari della petizione di protesta indirizzata al Ministero per il Commercio e il Lavoro a Vienna: «Il lavoro e il traffico di tutti i comuni della Val Venosta

si basano sull'esistenza di questa strada; qualora la strada venisse abbandonata, questi sarebbero esposti ad un evidente impoverimento».

Anche da parte bormina, quasi a significare che la vocazione di una strada è quella di unire, vi furono allarmate reazioni, come si deduce dalle proteste verso Emilio Visconti Venosta, ministro degli esteri del Regno d'Italia, "reo" che «nel lungo periodo della sua carica non ha fatto conoscere se fosse vivo o morto, malgrado il bisogno di sostenere questa povera Provincia anche allorquando tratta-

⁴⁴ Vedi: R. SERTOLI SALIS, *Una battaglia nel Bormiese durante la terza guerra d'indipendenza*, in "Bollettino della Società Storica Valtellinese", n. 40, anno 1987, pp. 195-202. Vi è riprodotto il diario stilato da Carlo Sertoli che partecipò all'azione.

vasi della soppressione della strada dello Stelvio».

Ancora nel 1860 in una domanda indirizzata a Innsbruck si scriveva: «L'abbandono o la parziale chiusura della discussa strada o addirittura la chiusura dell'intero tratto stradale purtroppo colpirebbero ancora di più gli abitanti, che già in occasione della costruzione della strada dovettero subire un disbosciamento, i cui danni peseranno ancora per mezzo secolo su questa zona già molto povera...⁴⁵ Questa chiusura risulterebbe ancor più opprimente per il fatto che la maggior parte degli abitanti locali della valle e del fondovalle finora dovevano vivere del guadagno, e che acquistavano i loro generi alimentari a prezzi molto bassi dalla Lombardia, al contrario il bestiame da vendere veniva in gran parte venduto lì». La richiesta fu accolta parzialmente da Vienna che acconsentì alla apertura della carrozzabile ma stabilì che alla manutenzione dovevano provvedere direttamente i comuni.

In questo periodo di confuso destino della rotabile anche da par-

te italiana non si manifestò molta sollecitudine e si crearono parecchi inconvenienti per i mastri di posta e per chiunque mantenesse relazioni commerciali tra Lombardia, Svizzera e Tirolo. Soprattutto gli abitanti delle valli di confine furono angariati da decisioni doganali contraddittorie e confuse, come quella del 1862 in cui l'Italia decise la soppressione degli uffici doganali alla IV Cantoniera, mantenendo solo un presidio di guardie per il controllo. Successe così che chi si recava all'estero non poteva poi più rientrare col carico di ritorno.

Per scongiurare il pericolo della definitiva chiusura della carrozzabile, mastri di posta si offrirono di eseguire le opere di manutenzione "non già pel guadagno, ma bensì pel desiderio di tenere aperta quella via" e, perlomeno fino al 1870, il servizio di posta e il transito delle merci fu riattivato a proprie spese dai mastri di posta di Malles, Ori, Trafoi e Bormio.

La questione si avviò alla sua soluzione allorché il ministro Emilio Visconti Venosta, nelle

trattative di pace del 1866, ottenne che la strada fosse riattivata sul versante tirolese e che ne fosse assicurata l'apertura perlomeno nei mesi estivi.

Cosicché, limitata la sua utilizzazione da giugno a novembre, (anche se, poi, e fino al 1915, nel periodo invernale vi fu servizio di transito su slitte), gravata da pedaggi per la sua manutenzione, la carrozzabile divenne prettamente turistica.

La nuova strada in Val Muranza

Doveva esserci un poco di invidia da parte degli abitanti della Val Monastero nell'osservare la "vita" che scorreva lungo lo stradone dello Stelvio.

«Erano questi i giorni dei molteplici viaggi estivi di carrozze private e delle gialle carrozze postali a quattro o cinque cavalli. Tra Bormio e Merano... c'era un continuo andirivieni», scrive Bruno Credaro, tanto che i trecento cavalli a disposizione del capoposta di Bormio, Filippo Buzzi, spesso erano insufficienti per far fronte alla domanda.⁴⁶

⁴⁵ Nel 1854 furono iniziati lavori di rimboscimento. «Dopo il 1859... non furono più previsti lavori di manutenzione, muri laterali e di sostegno crollarono, le gallerie di legno bruciarono, le travi in legno si decomposero». Vedi: JOCHBERGER - PINGGERA - TAPPEINER, *Die Stiflser...*, p. 51.

⁴⁶ La ditta Buzzi di Sondrio istituì, subito dopo l'apertura della carrozzabile dello Stelvio, un servizio di carrozze postali tra Merano e Milano che operò fino alla Prima Guerra mondiale. Suo corrispettivo, sul versante altoatesino fu la ditta Peer di Oris. Tale tratto era percorso in sole 34 ore.

E tanto che si presentò il problema di regolamentare il traffico, soprattutto dopo l'avvento dei primi mezzi a motore a cui si prescrisse il limite di velocità di 15 km/h.

Nel 1904 si vietò addirittura l'uso di biciclette nel tratto da Trafoi al Passo e si pensò alla riduzione del traffico automobilistico per le frequenti collisioni con le carrozze trainate da cavalli che venivano intimoriti dal rumore e "accecati" dalla formazione di polvere.

Negli anni 1897-1899 fu costruito al Passo l'Hotel Ferdinandshöhe, cui seguì, nel 1905, l'Hotel Dreisprachenspitze (Punta Garibaldi) sull'altura omonima. Entrambi, compreso il leggendario Hotel Trafoi, saranno distrutti dagli eventi bellici.

Ma torniamo all'invidia che rimise in gioco l'antico e glorioso Passo dell'Umbrail, il quale era divenuto poco più che un sentiero, percorso da pastori,

minatori e contrabbandieri.⁴⁷ Si cominciò a parlare di una strada carrozzabile sin dal 1863, ma il sostanziale disinteresse italiano fece cadere la proposta.

Nel 1870 fu costruita la strada del Passo del Forno che collegava l'Engadina con la Val Monastero, ma ciò non era certo sufficiente a risollevare la zona dalle condizioni di povertà che costringevano molti abitanti ad emigrare. La Confederazione, allora, nel 1898 garantì per la nuova arteria la copertura dei costi per i 3/4 e nel luglio dello stesso anno iniziarono i lavori.

L'ostacolo finale si presentò perché Bormio si rifiutò di costruire l'ultimo breve tratto di allacciamento al confine, temendo la concorrenza di questa strada.

Seguì una difficile mediazione e alla fine la Svizzera si accollò anche i 225 metri rimanenti cosicché il 19 luglio 1901 la contestata opera poté essere inaugurata.

Il gesuita, l'anarchico e l'inconscio alpino

Sulla facciata della IV Cantoniera vi era un medaglione in bronzo, opera di Salvatore Pisani del 1878, che ritraeva il gesuita ed astronomo Angelo Secchi.⁴⁸ Nato a Reggio Emilia il 18 giugno 1818, egli fu direttore dell'osservatorio del Collegio Romano e si occupò, da pioniere, di fisica degli astri (specialmente di quella solare) e di geofisica. Forte interesse ebbe anche per la meteorologia e portò in Europa i nuovi metodi di studi di climatologia e di previsioni del tempo che F. M. Maury aveva sviluppato negli Stati Uniti. A seguito di ciò egli installò un osservatorio meteorologico alla IV Cantoniera dello Stelvio, incaricando la figlia del custode di rilevare i dati. Gli studi di Secchi si inserivano in una forte tradizione italiana, che metteva a disposizione una serie storica di dati osservativi i quali,

⁴⁷ Un mestiere, quello del contrabbandiere, che iniziato, come fenomeno diffuso, nel periodo napoleonico, costituirà per circa 150 anni una fonte di integrazione di reddito per le famiglie contadine. Basato principalmente su tabacco e sale di Hall, è documentato nella zona sin dal 1814, allorché «lungo la strada dell'Umbrail una pattuglia di finanzieri fermò 14 contrabbandieri a cui furono sequestrati i sacchi di sale che portavano sulle spalle e un cavallo... A Fraele, il 17 settembre dello stesso anno, furono sequestrati sedici cavalli a nove contrabbandieri che venivano da S. Maria: i finanzieri furono presi a sassate e costretti a far fuoco per conservare la merce sequestrata». Vedi: SILVESTRI, *Le strade...*, p. 47. Sulla storia del contrabbando vedi anche: M. MANDELLI - D. ZOIA, *La carga. Contrabbando in Valtellina e Valchiavenna*, l'officina del libro.

⁴⁸ L'indicazione dei due personaggi di cui ci si occupa in questo paragrafo mi è stata data da Bruno Ciapponi Landi, che ringrazio.



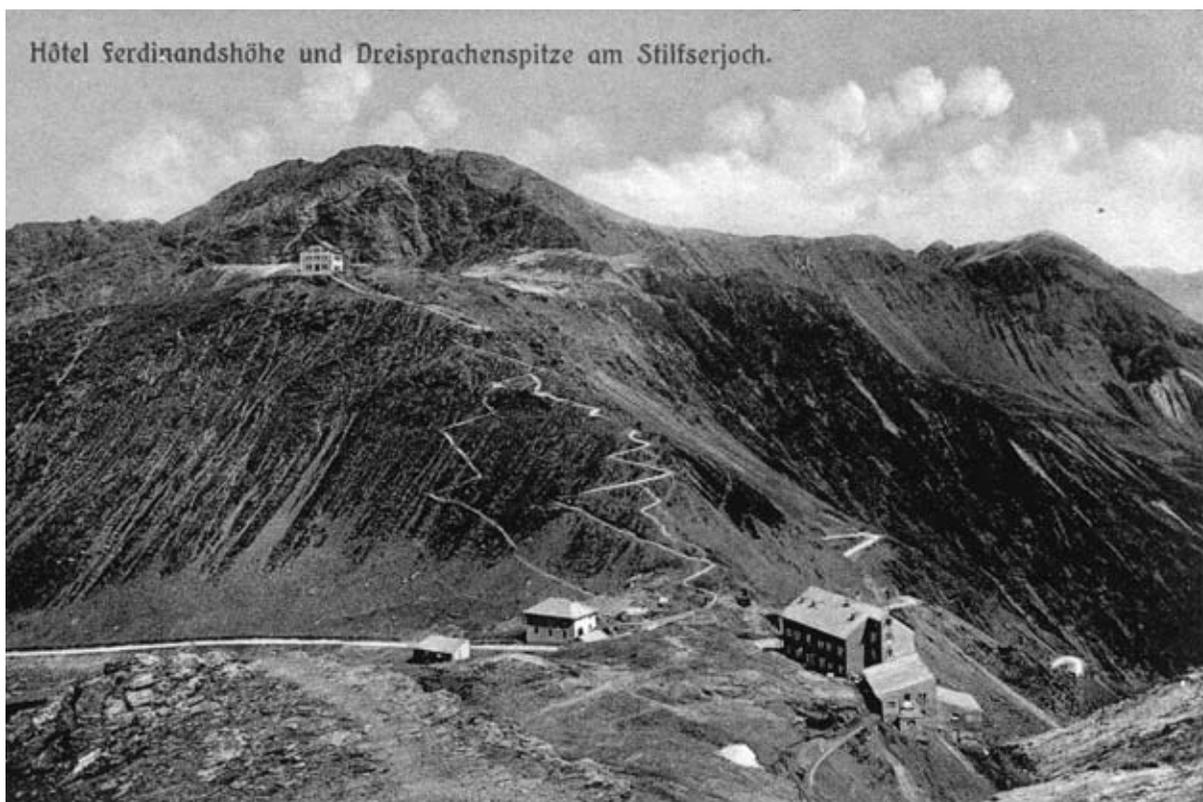
▲ 82

- 82 *L'ultima diligenza dello Stelvio.* (Archivio Fotografico Agresta).
- 83 *La Cima delle Tre Lingue in una cartolina d'epoca.* (Collezione Gigi Amigoni, Calolziocorte).
- 84 *Saluti dalla IV Cantoniera dello Stelvio.* (Collezione Gigi Amigoni, Calolziocorte).

a partire dal XVII secolo, erano stati raccolti dalla gloriosa "Accademia del Cimento". Dopo l'Unità d'Italia sorse, ereditando la tradizione del Collegio Romano, il primo servizio meteorologico nazionale. Fu per interessamento, tra gli altri, di Quintino Sella che Angelo Secchi poté rimanere al suo posto anche dopo l'allontanamento dei gesuiti e trasmettere così la propria eredità scientifica alla neocostituita nazione italiana. Alla sua morte, il 26 febbraio 1878, Luigi Torelli, valtellinese e ministro del Regno d'Italia, volle

ricordarne l'opera pionieristica allo Stelvio con il medaglione in bronzo che, ci domandiamo, non sarebbe il caso di rimettere al suo posto?

Un altro personaggio fu presente in questo periodo sullo Stelvio, Felice Cameroni, giornalista e critico letterario, colui che amava chiamarsi l'Orso dello Stelvio e appellare il proprio amico e confidente, Emilio Quadrio, l'Orso di Sondrio. Nato a Milano nel 1844 egli appartenne alla "Scapigliatura" e la sua attività letteraria fu strettamente legata al processo di formazione



▲ 83

delle organizzazioni politiche dei lavoratori, dalle mazziniane Società Operaie alla nascita del Partito Socialista italiano.

Scrisse per giornali quali *La Plebe* e *La critica sociale*, organo ufficiale del socialismo di Filippo Turati. Collaborò a *La Farfalla* e successivamente a *La nuova Farfalla*, periodico diretto dal 1882 da Emilio Quadrio. Di ispirazione anarchica, il Cameroni fu grande estimatore e primo divulgatore in Italia dello

scrittore francese Emile Zola, di cui apprezzava il realismo inteso come fotografia della realtà, vedendo in lui, quindi, l'iniziatore del romanzo-inchiesta sociale, scevro da tutte quelle pesantezze descrittive tipiche del tardo romanticismo. Di lui alla Biblioteca Civica di Sondrio, che è ospitata nella villa fatta costruire da Emilio Quadrio, vi sono una serie di missive, scambiate con l'Orso di Sondrio,⁴⁹ buona parte delle quali furono spedite pro-

prio dalla zona dello Stelvio, dove egli amava rifugiarsi nel periodo estivo per curare una cronica malattia nervosa che lui stesso così descrive: «O di tasca, o di fegato, troppe volte ho espiato la mia affettività per gli amici, ed ora basta un solo incidente perché i miei nervi s'irritino, mi salga la bile e perda appetito e sonno». Cosicché dal 1884 al 1897 egli soggiornò alla IV Cantoniera, facendo lunghe passeggiate sino al Passo, da lui

⁴⁹ Fra di esse è conservata anche una lettera di Emile Zola a Cameroni in cui lo scrittore ringrazia il critico per il suo articolo su un suo libro, Pot-Bouille. Vedi anche: E. MESSA VISMARA, *De Zola a Cameroni, un lettre retrouvée*, in "Les Cahiers Naturalistes", n. 73, anno 1999, pp. 67-76.



▲ 84

definito “il Padre Eterno degli avvocati milanesi” o scendendo a Bormio a incontrare amici e conoscenti. Tempo permettendo, ovviamente, come si evince dalla sua missiva “Dalla Siberia della IV Cantoniera” del luglio 1892, indirizzata alla “carissima signora Quadrio” in cui scrive: “Decisamente anche in questa occasione lo Stelvio mi gioca un brutto tiro. Da otto anni che vengo quassù a far l’eremita, non mi è mai capitato un tempo così orribile. Sopra 16 giorni di dimora quassù, più della metà furono pessimi. Nevicate conti-

nue, piogge, gelate e venti impetuosi. Non ho mai visto cadere tanta neve quanta ne cadde in questi ultimi tre giorni. Dal passo a Spondalunga è tutto un lenzuolo bianco... Tutte le mattine spero che il sereno mi permetta di scendere ai Bagni Vecchi per farle visita, ma è assolutamente impossibile. E devo ritornare nella mia tana bestemmiando...». La malinconia, poi, che lo assale e che conosce molto bene lo fa prodigo di consigli verso il suo amico, come quelli indirizzatigli, sempre dalla IV Cantoniera: «Cosa

diavolo succede anche al tuo sistema nervoso? Lasciale a me - vecchio inutile e disgustato dalla vita - le depressioni sconsolanti. Sei giovane, robusto, senza fastidi, appagato ed amato da quanti ti conoscono, indipendente, aperto di mente, generoso di cuore, giovole alle persone che ti circondano, e ti lasci dominare dalla infondata melancolia?... Alla tua età e nelle tue condizioni bisogna che tu ti sottragga all’umor nero. Come ti dissi tante altre volte muta sistema di vita. Non abusare del lavoro... mettiti a viaggiare, cerca di

distrarti e non aumentare il già spaventoso numero degli auto-malcontenti, a cui appartiene il decrepito Orso dello Stelvio...». Questo popolo degli auto-malcontenti troverà un interprete in Sigmund Freud, il padre della psicanalisi, lo studioso che si addentrerà nei misteri dell'animo umano, ricavandone quel concetto di inconscio che cercherà di dare una spiegazione al "male di vivere" che sul finire del XIX secolo faceva da contrappunto al troppo facile ottimismo di un progresso scientifico e tecnologico il quale, si scopriva, non solo non era apportatore di felicità, ma fungeva da rivelatore di profonde insoddisfazioni esistenziali.

Nel racconto di Arthur Schnitzler, scrittore viennese a cui Freud guardava con molto interesse, *Geronimo il cieco e suo fratello*,⁵⁰ tale problematica dell'inconscio giunge sullo Stelvio e si snoda lungo i suoi tornanti: uno scenario ideale, con le sue asprezze e con i suoi repentini cambiamenti climatici, per addentrarsi in quella terra sconosciuta che è l'animo umano e per sondarne il groviglio di sentimenti, il mistero e la fascina-

zione dell'universo delle emozioni. È il crollo delle sicurezze, o delle sicumere, quello che si delinea attraverso il racconto dei due fratelli, suonatori di strada mendicanti, che aspettano i viaggiatori alla IV Cantoniera.

È l'inconscio alpino che si rivela con i suoi meandri, con i suoi implacabili "pregiudizi" e con le sue "irrazionalità".

Cosicché, potremmo concludere, dalla scienza climatologica di Angelo Secchi, che scruta la variabilità del tempo tentando di ricavarne modelli di previsione, passando dalla malinconia di Felice Camerini, messa alla prova anch'essa dall'incostanza meteorologica, si approda alla letteratura di Schnitzler, impegnata ad analizzare la variabilità e gli "stratemi" dell'animo umano nella perturbabile cornice del paesaggio alpino d'alta quota.

Una triade, questa, che lungo la strada dello Stelvio trova il suo filo unitario, l'aprirsi di una analogica via di collegamento fra scienza e letteratura che comunemente, a torto e superficialmente, si ritengono tra di loro incapaci di comunicazione.

La strada della guerra

Mentre tanta bella gente transitava sullo stradone dello Stelvio, non si dimenticarono le esigenze militari che l'esistenza di una frontiera comportava: lo Stato austriaco, visto che non era riuscito a chiudere questa porta aperta sull'Italia, pensò bene di proteggerla istituendo il blocco stradale di Gomagoi con un forte munito di cannoni e di una truppa di 11 uomini. All'approssimarsi della guerra, poi, sin dal 1912, sopra Trafoi sorsero postazioni per mitragliatrici, linee di combattimento per la fanteria, batterie armate ed edifici per alloggiamenti e magazzini.

Corrispose, nei medesimi anni sul versante bormino il forte di Oga costruito in una posizione dominante detta il Dossaccio che doveva contrastare il temuto sfondamento della frontiera N-E. Cosicché, dopo il "voltafaccia" dell'Italia e la sua dichiarazione di guerra all'Austria, Bruno Galli Valerio, celebre alpinista e gran conoscitore delle montagne valtellinesi, scriverà, al ritorno da una gita nel Bormiese il 15 agosto 1915: «Lungo la strada nazionale incontro le compagnie alpine che vanno a Fraele. Fra

⁵⁰ A. SCHNITZLER, *Geronimo il cieco e suo fratello*, Sellerio, 2000. Schnitzler nacque nel 1862 a Vienna, negli anni '90 dà vita al circolo della Jung Wien, e segue gli insegnamenti del fisico e filosofo Ernst Mach che definiva "l'io" come "provvisoria aggregazione di sensazioni accidentali e temporanee". Laureatosi in medicina smise presto la professione per dedicarsi al suo "demone", il teatro e, successivamente, a testi narrativi.



85 *Fotografia di Emile Zola con dedica autografa a Felice Cameroni (l'Orso dello Stelvio) che a sua volta la dedica al suo amico Emilio Quadrio (l'Orso di Sondrio). L'amicizia fra Emilio Quadrio, complessa figura di intellettuale, imprenditore, amministratore e uomo politico, e Felice Cameroni, scrittore e critico letterario, aveva le proprie basi anche nell'apprezzamento per la letteratura verista nel clima del socialismo italiano del secondo Ottocento. Per il Quadrio il verismo era sì moralizzatore, ma «senza il tono da predicazione quaresimale, senza la cadenzata nenia degli ottimismo». (Biblioteca Civica Pio Rajna, Sondrio).*

◀ 85

poco questa valle si tranquilla risuonerà delle scariche dei tiri da combattimento. Era tempo di partire!». Come ricorda Luigi De Bernardi con il suo solito genio nel raccontare la storia, solo un

certo Bernardo Confortola, di professione conduttore di diligenze, non si accorse per nulla di quel che stava accadendo e così «il nostro era partito tranquillo per il celebre valico, accorgen-

dosi però, con un certo raccapriccio, quando ormai era in prossimità dello stesso, della inquietante presenza di una compagnia di Kaiserjäger⁵¹ che aveva preso posizione presso la

⁵¹ Erano, più precisamente, Standschützen, ossia compagnie ausiliarie di tiratori scelti: furono utilizzate nel 1915 per supplire alla mancanza di uomini, per lo più impegnati sul fronte orientale. I Kaiserjäger (Cacciatori Imperiali Tirolesi), corrispondenti grosso modo ai Bersaglieri italiani, non erano vere e proprie truppe di montagna, anche se vi combatterono. Le truppe alpine austriache erano i Tiroler Landschützen (Fucilieri Tirolesi), costituiti nel 1870. Essi combatterono dapprima sul fronte orientale e poi ritornarono sul nostro fronte e nel 1917, per meriti di guerra, assunsero il nome di Kaiserschützen.



▲ 86

dogana», non gli rimase che fare un rapido dietrofront e giù a rotta di collo per la discesa.⁵² Dunque gli Austriaci avevano già occupato il Passo e con esso il Monte Scorluzzo che domina il valico in territorio italiano: lasciare che questo avvenisse, a detta degli esperti, fu un “madornale errore” dei Comandi italiani che influenzerà tutta la difficilissima guerra di posizione sui ghiacciai a difesa della Valle del Braulio.⁵³ Si trattava di tenere un fronte costituito da una «barriera di colossi montuosi

ricoperti di ghiacciai, tutti superiori ai 3000 m, di difficile accesso, così da un versante come dall’altro, con un solo valico carreggiabile... con nessuna mulattiera e pochi sentieri difficili e impervi... Il fronte Nord comprendeva la catena principale: dal giogo dello Stelvio attraverso il Monte Scorluzzo, il Monte Cristallo, l’Ortles e il Gran Zebrù fino al Cevedale... Il fronte Sud seguiva il crinale, pure elevatissimo e orlato verso Nord di vaste vedrette che dal Cevedale si allungavano fino al

86 *Bormio, accampamento di alpini. (Collezione Gigi Amigoni, Calolziocorte).*

87 *Il più alto cannone adoperato durante la guerra fu piazzato poco sotto la vetta dell’Ortles (3905 m) (Museo Storico C. Donegani).*

⁵² DE BERNARDI, *Stelvio...*, p. 50.

⁵³ Tuana Franguel, nativo di Grosotto in Valtellina, custode della III Cantoniera dello Stelvio, abile guida e cacciatore di camosci, aveva più volte suggerito di occupare le posizioni del Passo, ma non fu ascoltato. Tantissime pagine si sono scritte sulla guerra attorno allo Stelvio, valga per tutte la documentata opera di LUCIANO VIAZZI, *Guerra sulle vette*, Mursia, 1976. Una sintesi efficace ad opera di MARIO e ILDE TESTORELLI si trova nel già citato opuscolo della Banca Popolare di Sondrio, *Il Museo storico...*, pp. 48-61.

Monte Vioz e proseguivano ancora verso Ovest, fino alla Punta S. Matteo». ⁵⁴ In questo scenario non potevano che operare uomini esperti, sia dall'una che dall'altra parte, i quali conoscevano i monti e le valli; uomini che la pratica della montagna aveva unito e che ora la frontiera divideva. Dovettero, per sorprendere il nemico e guadagnare qualche posizione, inventarsi incredibili scalate su pareti ghiacciate, anche notturne, sopravvivere in inverno a temperature polari in nidi d'aquile, issare in posti impervi pezzi di cannone, posare cavi di teleferica fin sulle vette dopo averli trascinati lungo pareti rocciose e terreni sconnessi, scavare gallerie con semplici picconi e pale nel ventre dei ghiacciai, lunghe anche alcuni chilometri e con pendenze notevoli: gli Austriaci addirittura, con una di esse, si spinsero fin sulla vetta dell'Ortles a 3905 m, e, finalmente, dovevano... sparare. Sembra che questa idea delle gallerie che venne così sfruttata durante tutta la campagna di guerra non fu frutto di qualche genio strategico, ma fu suggerita da un gruppetto di alpini di stanza a S. Caterina, i quali, per sostenere i rigori dell'inverno,



▲ 87

usavano dar fondo a bottiglie di vino e di grappa. ⁵⁵ Ma i prezzi dei beveraggi erano di molto cresciuti e qualcuno parlava in giro delle favolose riserve dell'Hotel Milano: botti intere di Sassella e Inferno, vini di Grumello, file di bottiglie di vini tirolesi, Riesling, Terlanoblut e via dicendo. Così un gruppetto di ardimentosi alpini prese a riunirsi in un boschetto nei pressi dell'Hotel e lavorando con pale e badili riuscirono a scavare nella neve un tunnel che immet-

teva nella cantina delle delizie, da cui esportarono il loro bottino di guerra che, adeguatamente nascosto, permise di svernare con un discreto apporto calorico. Non si riuscì mai a scoprire i colpevoli, ma l'idea dei tunnel nel ghiaccio era ormai lanciata e gli alti comandi, con la loro proverbiale perspicacia, ne colsero tutte le implicazioni strategiche. Altri episodi degni di nota, almeno per chi non è molto interessato al tuonare delle armi, si riferiscono alla "fraternizzazione"

⁵⁴ Il *Museo storico...*, p. 49.

⁵⁵ L'ipotesi è suggerita da VIAZZI, *Guerra...*, da cui riprendiamo il racconto.

con il nemico, come quello che ebbe come protagoniste le guide Giovan Battista Compagnoni di S. Caterina, e Arturo Stablum di Pejo, ambedue in testa ai rispettivi drappelli che si incrociarono sul Ghiacciaio del Cevedale: bastò il loro solidale segnale consistente nel mettere il cappello sulla piccozza e farlo girare in aria tre volte perché la pattuglia austriaca che per prima arrivò alla Capanna Mantova, sotto la Punta Vioz, accogliesse quella italiana con un bel fuoco acceso, in attesa di far colazione assieme mentre le due guide dichiaravano: “Noi saremo sempre amici nell’avvenire, perché amiamo queste cime e non potremo mai macchiare di sangue il bianco mantello di neve. È già faticoso portarsi a queste altezze e sarebbe molto peggio discendere feriti”. Certo, la cosa detta così appare ragionevole, anche se molto poco marziale. Così come non fu un esempio di irreprensibile condotta marziale il comportamento di Tuana Franguel il quale impedì di sparare a un gendarme austriaco, sorpreso da una pattuglia italiana poco sotto lo Scorluzzo, in quanto l’aveva riconosciuto come un cordiale

amico del tempo di pace: ucciderlo non avrebbe cambiato le sorti della guerra.

Ci furono anche episodi di dichiarazione di pace separata, come quello in vetta al Cristallo nel 1917, che vide protagonista il solito Arturo di Pejo, col consueto segnale: per due mesi ci si scambiò durante le ore notturne vino, pane e scatole di carne con scatole di sardine e tabacco. Il tenente Berni, che vedeva la riserva viveri diminuire a vista d’occhio, si insospettì e così prese con le mani nel sacco un suo soldato, tal Gazzaniga che, retto in sicurezza con delle corde dai compagni stava dando due fiaschi di vino al “crucco”. In questi casi o si soprassedeva o si uccideva per alto tradimento: Berni era uomo cui non mancava il senso di umanità. Così come non ne era privo l’ufficiale austriaco degli Standschützen Franz Haller che, anche lui sul Cristallo, scoprì che una sua guardia scambiava con il nemico tabacco contro pacchi di riso. Tra le opposte trincee si incontrarono anche vecchi compagni di lavoro; in uno di questi casi, successe addirittura che oltre alla cessazione delle ostilità si orga-

nizzassero delle gare di tiro a segno dove poté esibirsi il famoso cacciatore di camosci tirolese Peter Toni: la sua entusiasmante prova venne interrotta da un ufficiale austriaco che, un poco costernato, si peritò di spiegare pazientemente ai soldati degli opposti fronti che non è così che si fa la guerra.⁵⁶

Al museo storico Carlo Donegani al Passo dello Stelvio vi è un ampio settore dedicato alla Grande guerra, costituito da cimeli che i ghiacciai, ritirandosi, hanno restituito. Quando lo visiterai l’oggetto che più mi colpì fu una tazza fatta con un barattolo di latta a cui era stato applicato un manico ottenuto intrecciando del filo di ferro. Difficile spiegare perché proprio questo oggetto così banale sia rimasto particolarmente vivo nel ricordo; forse è perché in esso ho ritrovato parte del quotidiano rapporto dell’uomo con l’ambiente montano, fatto di innumerevoli microadattamenti come questo, ottenuti con gli scarsi mezzi a disposizione e con l’impiego di semplici gesti manuali che tengono unito il filo dell’esistenza. Cosicché è in tali oggetti che pare mantenersi e manifestarsi, all’interno della

⁵⁶ Proprio mentre sto scrivendo queste righe leggo sul “Corriere della Sera” (23 agosto 2004) che sono stati recuperati, sul Ghiacciaio dei Forni, tre corpi mummificati di soldati austriaci. La stella alpina cucita su un lato del cappello indica che erano Kaiserschützen, lì pietosamente sepolti dal ghiaccio dopo la terribile giornata del 3 settembre 1918, durante la battaglia più alta della storia: quella a quota 3684 m, sulla Punta San Matteo, dove trovò la morte anche il capitano Arnaldo Berni dopo una strenua resistenza.



▲ 88



▲ 89

“bestialità” della guerra, l’umanità frutto della millenaria cultura materiale alpina. È la stessa apparente banalità dell’operazione, necessitata dalle condizioni date dalla “primitività” a cui furono costretti i soldati, che fa pensare a un ripartire da zero, alle primordiali “invenzioni” che sono state alla base dell’evoluzione delle tecnologie. Nella pazienza e duttilità impiegate nel fabbricarsi una tazza atta a sciogliere la neve e a calmare la sete, nel momento di sosta e forse anche di distensione ricavato fra i pericoli delle pallottole e delle

valanghe, è dunque rintracciabile ciò che ha permesso all’abitante di colonizzare la montagna e di prosperarvi, molto più (e meglio) delle “eroiche” imprese così esaltate dalla retorica della guerra.

Alle ore 15 del 4 novembre 1918 fu dichiarata la fine delle ostilità;⁵⁷ a Solda, dove giunsero gli alpini che avevano avuto il comando di avanzare su tutto il fronte, le finestre erano addobbate di lenzuola bianche in segno di resa.

Sul Passo dello Stelvio le grida di gioia dei reduci si perdevano fra le macerie.

88 *Trasporto del cannone verso la vetta dell’Ortles (Museo Storico C. Donegani).*

89 *Pattuglia di “Guide ardite della Val Zebrù” mentre sale alla Punta Thurwieser (Museo Storico C. Donegani).*

⁵⁷ Gli Austriaci, ritenendo che la prosecuzione delle ostilità fosse ormai un inutile spargimento di sangue, avevano dichiarato la loro fine già dal giorno precedente, 3 novembre. Cosicché l’esercito italiano poté avanzare indisturbato verso Nord e, con un comportamento non proprio corretto, furono catturati 350.000 soldati austroungarici che stavano ritirandosi e non opponevano alcuna resistenza.





Nel secolo dell'integrazione

Integrazione e turismo di massa

Scrive Guglielmo Scaramellini a proposito della fase da lui individuata come quella definitiva dell'affermazione del turismo alpino: «Questa crescente integrazione della montagna alpina entro il sistema economico "globale", e il conseguente processo di "modernizzazione" ne provoca una prima grave crisi, minando alla radice i sistemi economici tradizionali, e togliendo loro ogni possibilità di sopravvivenza sul medio-lungo periodo. Ciò provoca le prime grandi correnti migratorie definitive, spesso transoceaniche, dalle Alpi... che segneranno, anche psicologicamente, la fine di un mondo millenario». ¹ E, poco prima, aveva appuntato: «si presta dunque maggiore attenzione alla società locale, che

viene indagata scientificamente, anche in rapporto con le nuove tensioni nazionalistiche, che promuovono il crinale alpino a "confine naturale" degli stati, e vedono nell'assimilazione delle popolazioni alloglotte (largamente diffuse nelle Alpi) la strada obbligata per il consolidamento interno dei singoli stati nazionali». ²

Dunque, pare di capire, integrazione è da intendersi nel senso di assimilazione, e cioè nella sua variante che prevede, in vista dell'appartenenza ad una comunità più ampia, la rinuncia a una buona parte delle proprie specificità. Queste ultime non vengono del tutto eliminate, ma vengono, per così dire, declassate, valgono solo in via subordinata, come folklore, per quel tanto che serve a costruire una offerta "esotica" per il mercato turistico, volta ad attrarre un pubblico

sempre più vasto, bisognoso di evasione. Il turismo, allora, potrebbe essere individuato come uno dei veicoli attraverso il quale questa particolare modalità di integrazione è penetrata in zone quali quelle gravitanti attorno allo Stelvio: la sua magnifica strada ha fatto da arteria per realizzare il programma che Cavour indicò al neocostituito parlamento del Regno d'Italia: "fatta l'Italia, bisogna fare gli italiani". Ovviamente, con ciò non si vuole affatto sostenere che il turismo come fattore di sviluppo delle comunità alpine sia da considerarsi di per sé negativo: la risorsa della montagna come bene universale e la sua scoperta come ambiente salutare e "più umano" rispetto a quello della città sono state una delle conquiste fondamentali della cultura novecentesca, ³ atte a migliorare la qualità della vita di

¹ SCARAMELLINI, *L'interesse...*, p. 393. Le cinque fasi che si sono succedute nell'evoluzione del turismo sono dallo studioso indicate in: fase 0 (1680-1750), prime curiosità per le Alpi da parte degli intellettuali e prime attenzioni dei viaggiatori per l'ambiente naturale alpino; fase 1 (1750-1800 ca.), affermazione per l'interesse intellettuale ed estetico per le Alpi nell'immaginario collettivo dell'élite europea; fase 2 (1800-1835 ca.), progressiva nascita del turismo alpino quale attività di godimento della montagna da parte di visitatori esterni e di fornitura di prestazioni atte a soddisfare tali esigenze da parte di operatori locali (albergatori, guide, portatori); fase 3 (1835-1860 ca.), si rafforzano i processi della fase 2 e si manifesta sempre maggiore interesse per la realtà locale, pratica di un escursionismo pedestre che porta i turisti sempre più in alto e in luoghi sempre più impervi; fase 4 (1860-1900 ca.), nasce l'alpinismo sportivo che produce un notevole indotto professionale, nascono le attrezzature alberghiere e la villeggiatura alpina. Le Alpi divengono sempre più ambiente ideale per uno svago salubre, attivo, sportivo.

² Idem, p. 393.

³ Basti indicare, fra tutti, il romanzo di THOMAS MANN, *La montagna incantata*, che proprio nell'ambiente alpino di Davos trova la sua ispirazione e così, anche grazie ad uno dei massimi capolavori della letteratura di tutti i tempi, la montagna influisce profondamente nella coscienza dell'uomo europeo.



▲ 91

- 90 Una veduta del Passo dello Stelvio.
- 91 Cartolina d'epoca che pubblicizza i Bagni termali di Bormio. (Collezione Gigi Amigoni, Calolziocorte).
- 92 Una interpretazione attuale della pubblicità del Passo dello Stelvio. (Disegno Paola Cusin. Proprietà Banca Popolare di Sondrio).

tutti. Si tratta solo di individuare, nella modalità “assimilativa” con cui il turismo si è sviluppato, la sua storicità, segnata dall’appartenenza ad un periodo caratterizzato da un forte bisogno identitario nazionale che si è imposto come prevalente, sia nei suoi aspetti sociali che in quelli culturali ed economici, su qualsiasi specificità che potesse incrinare la compattezza. Con la particolarità, per quanto riguar-

da l’Italia, costituita dal fatto che la parte meridionale dell’arco alpino è confluita in blocco in una unica nazione e quindi le storiche specificità “regionali”, in qualche maniera mantenute dai confini “trasversali” tra gli Stati a Nord delle Alpi, sono state qui ulteriormente compromesse.

Questo si manifestò con particolare evidenza alla fine della Prima Guerra mondiale, allorché la

⁴ Questa annessione faceva parte dei patti segreti di Londra tra le potenze della Triplice Intesa e l’Italia e fu una delle ragioni per le quali quest’ultima abbandonò la Triplice Alleanza e dichiarò guerra all’Austria.



regione del Sud-Tirolo fu annessa all'Italia dalle potenze vincitrici che ridefinirono i confini degli Stati europei.⁴ Subito a seguire vi fu l'avvento del fascismo il quale, nel suo estremismo nazionalista, varò il programma di italianizzazione forzata del neo costituito Alto-Adige. Fu come se sullo spartiacque dello Stelvio, con lo spostamento del confine al Brennero, fosse crollata una diga che riversò le proprie acque "italofone" nel suo versante orientale. All'unificazione politica dell'arco alpino così ottenuta doveva corrispondere, per Mussolini, l'unificazione etnica, linguistica e culturale della regione "germanofona" e Ettore Tolemei, suo fiduciario, si mise con molto zelo all'opera. Egli stese il suo programma che prevedeva, tra l'altro, il divieto dell'insegnamento della lingua tedesca, il licenziamento degli impiegati allogeni, l'imposizione dell'italiano come lingua ufficiale, l'italianizzazione dei cognomi tedeschi, e della toponomastica di strade, vie, paesi e, ovviamente, la soppressione del nome Südtirol. Ma ciò non bastò perché seguì l'industrializzazione forzata della zona di

Bolzano, al fine di incrementare la componente italiana della popolazione fatta qui giungere da altre regioni e, infine, visto che, come disse Galeazzo Ciano, "le montagne non si possono spostare", si pensò bene di spostare le genti, imponendo agli abitanti di lingua tedesca e ladina la scelta fra emigrare nella Germania hitleriana o restare e italianizzarsi.⁵ La Seconda Guerra mondiale bloccò l'esodo che vide 75.000 atesini lasciare la loro terra. Il resto è storia recente, dei difficili tentativi di ricomposizione di una frattura profonda, alla ricerca di nuovi equilibri in quella convivenza che, nei pressi dello Stelvio, era stata possibile per secoli e che si era ormai lacerata.

La motorizzazione e lo "scidorado"

Alla fine della Prima Guerra zone come il Bormiese e la Val Trafoi erano in condizioni disastrose: pesantemente colpite dalle operazioni belliche, oltre che completamente marginalizzate dal punto di vista produttivo, sempre più spopolate per via dell'emigrazione e delle gravi perdite in vite umane, con il

problema di una convivenza civile compromessa dalle ferite aperte dai contrapposti fronti tra valli da sempre comunicanti. Fu giocoforza, anche a costo di radicali fratture con lo "stile di vita" montanaro, puntare ancora di più le proprie carte sul processo iniziato prima del conflitto mondiale dello sviluppo dell'offerta turistica in funzione delle esigenze "cittadine" di consumazione del tempo libero, cui seguirà lo sfruttamento idroelettrico, in funzione delle esigenze energetiche delle industrie della pianura. Quest'ultimo che, a quanto mi risulta, non è ancora stato sufficientemente analizzato e studiato nei suoi effetti sociali ed economici, rappresenterà per i contadini di montagna il primo notevole impatto con la produzione industriale che avrà importanti ricadute sul reddito e sui rapporti di lavoro, oltre che notevoli effetti collaterali di tipo ambientale: la storica Valle di Fraele, per esempio, percorsa, come abbiamo visto, da pellegrini, viandanti, commercianti ed eserciti sarà, a partire dal 1928, completamente devastata dal titanico cantiere insediatovi e poi scomparirà sot-

⁵ La cosiddetta "opzione" fu conseguenza di un trattato tra l'Italia e la Germania, concluso il 23 giugno 1939 a Berlino. Il termine per la scelta era fissato al 31 dicembre 1939, scaduto il quale l'86% degli aventi diritto all'opzione aveva deciso di emigrare in Germania. Dei 75.000 effettivamente partiti, circa 20.000 ritornarono in Sud-Tirolo.



▲ 93

to le acque dei due grandi bacini artificiali che oggi la ricoprono in tutta la sua estensione.

Le caratteristiche dello sviluppo del turismo di massa sul Passo dello Stelvio si possono rintracciare in due “mode” che all’inizio secolo vi trovarono ideale scenario di realizzazione. La prima è quella della motorizzazione che qui godette, sin dall’inizio, di illimitate possibilità. Nel 1898, dal 27 al 29 agosto, la strada dello Stelvio ospitò la prima corsa automobilistica dell’Austria che passò per Spondi-

gna, Merano, Bolzano, Fortezza, Dobbiaco e Cortina d’Ampezzo prima di affrontare il “gigante”; le vetture raggiunsero la massima velocità di 30 km/h. Dopo la fine della guerra la disponibilità di residuati bellici diede la possibilità ai pionieri del servizio pubblico di mettere alla prova il proprio ingegno nel trasformarli in vetture adatte al trasporto di persone. «Sono gli anni dei Buzzi e dei Perego», scrive De Bernardi, che in Valtellina svilupperanno il servizio con intraprendenza e lungimiranza. Nel

93 *Bormio agli albori del servizio di trasporto pubblico.*
(Collezione Gigi Amigoni, Calolziocorte).

94/95 *Sci negli anni Trenta del Novecento sul Ghiacciaio dello Stelvio.*
(Archivio CAI di Bergamo).

1922 al Passo transitarono 176 carichi di merci, 182 mezzi di trasporto per persone, 2.694 autovetture, 15 camion, 213 motociclette. Nel 1927 le autocorriere percorreranno anche il Passo dell'Umbrail e, prima del 1940, Carlo Perego realizzerà il famoso "Giro turistico dell'Alto Adige". Intanto erano riprese le corse automobilistiche sullo "stradone": nel 1926 il vincitore della corsa impiegò poco meno di 37 minuti per percorrere il tratto da Spondigna al Passo, dovendo superare un dislivello di quasi 2.000 m. All'inizio degli Anni Trenta del 1900 il percorso fu ridotto, stabilendo la partenza a Trafoi; nel 1932, il 28 agosto, la gara fu vinta dal tedesco Hans Stuck, su Mercedes, seguito da Mario Tadini su Alfa Romeo. Tadini si impose anche in edizioni successive trionfando davanti a campioni del calibro di Tazio Nuvolari e Achille Varzi. La seconda grande attrazione del Passo dello Stelvio fu la pratica dello sci. Nel gruppo dell'Ortles essa godeva già di una radicata tradizione. Nel 1901 il viennese Georg Löwenbach scalò con gli sci il Cevedale da Solda: era uno dei punti più alti sino ad allora raggiunti con tali mezzi nelle

Alpi. Gli sport invernali, prima di raggiungere il Ghiacciaio dello Stelvio, si praticarono in zone più basse; essi trovarono la loro fortuna e le loro prime sperimentazioni nei paesi della Val Venosta. Glorenza, Malles, San Valentino alla Muta nel 1909 proponevano pattinaggio, sci, slittino e vela su ghiaccio. Nel 1912 venne pubblicata una *Guida di sci ed invernale attraverso le Alpi Retiche e zone confinanti*. Furono poi esigenze belliche a sviluppare la pratica dello sci: «nel 1907 il tenente Rabitsch del forte di Gomagoi, insieme a quattro soldati, salendo da Trafoi e per il rifugio Payer raggiunse il Tschirferck (3350 m) all'Ortles. Il colonnello Georg Bilgeri, che in seguito diventò famoso come organizzatore dello sci alpino militare, nel 1910, insieme a due compagni, fece una traversata da Solda per il Cevedale e il Palon della Mare con discesa al Tonale».⁶ Bilgeri impiantò a Salisburgo un primo laboratorio per la sperimentazione e costruzione di sci a uso militare: si devono a lui molti ritrovati tecnici, fra i quali l'attacco a molla da sci che porta il suo nome. Lo Stelvio come zona sciistica fu scoperto dopo la guerra. Recita-

va un depliant pubblicitario: «Se c'è un posto in cui è giustificato attribuire l'appellativo "scidorado" allora si tratta del Passo dello Stelvio, dove dolci pendii lunghi diversi chilometri si distendono dalle vette sino al passo. Questi 15 km² di piste da sci concedono allo sciatore uno straordinario diletto». Al posto dell'Hotel Ferdinandshöhe era sorto l'Hotel Stelvio, cui seguì un grande complesso sul piazzale del giogo fatto costruire da Carlo Perego. Le strutture ricettive si ampliavano e si infoltivano ed erano sempre più proprietà di Valtellinesi, a differenza degli anni precedenti il conflitto mondiale in cui esse appartenevano a Tirolesi di lingua tedesca. Del resto anche la direzione dell'afflusso turistico era cambiata: ai turisti nordici, che prima erano predominanti, si sostituirono quelli di area italiana. Nacquero le famose scuole di sci estivo, regolate su turni settimanali, dapprima al Rifugio Livrio, voluto dalla Sezione di Bergamo del CAI e inaugurato nel 1930 e poi agli Alberghi Passo e Perego. La clientela delle Scuole era costituita, principalmente, da giovani studenti e universitari provenienti da tutta Italia e anche dall'estero,⁷ tra gli

⁶ JOCHBERGER - PINGGERA - TAPPEINER, *Die Stilfser...*, p. 80.

⁷ Vedi: *Il museo...*, pp. 40-47.

istruttori vi erano i più prestigiosi nomi dei campioni e delle guide d'allora. Scuole che proseguono la loro attività anche dopo il secondo conflitto mondiale, quando Giuseppe Pirovano e la moglie Giuliana Boerchio diedero vita a quella che meriterà l'appellativo di "Università dello sci", allorché esplose il fenomeno delle "settimane bianche".⁸ Dal 1985 le confortevoli strutture ricettive abbinata alla scuola di sci sono di proprietà della Banca Popolare di Sondrio la quale ripropone, nel solco di una prestigiosa tradizione, le pratiche sportive e i valori paesaggistici ad esse collegati.

Rimanendo in campo sportivo, per concludere questa veloce panoramica su ciò che ha maggiormente caratterizzato nell'immaginario turistico l'identità di questo Passo, non si può tralasciare la leggenda del ciclismo iniziata nel 1953, allorché la carovana del Giro d'Italia affrontò lo Stelvio per la prima volta. Era il penultimo giorno della gara in rosa quando Angelo Fausto Coppi da Castellania, il

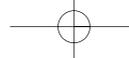
"campionissimo", compì la sua impresa staccando sui ripidi tornanti del versante venostano i suoi più diretti avversari e scese verso Bormio a conquistarsi la meritata vittoria. Su quest'episodio sportivo conviene cedere la penna a Gianni Brera, maestro di scrittura e di giornalismo, il quale, da vero alchimista della parola, ci introduce nella dimensione del mito: «Che grande, che orribile montagna è lo Stelvio. La strada si attacca ai suoi poderosi bastioni rigandoli di scalinate ripide e ossessive. Un ghiacciaio verde-livido come il moccico di un bambino povero lampeggia sinistro al sole. Neve sporca chiazza i costoni più bassi come lebbra. Gente con gli sci assiste vociando ai ciclisti che per la prima volta affrontano il mostro. La voce che Koblet⁹ sia preso dall'asma quando l'altitudine è superiore ai millecinquecento fa il giro della carovana. Defilippis, irriverente, è scattato. E altri lo seguono: non Fausto... Koblet ha gli occhi pesti, suda, ansima, sbanda. Lo salta anche Carrea, quasi fosse uno scorfano. Allora

Coppi si decide. Guerra lo guarda allibito dalla sua millecento avventurosa. Koblet non ha più occhi per nessuno. Via via che Coppi sale, il freddo punge. "Va' su e buttati", gli gridano dietro. Non è più un uomo, è un proiettile scagliato in alto, verso la cima. Meglio non pensare - per ora - ai brividi del gran tuffo su Bormio. Koblet può riprenderlo senz'altro. Lui sa osare in discesa... Fra le alti pareti di neve la strada sale al passo. Un volto appassionato di donna fra i tanti.¹⁰ Un grido fra i tanti, ma ben diverso: Fausto... Si sta compiendo qualcosa nel destino del corridore. Lui non può connettere. È una macchina che l'orgoglio esasperato riesce a spingere persino al di là dei suoi limiti. Al Passo, finito il calvario, ha l'impressione di riemergere da un profondissimo pozzo di miniera: gli cadono dalle spalle tonnellate di ganga. Slaccia i fermapiedi e via. La prima affondata si conclude con uno spavento. La strada di fine breccia e ghiaia punta diritta a valle fra immani bastioni di ne-

⁸ Attualmente al Passo dello Stelvio sono operative 9 scuole di sci: Scuola Sci Pirovano, Scuola Sci Livrio, Scuola Sci Confortola, Scuola Sci Folgore, Scuola Sci Capitani, Scuola Sci Sertorelli, Scuola Sci Cresseri, Scuola Estiva Sci Thoeni, Scuola Sci Baita Ortler.

⁹ Ugo Koblet, dopo la tappa che arrivava a Bolzano, era la maglia rosa.

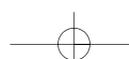
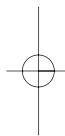
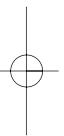
¹⁰ Si tratta di Giulia Occhini, sposata Locatelli, quella che diverrà per le cronache del periodo la "dama bianca", compagna di Coppi. Gianni Brera scrive a proposito dello scandalo che dilagherà sulle colonne dei giornali: «si sono compiute le ultime nequizie (le ultime?) di un paese inopportabilmente codino e ipocrita, ignorante e mammista fino alla nausea».



94 ▶



95 ▶





▲ 96

ve. Dovrebbe frenare e lo fa troppo tardi: scende per venti-trenta metri a ruote bloccate, paurosamente ondeggiando. Non avrebbe mai pensato di rompersi le ossa contro un muro di neve. Dietro di lui il rabbioso digrignare dei pneumatici sulla ghiaia: la Checca¹¹ scende pure a freni bloccati. Urlerebbe se potesse. Non cade. La strada si rivolge all'altro costone e affonda. I bastioni di neve diminuiscono. Brilla il sole. Acqua di neve riga la strada verso il tunnel. Fausto

vola, letteralmente vola al primo sobbalzo. E tuttavia non cade. Trema di sé. Ha un gran rombo in testa. Si infila nel tunnel come nella gola del lupo. Orrore degli spuntoni di roccia che emergono dalle pareti. Ghiaia da saltabeccarvi a ogni colpo di pedale. E quegli ossessi a urlare dalla Checca: "Allez che è spacciato! Sei maglia rosa, allez". Bormio appare d'un tratto sul fondo della sua valle verdissima. Gli ultimi tornanti di strada sono d'asfalto. Koblet è caduto. Koblet ha forato.

96 *Squadra azzurra di sci in allenamento alla III Cantoniera dello Stelvio, dicembre 1931 (Proprietà Mario e Ilde Testorelli).*

97 *Fausto Coppi in azione durante la 36ª edizione del Giro d'Italia, 1º giugno 1953. Era la prima volta che il Giro d'Italia transitava dallo Stelvio.*

98 *Il Passo dello Stelvio in una foto degli inizi degli anni Quaranta del Novecento. (Archivio Fotografico Agresta).*

¹¹ L'automobile ammiraglia.



▲ 97

Questo gridano a Coppi. Lui non sente più nulla e a stento vede. Il traguardo è su un dosso lieve. La gente delira scavalcando le transenne. Gomitate paurose per salvare il trionfatore».¹²

Dopo di allora più volte i ciclisti dovettero mettere alla prova le loro gambe su questa strada, anche con la neve che scivolava dai costoni rocciosi circostanti, come nel 1965, nella tappa vinta da Graziano Battistini e che vide Vittorio Adorni trionfare in quel

Giro conclusosi a Firenze. Una storia ciclistica, dunque, fatta di grandi campioni e di mitiche imprese, ma anche, e se ne accorge chiunque transiti durante i mesi estivi sulla strada del Passo, magari un poco imbarazzato perché è seduto su una rombante vettura, dai molti estimatori che arrancano, chi più allenato chi meno, verso quel varco su in alto, mettendo alla prova se stessi e rinnovando, nel rispettoso rapporto con l'ambiente, gli antichi passi che avevano segnato questa pista.

Già da tempo, come abbiamo visto, le motivazioni commerciali di questa arteria (da sempre deboli) erano venute meno, così come con la realizzazione dei trafori ferroviari che scavalcano a occidente e ad oriente¹³ le Alpi retiche, anche la vitalità commerciale di tutta la zona subì un tracollo. Si parlò, da allora, di un traforo dello Spluga e anche di un traforo dello Stelvio, oltre che di una ferrovia elettrica fra Tirano e Bormio. Curioso è rileva-

¹² GIANNI BRERA, *Coppi e il diavolo*, Baldini & Castoldi, 1996, pp. 108-109.

¹³ Decisiva risultò la scelta del traforo del S. Gottardo avvenuta a Berna nel 1869. All'intesa tra Italia e Svizzera aderì due anni dopo anche la Germania.

re, a proposito del traforo dello Stelvio, come lo stesso nazionalismo agì da sottofondo sia a posizioni quali quelle di un Francesco Bosisio che nel 1881 tacciava di infame tradimento l'idea che si potessero "bucare" le Alpi e così indebolire le difese naturali d'Italia, che a quelle del deputato Morelli che nel 1925, durante i festeggiamenti per il centenario della costruzione della strada, invocava un altro condottiero (dopo Napoleone) per costruire la ferrovia in modo da "prestare veloce soccorso ai fratelli della valle dell'Adige in caso di minaccia".

Tutti progetti che rimarranno sulla carta, ogni tanto ripresi con studi anche approfonditi che cercano di rimettere in gioco le regioni alpine nel contesto europeo.

Risale al 1972 la Conferenza Europea dei Poteri Locali del Con-

siglio d'Europa in cui si sottolineò «la necessità di superare le considerazioni di redditività a breve termine per la creazione di infrastrutture e di comunicazioni, destinate a favorire ulteriormente il processo di concentrazione demografica ed economica, e ad avviare invece una politica incentrata sulle virtualità o sulle potenzialità (le risorse) delle regioni meno sviluppate, in armonia con le esigenze globali future dell'Europa».¹⁴

Un problema certamente complesso, in cui si chiede che le Alpi non vengano considerate solamente un ostacolo per i collegamenti Nord-Sud, da attraversare velocemente grazie ad arditi progetti di ingegneria stradale, ma siano invece considerate a tutti gli effetti una realtà regionale che non può essere isolata o, semplicemente, confusa con quella di altre aree europee.

A tutt'oggi di queste buone intenzioni poco appare attuato sul piano pratico.

Non è il caso di dilungarsi sulle ragioni di questi ritardi; crediamo, però, che l'importante sia che non si smetta di pensare all'integrazione della montagna nel contesto internazionale come a un definitivo superamento della politica di assimilazione perseguita dai vari nazionalismi. Si tratta di mantenere aperta una prospettiva di "trafori mentali" più che fisici, che eviti i pericoli di altre chiusure, alla ricerca di nuove modalità con le quali ragionare, con il dovuto rispetto, di genti, di passi e di ambiente. Le strade, come sempre nella storia e come la carrozzabile del Passo dello Stelvio dimostra, seguiranno come docili strumenti le scelte di politica relazionale fatte dalle donne e dagli uomini del nostro tempo.

¹⁴ Vedi: L. PIERRACCIONI, *I trasporti nelle aree alpine*, in *Le Alpi e l'Europa*, Vol. III, *Economia e transiti*, Laterza, 1975, p. 361.





Bechtiger

IV82
att

Umbrail