



Il trasporto pubblico in valle Calanca

Una storia ultracentenaria

La pandemia ha segnato con un anno di ritardo i festeggiamenti per celebrare degnamente i cento anni del servizio postale in valle.

Vogliamo ricordare non solo il servizio della cosiddetta "posta", ma attraverso gli scritti rievocare gli anni precedenti l'arrivo, avvenuto nel luglio del 1921, della "scimmia", così amichevolmente chiamata in valle la Berna 4 C. Storie e aneddoti faranno ben comprendere l'importanza che hanno avuto i mezzi di trasporto per la valle Calanca. Non solo per i paesi presenti nel fondovalle ma anche per quelli posti sui tre terrazzi: Braggio, Landarenca e Giova.

Curiosità storica

La rivolta dei Calanchini

Tratto da: *Il Grigioni Italiano e da il San Bernardino*
(28 aprile 1920)

GRIGIONI La posta della Calanca. – Scrive il S. Bernardino: – *Dicono che l'arco troppo teso si spezza e così pare sia succeduto di questi giorni in Calanca.* Da tempo si sentiva parlare del mal modo con cui era servita dalla posta questa valle e del malcontento dei calanchini: reclami, ricorsi, proteste non approdarono a nulla. E i calanchini, stufi, domenica scorsa mandarono una loro deputazione a impedire l'ingresso nella valle al "char-à-bancs" di servizio. In una movimentata adunanza dei sindaci in Arvigo, si decise di prendere le misure delle quali già da tempo si parlava, e cioè di rimandare la carrettella postale. Domenica mattina, infatti, si presentarono vicino al così detto "**palo**", tre delegati del popolo e al postiglione che ascendeva, come di solito, fu ingiunto il ritorno. Il postiglione, se non voleva veder di peggio, dovette voltare e riprendere la via di Grono, lasciando proseguire a piedi l'unico passeggero. Ora la Calanca è senza posta e la messaggeria in arrivo si accumula negli uffici di Grono. Telegrammi sono corsi in avanti e indietro, ma come vada a finir la faccenda è bravo chi l'indovina. A nostro modo di vedere l'atto è un po' azzardato, tuttavia considerate le circostanze comprendiamo benissimo le collere dei nostri vicini di Calanca, e non ci auguriamo altro che di vedere finalmente ascoltati i loro giusti lagni.

Si diceva, colà, che la gente di Calanca porta da secoli la gerla sulle spalle, non ha nemmeno luce elet-



Anno 1921, l'arrivo della "posta" a Rossa, grande gioia per la popolazione vallerana.

trica, nè strada adatta, che la maggior parte dell'anno non si muove da casa e pretende cose irrealizzabili anche in confronto al resto del cantone.

Alla faccia del federalismo, certi "impiegatuzzi" o funzionari che avevano i piedi ben al caldo, volevano trattare i poveri calanchini in malo modo! Ma non si rendevano conto con chi avevano a che fare! La determinazione è la sveglia del volere umano, ma in quel periodo i calanchini per ottenere un servizio per il trasporto delle persone in valle, ci misero non solo determinazione, ma: cocciutaggine, tenacia, caparbieta. Tutti caratteri essenziali per perseguire il proprio obiettivo!

Questo obiettivo fu raggiunto quando a Rossa il 3 luglio di 100 ed uno anni fa arrivò la prima "posta" (ndr. così veniva e viene chiamata in valle l'autopostale). Quanta acqua della Calancasca è passata sotto i ponti, quanta farina hanno macinato i mulini in valle! Ma soprattutto quanti chilometri hanno percorso questi mitici mezzi per garantire un confortevole viaggio ai numerosi passeggeri!

Dopo la rivolta dei calanchini! ...entriamo nel merito del servizio vero e proprio

Eh sì! Son passati esattamente cento anni da quando la "posta" a marca Berna, soprannominata "**la scimmia**", fece la sua prima apparizione ufficiale in valle, arrivando puntuale fino a Rossa! Per quei tempi fu un vero e proprio evento storico che ha rivoluzionato in maniera significativa il modo di vivere nella valle, e che merita senza ombra di dubbio di essere rievocato e documentato. Dietro alla "**misteriosa e NON autorizzata**" apparizione della "**scimmia**" del 1914 esistono numerosi scritti e aneddoti che possono apparire, alle volte, anche abbastanza "**ridicoli**". In primis citiamo il divieto assoluto di circolazione su tutte le strade del Cantone dei Grigioni per i veicoli motorizzati, cosa alquanto curiosa e unica, tant'è vera!

Parliamo di realtà storica di oltre cento anni fa!

La legislazione in materia di politica dei trasporti fu inizialmente di competenza dei cantoni, che emanarono alcune disposizioni generiche circa le velocità massime consentite. Per timore di incidenti i passi alpini più importanti furono chiusi al traffico automobilistico: nel 1901, ad esempio, il Canton Uri vietò la circolazione sulle strade alpine, ma su pressione del settore turistico dovette già nel 1906 aprire il Passo del San Gottardo al transito per qualche ora al giorno, e abolire totalmente il divieto nel 1917. Il Cantone dei **Grigioni** assunse la posizione più **intransigente**: nel **1900** venne varato il divieto generale di circolazione automobilistica, che fu soppresso solamente nel **1925**, dopo dieci votazioni popolari.

Per poter comunque transitare lungo le strade sulle quali la circolazione era vietata, bisognava far trainare l'automobile da cavalli o buoi. La soluzione giuridica federalista fu fonte di conflitti, poiché consentiva ad ogni cantone di applicare regole di

circolazione e limiti di velocità diverse; anche le tasse richieste erano variabili. Il rispetto delle norme di circolazione veniva controllato, oltre che dalla polizia, **anche dalla popolazione**: una particolare disposizione assegnava infatti a coloro i quali segnalavano l'infrazione una **parte della sanzione riscossa**. Contro le restrizioni imposte dai singoli cantoni si mossero



La prima "scimmia" Berna C 4 del 1914 in zona il Palo, corsa andata e ritorno



Dopo il 1921 le "poste" modello Berna C 2 a prestare servizio sulla tratta Grono – Rossa furono due. Qui vediamo i primi due veicoli a motore sui tornanti tra Nadro e il Palo

soprattutto gli ambienti legati al turismo, timorosi di perdere proprio gli ospiti più facoltosi.

Breve riflessione: Immaginatevi gli amici ticinesi arrivare al dazio (confine TI / GR) e dover far trainare le proprie autovetture da cavalli o buoi per andare a gustare i prelibati affettati dei grotti Mesolcinesi! Oppure, stessa cosa, per andare a trovare amici, parenti o la persona amata in valle Mesolcina o Calanca!

In ogni caso, la famosa "scimmia", di cui abbiamo fatto cenno, NON fu mai trainata né da cavalli, né da buoi, né da asini, ma circolava in valle grazie alla motricità del suo motore, in "barba" al divieto generale di circolazione emanato in modo persistente da Coira!



Tratte dal fascicolo **Studi per l'economia politica dei Grigioni del 1931** le seguenti frasi:

La Calanca ebbe così, quale **prima vallata dei Grigioni**, l'automobile postale, benché le leggi cantonali ne vietassero la circolazione sul territorio Retico. Le autorità cantonali avevano creduto, e ben reagito, di poter fare uno strappo alla legge, onde favorire una terra remota e in condizioni disagiabilissime!

Società (cronaca degli anni 1920/30)

Le società valligiane con capitale proprio sono pochissime. La società principale era, fino a poco fa, la "**S.A. Automobili Calanca**" con un capitale di fr. 67'000.– diviso in 670 azioni di fr. 100.–, sottoscritte da comuni, chiese e privati. Aveva per scopo di curare il servizio postale (viaggiatori e bagaglio) da Rossa a Grono e ritorno. Il capitale era in parte investito nelle automobili ed in stabili (rimesse) in Grono, Arvigo e Rossa. La società venne sciolta il 16 novembre del 1930.

Da rilevare che il servizio trasporto persone in valle, con le diligenze, era garantito da Ernesto Denicolà di Arvigo. Per contro la **funzione** del servizio nel corso del periodo bellico fu gestita dalle PTT!

Ed eccoci al 1921 quando il servizio con i primi veicoli a motore a combustione fu assunto dalla S.A. Automobili Calanca, e poi dall'assuntore postale Luigi Pacciarelli di Santa Maria i.C.

Come avvenivano i trasporti di persone e merci in valle prima del 1921?

Protagonista era la vecchia diligenza che ora si trova a Grono, ben visibile nella sua nuova dimora



L'assuntore Luigi Pacciarelli in posa, fiero, a fianco di uno dei suoi primi gioielli



Giovane signora in attesa di salire a bordo dello stupendo autopostale

all'entrata della valle. La diligenza, che ora appartiene al Museo Moesano (MuMo), è in effetti una delle tre carrozze trainate da cavalli che, dal 1° marzo 1890, salivano da Grono ed entravano nella selvaggia e romantica Val Calanca fino a raggiungere il comune di Rossa. Alcuni anni prima, a partire dal novembre 1884, la diligenza raggiungeva solo il capoluogo della valle, Arvigo. Secondo l'orario giornaliero di quei tempi, all'inizio del suo servizio, la diligenza eseguiva una sola corsa giornaliera. I pacchi postali e la merce venivano trasportati ancora con carri e "char-à-bancs".

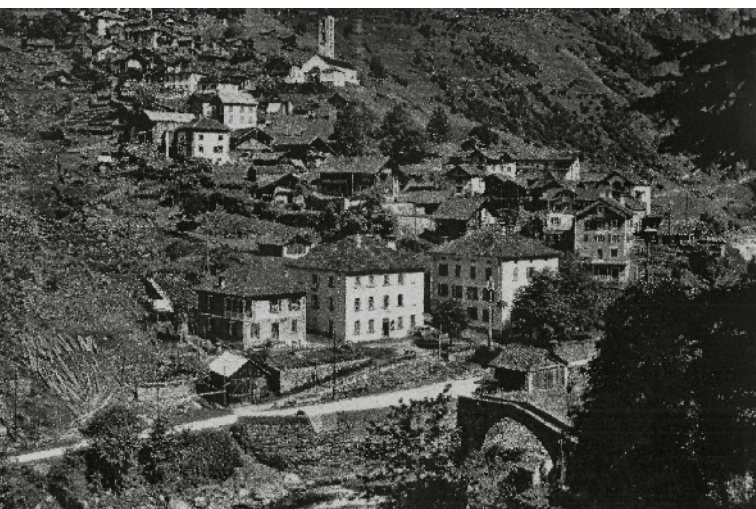
Queste diligenze rimasero in servizio fino al 1915 e nel bel mezzo del periodo bellico, grande passo indietro per i poveri calanchini! Perché per circa sei anni in valle ci si spostava solo con dei carri e dei "char-à-bancs". Questo disservizio, dopo alcuni anni, portò la popolazione della valle ad una rivolta nei confronti delle PTT di Berna e delle autorità di Coira.

Qualche numero per far riflettere!

È interessante sapere che nel **1907** entrò in servizio il trenino della BM, passato poi alla RhB, che percorreva regolarmente la tratta Bellinzona - Mesocco e ritorno. Di conseguenza i calanchini, arrivati a Grono in circa **35 minuti**, giungevano in centro a Bellinzona con il comodo trenino, nato già elettrizzato! Ma come arrivavano a Grono? Fino all'entrata in funzione della "scimmia", prima con la diligenza e poi con il "char-à-bancs". Questi erano gli unici mezzi di locomozione (a parte il cavallo di Sant'Andrea!). Con questi vetusti mezzi di spostamento, da Rossa a Grono,



Quando nevicava, in prima fila si trovavano i Saurer costruiti ad inizio anni 30 nella fabbrica di Arbon in riva al lago Bodanico



Vecchia foto di Arvigo a cavallo tra i due secoli dove si vede il deposito dei "char-à-bancs" a lato del ponte

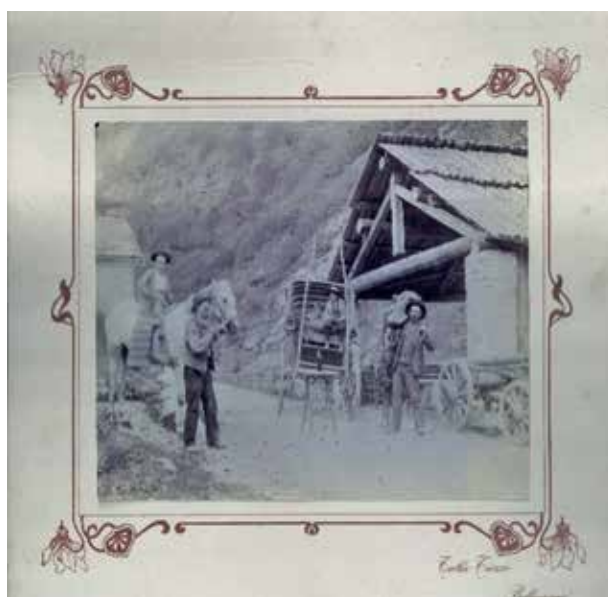


o viceversa, ci si impiegavano esattamente 2 ore e 20 minuti! Grazie alla messa in funzione del "Berna", della **S.A. Automobili Calanca**, il tempo di percorrenza si accorcio a 1 ora e 52 minuti! Si può dire che si guadagnò all'incirca mezz'ora!

Con la diligenza e il "char-à-bancs" la partenza da Rossa era alle 04:55 e l'arrivo a Grono stazione alle 07:15! La seconda corsa partiva da Rossa alle 16:00 e arrivo a Grono alle 18:20. Altro dettaglio non da poco erano i posti a bordo! Al massimo 2/3 con il "char-à-bancs" e 4 sulla diligenza!

Con la messa in esercizio della "scimmia" nel 1921 la partenza da Rossa fu anticipata alle 04:45 e arrivo a Grono alle 06:37 e alle 06:57 partiva il trenino per Bellinzona con arrivo alle 07:31!

Da rilevare che il servizio di trasporto persone per i comuni di Castaneda e di Santa Maria i.C. fu attivato solo nel 1936, ben 15 anni dopo la tratta Grono - Rossa.



Statistica del traffico con l'autopostale in Calanca

Anni		1923	1924	1925	1927	1929
Chilometri percorsi		28'888	27'302	30'486	28'659	32'892
Viaggiatori trasportati		4'327	4'122	6'159	5'573	6'388
Introiti viaggiatori	CHF	11'963.70	10'912.05	12'942.25	12'942.25	14'445.85
Introiti Bagaglio	CHF	502.95	695.10	869.20	869.20	1'311.25

Dati avuti dalla Società Automobili Calanca, Grono

**75 anni dopo! Servizio sempre attivo,
puntuale e importante.**

**Festeggiamento per i 75 anni del
Servizio Posta Calanca**

Sono passati già 25 anni da quando si sono festeggiati i 75 del servizio posta Calanca. Correva il mese di luglio del 1996 quando una variopinta



La diligenza custodita presso il MuMo prima di partire per la Polonia

carovana di vecchi bus e altri veicoli d'epoca percorsero l'intera valle. Sui vari mezzi d'epoca presero posto i componenti della bandella e i cantanti della corale di Castaneda. Fu un evento particolarmente ben riuscito ed apprezzato da calanchini e amanti della valle. In ognuno dei nove comuni raggiungibili con i veicoli la carovana si fermò e la bandella diede fiato agli strumenti, mentre la corale intonò canti popolari. Particolare molto apprezzato fu la prima tratta del percorso che si svolse a bordo dell'allora trenino della BM, che in quegli anni arrivava ancora fino a Cama. Il viaggio fu tra Castione e Grono, dove venne composto il corteo di veicoli storici diretto verso la Calanca.

Il tutto fu organizzato da Osvaldo Cappelli e da Dario Bogana, con il sostegno dell'allora assessore postale Emanuele Pacciarelli.

La diligenza

Grazie alla lungimiranza dei dirigenti del MuMo, una delle 3 diligenze usate dai Denicolà alla fine del XVIII° secolo la si può ammirare oggi all'interno della sua teca a Grono. Smontata, venne portata in Polonia dove è stata sottoposta a restauro completo. Il risultato raggiunto è ottimo, grazie ad un lavoro certosino, eseguito da gente competente, sotto la supervisione del cocchiere, Christian Mettler.



Testimonianza del passaggio della carovana per i 75 anni del servizio postale



L'importante ruolo di Grono per il servizio postale in valle

Grono, luogo nevralgico per la tratta che conduce fino a Rossa, già 150 anni fa era il punto di partenza e di arrivo per i veicoli di traposto della valle. All'inizio erano i "char-à-bancs", poi la diligenza, nuovamente i "char-à-bancs" e, finalmente, il primo autopostale.

In quei lunghi anni numerosi imprenditori e operai qualificati contribuirono allo sviluppo del servizio. Prima degli assuntori postali, a percorrere la tortuosa strada della Calanca erano i cocchieri, i carratori e i mastri di posta; senza dimenticare il prezioso supporto dato loro dagli stradini.



L'autista Franco Antognini di Castaneda attende il trenino BM con passeggeri e corrispondenza per partire in direzione di Castaneda, Santa Maria i.C. Accadeva fino all'inizio degli anni '70.

Grono è stata un punto di riferimento anche per quanto concerne il trasporto su rotatoria.

Scendere dalla posta e salire sul trenino verde, poi rosso, era sempre una grande gioia per i giovani Calanchini.

Un ricordo lo dedichiamo ai pionieri "chauffeur" che hanno fatto scuola con veicoli senza "assistenza alla guida e servo comandi"

Una breve rassegna fotografica ritrae alcuni degli autisti che hanno fatto la storia delle corse in autopostale in valle Calanca. Pionieri negli anni ruggenti del servizio.

Altri ancora sono stati attivi in valle. Ricordiamo in modo particolare Giuseppe Piubellini, morto tragicamente in servizio lungo la tratta Sta Maria i.C. – Castaneda, e Fabio Rampini di Cauco.



Uno dei primi autisti dell'assuntore Luigi Pacciarelli (Dürenbergher)!



Gaspare Mazzoni



Egidio Forni



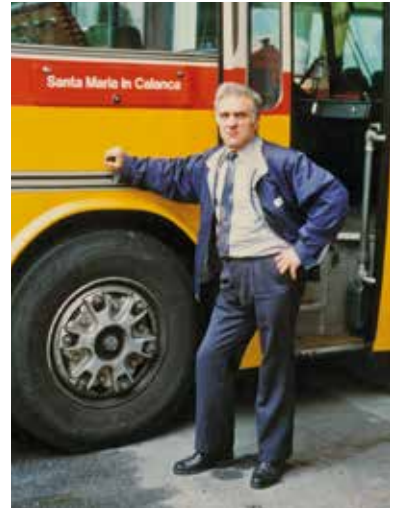
Andrea Rigassi



Fabio Marci



Marco Martinelli



Angelo Salerno

Altro sul servizio postale in valle



Posta verso Braggio, foto del postino Paggi



Posta verso Giova, foto del postino Lucindo Mazzoni, classe 1921, con la sua mula Nina portava la posta da Buseno a Giova. Quattro volte alla settimana d'estate e tre volte d'inverno.

Aneddoti inerenti il servizio postale in valle

Tratti da giornali regionali del Moesano, inizio '900

Ecco la notizia che potrà destare ilarità. Sabato scorso l'asinello che ormai da anni veniva adoperato per il servizio di posta fra Braggio e Arvigo, nel far ritorno a Braggio col carico postale, venne colpito al capo da un pezzo di ghiaccio staccatosi dalla montagna e restò freddato. Notizia d'ilarità, ma sarà bene osservare che il pericolo del ghiaccio perdura e potrebbe colpire anche i cristiani.

Tribuna del pubblico

Grono, 14 aprile 1905

Il sottoscritto, in omaggio alla verità, dichiara che lo spiacevole caso occorso alla posta discendente dalla Calanca, il giorno 21 marzo u.s., nella località detta "a Nadro di Castaneda", non dev'esser attribuito alla inabilità del postiglione, ma sibbene al cattivo stato in cui trovavaci la vettura postale.

Ora, chi è tenuto a sorvegliare, affinché le vetture postali siano tali da non presentare alcun pericolo pei passeggeri? Il mastro di posta, sembrami, e non già i postiglioni. Quindi al mastro di posta sig. Polti, devesi unicamente attribuire la colpa del brutto caso successo alla vettura postale il giorno 21 marzo u.p.n. Tanto afferma

Merino Massari, postiglione



Nel lontano 1897: le directeur general des Postes de la confederation Suisse nomina come depositario postale a Landarenca il signor Nicolao Margna (Landarenca 1866 - Arvigo 1951). La foto ritrae i coniugi Nicolao e Virginia Margna con i nipoti.

Manutenzione stradale

Un vivo malcontento regna qui in valle. Trattasi sempre della solita lungaggine e indifferenza nelle cose. Ci sembra, e ci rincresce a dirlo, che sarebbe quasi giunto il momento di mettere in esecuzione quanto risolvette lo scorso anno l'assemblea di Circolo circa i cantonieri o forse che la strada in valle necessita d'un miglior servizio e d'una maggior sorveglianza?!

È anche desiderio generale che vengano soppresse tutte le commissioni e sostituite da rappresentanze comunali.

Arvigo la rete telefonica

La rete telefonica in Calanca, con centrale in Arvigo, è ormai compiuta e funziona ottimamente; gli abbonati, che dipendono da questa centrale, sono dieci, **1.** Arvigo, stazione comunale in casa Paggi-Zibetta; **2.** Denicolà Raimondo, negoz. legnami; **3.** Buseno, staz. comunale alla Posta Molina; **4.** Braggio, staz. comunale alla Posta Molino; **5.** Landarenca, staz. comunale in casa Negretti Nicolao; **6.** Selma staz. comunale in casa Albergo Papa; **7.** Cauco Bodio, staz. comunale alla Posta; **8.** Santa Domenica, staz. comunale alla Posta; **9.** Augio, id. id.; **10.** Rossa, id. id.

Castaneda è allacciata alla centrale di Roveredo. Santa Maria i.C., niente: sta solo scritto al protocollo dell'assemblea di Circolo del 9 aprile 1912 che deve avere il telefono come tutti gli altri Comuni della valle, ma signora nulla si vede nulla si fa: perciò devesi muovere chi maggior interesse ha.

Una reminiscenza storica

La prima diligenza a cavalli per la Calanca è conservata nel Museo Moesano a San Vittore. Era in funzione dall'anno 1915 al 1921, sul tragitto Grono-Rossa.

Venne venduta al Museo Moesano il 20 febbraio 1956 per 100 franchi. È una diligenza a 4 posti per i passeggeri e 2 posti guida. L'interno è in legno e i sedili sono rivestiti in velluto marrone screziato. La conservazione all'interno del veicolo è buona. Ma come arrivò al museo? Posso raccontarlo? L'avevo sempre notata ad Arvigo ben nascosta sotto la tettoia della Segheria Denicolà e ne avevo parlato a più riprese con il buon Ernesto Denicolà. Un martedì pomeriggio osservai sulla tortuosa vecchia via, sopra Nadro, un autocarro della Ditta Loda che stentava a lasciarsi sorpassare. Un sussulto: trasportava la nostra diligenza. Un sorpasso un po' avventato, una frenata, una decisione accesa, quasi un ordine perentorio: lasciare la diligenza a Grono davanti alla Clinica San Rocco, per sistemare le cose. Telefonai in giro e rapidamente fu concluso l'affare.



Testimonianza dell'arrivo della "posta" a Santa Maria i.C. qui siamo negli anni 50 / 60

Altrimenti la diligenza sarebbe finita prestissimo tra i rottami della Ditta Loda a Claro (in dialetto dicevano: Dagal al Loda – per “buttarlo via”).

Un'altra “carrozza” postale della Calanca si trovava una ventina d'anni fa nel giardino della villa dell'ing. Agostino Nizzola, in Via Loreto 11 a Lugano: la ricordo per un incontro colà diretto da mons. Corrado Cortella. Non sono riuscito a saperne più, ma risulterebbe utile interessarsene.

Rossa

La cara festa della B. V. del Carmelo riuscì molto bella per le sacre funzioni rese solenni dall'intervento di ben sei sacerdoti, del canto popolare ben coltivato dalla popolazione e della schiera delle bambine che attiravano la devota statua di Maria. Poco mancò però che non venisse funestata da un doloroso incidente.

Sulla sera il carro dei signori fratelli Tognola di Grono, che forse per troppa bontà accolsero una dozzina di festanti, arrivato in vicinanza d'Caucò, proprio nel luogo detto «punta del lago» avendo una ruota urtato un sasso, spezzatosi il timone si rovesciò nel sottostante fosso ripieno d'acqua. Alcuni furono liberi con un po' di spavento e con un bagno, altri riportarono qualche ferita e contusioni. Tra questi è Virginia Margna di Landarenca e Paolo Bacchini di Braggio, che in pochi giorni saranno guariti.

Possono tutti ringraziare Iddio e la Madonna d'averla scampata bella.

*Documento realizzato da Dario Bogana
con il sostegno di appassionati della valle.
Foto: Dario Bogana e fonti diverse.
Pubblicato nel 2022.*



Uno dei veicoli dell'assuntore Pacciarelli, affezionato al marchio Svizzero Saurer, qualità e affidabilità.



Con il sostegno di: Fondazione Pro Calanca, TCS Gruppo Regionale Mesolcina e Calanca, Parco Val Calanca, Ente Turistico Regionale del Moesano, Comune di Buseno, Comune di Calanca, Comune di Castaneda, Comune di Grono, Comune di Rossa, Comune di Santa Maria i.C., Banca Cantonale Grigione, Ufficio Promozione della cultura GR

Sponsor: Swiss Mountain Clinic AG Castaneda, Savioni SA San Vittore, Helvemex SA Augio, PMI Fiduciaria e Revisioni SA Cadempino, ASTAG Berna, Fondazione RossArte Rossa, LaMobiliare Cristiano Pedrini Roveredo, Sceghi grafica Roveredo

Partner: Museo Moesano San Vittore, B Atelier Bistrôt Grono, Vecchia Birreria Grono, Alfredo Polti SA Arvigo