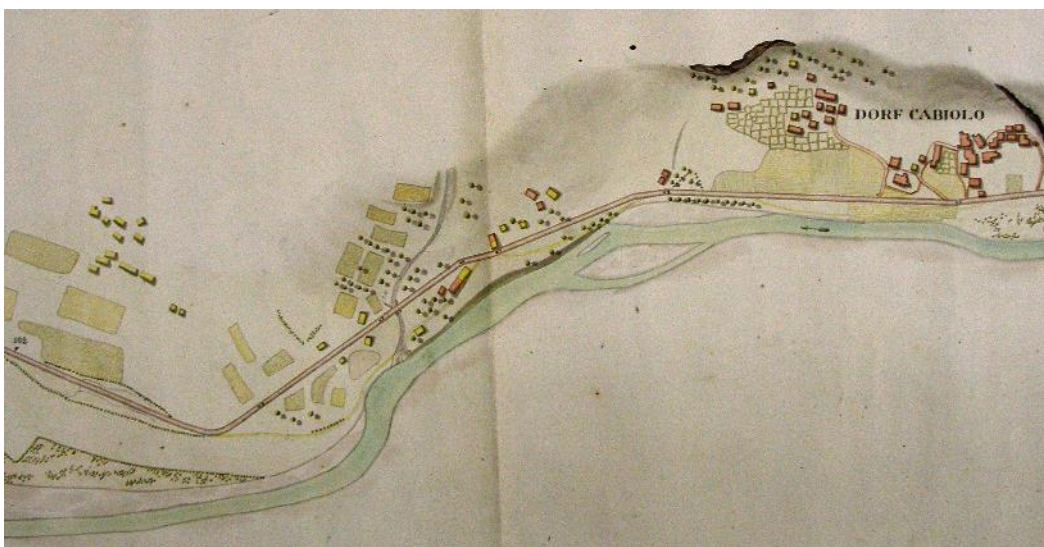


## 200 anni fa: la costruzione della strada carrozzabile del San Bernardino

### Una strada carrozzabile, commerciale e «artificiale»

«Oggi finalmente arrivò il signor consigliere Pocobelli con alcuni capo mastri ad accordare la strada cominciando a Cabbiolo. L'Ente supremo faccia che questa grand'opera venga terminata, e che riesca ad onore suo, ed a vantaggio dell'antiero cantone! ó così sono mortificati i inimici e traditori del nostro Paese!». Con queste parole, due secoli fa, Clemente Maria a Marca, notaio e uomo di Stato mesolcinense, testimoniava nel suo *Diario*<sup>1</sup> l'inizio dei lavori per la costruzione della strada carrozzabile del San Bernardino, il 16 settembre 1818.

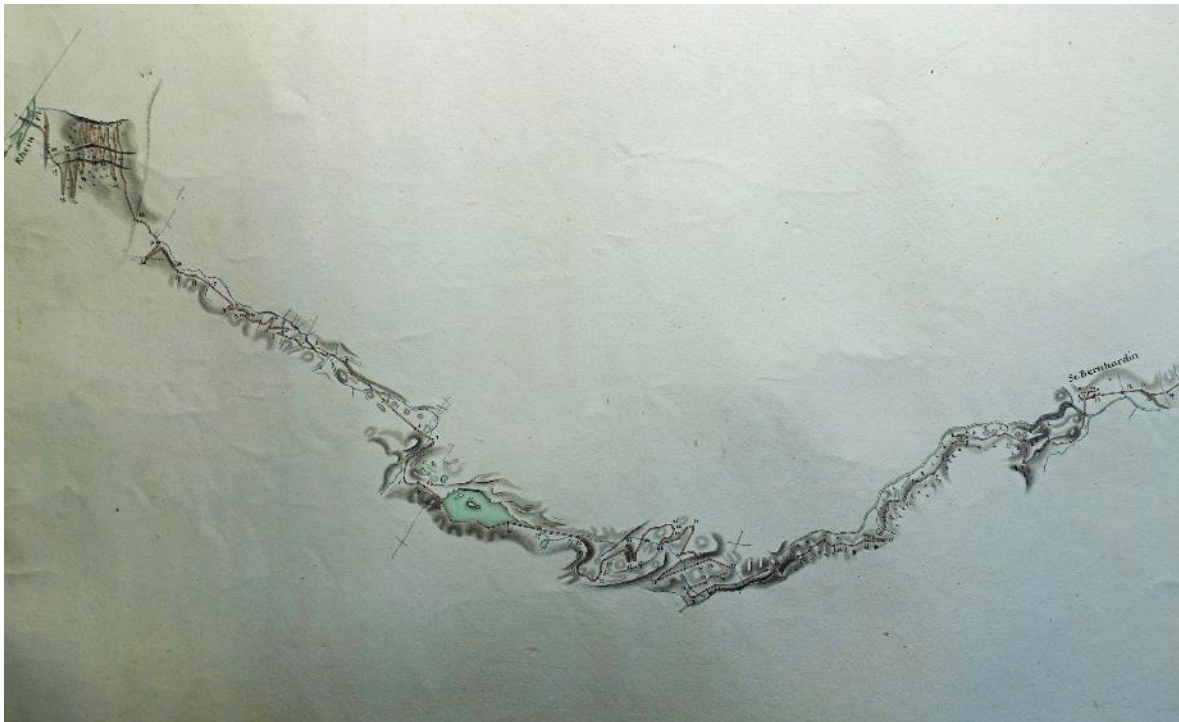


*Il disegno della strada tra Lostallo e Cabbiolo.*

Il San Bernardino è stato il primo passo della Svizzera italiana ad essere reso carrozzabile, e uno dei primi nelle Alpi, quasi dieci anni prima del San Gottardo. La nuova strada era detta carrozzabile, poiché la larghezza, le pendenze e la pavimentazione dovevano consentire il transito comodo di carrozze e diligence per viaggiatori e carri a quattro ruote per il trasporto di merci. Fino ad allora i valichi alpini erano transitabili soltanto con bestie da soma (eventualmente con carretti a due ruote) e con slitte in inverno.

---

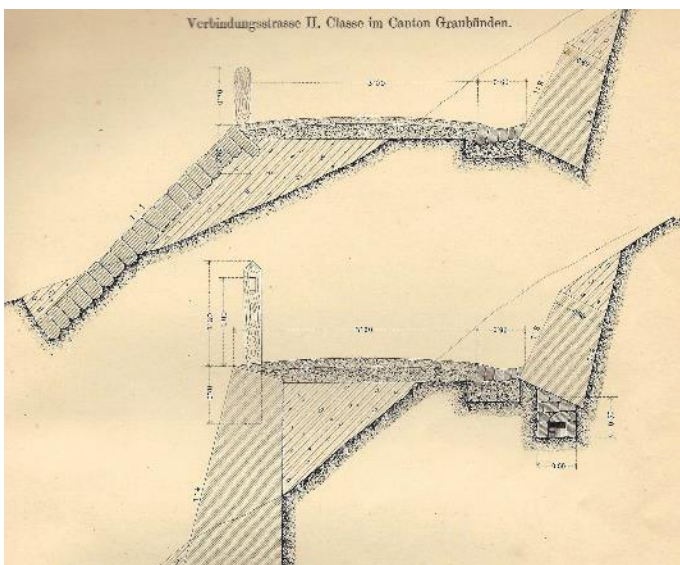
<sup>1</sup> *Il Diario del Governatore Clemente Maria a Marca 1792-1819 con la continuazione scritta dai figli Ulrico e Giuseppe 1819-1830*, a cura di Martina a Marca, Cesare Santi, Mesocco, 1999, p. 443.



*Il disegno della strada tra Hinterrhein e San Bernardino.*

La strada era detta anche commerciale, poiché attirare il maggior traffico di transito possibile, generava importanti introiti pubblici, sotto forma di dazi, pedaggi e tasse e procurava altresì un notevole indotto, poiché creava occasioni lavoro e possibilità di guadagno in diversi settori economici. La celerità ó per i tempi ó circa 25 ore da Coira a Bellinzona ó e la sicurezza dei trasporti erano inoltre una risorsa preziosa anche per l'approvvigionamento della regione in beni di consumo importati.

La si designava pure come strada artificiale (dal tedesco *Kunststrasse*): per la prima volta, lungo le pendici dei passi alpini, il tracciato della strada non si adattava semplicemente alla conformazione del terreno. Al contrario, il terreno veniva modificato costruendo muri, colmando fossati o scavando trincee, formando tornanti sopraelevati per ottenere uno sviluppo razionale del tracciato e garantire una pendenza regolare. La carreggiata doveva essere convessa, onde evitare la formazione di pozzanghere, con ai lati cunette e tombini per l'evacuazione dell'acqua.



*Il profilo di una strada artificiale.*

## Una questione internazionale

Nel 1821, il passo era già transitabile con carri e carrozze; i lavori lungo i circa 120 km del tragitto furono ultimati nel 1823 e la strada fu collaudata nel settembre 1824. Nello stesso anno iniziarono le corse regolari delle diligenze postali attraverso il San Bernardino.

La costruzione della strada fu un evento di portata internazionale. Il valico del San Bernardino doveva infatti costituire il tratto alpino di una trasversale europea destinata a collegare il porto di Genova con la Germania meridionale. Il Regno sardo (Piemonte) era particolarmente interessato al progetto, poiché da Genova al confine ticinese sul lago Maggiore, la strada avrebbe attraversato il proprio territorio. Si trattava quindi di attirare gran parte dei transiti internazionali: dopo l'era napoleonica s'imponeva la necessità di valicare con comode strade carrozzabili le Alpi e la concorrenza era feroce tra i vari Stati, ben consci dei vantaggi del commercio di transito per le finanze pubbliche (dazi e pedaggi) e per l'economia privata.



*Il passo e l'ospizio in una stampa del 1825.*

Il Canton Grigioni negoziò con la corte di Torino l'appoggio diplomatico e finanziario per la costruzione della strada, ottenendo pure agevolazioni commerciali per le importazioni dal Regno sardo. Gli ostacoli più seri vennero dall'interno della Svizzera e del Cantone. Alcuni Cantoni gottardisti, *in primis* Uri e Lucerna combatterono il progetto del San Bernardino. Il Ticino era disposto a cofinanziare l'opera a condizione che i Grigioni s'impegnassero a non rendere carrozzabile lo Spluga. Non avendo ottenuto tale garanzia, non solo si ritirarono ma s'impegnarono con la Lombardia austriaca, rivale del Piemonte, a boicottare la strada del San Bernardino, rifiutandosi di migliorare il tratto in territorio ticinese. All'interno del Cantone l'opposizione veniva dalle regioni interessate ad altri valichi (a cominciare da Bregaglia e Poschiavo) e dal partito filoaustriaco.

## I dissapori con il Canton Ticino

Grazie a una solida volontà politica e all'azione di alcune personalità influenti fu però possibile nel 1818 venire a capo delle resistenze e delle opposizioni. Tra coloro che si sono battuti in favore dell'opera ó del "Grandioso Stradale", come lo definì in una lettera ó merita una menzione particolare il già citato Clemente Maria a Marca (1764-1819), il notevole e uomo politico di maggior spicco del Moesano.





*Ritratto di Clemente Maria a Marca nel 1806.*

Grazie alle sue numerose relazioni e alle cariche assunte in Valle e nel Cantone, poté esercitare la sua influenza per portare a buon fine il progetto. Nel suo Diario possiamo seguire quasi giorno per giorno le vicende della strada dal 1816 fino all'inizio dei lavori. E all'inizio del 1818 non esitava a scrivere: «Finalmente oggi dopo pranzo si tenne sessione sino alle ore sette e si terminò il Grand consiglio. In massima è stato accettato il progetto della strada. Se altro non ho fatto per il bene del nostro Cantone, almeno ho contribuito assai alla nuova strada, che venendo effettuata, come spero, sarà di un gran vantaggio del cantone intero, e particolarmente della mia povera Valle Mesolcina o se questo gran progetto è portato già a questo termine, posso vantare, è mia opera». Tra le relazioni della Marca vi era anche Giulio Pocobelli (1766-1843) di Melide, ingegnere stradale e membro del governo ticinese. Fu lui a elaborare il progetto e ad ottenere l'appalto per la costruzione. Una situazione quasi paradossale, quando si sa che il Pocobelli siede in un governo cantonale che osteggiava apertamente il progetto!

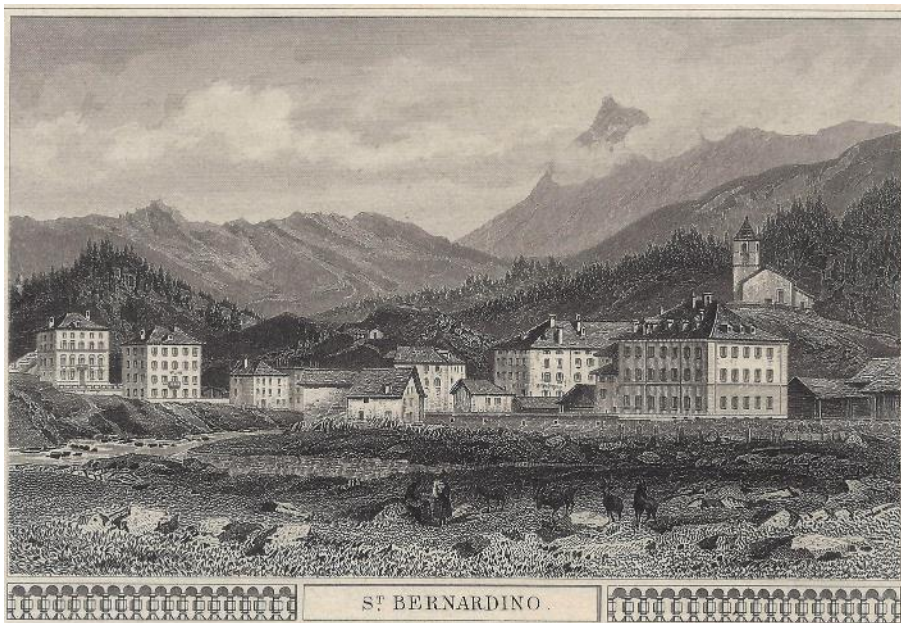


*Giulio Pocobelli, progettista e costruttore della strada del S. Bernardino.*

Il Ticino, infatti, dopo aver garantito il suo concorso e promesso di contribuirvi finanziariamente, aveva mutato atteggiamento poiché i Grigioni non avevano voluto impegnarsi a non rendere parallelamente carrozzabile anche il passo dello Spluga. I Ticinesi conclusero anzi un trattato con l'Austria, padrona della Lombardia, in base al quale, in cambio di agevolazioni commerciali, s'impegnavano a non migliorare il tratto di strada sul loro territorio, da Castione a Lumino, nella speranza di sabotare in tal modo il progetto del San Bernardino.

Il fatto strappa all'Europa un commento feroce e rivelatore di certe pratiche: «*Grand bricconata, e disonore per quel cantone lasciarsi comandare anche su questo pezzetto di strada! ó il partito austriaco deve aver ricevuto delle somme immense, dacché il nostro aveva circa 1000 armette [monete] a disposizione*». Si cercava, insomma, da ambo le parti, di ottenere consensi a colpi di mazzette.

La defezione del Ticino fu compensata da un accresciuto impegno finanziario del Piemonte, che coprì circa un quarto delle spese e preso pure a proprio carico l'edificazione dell'Ospizio sul passo. Il resto fu finanziato dal Cantone (che in cambio avrebbe incassato dazi e pedaggi), dagli spedizionieri di Coira e da privati riuniti in una società per azioni. Anche i Comuni attraversati, che traevano vantaggio dalla nuova strada dovettero contribuirvi, in base a convenzioni stipulate con il Cantone.



*Il villaggio di S. Bernardino intorno al 1861.*

### **Un'opera ingegneristica diventata patrimonio storico**

La strada carrozzabile segnò anche l'inizio dello sviluppo turistico di San Bernardino: sorsero subito i primi alberghi e la cura dell'acqua minerale fu molto richiesta da una clientela agiata, in gran parte ticinese e italiana. Furono pubblicate le prime guide turistiche e descrizioni del percorso che elogiavano la nuova trasversale alpina. Un autore scrisse che «*è talmente curata che non vi si trovano pietre più grosse di una nocciola e le carrozze viaggiano così comodamente che persino i malati potrebbero effettuare il viaggio senza affaticarsi*»<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> J. G. Ebel, J. J. Meyer, *Voyage pittoresque dans le Canton des Grisons en Suisse*, Zurigo, 1827, p. 180.





*Un patrimonio storico-ingegneristico.*

Sarà poi l'avvento della ferrovia e in particolare la linea del Gottardo, aperta nel 1882 e a infliggere un duro colpo al traffico di transito lungo il San Bernardino. Nemmeno con l'avvento dell'automobile e poi con la costruzione del traforo stradale e della A13, il passo ha ritrovato l'importanza avuta nell'Ottocento e i vantaggi economici che ne derivavano. L'importante realizzazione ingegneristica di duecento anni fa, che ha rivoluzionato i transiti alpini, è diventata nel frattempo un patrimonio storico-ingegneristico, i cui manufatti si possono ammirare percorrendo l'itinerario pedestre Via San Bernardino ([www.viasanbernardino.ch](http://www.viasanbernardino.ch)), da San Vittore fino all'Ospizio.



*Uno squarcio della mostra presso il Museo Moesano.*

In occasione di questo anniversario, il Museo Moesano ha organizzato una mostra temporanea che illustra il progetto e la sua realizzazione, le caratteristiche della strada, l'evoluzione dei traffici e delle vie di comunicazione nell'Ottocento e nel Novecento. Il tutto mediante oggetti, documenti originali e riproduzioni. **La mostra rimarrà aperta fino al 28 ottobre 2018 durante gli orari di apertura del Museo (mer, ven, dom 14-17).** Su appuntamento sono possibili visite fuori orario per gruppi.

Marco Marcacci