

Fondazione Bruno Kessler

Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento  
Quaderni, 72

I lettori che desiderano informarsi  
sui libri e sull'insieme delle attività  
della Società editrice il Mulino  
possono consultare il sito Internet:  
**[www.mulino.it](http://www.mulino.it)**

Vie di terra e d'acqua  
Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni  
in area alpina (secoli XIII-XVI)

a cura di  
Jean-François Bergier  
Gauro Coppola

Società editrice il Mulino

Bologna

Fondazione Bruno Kessler - Studi storici italo-germanici

VIE

di terra e d'acqua : infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina : (secoli XIII-XVI) / a cura di Jean-François Bergier, Gauro Coppola. - Bologna : Il mulino, 2007. - 259 p. : ill. ; 22 cm. - (Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento. Quaderni ; 72). - Nell'occh.: Fondazione Bruno Kessler

ISBN 978-88-15-12308-4

1. Vie di comunicazione - Alpi - Sec.XIII-XVI I. Bergier, Jean-François, II. Coppola, Gauro

388.094.94 (DDC 21.ed.)

Scheda a cura di FBK - Biblioteca

Composizione e impaginazione a cura di FBK - Editoria

ISBN 978-88-15-12308-4

---

Copyright © 2007 by Società editrice il Mulino, Bologna. Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere fotocopiata, riprodotta, archiviata, memorizzata o trasmessa in qualsiasi forma o mezzo elettronico, meccanico, reprografico, digitale – se non nei termini previsti dalla legge che tutela il Diritto d'Autore. Per altre informazioni si veda il sito [www.mulino.it/edizioni/fotocopie](http://www.mulino.it/edizioni/fotocopie)

## Sommario

Introduzione, di Gauro COPPOLA	7
Vie di terra e d'acqua fra Lario e val di Reno nel medio-evo. Nodi problematici e soluzioni pratiche sulle direttrici transalpine del Settimo e dello Spluga, di Guglielmo SCARAMELLINI	11
Il ruolo dei sistemi di comunicazione dell'Ötztal per lo sviluppo di una regione alpina (secoli XIII-XVIII), di Kurt SCHARR	65
Traffico di transito nell'area alpina tra XIV e XIX secolo, di Reto FURTER	83
Comunità montane e percorsi stradali nelle Alpi occidentali nel Duecento, di Luigi PROVERO	123
Chi era responsabile delle strade nell'area alpina?, di Thomas SZABÓ	141
Dai monti al mare. Transiti e collegamenti tra le Alpi orientali e la costa dell'alto Adriatico (secoli XIII-XV), di Donata DEGRASSI	161
Le strade alpine fra immaginario, realtà e politica (metà XIII - inizio XVI secolo), di Guido CASTELNUOVO	189
Infrastrutture al servizio della mobilità in una città tra terra e lago (Como, secoli XIV-XV), di Stefania DUVIA	211

Dimensioni sociali di una strada alpina nel XVI secolo. I trasportatori dell'Arlberg sulla loro via attraverso lo Stanzertal, di Robert BÜCHNER	225
La Via dell'Arlberg e lo sviluppo degli insediamenti nel Klostertal tra tardo medioevo e prima età moderna, di Christof THÖNY	241
Conclusioni, di Jean-François BERGIER	253

# Introduzione

di *Gauro Coppola*

Non sono pochi né modesti i contributi allo studio della viabilità. È un tema, questo, che ha interessato esperti di varie discipline: dagli archeologi, ai geografi, agli antropologi, agli storici in senso stretto, agli esperti di tecnologia, ai letterati.

Anche in relazione al complesso sistema alpino, che non può prescindere dalle sue caratteristiche orografiche e da soluzioni quasi predeterminate dalla natura, gli studi sono stati numerosi e significativi. Sembrerebbe, quindi, che su tale argomento sia rimasto ben poco da dire, al di là degli approfondimenti e delle necessarie rivisitazioni.

A una riflessione più attenta e articolata, sostenuta, almeno per l'arco alpino, da nuovi orientamenti della storiografia, si deve però riconoscere che il fenomeno della circolazione e delle interrelazioni, di cui la viabilità è un vettore preminente anche se non esclusivo, rimanda a esperienze molto più ampie e complesse che, finora, sono state solo in parte affrontate. Con le significative eccezioni, una gran parte degli storici è stata attratta dal dato della persistenza dei tracciati nel tempo, verificandola dall'età antica (se non addirittura protostorica) fino ai tempi recenti, fenomeno certamente riscontrabile, ma che, preso a sé stante, danno un'idea di una continuità e di una ripetitività dei flussi solo in parte reale. Il concentrarsi sulle grandi direttive nazionali e internazionali, certamente più e meglio documentate, e soprattutto privilegiando l'asse nord-sud, rischia di far scomparire dalla mappa un reticolo intenso di arterie cosiddette secondarie (magari anche i semplici sentieri pur non occasionalmente frequentati) che costituiscono però una struttura vitale per l'economia e l'organizzazione sociale delle comunità territoriali. E l'attenzione alla viabilità

ovest-est scopre opportunità e interessi di grande significato oltre a valorizzare gli snodi, le intersezioni, le alternative ai tracciati tradizionali.

Tutto ciò consente di comprendere in tutta la sua portata il sistema dei rapporti che si viene a instaurare tra chi vive sul territorio e chi lo attraversa, anche questo non sufficientemente affrontato: l'incredibile molteplicità e varietà di chi percorre le strade è stato molte volte evocato, sottolineando il significato mercantile e talvolta religioso del traffico, ma non ancora chiaro appare il mutuo o contrastato rapporto con le popolazioni locali, i vantaggi e i costi reciproci. Così come appare non adeguatamente ricostruita l'interdipendenza del sistema viario terrestre con le vie d'acqua (fiumi, laghi, canali, mari) certamente più complesso ma talvolta meno oneroso.

In buona sostanza c'è ancora molto spazio per scoprire e valutare le dimensioni molteplici di questa animata realtà che non è solo legata alla cultura del mercato o a quella del viaggio, ma anche a quella materiale, tecnologica, politica, culturale, religiosa. Preliminare, però, è considerare che l'utilità o la vitalità di un percorso muta nel tempo. E questo non solo per la competitività che si instaura all'interno dello stesso circuito viario, ma anche perché maturano situazioni interne ed esterne, comprese quelle naturali, che come possono favorire lo sviluppo di alcune direttrici, possono altresì decretarne l'obsolescenza se non addirittura la scomparsa.

I saggi inseriti in questo volume costituiscono l'elaborazione dei contributi presentati in un convegno di studi, organizzato a Trento dall'allora Istituto Trentino di Cultura, ora Fondazione Bruno Kessler - Studi storici italo-germanici, nei giorni 27 e 28 ottobre 2005.

Il tema dell'incontro era stato individuato nelle «Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secc. XIII-XVI)» e significativamente vuole inserirsi in questa prospettiva di ricerca innestando il tema delle infrastrutture in quello della circolazione e dei rapporti derivanti. Questa angolatura ha permesso di evocare una serie di fenomeni e capirne meglio altri già noti.

Innanzitutto quello della costruzione, ristrutturazione, perfezionamento di un percorso e non solo e non tanto sotto il profilo tecnico, quanto piuttosto sul piano degli obiettivi e dei vantaggi che se ne vogliono ottenere, degli interessi che soddisfa e dei soggetti che coinvolge. Un secondo piano è quello della manutenzione con la vasta problematica della ripartizione degli oneri su base territoriale, o su base più ampia. E ancora, la struttura dei servizi, dell'assistenza, delle attività complementari, dei luoghi di accoglienza. Questi elementi hanno fatto emergere la gerarchia dei poteri interessati, con diverse motivazioni, al dominio dell'arteria viaria: dall'Impero agli stati nazionali e regionali, alla feudalità, alle comunità, ai ceti cittadini. Particolarmente interessante è apparso il ruolo delle comunità territoriali che si propongono frequentemente come il referente naturale dell'organizzazione viaria; questo per ragioni economiche connesse alla percezione dei diritti di transito e alla possibilità di esercitare molteplici attività integrative del reddito dei propri componenti, ma anche per ragioni sociali favorendo la costruzione di un'identità comunitaria.

L'ambito temporale privilegiato è stato quello del secondo medioevo, con qualche ovvia dilatazione per quei fenomeni di più lungo periodo. Si è ritenuto che questo fosse un buon punto di osservazione per diversi motivi: per la crescita demografica ed economica che, sia pure con andamenti oscillanti, ha caratterizzato l'Europa in questo periodo; per la rivitalizzazione del sistema delle relazioni a tutti i livelli; per la 'costruzione' consapevole di una politica delle vie di comunicazione; per il contrastato rapporto tra i diversi poteri inerenti la viabilità; per il consolidarsi di un'identità comunitaria montana; per la crescita di significato del flusso di traffico ovest-est, oltre all'intensificarsi dell'asse nord-sud. Tutti elementi, questi, che si sarebbero successivamente amplificati e rimodellati favorendo nell'area alpina, non più solo attraversata, una singolare area di civiltà.

La riuscita dell'incontro di cui questo volume è stata favorita anche dalla collaborazione con l'Association Internationale pour l'Histoire des Alpes, che ha messo a disposizione la sua

competenza e la sua rete di collaboratori. Un ringraziamento è quindi dovuto al suo presidente Jean-François Bergier, a Jon Mathieu e a vari esponenti del direttivo dell'Associazione.

# Vie di terra e d'acqua fra Lario e val di Reno nel medioevo

Nodi problematici e soluzioni pratiche sulle direttrici  
transalpine del Settimo e dello Spluga

di *Guglielmo Scaramellini*

## 1. *Premessa*

L'affrontare da geografo un tema «storico» come quello annunciato dal titolo di questo saggio può presentare sia aspetti positivi che negativi per la comprensione dei fenomeni trattati: da un canto, consente di ragionare secondo modelli interpretativi quasi atemporali (o metastorici) perché basati sulla considerazione del ruolo proprio del supporto fisico, «naturale», o «territorio», certo trasformato, talora letteralmente «costruito» dall'uomo, ma sempre e comunque «dato» per le comunità che lo abitano, in quanto ricevuto in eredità dai maggiori. Passibile di modifiche, certo, ma anche rigido, viscoso, renitente a facili azioni di trasformazione, proprio perché costituito di «oggetti» materiali, realizzati per scopi determinati e fra loro correlati funzionalmente oltre che fisicamente; «oggetti» che possono essere riusati secondo nuove esigenze, modalità, funzioni, capacità tecniche, e dunque integrabili in nuovi assetti territoriali congrui alle società che li abitano, oppure residui di vecchi assetti che possono ostacolare le nuove esigenze e funzionalità dell'azione sociale che via via si impongono, e dunque passibili di radicali modifiche, di distruzioni, di totali sostituzioni con altri «oggetti» più consoni alle nuove esigenze. Queste azioni comportano, però, costi economici e sforzi materiali nella distruzione come nella ricostruzione, ma anche costi psicologici e sforzi mentali per l'adeguamento delle culture locali alle nuove situazioni create dai nuovi assetti del

territorio, che hanno modificato gli ambienti di vita e d'azione di residenti e ospiti, i quali erano abituati a conoscere e a vivere in luoghi, paesaggi, territori, diversi da quelli prodotti secondo le esigenze e possibilità di realizzazione che si vanno affermando nel corso del tempo.

Ma in questo approccio sostanzialmente «territoriale» e potenzialmente astorico esistono anche dei rischi: in particolare quello di affrontare fenomeni complessi e squisitamente «storici» in maniera disinvolta, superficiale, quasi fossero accidenti trascurabili rispetto a un fondo naturale e materiale totalmente condizionante, e dunque capace di imporsi ai processi sociali mediante la propria imponenza materiale e facoltà condizionante.

In realtà, come hanno ampiamente dimostrato numerosi studi dell'una e dell'altra disciplina, esiste la possibilità di coniugare produttivamente i due ambiti concettuali, fornendo interpretazioni e spiegazioni coerenti e approfondite riguardo alle modalità di interazione fra condizioni naturali e aspetti storici delle comunicazioni transalpine: fra tutti, ricordo qui soltanto il contributo, fondamentale e illuminante, che Jean-François Bergier presentò al convegno su «Le Alpi e l'Europa» del 1973<sup>1</sup>, e dal quale è impossibile prescindere allorché si trattano questi temi.

Nelle pagine che seguono affronterò dunque il tema dei «nodi problematici» che hanno interessato gli itinerari fra Lario e val di Reno nel medioevo, delineando le «soluzioni» che ad essi sono state date nel corso del tempo: ricordando però che si tratta ancora, e soltanto, di considerazioni che, per quanto pertinenti e fondate a parere di chi scrive, devono essere ulteriormente approfondite e maggiormente documentate. Ovviamente se altra documentazione si potrà reperire e utilizzare. In apertura, però, pare opportuno richiamare alcune nozioni che si utilizzeranno di seguito, chiarendo l'accezione in cui saranno qui usate.

<sup>1</sup> J.-F. BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen Age au XVII siècle*, in *Le Alpi e l'Europa*, III: J.-F. BERGIER et al. (edd), *Economia e transiti*, Bari 1975, pp. 1-72.

#### a. Le infrastrutture viarie

Con questa espressione si intende indicare l'insieme degli elementi materiali destinati a rendere possibile e agevolare al massimo grado consentito, la circolazione di persone e beni (e, al seguito di questi, di idee, consuetudini, culture, oggetti ecc.), vale a dire le infrastrutture primarie in senso proprio.

I principali tipi di infrastrutture presenti nel medioevo in area alpina e prealpina paiono dunque i seguenti: tracciati stradali, ponti e traghetti, specchi d'acqua navigabili, corsi d'acqua naturalmente o artificialmente navigabili, canali navigabili artificiali, porti e scali, anch'essi naturali e artificiali.

Ovviamente si tratta di elementi materiali dalle qualità assai diverse fra loro: essi possono presentare, infatti, situazioni profondamente diverse, sia per le loro condizioni intrinseche (e cioè la loro funzionalità e stato di manutenzione) che per quelle del terreno su cui si trovano: possono consistere su terreno agevole, oppure costituire dei «passi difficili», i quali richiedono talora perfino la realizzazione di veri e propri tracciati totalmente artificiali. Interventi consistenti che si vanno vieppiù imponendo a partire dal XIII secolo, allorché l'intera viabilità alpina entra in una fase di rinnovamento e potenziamento, quando «in stretto rapporto con la rapida crescita degli scambi di beni su scala sovraregionale, anzi continentale, le strade cominciano ad assumere un'importanza centrale», e non sono più i monarchi ad assumerne la «responsabilità», «bensì i principi territoriali laici ed ecclesiastici che si vanno sviluppando ad assumere l'iniziativa»<sup>2</sup>.

#### b. Le infrastrutture complementari

Si tratta di tutti gli elementi artificiali (soprattutto edifici, ma anche spazi aperti) destinati a facilitare i transiti, nonché a ren-

<sup>2</sup> J. RIEDMANN, *Vie di comunicazione, mezzi di trasporto*, in S. DE RACHEWILTZ - J. RIEDMANN (edd), *Comunicazione e mobilità nel Medioevo. Incontri tra il Sud e il Centro dell'Europa (secoli XI-XIV)*, (Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento. Quaderni, 48) Bologna 1997, pp. 117-125.

derli più sicuri e continuativi nel tempo (sia in quello atmosferico, climatico-stagionale, che in quello cronologico, di medio-lungo periodo). Le principali categorie paiono le seguenti:

- strutture edilizie per l'ospitalità (*cellae*, chiese-rifugio, ospizi, locande, alberghi)<sup>3</sup>;
- depositi merci (dogane, soste, magazzini, fondachi);
- spazi per l'accoglienza e l'ospitalità di manifestazioni economiche («prati» e piazze per mercati, fiere, manifestazioni civili e religiose);
- strutture edilizie e manufatti per il controllo e la difesa delle strade e dei transiti (chiuse, torri, castelli, porte, ponti fortificati).

### c. I luoghi di attrazione

I flussi di persone e di merci, naturalmente, si formano, si muovono, si connettono perché promossi, attirati, orientati da alcuni luoghi di attrazione, che li catalizzano, creando correnti direzionate e centri di richiamo, di addensamento, di varia natura e inoltre variabili nel tempo:

- centri economici, secondo le diverse epoche: sedi ecclesiastiche, corti feudali, capitali monarchiche<sup>4</sup>, borghi e città, mercati, fiere ecc.

<sup>3</sup> H.C. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Bari 1990 (ed. orig. 1987).

<sup>4</sup> Basti pensare alla rete di rapporti transalpini, inter-padani, mediterranei; terrestri, fluviali, marittimi, messi in atto attorno a Pavia, capitale del regno d'Italia longobardo e poi carolingio, nelle cosiddette *Honorantie Civitatis Papie*, in *Instituta Regalia et Ministeria Camerae Regum Longobardorum et Honorantiae Civitatis Papiae*, ed. A. HOFMEISTER (MGH, *Scriptorum*, 30, parte II), (1934) Hannover 1964, pp. 1451-1452; A. SOLMI, *Le 'Honorantie Civitatis Papie' e le stazioni doganali del Regno Italico*, in «Rendiconti del Reale Istituto Lombardo di Scienze e Lettere», serie II, 53, 1920, pp. 577-585; A. SOLMI, *L'amministrazione finanziaria del Regno Italico nell'alto medioevo* (Biblioteca della Società pavese di storia patria, 2), Pavia 1932; F. LANDOGNA, *La genesi delle «Honorantie Civitatis Papie»*, in «Archivio Storico Lombardo», serie V, 49, I-II, 1922, pp. 295-331.

– centri simbolici, nelle loro diverse espressioni: religiosi (santuari, sedi delle grandi istituzioni ecclesiastiche, particolari luoghi di culto<sup>5</sup>), civili (corti signorili, capitali, luoghi cerimoniali come le sedi dell'incoronazione di sovrani), culturali (grandi scuole ecclesiastiche e sedi universitarie<sup>6</sup>), in effetti una sottospecie delle due precedenti.

È evidente che si tratta, di solito, degli stessi elementi attrattivi, visti però come promotori di flussi intrinsecamente diversi (pellegrini, chierici, funzionari, aristocratici, cavalieri, militari, mercanti, curiosi, trovatori, giullari, saltimbanchi, cantastorie, tagliaborse, prostitute ecc.), ma nondimeno spesso frammisti e complementari, secondo le finalità e le mete degli itineranti.

Del resto, molti di questi luoghi di attrazione non sono né univoci né mono-specializzati, ma invece dotati di funzioni, e dunque di capacità di richiamo, diverse: così è per

– le città, che riuniscono spesso tutte le funzioni sopra ricordate, per tutto o gran parte dell'anno<sup>7</sup>; mentre un'altra categoria di luoghi di attrazione riveste carattere temporaneo, pur richiamando talora flussi di operatori specializzati (mercanti, prestatori di denaro, produttori urbani e rurali) in grande quantità e da grandi distanze;

– le fiere, alcune delle quali sono state studiate in modo approfondito, e i mercati, la cui funzione è diversa secondo le situazioni locali e temporali, secondo la loro frequenza nel

<sup>5</sup> G.C. BASCAPÉ, *Le vie dei pellegrinaggi medievali attraverso le Alpi Centrali e la pianura lombarda*, in «Archivio Storico della Svizzera Italiana», 11, 1936, 3-4, pp. 129-169; R. STOPANI, *Le vie di pellegrinaggio del Medioevo. Gli itinerari per Roma, Gerusalemme - Compostela - Firenze* 1991.

<sup>6</sup> J. VERGER, *Le università del medioevo*, Bologna 1982 (ed. orig. 1973); A. BUTTIMER, *The Wake of Erasmus. Saints, Scholars, and 'Studia'*, in *Medieval Norden*, in «Lund Studies in Geography», Ser. B, Human Geography, 54, 1989, 2.

<sup>7</sup> Fra i moltissimi studi, R.E. DICKINSON, *The West European City. A Geographical Interpretation*, London 1951; J.C. RUSSELL, *Medieval Regions and their Cities*, Newton Abbot 1972. Inoltre, H. AMMANN, *Das schweizerische Städtewesen des Mittelalters in seiner wirtschaftlichen und sozialen Ausprägung*, in *La ville. Institutions économiques et sociales* (Recueils de la Société Jean Bodin, 8), Bruxelles 1955, pp. 483-529.

tempo (spesso più intensa) e frequentazione da parte degli operatori (comunque assai inferiore quantitativamente e meno variegata qualitativamente di quella delle fiere)<sup>8</sup>.

d. I «nodi problematici»

Con questa espressione indico l'insieme di condizioni, di varia matrice, che rendono complesso e problematico, spesso difficile, il transito in determinate località ed epoche; essi si presentano come:

- topografici (idrografici e morfologici), costituendo i predetti «passi difficili» (e relativi a corsi d'acqua, forre, versanti sconosciuti, pareti ripide, aree pericolose dal punto di vista idrogeologico);
- climatici e ambientali (condizioni proibitive continue nel tempo o stagionali: rischi «estivi» e «invernali»; eventi naturali estremi, casuali ma non imprevedibili);
- organizzativi (sistemi e modalità tecniche di gestione dei viaggi e dei trasporti);
- economici (di carattere generale, regionale, locale, secondo l'importanza delle istanze cui sottostanno e che soddisfano);
- politici, giuridici, fiscali (anche in questo caso a scala generale, regionale, locale);
- tecnici (concernenti le capacità, o l'incapacità, intellettuali e materiali, di superare gli ostacoli mediante interventi, appunto, tecnici).

<sup>8</sup> Per lo sviluppo dei commerci nel medioevo: R.S. LOPEZ, *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Torino 1971; sulle fiere europee, A. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig*, 2 voll., Leipzig 1900, I, pp. 156-168; F. CARLI, *Storia del commercio italiano. Il mercato nell'Alto Medioevo*, Padova 1934; J. GILISSEN, *La notion de la foire à la lumière de la méthode comparative*, in *La foire* (Recueils de la Société Jean Bodin, 5), Bruxelles 1953, pp. 323-332; H. AMMANN, *Die deutschen und schweizerischen Messen des Mittelalters*, in *La foire*, cit., pp. 149-173. Per quelle relative alla nostra area, G. MIRA, *Le fiere lombarde nei secoli XIV-XVI. Prime indagini*, Como 1955; M.E. PERRET, *Foires et marchés en Suisse*, in «Le Globe» (Mémoires), 98, 1959, pp. 77-79.

Questo insieme di elementi relativo alle possibilità e alle modalità di realizzazione e di utilizzo degli itinerari transalpini si presenta come un sistema di elementi fra loro strettamente correlati, tanto da costituire un insieme di condizioni di contesto particolare.

e. I «passi difficili»

Si definiscono così, in questa sede, i luoghi che, in ragione delle loro condizioni topografiche naturali, e cioè morfologiche, idrografiche, climatiche, botaniche, appaiono difficili da praticare, e dunque richiedono interventi di sistemazione, adeguamento, modifica talora radicale del terreno e del tracciato stradale, al fine di renderlo più agevole in genere, e in specie rispondente alle esigenze proprie del traffico che vi si svolge (per via di terra o d'acqua; per gli uomini, gli animali, i mezzi di trasporto). È evidente che tale adeguamento sarà condizionato dalle condizioni di contesto.

f. Condizioni di contesto

Questi contesti si organizzano, come si è testé anticipato, secondo sfere d'azione di varia ampiezza (territoriale) e capacità operativa degli attori in essi operanti (sia quale ambito di azione che di rete di rapporti reciproci), che vanno da quella locale alla regionale alla generale o globale, secondo un sistema per cui la più ampia, di livello gerarchico superiore, contiene quelle di livello inferiore, alle quali impone determinati principi (ideali, funzionali, operativi ...), obblighi, azioni, la cui ineludibilità, pregnanza, incisività, sono diverse secondo i casi specifici<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Questo schema interpretativo è illustrato e applicato in alcuni saggi ai quali rimando: G. SCARAMELLINI, *Fra unità e varietà, continuità e fratture: percorsi di riflessione e ambiti di ricerca nello studio del popolamento alpino*, in G. COPPOLA - P. SCHIERA (edd), *Lo spazio alpino: area di civiltà, regione cerniera* (Quaderni «Europa mediterranea», 5), Napoli 1991, pp. 49-94, in particolare pp. 62-64; per l'applicazione alla viabilità transalpina G. SCARAMELLINI, *La Strada Priula: un nuovo itinerario nella viabilità transalpina*

In questa sede, però, tale aspetto non costituirà oggetto di analisi, ma soltanto strumento di lettura e di interpretazione delle diverse azioni che i vari protagonisti (o agenti) dei diversi livelli di organizzazione territoriale mettono in atto per soddisfare le diverse istanze che spingono al miglioramento dei tracciati stradali, al loro adeguamento alle esigenze che via via emergono. Istanze che, in effetti, si manifestano e si qualificano come esigenze particolari, ma anche come condizioni efficienti d'azione, e cioè come insieme di capacità tecniche, economiche, politiche di realizzare dei progetti di adeguamento della viabilità (nel caso specifico), ma anche come possibilità e opportunità di farlo: nelle situazioni reali possono infatti esistere le esigenze ma non le capacità di realizzazione concreta, oppure esistere queste ma non le opportunità o le possibilità reali (ad esempio, per ragioni politiche), o altre combinazioni ancora.

Sono questi gli aspetti che si esamineranno in questo saggio, nel quale tali condizioni di contesto sono considerate come «date», e cioè come variabili indipendenti, mentre sono considerate variabili dipendenti le operazioni concrete volte alla soluzione dei nodi problematici (in tutte i loro componenti, materiali e immateriali, condizionamenti e opportunità).

Tali elementi di contesto possono essere favorevoli o sfavorevoli alla soluzione dei problemi relativi ai transiti e alle comunicazioni, e avere fra loro reciproci rapporti. Questo argomento può essere dunque affrontato partendo da punti di vista diversi, secondo gli aspetti che si vogliono (o che è possibile) indagare:

– come si è anticipato, nel nostro caso consideriamo come «variabili dipendenti» le «soluzioni pratiche» (tecniche e organizzative) individuate nel corso del tempo per superare i diversi «nodi problematici», mentre – sono «variabili indipendenti»

*dell'età moderna*, in M. BORIANI - A. CAZZANI (edd), *Le strade storiche un patrimonio da salvare*, Milano 1993, pp. 219-227; dello stesso autore si veda anche *La viabilità e le comunicazioni in valle Camonica*, in *Viaggiare in Valle Camonica. Le comunicazioni stradali in una vallata alpina attraverso i secoli*, Breno (Brescia) 1997, pp. 7-22 e *Vie di comunicazione e mobilità*, in G. CHIESI - P. OSTINELLI (edd), *Storia della Svizzera italiana, I: L'Antichità e il Medioevo*, in corso di stampa.

le «condizioni di contesto» topografiche, climatiche, politiche, economiche, giuridiche, fiscali, che vengono perciò assunte come «date», e cioè matrici, per così dire, dei problemi, e quindi precedenti le azioni tese al loro superamento.

## 2. *Problematicità degli itinerari fra Lario e val di Reno e relative soluzioni*

L'attraversamento di ogni catena montuosa presenta caratteri specifici, e dunque peculiari criticità e opportunità. Numerose e diverse sono le problematicità che interessano, in maniera più o meno grave, più o meno cogente, gli itinerari che collegano il Lario e l'alta val di Reno; qui se ne affronteranno soltanto quattro, di grande rilievo per la loro difficoltà, ma anche di grande interesse e significato per le soluzioni via via adottate per il loro superamento.

Non dimenticando che tali soluzioni rientrano in una dialettica di sviluppo delle opportunità di ognuno e di concorrenza reciproca fra i diversi itinerari, i quali si presentano, più che come formanti un'«area di strada»<sup>10</sup>, come un ampio fascio di vie, un sistema di passi «gemelli» fra loro alternativi, avendo punti di partenza e di arrivo pedéalpini comuni, e sono pertanto condannati a perenne contesa fra loro, sono costretti a 'farsi la guerra' l'un l'altro, fedeli all'antico e popolare adagio «mors tua vita mea»: ma, nondimeno, in grado di fare insieme seria concorrenza agli altri itinerari.

Il sistema dei passi delle Alpi Lepontine e Retiche (che poi è invalso l'uso di definire *ante litteram* come *Bündnerpässe*, «passi grigioni») appare complesso nella sua articolazione, ma semplice nella composizione di un sistema di itinerari fra loro convergenti e dunque alternativi, ma anche complementari nelle varie soluzioni offerte ai fruitori: la scelta dell'uno piuttosto che dell'altro itinerario consente, comunque, di raggiungere le mete prefissate.

<sup>10</sup> G. SERGI, *Alpi e strade nel Medioevo*, in D. JALLA (ed), *Gli uomini e le Alpi - Les hommes et les Alpes*, Torino 1991, pp. 43-51, qui p. 45.

La funzione di questi passi appare, sostanzialmente, quella di collegare la sezione centrale del bacino del Po (l'area compresa fra i laghi di Garda e Maggiore) e la sua proiezione meridionale (l'arco Genova-Firenze-Venezia, per intenderci) con i bacini dell'alto Reno e dell'Inn-Danubio: dunque, anche in questo caso, un'area molto ampia (da Vienna a Basilea, e da qui fino all'Ungheria e ai Paesi Bassi), in concorrenza, naturalmente, con gli altri sistemi di passi che, a oriente come a occidente, collegano le altre sezioni del bacino padano-veneto e l'area mediterranea centrale con l'Oltralpe: dai più orientali (dominati dal Brennero), ai più occidentali (San Gottardo, Sempione, Gran San Bernardo, caratterizzati da maggiore concorrenza reciproca, secondo le diverse epoche e congiunture economiche)<sup>11</sup>.

Concentrando l'attenzione su quelli che hanno Coira o Chiavenna come capolinea, e partendo da ovest, il passo del Lucomagno (Lukmanier, Lüc magn) mette in comunicazione il bacino del Ticino con il Reno Anteriore (Vorderrhein), e dunque, tramite Disentis e Reichenau, con Coira. Un secondo passo, quello del San Bernardino (in precedenza detto Mons Avium, Monte Uccello o Vogelberg) mette in comunicazione la stessa area ticinese (tramite la convalle della Moesa) con l'alto bacino renano (in questo caso il Reno Posteriore, Hinterrhein), puntando su Splügen, e quindi Thusis, Reichenau e Coira, come nel caso precedente.

Spostandoci più a oriente, si apre il sottosistema di passi che collega il Lario con l'alta valle del Reno: ancora su Splügen

<sup>11</sup> Rimando qui soltanto ad un testo fondamentale per l'analisi di questa problematica (A. SCHULTE, *Geschichte*, cit.), non dimenticando, però, che di esso si danno oggi letture più problematiche (J. MATHIEU, *Cento anni di vita di un classico: l'opera di Aloys Schulte sul traffico commerciale transalpino*, in «Archivio Storico Ticinese», 37, 2000, 128, pp. 207-216). Studi più recenti sono inoltre in G. SOLDI RONDININI, *Le vie transalpine del commercio milanese dal sec. XIII al XV*, in *Felix olim Lombardia. Studi di storia padana dedicati dagli allievi a Giuseppe Martini*, Milano 1978, pp. 343-484 e L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Bologna 1983. Per uno sguardo di lunga durata, G.-F. DUMONT, *L'Arc Alpin. Histoire et géopolitique d'un espace européen*, Zurich - Paris 1998, pp. 35-61.