

La construcziun da vias e pass

Dals passadis preistorics als tunnels dal San Bernardin e dal Veraina

■ **Gia en temps preistorics utilisav'ins numerus passadis nativals en las Alps grischunas. Las pli impurtantas colliaziuns nord-sid eran quellas sur il Flüela ed il Fuorn, l'Alvra ed il Bernina, il Güglia ed il Malögia respectivamain sur il Set, il Spleia, il San Bernardin ed il Lucmagn.** A l'intern dal chantun Grischun existivan passadis da la Val da la Landwasser en l'Engiadina (Scaletta) e da las vals laterales al sid da la Surselva en il Valragn (Piz Calandari e Cuolm Val). Vers il vest, il nord e l'ost existivan colliaziuns cun ils vischins en l'Uri (Cuolm d'Ursera), il Glaruna (Veptga), la regiun da Sargans (Cunclas), il Vorarlberg ed il Tirol. Suenter la conquista da las Alps tras ils Romans a partir da l'onn 15 a.C. han ins introduci in sistem da vias postalas cun sustas (*mansio*) e staziuns da stgomi da chavals (*mutatio*). Ins na sa dentant betg quant enavant che questa rait da

tals al Spleia probablmain mo fin al pe dal pass. Sco vias d'aua vegnivan en dumonda ils lais da l'Engiadina'Ota ed il Rain davent da Cuira.

Ina caratteristica impurtanta dal sistem da vias romanas eran lur numerusas variantas cumprovadas tras las ruderadas dals chars en il grip. La rait da las vias romanas ha furnà la basa da las vias da pass posteriuras.

Temp medieval e premodern

Cun la diminuziun dal traffic da marganzia a distanza, che transportava en ses megliers temps vaschella da l'Africa dal Nord, amforas cun sosa da peschs da la Spagna e vins da la Gallia dal Sid u ieli d'ulivas da l'Istria en il Grischun, èn las vias da transit puspè daventadas simplass vias da sauma localas. Ils passadis alpins han dentant mantegnì lur impurtanza strategica, essend che l'Imperi carolingic e pli tard era quel german s'ex-

da questas colliaziuns nord-sid, da las qualas faschevan part era quellas main internaziunalas sur l'Alvra-Bernina, il Flüela-Fuorn u il Lucmagn, aveva mo anc la via da l'Engiadina in impurtanza surregiunala. Quella era charrabla quasi sin l'entir tschancun ed aveva medemmain in impurtanza strategica sco colliaziun la pli directa tranter il Tirol e Milaun. Il mantegniment da las vias, passà dals suverans episcopals u aristocraticas a las vischnancas interessadas situadas als pass e ports, vegniva savens negligi. Uschia èn las colliaziuns nord-sid (cun excepziun dal Set durant in tschert temp) restadas vias da sauma.

Il mantegniment dals sulets access charrabels als pass tranter Maiavilla e Tusaun provocava savens lungas dispittas. La Dieta federala aveva bain relaschà prescripziuns; sch'ella vuleva però sanar in tschancun da via, stueva ella accordar in augment da dazi a las vischnancas ch'exequivan las lavurs, ma che n'avevan nagins meds finansials per construir las vias. Suenter la realisaziun da la Punt da duana sut a la Landquart (1509) tras l'investg e da la Punt da Tardis tras privats (1529) èn enconuscentas novas construcziuns da vias pir vers la fin dal 17avel tschientaner: il Crap da Bravuogn (1695), nua ch'ins ha siglientà per l'emprima giada grip cun pulvra naira. Il Cardinel ha obtegnì ina nova via a l'entschatta dal 18avel tschientaner. Pir vers la fin dal 18avel tschientaner è la Via imperiala tranter il Pass da Son Gliezi e Cuira vegnida schlargiada generusamain (1782–85).

19avel e 20avel tschientaner

Las vias commercialas han pudì vegnir terminadas pir suenter ils scumbigls da la Revoluziun franzosa. Cun sustegn finanziar da la Sardegna-Piemont e dal chantun Grischun ha l'impressari tessinais Giulio Pocobelli costruì il 1818–23, ensemen cun ses assistent grischun Richard La Nicca, la via d'art dal San Bernardin. Il medem temp è era vegnida amplifitgada la via dal Spleia cun sustegn finanziar da l'Austria. Il 1820 han ins cumenzà a schlargiar la ruta dal Güglia tranter Beiva e Silvaplana. Il 1827–28 è suandada quella dal Malögia fin a Casaccia ed il 1835–40 han ins realisà, sut l'egida da La Nicca, l'access al Güglia tranter Cuira e Beiva. Suenter ch'ils ports èn vegnids abolids il 1834, ha il Chantun surpiglià, sin basa dal nov urden da transit, il mantegniment da las vias. En la segunda mesad dal 19avel tschientaner han ins amplifitgà la gronda part da las vias da colliaziun e dals access a las vals laterales: il 1862–63 la via da posta sur il Cuolm d'Ursera, il 1864–66 la via da l'Alvra, il 1866–67 la via dal Flüela, il 1868–69 la via dal Meir, il 1870–72 il Pass dal Fuorn, il 1876–77 il Lucmagn ed il 1890–95 la via en la Val d'Avras. Numerusas vischnancas han però obtegnì ina via d'access pir en il 20avel tschientaner e Landarenca en la Val Calanca ha perfin stuì sa cuntentar cun ina nova via da sauma fin ch'ella è vegnida rendida accessibla cun ina pendiculara il 1961.

Entant avev'ins collià il Grischun cun la rait da viafier svizra tras la lingia da viafier Rorschach–Cuira averta il 1858. Ins planisava ussa intensivamain da realisar, cun participaziun da l'exteriur, ina nova viafier tras las Alps Orientalas. La nova transversala da las Alps dueva impedir ch'il Grischun vegniss separà dal traffic da transit internaziunal. Ils projects che sa concurrenzavan vicendaivlamain n'han dentant g'ingnagins schanzas cunter l'alleanza pussanta dals amis dal Gottard, quai ch'ha paralisisà la politica da traffic grischuna fin vers la fin dal 19avel tschientaner. Tranter il 1889 ed il 1926 han ins persuerter costruì ina rait da viafier a binari stretg che n'ha betg mo



Viafier dal Bernina enturn il 1910.

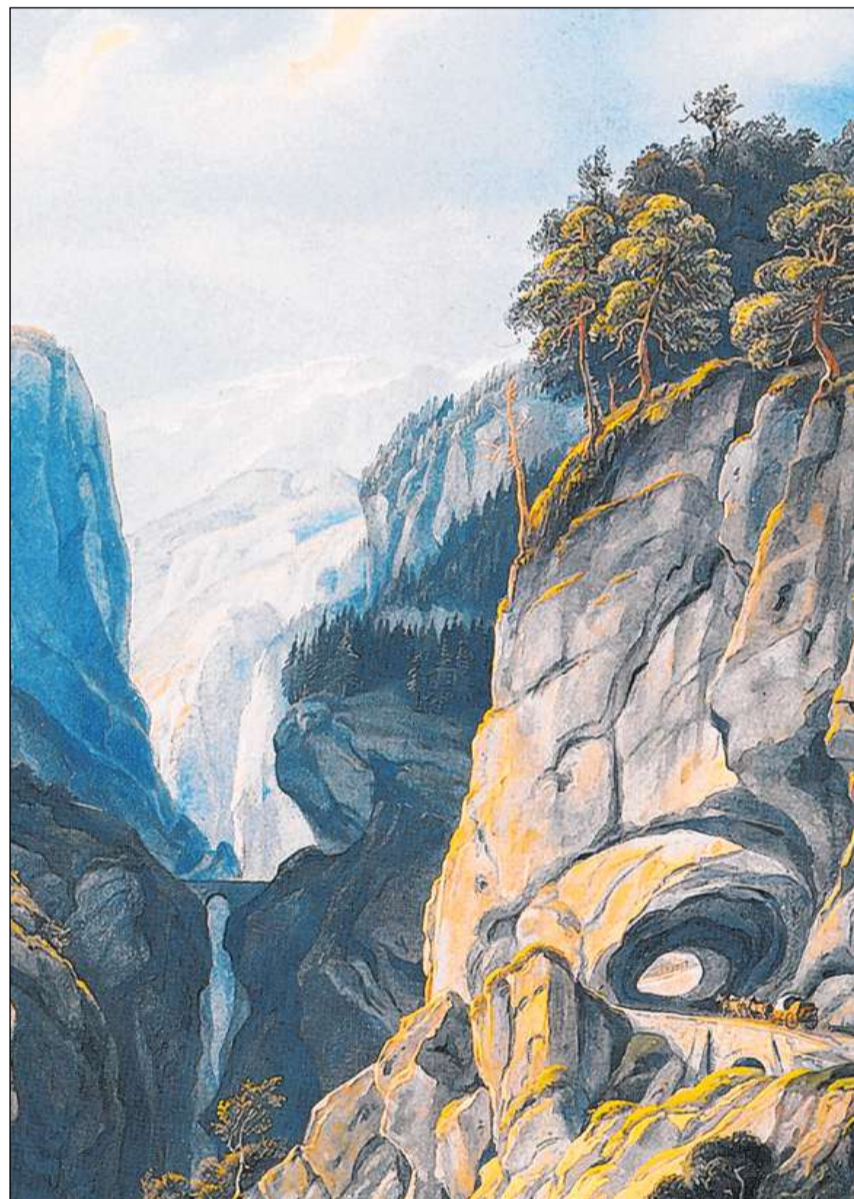
avert las valladas principalas dal Grischun, mabain era pussibilità in access a la rait taliana tras la Viafier dal Bernina che maina a Tiraun. L'extensiuon da las colliaziuns da traffic ha alura chattà cun quai ina fin mumentana. Il 1900 ha il Cussegl grond relaschà in scumond d'automobils per tut il chantun Grischun; pir il 1925, suenter diesch votaziuns dal pievel, è l'automobil vegnì admiss generalmain. La rait da vias ha però stuì vegnir adattada, cun agid da salaschada e da catram, al

bel. Questa fasa da construcziun ha culminà il 1967 en l'avertura dal tunnel dal San Bernardin ch'ha surpassà gia l'emprim onn da gestiun tut las prognosas davart il traffic da transit. Sco colliaziun cun il Mesauc, segira era l'enviern, ha il San Bernardin prest surpiglià la funcziun da guntgida al Gottard. Ils access al sid ed al nord èn alura vegnids schlargiads successivamain a vias directas: ad in'autostrada fin a Tusaun, ad ina via svelta separada en las duas direcziuns en la part inferiura dal Mesauc.

Cuntrari a l'amplificaziun permanente da las vias d'access che ston vegnir adattadas al traffic creschent ed a la construcziun da vias da sviament per distgargiar ils vitgs turmentads da las lavinas d'autos, è l'infrastructura da la viafier restada ditg la medema. Suenter ina curta represa da la debatta davart ina Viafier da las Alps Orientalas, è la viafier sa cuntentada cun la construcziun d'ina via rudlanta tras il tunnel dal Veraina che garantescha dapi il 1999 ina colliaziun segira da la Viafier retica l'enviern tranter il Partenz (Selfranga/Claustra) e l'Engiadina (Sagliains/Lavin), effectuond ina sanaziun pli sperta da la via tras il Partenz cun ulteriurs sviaments da vitgs (Claustra/Sunibergbrücke 1997–2005, Saas/tunnel 2003–2011).

La construcziun ed il mantegniment da las vias ha consumà en il 19avel tschientaner ina buna part da las modestas entradas statalas. Oz è quest post main decisiv grazia a las subvenziuns da las vias naziunalas e grazia a las entradas dals dazis sin benzina. Essend ch'il Grischun sto mantegnair ina rait da vias topograficamain difficila e variada d'ina lunghezza da 1630 km, è il traffic cun 25–30% dal total da las expensas annualas anc adina il post il pli grond. Surtut la rumida da la naiv chaschuna blers custs; l'enviern vegnan anc tegnidas avertas las rutas dal Güglia, Bernina, Fuorn e Lucmagn.

Max Hilfiker



Via da sauma tras la Viamala. Maletg da Johann Ludwig Bleuler, ca. 1818.

vias era charrabla. Las rutas èn documentadas en l'«Itinerarium Antonini» ed en la «Tabula Peutingeriana», era sche las indicaziuns da lieus n'èn betg tuttas identifitgablas. Menziunads vegnan in *Lapidaria* (al Spleia) sco era in *Müras* (Müraia/Promontogno) ed in *Tinnetio* (Tinzigong) al Güglia. Da questas staziuns/sustas menziunadas existivan cun segirtad mo Tinzigong e Castelmur; *Lapidaria* è probablmain Ziràn. A *Curia* (Cuira) s'univan las duas vias da pass e manavan ensemen sur *Magia* a *Brigantium* (Briganza). *Magia* vegn supponì tranter Maiavilla e Balzers. Entant ch'il Set ed il Güglia eran transibels cun chars d'in ischigl, pudev'ins duvrar

tendevan dad omaduas varts da las Alps. Quai demussan oravant tut ils numerus viadis (da curunaziun e.a.) dals imperaturs a Roma. Er il barat cultural cun la patria latina è sa mantegnì da tuts temps. Sin ils pass han ins erigì en il temp medieval tempriv ed en il temp autmedieval sanctuaris ed ospizis per ils pelegrins e commerziants, uschia per exempel sin il Set (S. Peder?), sin il Lucmagn (Sta. Maria) u sin las Planeiras (S. Cassian). Lur impurtanza sco avainas da la vita economica han las vias però cuntanschì pir puspè en il temp medieval tardiv cun la nova fluriziun da las citads e dal commerzi. La controlla da las vias garantiva entradas dals dretgs d'escorta, dals dazis sin vias e punts sco era da las taxas da sustas e tavernas. Ins enconuscha dus projects da vias da quel temp: il schlargiament dal Set per chars realisà il 1387 tras Jacob de Castelmur per incumbensa da l'investg da Cuira ed il nov trasè da la ruta dal Spleia en la Viamala costruì il 1473 tras las vischnancas a la Via Sut. La Viamala sviava definitivamain il traffic sur il Lucmagn, mantegnì da la claustra da Mustér, e diminuiva era quel sur il Güglia a donn e cust da l'investgieu. Ultra

Lexicon Istoric Retic

Il LIR cumpiglia bundant 3100 artitgels (geografics, tematics, artitgels da famiglias e biografias) davart l'istorgia grischuna/retica e la Rumantschia. Editura: Fundaziun Lexicon Istoric Svizzer; versiun online: www.e-lir.ch; versiun stampada: www.casanova.ch u en mintga libreria.