





# PASSARE LE ALPI

un progetto di  
**Associazione Musei d'Ossola e  
Associazione Asilo Bianco**



DI - SECNARE



Paolo Lampugnani e Enrica Borghi

## PASSARE LE ALPI

Nel scegliere il tema per la mostra outdoor 2022, giunta alla sua terza edizione, si è deciso di celebrare le Alpi nella loro dimensione più attinente al progetto Interreg: quale luogo di incontro e transito tra i due versanti italo-svizzeri. Transito di persone ma anche di merci, idee, tradizioni e civiltà nella più ampia accezione del termine.

Transito che comincia nelle più remote epoche della preistoria e giunge sino ai tempi nostri, passando per le grandi civiltà del passato, le piccole comunità Walser e la storia più recente con il traforo del Sempione e l'impresa di Chavez. Transito di uomini illustri, letterati, religiosi, artisti, sportivi ma anche di comuni montanari e di *sfroosit* (contrabbandieri).

A far da cornice a questo "attraversamento", nella loro selvaggia bellezza, vi sono i valichi alpini nascosti tra le alte vette e i pascoli d'altura, ma anche punti di vista che dominano dall'alto la valle e i laghi alpini, gli alpeggi, le tradizioni e la cultura montana.

Come nelle due edizioni precedenti, anche questa volta gli artisti e gli illustratori chiamati a cimentarsi con il tema

suggerito hanno dato prova di grande capacità di invenzione e creatività, cogliendo sempre nel segno nel rappresentare le suggestioni a loro proposte.

Come primi luoghi della mostra si è pensato a due comuni situati sul confine svizzero: Macugnaga e Formazza. Macugnaga giace incastonata ai piedi della grande catena montuosa del Monte Rosa, luogo di passaggio attraverso il passo del Monte Moro (2.853 m.) verso Saas Fee nel Canton Vallese. Formazza, invece, denominato *Pomatt* nella cultura Walser, confina sia con il Vallese, attraverso il passo del Gries, sia con il Canton Ticino attraverso il passo San Giacomo (2.320m.), un sentiero frequentato anche dagli amanti della mountain bike.

Grazie alla presenza delle comunità Walser, questi due comuni rappresentano al meglio il tema “Passare le Alpi”, avendone fatto nella loro storia motivo di vita stessa.

La seconda tappa della mostra itinerante, come di consueto, è prevista sul Lago d’Orta, grazie anche al partner di progetto. Come scenario d’eccezione, questa volta la scelta è ricaduta su Omegna, per la vicinanza alla Val Strona e alla sua comunità Walser situata a Campello Monti (1.305 m.). Il paese, ormai quasi disabitato, oggi rappresenta un’ottima base di partenza per facili e suggestive escursioni. Fra queste, molto piacevoli sono quelle dirette ai laghi alpini di Capezzone e Ravinella e i sentieri che portano al Monte Capiro e all’Altemberg.

Infine nel pieno dell'inverno le tavole rallegreranno la storica passeggiata di Naters, comune svizzero partner del progetto.

Le Alpi quindi non solo come confine, ma come luogo di comunità che ha permesso nei secoli di crescere con lo stesso sguardo verso l'alto, in quello spicchio di cielo ricamato tra le montagne. Un grazie di cuore alle amministrazioni di Formazza, Macugnaga, Omegna e Naters per aver condiviso e ospitato l'evento.



# TAVOLE

## PAESAGGI DEI VALICHI TRA OSSOLA E VALLESE

La Val d'Ossola comprende sette valli laterali principali. Alcune di queste collegano l'Ossola con il Canton Vallese in Svizzera attraverso diversi valichi alpini; solo uno di questi valichi è provvisto di dogana ed è transitabile con mezzi di trasporto (Sempione), i restanti sono passi di valico storici usati fin dall'antichità, tutti sopra i 2.000 metri, attraversabili a piedi o in bicicletta.

Sono paesaggi di alta montagna fatti di morene, massi erratici, pietraie, striature su roccia, gole profonde e altopiani scenografici: testimonianze dell'antico lavoro svolto dalle forze della natura.

Il tema dei paesaggi dei valichi alpini è stato quello più selezionato dagli artisti che hanno accettato di partecipare a questo progetto. Fra i valichi, quattro sono i principali che collegano Ossola e Vallese.

Il **passo di Antrona** (passo di Saas, o *Antronapass*; 2.838 m) è un valico alpino che collega la Valle Antrona con Saastal.

Ha avuto un'importanza storica di collegamento tra le valli italiane e svizzere prima della costruzione della strada del Sempione nel 1805.

Sull'Antronapass sono state ritrovate monete d'età romana che testimoniano l'utilizzo del passo sin dall'epoca antica. Dalla cima si può ammirare un ampio panorama sui 4000 del Miscabel. Nei pressi del passo è presente il lago Cingino, bacino artificiale costruito dalla Edison negli anni Trenta, e un omonimo bivacco.

Il **passo del Monte Moro** (2.868 m) collega la Valle Anzasca (Macugnaga) con la svizzera Saastal (Saas-Almagell). Ad ovest del passo si innalza il Monte Moro (2.985 m) mentre ad est si trova lo Joderhorn (3.036 m).

Già conosciuto in epoca romana, ebbe nei secoli molta importanza per le comunicazioni tra le valli alpine. Il passo fu utilizzato anche per gli spostamenti delle popolazioni Walser dalle valli svizzere a quelle italiane. In tempi più recenti ha visto il passaggio dei contrabbandieri che portavano merci tra i due stati confinanti.

In inverno il passo è frequentato per i suoi campi di sci serviti, oltre che dalle funivie, anche da una seggiovia e da uno skilift. Sul versante italiano del passo, si trovano il Rifugio Gaspare Oberto-Paolo Maroli e il lago Smeraldo.

Il **passo del Gries** (in Walser *Kriespass*, 2.469 m) è un valico che collega la Val Formazza (tedesco *Pomatt*) con il Canton Vallese, o più ampiamente il Goms con la Valle d'Ossola. Nei pressi del Gries si trova anche il Passo della Novena che collega il Canton Ticino con il Vallese.

Era già noto nell'età del bronzo ed era ampiamente utilizzato anche in epoca romana. Nel XIII secolo i Walser emigrarono dall'Alto Vallese attraverso il passo a Pomatt e vi fondarono villaggi dove ancora oggi si parla il titsch. Nei secoli passati il passo del Gries era uno dei pochi percorsi facilmente accessibili che collegava l'Italia con la Svizzera e il nord delle Alpi.

Nel 1397 con la convenzione di Münster venne aperta attraverso il passo del Gries una via mercantile, ampliando la mulattiera come via commerciale transalpina. Su di essa transitarono per secoli i traffici commerciali tra Berna e Milano. Con l'apertura della Ferrovia del San Gottardo nel 1882, il traffico commerciale che attraversava il passo del Gries si fermò.

Il **passo del Sempione** (2.005 m) si trova in territorio svizzero, a pochi chilometri dal valico di frontiera tra Gondo (CH) e Iselle di Trasquera (Italia). È considerato lo spartiacque tra i bacini idrografici del Po (attraverso Toce e Ticino) e del Rodano, e il confine tra le Alpi Pennine e le Lepontine.

Il Sempione è stato attraversato sin dalla Preistoria, ma a causa degli accessi impervi fu probabilmente meno utilizzato rispetto ad altri valichi dell'area. I Romani, dopo aver conquistato il Vallese, costruirono una mulattiera sul Sempione, ma è solo con il Medioevo e lo sviluppo dei centri dell'Italia settentrionale che la strada acquisì importanza, poiché rappresentava la via più breve tra Milano e la Francia.

In epoca tardo medievale, i crescenti conflitti che interessarono l'area fecero perdere importanza al Sempione. Fino al XVII secolo il passo fu poco frequentato e la strada restò poco più di una mulattiera. Fu il barone Kaspar Jodok von Stockalper che risollevò le sorti del valico investendo nel miglioramento della strada e dei punti di sosta. Il Vecchio Ospizio e la stazione di sosta di Gondo, due degli edifici più interessanti di questo periodo, furono fatti costruire da Stockalper nel 1666.

Nel 1800 Napoleone scelse il Sempione come punto di accesso all'Italia, preferendolo al Gran San Bernardo, e incaricò l'ingegnere Nicolas Ceard di costruire un'imponente strada militare: la prima strada carrozzabile moderna delle Alpi. Napoleone fece anche costruire il nuovo ospizio sulla cima del passo.

La moderna strada del Sempione ricalca in gran parte il tracciato napoleonico. Dopo l'apertura del tunnel ferroviario nel 1906, diminuì il passaggio sul valico, ma la

crescente motorizzazione del dopoguerra e le migliorie al percorso riportarono il traffico di uomini e merci.

Oggi è uno dei passi alpini più frequentati dai turisti, ma è anche uno dei principali punti di collegamento stradale tra Italia e Svizzera: ogni anno dal Sempione transitano circa 80.000 autocarri.



NICOLÒ CANOVA

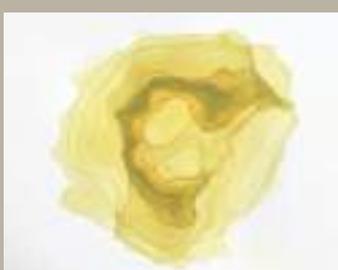


*MATTEO CAPOBIANCO - UF05*

LA MAPPA DI  
**DOMODOSSOLA**  
E DEL SUO  
TERRITORIO



MAYA CHRISTENSEN



ENRICO DE PARIS



LORENZO PUINA



ELISABETH FUX



ALE PURO



DANIÉLA TIENI



ELISA VENDRAMIN



## FERROVIA VIGEZZINA

La ferrovia Domodossola-Locarno è una linea ferroviaria a scartamento ridotto che unisce l'Ossola e il Canton Ticino. Dagli italiani è chiamata informalmente Vigezzina perchè attraversa in tutta la sua lunghezza la Valle Vigezzo, mentre dagli svizzeri è detta Centovallina, a causa delle numerose valli laterali che si snodano sul suo percorso.

Nata da un'iniziativa dovuta principalmente all'allora sindaco di Locarno Francesco Balli, la ferrovia, iniziata nel 1913 dall'ingegner Sutter, è stata completata nel 1923, anno in cui entrò ufficialmente in funzione.

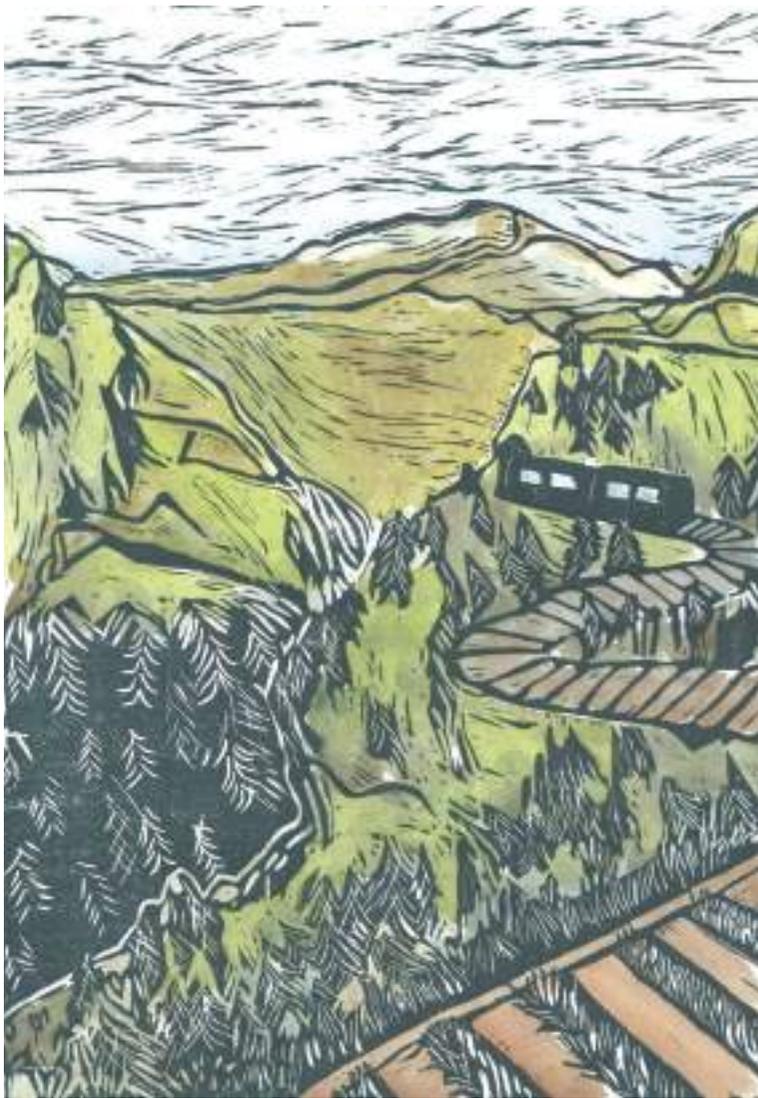
La costruzione presentò notevoli problematiche tecniche dovute al percorso impervio di alcuni tratti, come quello tra Masera e Santa Maria Maggiore in Italia, o tra Verdasio e Intragna in Svizzera.

I 52 chilometri del tracciato si snodano tra paesi pittoreschi e paesaggi mozzafiato, soprattutto durante il *foliage* di inizio autunno e negli inverni innevati. I convogli della Vigezzina attraversano ogni giorno 83 ponti e 34 gallerie, compiendo il percorso totale in circa 90 minuti.

La linea ferroviaria Domodossola-Locarno svolge un'essenziale funzione economica oltre che turistica dato che realizza, di fatto, la più breve e panoramica congiunzione fra le grandi strade ferrate europee del Sempione da un lato e del San Gottardo dall'altro, ed è attualmente il collegamento più rapido tra il Canton Vallese e il Cantone Ticino, con transito in Italia.

Nel 2022 la ferrovia Vigezzina è stata riconfermata da Lonely Planet tra le dieci esperienze in treno più belle d'Europa.

SARA BERNARDI



ANDREA LEGNAIOLI



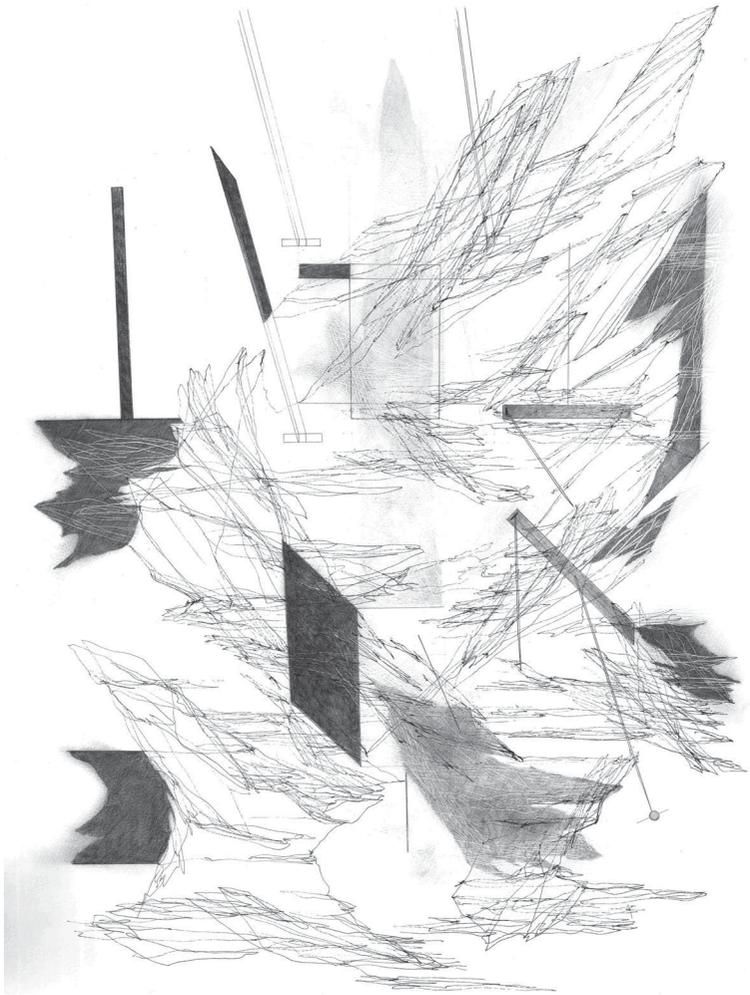
## FERROVIA E TRAFORO DEL SEMPIONE

L'itinerario del Sempione è un passaggio storico tra l'Italia e la Svizzera, per la precisione tra l'Ossola e il Canton Vallese, con estensione verso la Francia. Fu utilizzato sin dai tempi antichi, già i romani infatti si interessarono al collegamento sotto l'imperatore Settimio Severo. L'importanza storica della Strada del Sempione risale comunque al XIX secolo, quando Napoleone Bonaparte volle costruire un collegamento tra Milano e Parigi, principalmente per fini bellici, passando proprio dai 2.000 metri del Passo del Sempione: un'opera colossale con notevoli difficoltà tecniche, soprattutto nelle strette e minacciose gole di Gondo. Dopo il completamento della tratta ferroviaria Martigny-Briga, tra il 1859 e il 1874, i governi svizzero e italiano decisero, con un accordo firmato nel 1895, di unire la linee ferroviarie tra Briga e Domodossola costruendo un'opera ambiziosa: un tunnel di circa 20 km sotto il Monte Leone (3.552 m), che fu per molto tempo la più lunga galleria ferroviaria del mondo. L'opera fu affidata alla società tedesca Brandt & Brandau, che in

soli sette anni completò il traforo, nonostante numerosi problemi come la durissima roccia o, al contrario, le parti estremamente friabili; le numerose sorgenti di acqua calda e fredda; le altissime temperature all'interno della galleria e i notevoli sbalzi termici. Il traforo venne inaugurato dal re Vittorio Emanuele III e dal presidente elvetico Ludwig Forrer nel 1906. Nello stesso anno l'impresa del traforo venne celebrata dalla Esposizione Universale che si tenne a Milano.

L'apertura del tunnel del Sempione ne fece un importante itinerario di merci e passeggeri tra Francia, Italia e una parte della Germania. L'apertura del Traforo del Lötschberg nel 1913 addusse sulla linea il traffico proveniente dalle regioni a nord di Basilea. La linea è stata raddoppiata a tratte nel lungo arco di tempo tra l'inizio del XX secolo e i primi anni del XXI. Ogni giorno più di cento treni transitano attraverso la galleria del Sempione, trasportando passeggeri e merci tra i due versanti delle Alpi.

BAHAR AVANOĞLU



CATERINA GOMIRATO



BERND KNIEL



## DILIGENZE A CAVALLO E POSTALE SUL SEMPIONE

Subito dopo che Napoleone completò i lavori per la costruzione della strada del Sempione nel 1806, le prime diligenze postali iniziarono ad attraversare il passo, che è considerato il primo valico alpino della storia aperto al traffico postale.

In realtà già il barone Stockalper nel 1630 comprese l'importanza del valico alpino e si adoperò per rendere sicura e percorribile l'antica mulattiera. Nel 1640 fu istituito un corriere a cavallo che portava la posta da Ginevra a Milano, impiegando otto giorni d'estate e dieci in inverno.

Intorno al 1850, le diligenze a 10 posti dell'Amministrazione Federale delle Poste elvetiche percorrevano giornalmente, nei due sensi, la strada tra Losanna e Domodossola con tragitti e orari massacranti, viaggiando per più di 30 ore. Dal 1850 al 1905, oltre 150.000 persone transitarono sul passo in diligenza.

Sembrava che con l'apertura della galleria ferroviaria del Sempione nel 1906 fosse suonata l'ultima ora per la diligenza. L'Amministrazione Federale delle Poste di Berna

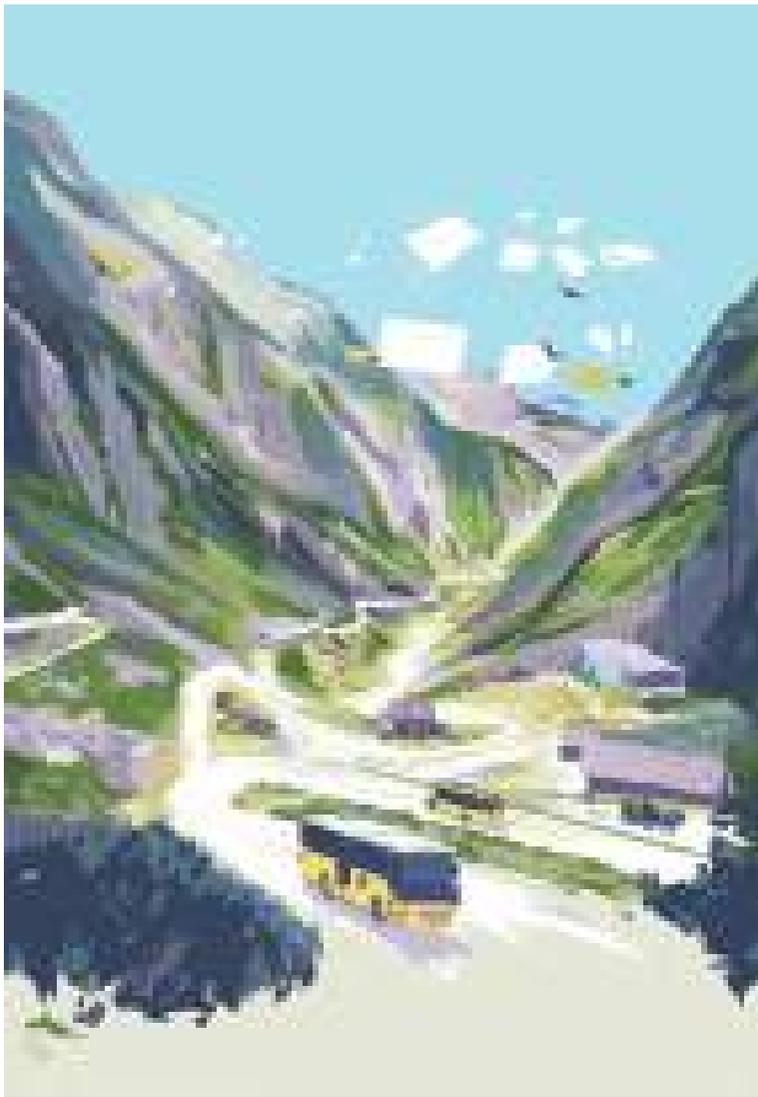
decise quindi di sospendere, da ottobre a maggio, il dispendioso traffico invernale di diligence e slitte. Gli abitanti di molti villaggi del versante sud iniziarono a protestare e, per non creare disagi e malumori, venne mantenuta una corsa giornaliera con una diligenza a quattro posti con orario fisso. Negli anni successivi, tuttavia, la frequenza delle diligence prese ad aumentare lentamente, raggiungendo nel 1913 un nuovo apice, con 1.718 viaggiatori. A partire dal 1919, venne attivata sul passo la prima corsa in automobile (l'AutoPostale), affiancando nel servizio la slitta, la sola a passare in inverno, e la diligenza, che transitava prima delle nevicate e in primavera. Nel 1954, infine, la diligenza a quattro posti attraversò il Sempione per l'ultima volta. Il servizio di AutoPostale è attivo ancora oggi e trasporta molti passeggeri tra Domodossola e Briga passando per il Sempione.

AutoPostale nasce nel 1849, con la creazione di una rete di diligence postali, la cui ultima rappresentante (il leggendario postale del Gottardo) circola ancora oggi sulla strada del valico del S. Gottardo destando la meraviglia e l'ammirazione di chi lo incontra. Nel 1906 fu inaugurata la prima linea postale motorizzata regolare tra Berna e Detlingen. Da allora la rete di trasporto in Svizzera si è andata costantemente ampliando. Nel 2003 AutoPostale ha trasportato per la prima volta oltre 100 milioni di passeggeri. Il primo autopostale ibrido della Svizzera circola dal 2010.

CHIARA DATTOLA



CATERINA FERRANTE



## GEO CHAVEZ E LA PRIMA TRASVOLATA DELLE ALPI

Di origine peruviana, Jorge Chavez (detto “Geo”) nacque a Parigi il 13 giugno 1887. Il padre, il ricco banchiere Manuel Gaspar Chavez, e la madre Maria Rosa Dartnell y Guisse emigrarono in Francia dal Perù nel 1884. Il giovane effettuò studi di meccanica presso l’Ecole d’électricité a La Rochelle, a Parigi. Nel 1909 iniziò a lavorare come meccanico e motorista amatoriale; il 13 febbraio 1910 ottenne il brevetto di pilota aviatore. Il 3 agosto dello stesso anno riuscì a battere il record mondiale di altitudine a Blackpool, in Inghilterra. Contagiato dalla febbre del volo, nel mese di settembre decise di dotarsi di un velivolo di costruzione francese, il Blériot XI, dotato di motore Gnome da 50 CV con il quale decise di affrontare la prova del Gran Premio della Traversata delle Alpi, istituita in occasione del Circuito Aereo Internazionale di Milano. Il regolamento del concorso prevedeva che i partecipanti percorressero la rotta Briga, Sempione, Domodossola, Stresa, Varese, con arrivo a Milano-Taliedo, nell’arco di 24 ore dal decollo, ricevendo in premio 100.000 lire da suddividersi tra i primi

tre classificati. Ai concorrenti venne data libertà di scegliere il momento opportuno per il decollo, in un giorno della settimana compreso tra il 18 e il 24 settembre 1910. Gli altri iscritti si ritirarono e partecipò il solo Geo: dopo diversi rinvii causati dalle condizioni atmosferiche, si risolse a partire il 23. Durante il volo, Chavez cambiò però l'itinerario prestabilito con passaggio sul Passo del Monscera e d'istinto imboccò la gola verso Gondo. Giunto all'altezza di Domodossola dopo 45 minuti di volo, ormai in fase di atterraggio a una ventina di metri dal suolo, improvvisamente un'ala del velivolo si piegò verso l'alto spezzandosi: l'apparecchio aveva ceduto dopo aver lottato contro i venti impetuosi del passo.

L'audace Chavez a seguito dell'impatto venne portato all'Ospedale San Biagio di Domodossola con le gambe spezzate e gravi contusioni interne. Morirà a causa dello shock traumatico il 27 settembre. Pur non riuscendo a raggiungere Milano, riuscì ugualmente, per primo al mondo, ad attraversare il Sempione a bordo di un aeroplano e a essere ricordato come eroe dell'aria. Alla morte gli vennero tributati grandi onori: il 23 settembre, giorno del suo volo, in Perù si celebra il giorno nazionale dell'aviazione e a lui è dedicato l'aeroporto internazionale di Lima, mentre in Svizzera, in Italia e in Franca gli sono stati dedicati diversi monumenti.

DAVIDE BONAZZI



SILVIA FUX



PAOLO METALDI



## SOMEGGIATURA

La someggiatura, cioè il trasporto di merci con i muli attraverso i valichi (del Gries e del S. Giacomo in particolare) rappresentò per i contadini di Formazza una nuova occasione di lavoro, che permetteva loro di far fronte ai duri momenti di carestia. Il “contadino-someggiatore” seppe integrare abilmente le due attività, sfruttando per il trasporto delle merci la stagione invernale, quando le occupazioni agricole si arrestavano forzatamente. Il periodo in cui i valichi erano maggiormente battuti era infatti quello compreso tra il mese di ottobre e il cuore dell’inverno, prima delle grandi nevicate che bloccavano i passi.

Alcuni formazzini divennero conduttori di some al servizio dei mercanti, altri più facoltosi intrapresero l’attività di commerciante in proprio.

Il trasporto delle merci poteva avvenire in due modi: o i mercanti trasportavano direttamente i beni lungo tutto il tragitto, pagando un dazio per il mantenimento delle strade; oppure il transito avveniva a tappe, ognuna delle quali affidata a impresari di trasporto o corporazioni di someg-

giatori locali, ottimi conoscitori delle montagne e dei possibili rischi.

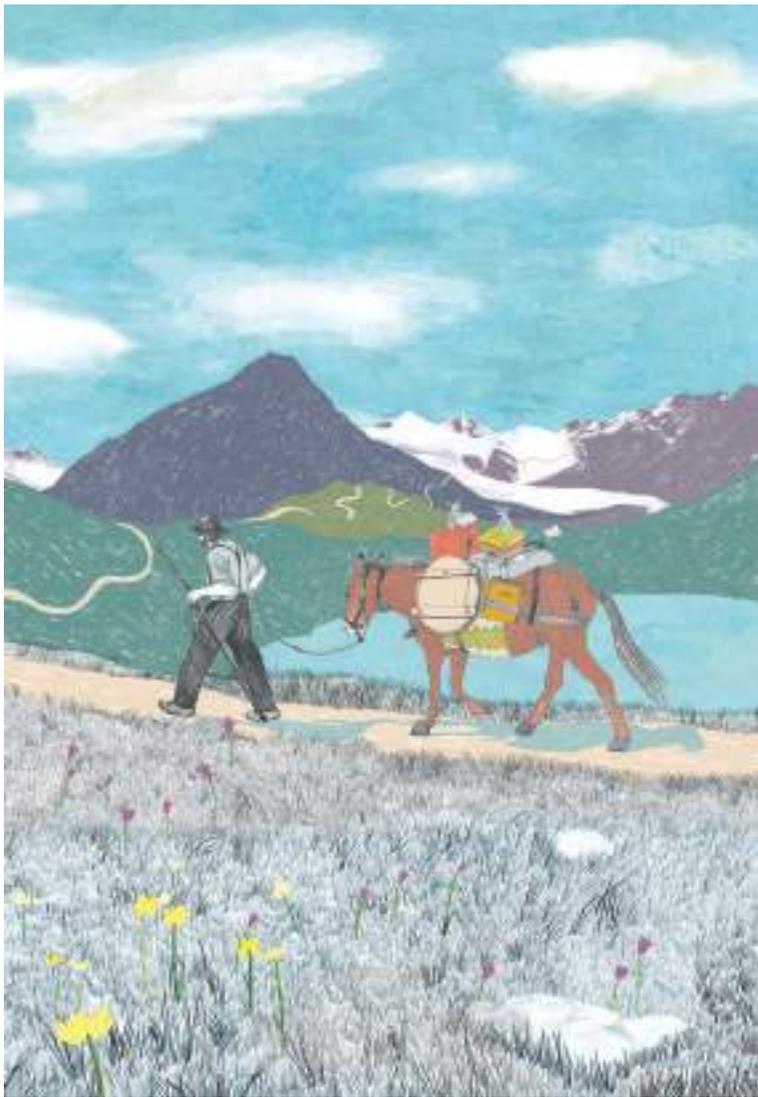
Le carovane di someggiatori che percorrevano la via del Gries e del S. Giacomo, attraversando le terre del Lago Maggiore, dell'Ossola, del Vallese e dell'Oberland Bernese, trasportavano verso la Svizzera panni e fustagni, armi, utensili agricoli, sale, granaglie e spezie provenienti dalle terre lombarde, vino e acquavite dall'Ossola e biade dal Novarese. Dai mercati elvetici giungevano soprattutto formaggi (lo Sbrintz in particolare) e bestiame, che i formazzini acquistavano nella fiera autunnale di Meiringen per poi rivenderlo al mercato di Domodossola.

Il percorso lungo e insidioso, con il superamento di passi posti a quote superiori ai 2.000 metri, presentava una serie di tappe intermedie che corrispondevano a ospizi e locande per la sosta, a luoghi di temporanea raccolta delle merci e a zone di pedaggio.

ELISA MACELLARI



CHIARA RAINERI



ALENA TKACH



## L'EMIGRAZIONE VIGEZZINA E GLI SPAZZAGAMINI

Le cause dell'emigrazione vigezzina furono molteplici: mancanza di fonti di guadagno, difficoltà di trasporto e di rifornimento, sterilità del suolo e scarsità di prodotti, sempre insufficienti per il sostentamento della popolazione.

A queste difficoltà, si unirono, anche le diverse dominazioni così come saccheggi e depredazioni che, storicamente, i vigezzini fronteggiarono con i loro oneri.

Nel Seicento si contò il maggior numero di emigranti, in corrispondenza della dominazione spagnola in Valle Vigezzo, periodo di miseria, carestia e peste.

Durante il Seicento, molti si recarono in Francia (di cui un illustre esempio è dato dalla famiglia Mellerio di Cravaggio che divennero gioiellieri del re di Francia, collaborando anche con le case reali di Spagna e Paesi Bassi), altri in Germania (come Giovanni Paolo Feminis, inventore dell'acqua di Colonia), in Belgio, in Olanda. Mete di emigrazione furono anche le regioni d'Italia, la Svizzera e l'Inghilterra, la Spagna fino ad arrivare in America, dividendosi tra Argentina, Stati Uniti e America Centrale.

Gli emigranti vigezzini all'estero furono soprattutto spazzacamini, operai, contadini, boscaioli, ma anche artisti, mercanti, gioiellieri e banchieri. Buona parte delle ricchezze e degli edifici di pregio presenti in Valle Vigizzo, si devono alla fortuna che tutti questi personaggi riuscirono a fare all'estero e che fecero affluire in valle.

Spesso gli spazzacamini fumisti erano bambini che la famiglia preferiva mandare "fuori", con i padroni (vecchi spazzacamini che andavano di casa in casa a reclutare i piccoli), per avere una bocca in meno da sfamare durante l'inverno. Inoltre, con la loro corporatura esile e minuta, riuscivano con facilità ad infilarsi nelle cappe e a maneggiare raspa e scopino al buio, con il capo avvolto nella caparuzza, una sorta di berretto privo di aperture.

La vita dei piccoli rüska era piena di fatiche e sofferenza; spesso subivano maltrattamenti da parte del padrone, che li costringeva a lavori estenuanti tenendoli senza cibo, per evitare che si irrobustissero e non riuscissero più ad entrare nei camini. Così, per mangiare, i bambini erano costretti ad elemosinare una pagnotta, un piatto di minestra o gli scarti dei negozi. Il fenomeno dei piccoli rusca si esaurì tra il 1940 e il 1950, con la scomparsa dei caminetti e il diffondersi delle stufe e dei moderni sistemi di riscaldamento.

GIULIA GENTILCORE



ILARIA URBINATI



HELGA ZUMSTEIN



## CONTRABBANDIERI

La storia del contrabbando che dalle valli ossolane spinse gli abitanti, a rischio della propria vita, a varcare il confine con la vicina Svizzera ha origini antiche e si esaurì solo negli anni Settanta del Novecento.

Se la necessità di eludere le imposte e i dazi doganali e di compensare la povera economia di montagna fu dall'età medioevale all'origine del fenomeno del contrabbando, le prime testimonianze sugli *sfosatori* ossolani risalgono al '500, nelle "gride", prima dei governatori spagnoli poi dei Savoia, che denunciavano l'importazione abusiva soprattutto di sale e nei secoli successivi di tabacco.

A partire dal Novecento e durante le due guerre mondiali, i generi contrabbandati si moltiplicarono includendo derrate alimentari di vario genere e beni di prima necessità, con un movimento che andava nei due sensi delle Alpi: si esportava clandestinamente riso e si tornava con caffè, zucchero, cioccolata e altri beni.

Nel secondo dopoguerra il traffico proseguì perlopiù con fini di lucro, soprattutto con il trasporto di carichi di sigarette.

L'attività del contrabbando, praticata d'estate come d'inverno, comportava gravi rischi quali la necessità di viaggiare spesso di notte per i sentieri meno battuti, la possibilità di scontrarsi con le guardie di finanza attive sui due versanti, l'essere costretti ad abbandonare il carico per garantirsi la fuga.

Si può dire che ogni famiglia, specie nelle località di testa delle valli come Macugnaga, Formazza, Antrona, ma anche della Valle Vigezzo avesse nel suo nucleo esteso uno o più *sfroosit*.

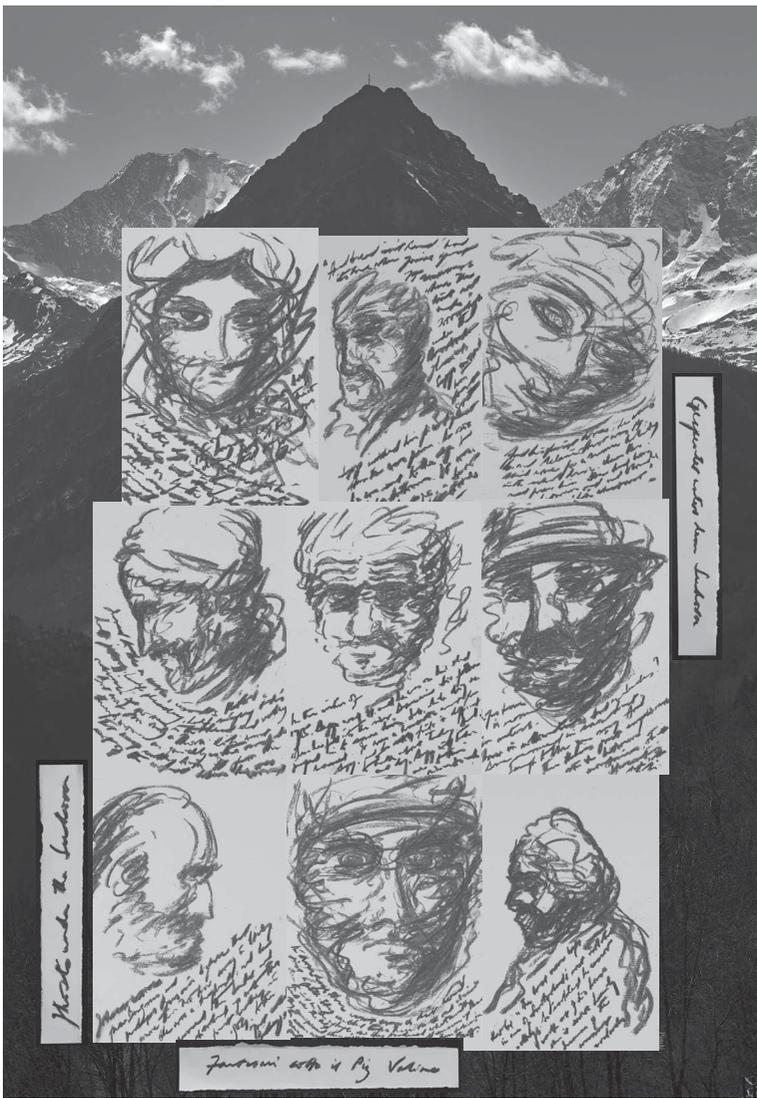
Con l'avvento del turismo di montagna spesso la figura della guida alpina si fuse con quella meno lecita del contrabbandiere, a seconda delle necessità del momento.

La conoscenza della montagna e delle sue vie venne così, di volta in volta, utilizzata per garantirsi la sopravvivenza con il contrabbando o per guidare i visitatori sui sentieri delle Alpi, o ancora per salvare vite, come avvenne durante la seconda Guerra Mondiale, quando quegli stessi uomini divennero "passatori" portando in salvo oltralpe ebrei e fuggiaschi.

IRENE LUPIA



PINAKI



Spazio della mente

Spazio della mente

Fantasi e arte di Pigi Volino

LUCA SONGINI





Enrico Rizzi

## PASSARE LE ALPI IN ETA' ROMANTICA

«Occorre viaggiare, di tempo in tempo. Far fatica, per poi sentire meglio il fascino del riposo. Annoiarsi, per poi sentire il desiderio degli amici e della società che si è lasciati. Vedere la pianura uniforme e i paesi coltivati, per apprezzare la selvaggia desolazione del mondo incantato delle Alpi e i suoi magnifici paesaggi».

Così Karl Viktor von Bonstetten, filosofo e gran viaggiatore tra Sette e Ottocento, detta il decalogo del viaggio nelle Alpi in età romantica. Passando il San Gottardo, emblematica via tra il Sud e il Nord dell'Europa, aperta nel cuore del colosso alpino, lo coglie il senso dell'orrido che dominava la montagna nella visione degli antichi, fino alle soglie dell'età moderna: «Il San Gottardo lascia tutto sotto di sé. Thompson, e Silius, e Pope. Solo Milton ha

qualche tratto di quel sublime di cui il San Gottardo vi stupisce ad ogni passo. Fremevo di gioia e di spavento. Ero diretto a vedere le rovine di Roma, quando invece il San Gottardo mostra le rovine dell'universo. In queste immense solitudini si sente solo il terribile gemito dei venti e delle acque. Torrenti di neve precipitano nei dirupi con il frastuono di un temporale. Cascate di ghiaccio sono sospese sugli abissi.»

Su quelle «rovine dell'universo», l'uomo per millenni ha faticato ad aprirsi la strada tra orribili strapiombi dove «può dirsi che segga come in suo trono la deità del terrore» (dirà Alessandro Volta). Finché, in questo tratto di monti, il «tetto del mondo» tra San Gottardo e Sempione, il genio dei montanari Walser inventò passerelle sospese sulle gole che resero possibile il passaggio degli animali da soma senza lunghi aggiramenti sulle montagne circostanti. Il Sempione fu “inventato” alla fine del 1100. Nel secolo successivo un papa, Gregorio X, tornando dal Concilio di Lione passò sopra «pericolosi ponti» attraverso le gole di Gondo. Negli stessi anni fu “inventato” il San Gottardo, con una passarella appesa alle rocce lanciata sulla gola della Schöllenen, la leggendaria Twerrenbrücke, che consentì il transito di uomini e animali someggiati. Entrambi questi grandi valichi passarono così dall'inaccessibilità quasi assoluta ai primi ponti leggendari, dalla mulattiera alla strada per carrozze, infine alla ferrovia e all'autostrada.

Le immagini qui raccolte documentano un'epoca della storia dei passi, quella romantica delle diligenze. Documentano l'arte, che accompagna i progressi della tecnica e la storia dei trasporti. Dalle xilografie "di costa" e "di punta" ai rami, dai nitidi acciai del Bartlett alle mirabili acquetinte del Lory *films*, oltre a una gamma infinita di morbide litografie e cromolitografie. Arte che accompagna, in un virtuoso contrappunto, le pagine di poeti e scrittori del "gran tour": storia pittorica e letteraria intrecciate tra loro quali altre mai, queste dei valichi che per secoli hanno visto passare somieri e pellegrini, eserciti, i primi messaggeri postali a cavallo, principi, prelati, scienziati, artisti.

Nel 1778, il priore dell'ospizio del San Gottardo vide sbucare dalle nebbie, sul versante di Hospental, la più singolare carovana che abbia mai registrato la storia di un passo. Una lunga fila di settantasette muli da soma trasportava a fatica centocinquantaquattro casse di legno. Le casse non contenevano granaglie o mercanzie, bensì i libri e i manoscritti della più preziosa biblioteca privata d'Europa: quella del sublime "cantore" delle meraviglie delle Alpi, Albrecht von Haller. Mai nessun valico alpino aveva assistito né assisterà più a niente di simile.

Nel 1775 le cronache di quegli anni registrano anche il primo tentativo di passare il San Gottardo in carrozza, per opera del mineralogo inglese Greville. Il tentativo fallì e costò al Greville 18 caroline (450 franchi). Solo nel 1793

la temeraria impresa in qualche modo riuscì: a un altro inglese naturalmente. La carrozza giunse sul valico trascinata da una carovana di muli, cavalli e buoi. Un corteo talmente pittoresco e singolare che il priore dell'Ospizio, guardandolo salire, dall'alto, aveva detto con un filo di ironia che «non poteva che trattarsi dell'imperatore o del capo della repubblica di Berna: le due più importanti persone al mondo di cui aveva mai sentito parlare».

Nel 1800 Napoleone ha decretato la costruzione della nuova strada del Sempione che consentisse il passaggio dei cannoni: la prima grande strada carrozzabile attraverso il massiccio alpino. Quando i lavori furono conclusi, nel 1806, un generale poté annunciare all'Imperatore che il Sempione era vinto: le Alpi non c'erano più.

Iniziò l'età delle diligenze postali. Per una ventina d'anni chiunque volesse passare da Sud a Nord d'Europa in carrozza non aveva alternative al Sempione. Solo nel 1827-1831 anche la "via delle genti" (il San Gottardo) venne dotata di una comoda strada per carrozze, aperta al servizio postale regolare.

Tra il 1820 e il 1825, l'Austria costruì la strada dello Stelvio, opera audace di ingegneria, la più alta carrozzabile attraverso le Alpi. Nel 1840 vennero completate le strade del Maloja e del Giulia (Julier). Nel 1860-1865 fu resa transitabile alle carrozze l'intera via del Bernina. Il turno dell'Albula venne nel 1865, seguito nel 1866-1867 dal

Flüela. Nel 1877 fu aperta la strada del Lucomagno. Appena all'inizio di questa epopea ottocentesca dei viaggi in carrozza attraverso le Alpi, seguita poi dall'avvento delle ferrovie, nel 1820, il poeta inglese William Wordsworth, scendendo in Italia dal Sempione s'imbattè in una immensa colonna di granito che doveva essere portata a Milano per l'arco di trionfo di Napoleone. Ma la sua sconfitta definitiva era avvenuta proprio mentre il convoglio attraversava il Sempione. Il viaggio venne interrotto e la colonna restò lì, in bilico sul carro che marcò con gli anni, sopra quelle Alpi imponenti (commentò amaramente Wordsworth) che Napoleone aveva creduto di vincere; restò lì come «il più impressionante monumento di vanità e di ambizioni deluse».

W.A. BARTLETT

Gondo  
1834, incisione su acciaio



W.A. BARTLETT

Sempione  
1834, incisione su acciaio



K. BLECHEN

Il nuovo Ponte del Diavolo in costruzione  
1829, olio su tela



M. GOZZI

Ponte sulla Diveria a Crevola  
1821, olio su tela  
(Milano, Galleria d'Arte Moderna)



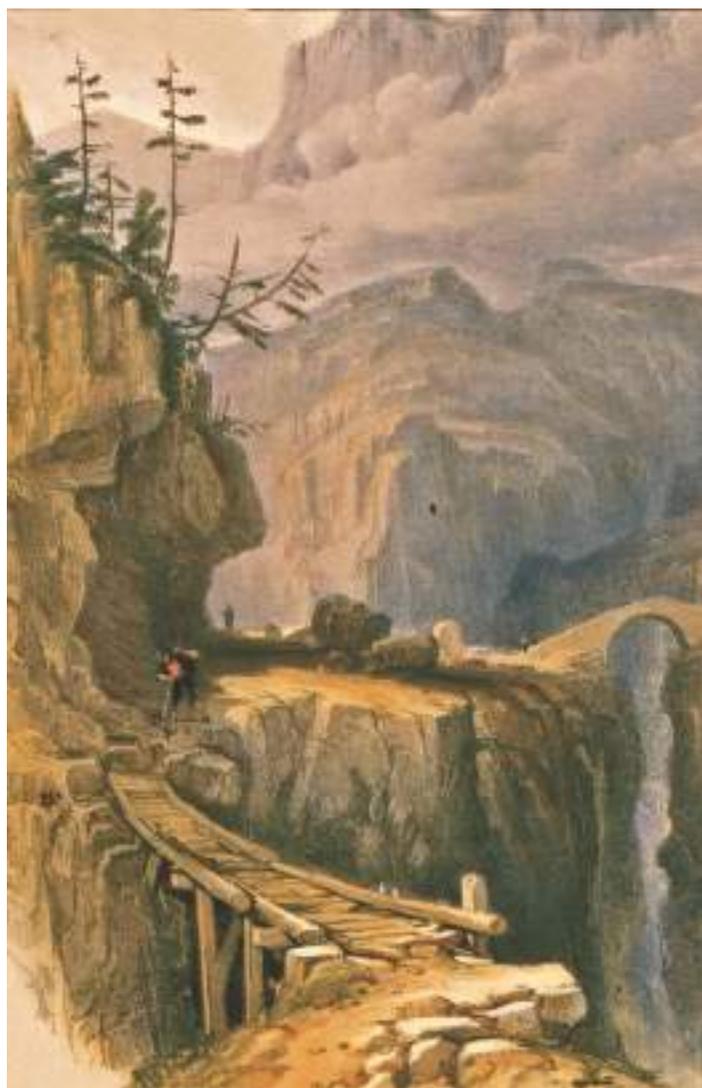
E. GUÉRARD

I turisti, Cammino delle Scale [Gemmi]  
1850, litografia



G.H. HERING

Il grande e il piccolo ponte di Bögli [Grimsel]  
1847, cromolitografia



JENTSCH

Passaggio invernale del San Gottardo  
1790, acquatinta



JENTSCH

Passaggio invernale del San Gottardo, 2  
1790, acquatinta



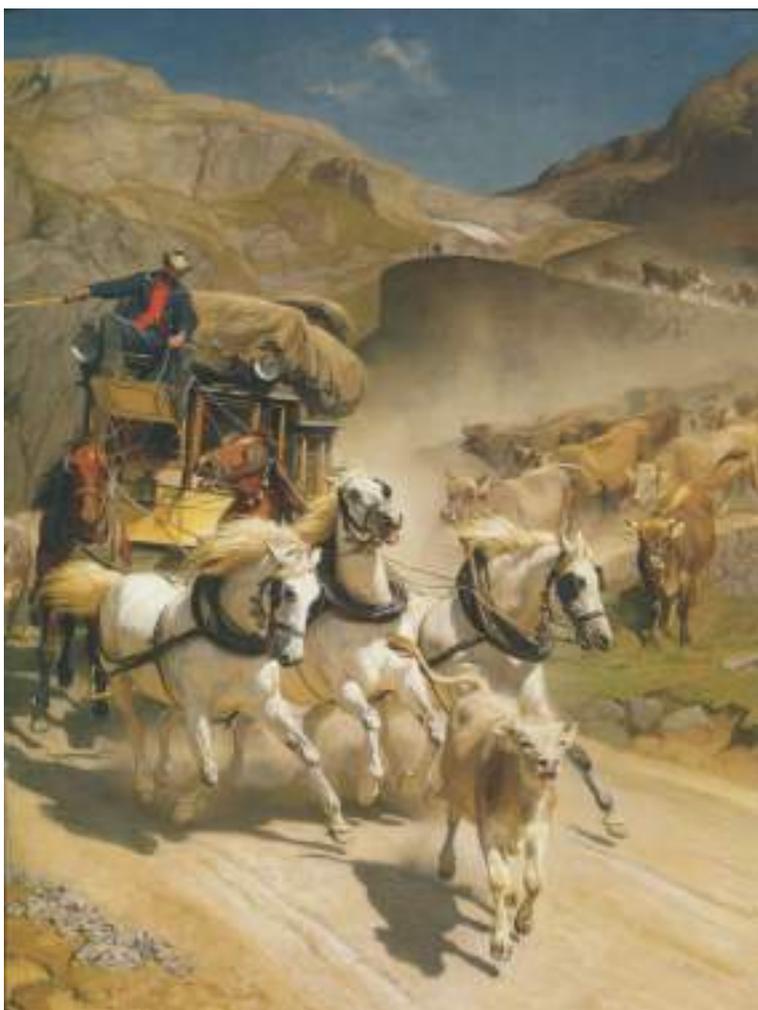
J.A. KOCH

Ospizio del Grimsel  
1813, olio su legno



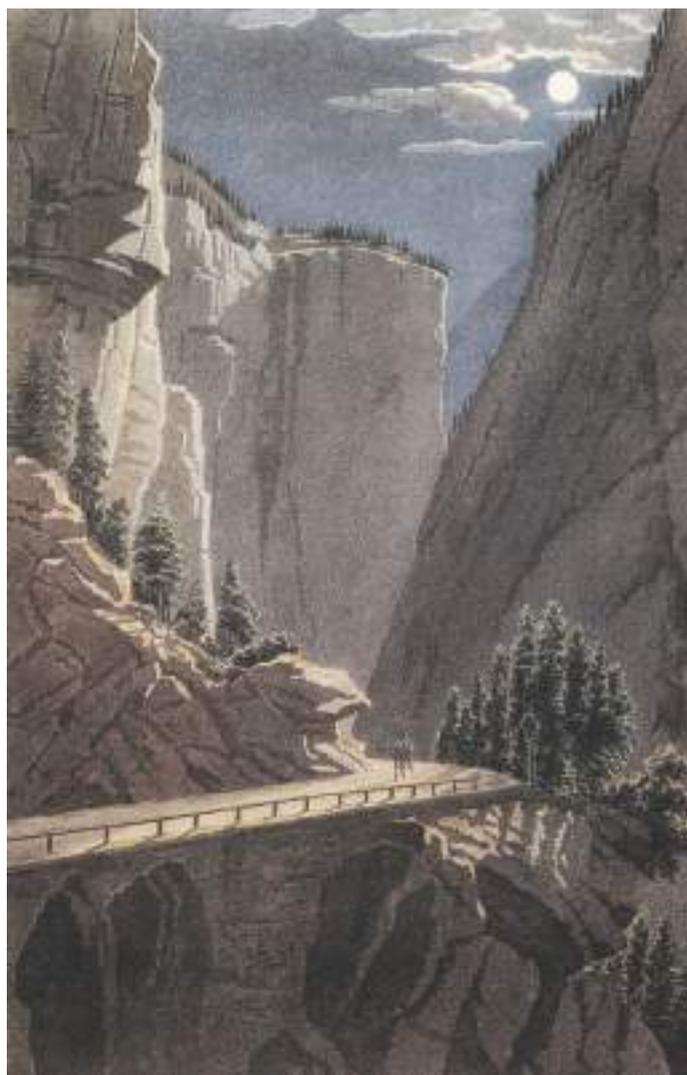
## RUDOLF KOLLER

La posta del gottardo  
1874, olio su tela  
(Zurigo, Kunsthaus)



G. LORY FILS

Gole di Gondo  
1811, acquatinta



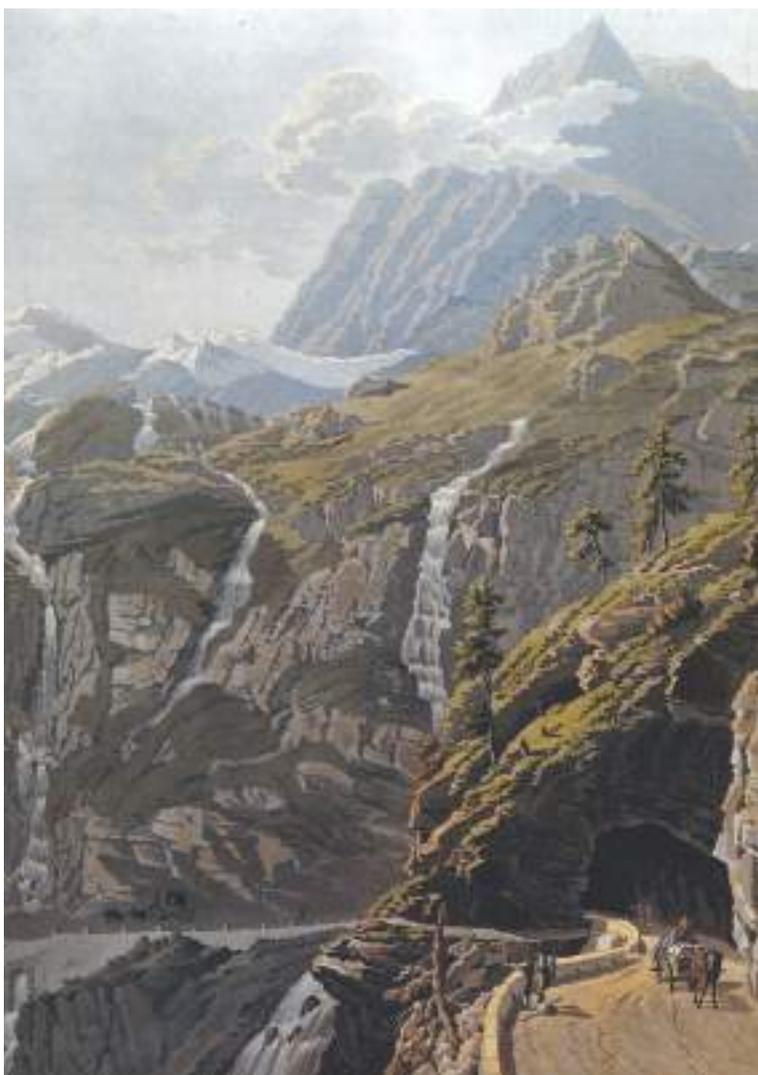
G. LORY FILS

Ponte del Diavolo sulla via del San Gottardo  
1829, acquatinta



G. LORY FILS

Veduta della Galleria dei Ghiacciai [Sempione]  
1811, acquatinta



G. LORY FILS

Notturmo all'Ospizio del Grimsel  
1828, acquatinta



J. RUSKIN

Macugnaga  
1845, china e acquarello



Sulla Jungfrau  
1890, cromolitografia anonima





**Un progetto di:**

Associazione Musei d'Ossola, Associazione Asilo Bianco  
e La Caverna

**Testi di:**

Enrica Borghi, Giorgio Caione, Paolo Lampugnani,  
Chiara Monferrini, Enrico Rizzi

**Ufficio stampa:**

Paola Fornara

**Progetto grafico:**

Francesco Lillo

**Segreteria organizzativa:**

Cristina Danini, Luca De March, Ilaria Macchi,  
Chiara Monferrini

Si ringraziano tutte le amministrazioni comunali che hanno contribuito alla realizzazione di questo progetto: Macugnaga, Formazza, Omegna, Naters.

Un ringraziamento particolare a Paolo Balzardi - Project Officer AdG Interreg Italia Svizzera.

Si ringraziano inoltre tutti i proprietari degli edifici che hanno gentilmente concesso il permesso di esporre le opere.



AsiloBianco

**LA CAVERNA**  
MUSEUMSZENTER OBERWALLIS



Comune di  
Macugnaga



Comune di  
Formazza



Comune di  
Omegna

Stampato da: PressGrafica, Gravellona Toce  
Mese di luglio 2022, nel numero di 500 copie



