

31/01/2011 |

San Bernardino, passo del

Valico alpino grigionese, situato a 2065 m tra la valle del Reno posteriore e la Mesolcina; (X sec.: *Mons Avium*; 1277: *Vogel*, probabilmente dal gallico *Ouxello* per altura, ciò che suggerisce un utilizzo preromano; in ted., poco usato: *Bernhardinpass*). A Mesocco, ai piedi del versante meridionale, è stato rinvenuto un insediamento risalente al V millennio a.C. (mesolitico o neolitico), mentre a Hinterrhein, vicino al passaggio sul fiume, sono venuti alla luce reperti dell'età del Bronzo. La Tavola peutingiana (III sec. d.C.) riporta un valico alpino che conduce al lago Maggiore, ma non è chiaro se si tratti del S. o del Lucomagno.

La prima mulattiera percorreva il lato orientale della vasta depressione formata dal passo. La chiesa di S. Pietro a Hinterrhein (o nei suoi dintorni) fu la chiesa privata dei de Sacco-Mesocco, che nel 1219 la donarono al capitolo di S. Vittore. Dopo la metà del XIII sec. coloni walser attraversarono il S. per stabilirsi nel Rheinwald. La cappella dedicata a S. Bernardino da Siena, eretta tra il 1450 e il 1467 nel villaggio omonimo, diede al valico il nuovo nome. Il contratto di infeudazione, concluso nel 1467, obbligò i proprietari di due casali vicini alla cappella ad accogliere i viaggiatori, a occuparsi della manutenzione del tracciato fino alla sommità e a suonare la campana. L'ampliamento della Viamala (attorno al 1473) ebbe grande importanza per lo sviluppo del passo del S. Il trasporto delle merci era affidato ai cosiddetti Porti (*Porten*), comunità locali di contadini-somieri. A Splügen gli ab. della parte più interna del Rheinwald prendevano in consegna le merci provenienti dallo Schams e le portavano fino al villaggio di San Bernardino, dove i somieri mesolcinesi si occupavano della tratta fino a Bellinzona. Solo le merci urgenti potevano beneficiare di un trasporto diretto (*Strackfuhr*). L'adesione di Mesocco e Soazza alla Lega Grigia (1480) fu senz'altro facilitata dall'importanza del S. Nel ME la mulattiera passava a ovest del sentiero più antico.

La strada che attraversava il ponte in pietra, costruito tra il 1692 e il 1696 nei pressi di Hinterrhein, passava poi per il pendio valanghivo dell'alpe di fronte al villaggio. Nella seconda metà del XVIII sec. venne costruita una piccola strada carrozzabile lastricata, che fu però presto abbandonata a favore della someggiatura. In inverno le slitte permettevano un carico maggiore per animale. Il traffico di transito ebbe un ruolo importante nell'economia regionale: nel 1760 a Hinterrhein e Nufenen vivevano 23 fam. attive nella cosiddetta Roda (*Rod*) e impegnate nel contempo nel trasporto delle merci e nell'agricoltura. Il vicino passo dello Spluga fu probabilmente percorso con maggior frequenza. La prima strada carrozzabile lungo tutto il tracciato per carri da trasporto e carrozze fu realizzata nel 1818-23, contemporaneamente a quella dello Spluga. I costi per la tratta di 120 km tra Coira e Bellinzona furono assunti soprattutto dal regno di Sardegna-Piemonte, dagli spedizionieri di Coira e dal cant. Grigioni. Giulio Pocobelli, Consigliere di Stato ticinese, diresse i lavori di costruzione; presso Hinterrhein spostò il ponte sul Reno verso l'interno della valle e grazie a una strada a serpentina evitò i pendii valanghivi. Il primo ospizio sulla sommità venne costruito nel 1824-25. Il crollo del ponte Vittorio Emanuele (1864), sopra il villaggio di San Bernardino, determinò lo spostamento del tracciato. L'apertura della strada carrozzabile causò un forte aumento del traffico di merci, a cui si aggiunse quello turistico; a trarne profitto furono i carrettieri, gli osti, gli artigiani e anche l'agricoltura. Nonostante l'opposizione dei contadini-somieri la soc. dei Porti fu definitivamente abolita nel 1861. Il picco del traffico sul passo venne raggiunto alla metà degli anni 1850-60. Le linee ferrovie alpine del Brennero (1867) e del Moncenisio (1872) ridussero la rilevanza del S. nel traffico transalpino. Infine, l'apertura della Ferrovia del Gottardo eliminò quasi totalmente il traffico attraverso i valichi grigionesi. I progetti di costruzione di una ferrovia del San Bernardino non furono mai realizzati, ad eccezione della tratta a scartamento ridotto tra Bellinzona e Mesocco (inaugurata nel 1907, soppressa nel 1972). Dalla seconda guerra mondiale il S. resta chiuso in inverno; il tunnel dell'autostrada A13 tra San Bernardino e Hinterrhein (lungo 6,6 km e inaugurato nel 1967), è invece sempre aperto. Da allora la Mesolcina è di nuovo collegata tutto l'anno con il resto del cant. Il ruolo del S. nel traffico intern. ha nuovamente perso importanza dopo l'inaugurazione della galleria

URL: <http://www.hls-dhs-dss.ch/l8810.php>

© 1998-2017 DSS: Tutti i diritti d'autore di questa pubblicazione elettronica sono riservati al Dizionario Storico della Svizzera, Berna. I testi pubblicati su supporto elettronico sono soggetti alla stessa regolamentazione in vigore per i testi stampati. [Diritti di uso e norme di citazione](#) (PDF).

autostradale del San Gottardo.

Bibliografia

- J. Simonett, *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden*, 1986
- P. Mantovani, *La strada commerciale del San Bernardino*, 1988
- A. Planta, *Verkehrswege im alten Rätien*, 4, 1990, 11-33
- *Documentazione IVS GR*, 19

Autrice/Autore: Jürg Simonett / cne