

**Zeitschrift:** Quaderni grigionitaliani  
**Herausgeber:** Pro Grigioni Italiano  
**Band:** 3 (1933-1934)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Delle moderne vie di comunicazione in Bregaglia  
**Autor:** Segantini, Gottardo  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-5469>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

---

## DELLE MODERNE VIE DI COMUNICAZIONE IN BREGAGLIA <sup>(1)</sup>

---

L'uomo fabbrica una casa ed una chiesa, e attorno ad una chiesa sorge un paese. Lo spirito umano vola da campanile a campanile, ma l'attività umana vuole la strada che comunichi tra chiesa e chiesa, da paese a paese. La strada è il filo che lega il lavoro umano al lavoro umano, come il suono delle campane trasporta il pensiero ed il sentire di comunità in comunità.

Parlare della sorte delle comunicazioni di una vallata, significa parlare delle necessità vitali di questa vallata. La strada in Bregaglia è antica come sono antiche le dimore nei diversi paesi, perchè prima che sorgessero le case che ora vediamo, ve ne erano delle altre, come vi era una strada prima di tutte le strade di cui fa menzione la storia. Ma non è di questo che debbo parlare: io non ricercherò nei tempi che furono, bensì m'accontenterò di fare un po' di storia presente.

Tutti sanno che sul principio del secolo il cantone dei Grigioni ha visto sorgere le sue comunicazioni ferroviarie. La « Retica » è andata lentamente avanzando, a guisa di grandi tentacoli, le sue rotaie attraverso le valli e le montagne. Arrivata a S. Moritz col traforo dell'Albula, e a Pontresina, la Retica ebbe un momento d'indisposizione, poi pensò ad allacciare le sue nuove linee colle ferrovie italiane, ma a tanto ci voleva il consenso della Bregaglia. Richiesta, la Bregaglia, che allora era assai più ricca d'oggi per i molti denari investiti dai privati all'estero e perchè i comuni dal vasto territorio boschivo non avevano ancora debiti anzi erano in possesso di capitali liquidi, disse che la valle era troppo povera, e che i comuni non potevano sostenere l'aggravio delle contribuzioni chilometriche, senza correre il rischio di ruinarsi per sempre. Pessima politica voluta dai dirigenti d'allora, che appartenevano alla classe più abbiente, di coloro che avevano i loro maggiori averi investiti in aziende estere.

Pessima politica che ha reso inevitabile l'impoverimento della Bregaglia e che l'ha condannata alla segregazione. Meglio e più patriottico sarebbe stato, se i signori dirigenti avessero richiamato parte dei loro averi stranieri e li avessero investiti in un'opera valligiana, e se i comuni avessero speso le loro riserve, o anche fatto dei debiti per assicurarsi una solida via di comunicazione ferroviaria che avrebbe attivato lo smercio del legname e lo scambio dei prodotti del contadino. A guerra avvenuta e a pace conclusa, le perdite che furono quasi totali per i ca-

---

(1) A questo primo componimento di carattere largamente economico faremo seguire, nel prossimo numero, uno studio di **Clemente Rigassi** su Le forze idrauliche della Bregaglia, e via via dei lavori che prospettino gli stessi problemi, nelle altre Valli.

pitali guadagnati con economia e sudore nelle contrade straniere, sarebbero state di tanto minori quanto presto si avesse richiamato il denaro, cioè in tempo opportuno, onde investirlo in un'opera che avrebbe servito e ancora servirebbe alla comunità. I comuni, nell'epoca dell'ondata socialista che si riversò in valle subito dopo la guerra, sarebbero stati indebitati per un'opera che serviva egregiamente ai trasporti del legname e avrebbero potuto dai boschi trarre maggiori utili per le casse comunali e maggiori guadagni per i lavoranti valligiani, soddisfacendo così più praticamente la fame di lucro dei singoli cittadini; fame che costò l'impovertimento delle casse comunali e rese necessario l'aumento delle tasse di godita e la creazione delle imposte dirette in quei comuni, che, grazie alle loro riserve, non ne avevano mai prelevate.

Il rifiuto dato di contribuire al finanziamento del tronco della « Retica » S. Moritz-Castasegna, ha reso possibile la creazione della ferrovia del Bernina, ferrovia che fu un errore, che non soddisfa la valle di Poschiavo e che costa ogni anno delle ingenti somme al Cantone ed alla Confederazione. La ferrovia del Bernina allaccia S. Moritz a Milano, facendo un giro illogico attorno al massiccio di una delle nostre maggiori montagne. Questa ferrovia, logica solamente come ferrovia turistica, ha allargato le divergenze tra la Bregaglia e Poschiavo; questa ferrovia è stata come un cuneo nella compagine etnica e culturale delle due valli italiane del Cantone dei Grigioni. La colpa di questo errore politico e di viabilità è in gran parte della Bregaglia, che non ha avuto nel momento opportuno gli uomini generosi e capaci, i quali abbiano saputo convincere la valle ai sacrifici che soli possono garantire i futuri benefici.

Questo primo errore ha nociuto alla realizzazione dello sfruttamento delle forze d'acqua della Bregaglia. Le querimonie di quegli stessi che, a suo tempo, non hanno saputo volere la ferrovia, non hanno servito che a palesare la povertà della valle. Non è piangendo miseria che si riesce, ma bensì dichiarandosi sempre pronti a sostenere, in giusta misura, i pesi che dalla creazione di opere pubbliche toccano ai privati ed agli enti pubblici.

La ferrovia Retica, se avesse esercito una linea S. Moritz-Castasegna, avrebbe messo il peso della sua influenza sulla bilancia bregagliotta, quando si trattava della concessione delle forze d'acqua, e molto probabilmente se ne sarebbe fatta promotrice lei stessa. « La Bregaglia angustiata », per l'angustia dei suoi uomini di governo è restata la Bregaglia dei pittori e dei poeti, una valle fiera del suo doppio isolamento, poichè italiana di linguaggio ha una frontiera verso l'Engadina romancia, e protestante e credente ha un'altra frontiera verso l'Italia cattolica. Se i suoi governanti del principio del secolo hanno voluto questo stato di cose, la loro volontà è stata a pieno soddisfatta.

La lotta per le forze d'acqua è stata quanto mai accanita, e la Bregaglia si è trovata, con Seglio, sola a far fronte all'opposizione dell'Engadina alberghiera, che seppe mobilitare tutti gli idealismi culminanti nella conservazione delle bellezze naturali. Se la Bregaglia avesse avuto alleata l'economia nazionale, se cioè le forze d'acqua avessero servito direttamente a un'impresa cantonale come sarebbe stata una ferrovia valligiana, la sorte del lago di Maloggia si sarebbe risolta diversamente.

Quando le speranze nella realizzazione delle forze d'acqua tramontarono definitivamente, sorse l'idea di un'equa compensazione per questa mancata fonte di entrata. Latente da principio, venne poi lentamente sviluppandosi l'idea che alla Bregaglia si doveva la ferrovia. Il tronco S. Moritz-Castasegna sarebbe stato l'ideale; anche per la Retica questo allacciamento coll'Italia faceva sperare un ravvivamento dei traffici e con ciò delle entrate, ma ora la valle era definitivamente povera, nè si poteva pensare ad accollarle la sua quota al finanziamento chilome-

trico. Ciò che con un po' di buona volontà sarebbe stato possibile venti anni prima, era ormai impossibile anche a costo di sforzi eroici.

Si pensò allora a chiedere il tronco S. Moritz-Maloggia, e fu in una seduta tenuta a Seglio e indetta dall'Ente turistico (Kurveverein) di Maloggia, che, presente i rappresentanti di Stampa, di Seglio, di Silvaplana e di S. Moritz si misero le basi di questa iniziativa creando un comitato, che in meno di due mesi raccolse le sottoscrizioni necessarie, cioè 475.000 fr. Con tali sottoscrizioni messe alla disposizione della direzione della « Retica », tenor legge ferroviaria, questa dovette studiare i piani per la linea S. Moritz-Maloggia. I piani furono eseguiti, due o tre tracciati diversi furono picchettati, tutto camminava per la meglio, quando scoppiò la crisi mondiale, e l'opposizione latente ebbe facilmente ragione della nuova impresa della « Retica ». Resterà però pur sempre vero, che questa linea sarebbe stata una delle più belle, non solo della Svizzera, tanto ricca in bellissime linee ferroviarie, ma fors'anche di tutto il mondo. Nel frattempo, coll'apertura del Cantone dei Grigioni alla libera circolazione dell'automobile, nuovi problemi di viabilità si presentavano alla Valle e questi problemi erano di natura urgentissima.

La strada che da Castasegna conduce a Plaun da Lei era già dall'inizio una strada commerciale di primo ordine; trascurata poi da che la posta a cavalli è stata sostituita dall'automobile postale, era diventata pessima nella sua parte inferiore. Il torpedone postale e poi la libera circolazione dell'automobile, peggiorarono lo stato della strada e ne rendevano necessario il rinnovo. E fu ancora per iniziativa dell'Ente turistico di Maloggia, il quale facendosi forte del fatto che l'Italia aveva inoltrata fino a Castasegna la sua bellissima strada automobilistica, che la frequenza d'automobili italiane era in continuo aumento e che una comunicazione Nord-Sud, cioè Castasegna-Coira attraverso i passi del Maloggia e del Giulia diventava una necessità urgente, si chiese a Coira provvedimenti in merito. Il presidente dell'Ente turistico di Maloggia richiese alla presidenza del Circolo di Bregaglia, che facesse sua l'iniziativa per la creazione di una comunicazione stradale turistica tra Castasegna e Coira, esprimendo l'augurio che questa via di comunicazione avesse a restar aperta anche durante l'inverno. Le trattative culminarono in una grande riunione al « Kulm » di S. Moritz, dove per la prima volta a ricordo d'uomini si trovarono d'accordo bregagliotti ed engadinesi e dove, cosa forse mai vista, un presidente di Circolo della Bregaglia ebbe, in un circolo engadinese, l'onore e la funzione della presidenza.

I tempi non erano ancora maturi per la nuova idea; il piano di miglorie stradali era già stato fissato per dieci anni e le nuove domande di acceleramento si inseguivano a mo' di lavina. A Coira, pur essendo convinti della giustizia dei desiderati bregagliotti ci si barricava dietro alla volontà del Gran Consiglio, il quale, da parte sua, decideva che non potendosi soddisfare tutti in un sol volta, non si doveva dare a nessuno la preferenza.

Così stavano le cose quando il consigliere di stato dott. Lardelli in una sua visita a S. Moritz, promise di accordare tutto il suo appoggio purchè la strada Seglio-Castasegna si rifacesse subito, se gli interessati avessero assunto il servizio d'interessi del capitale per i due anni d'anticipo. Il sig. Spiess di S. Moritz afferrò l'occasione che si prestava di servire gli interessi alberghieri di S. Moritz e ottenne dal comune di cui è consigliere, da Silvaplana, da Sils e dalla Bregaglia i fr. 25.000 che occorreano. Così quest'anno, chi da S. Moritz andrà in Italia in automobile, percorrerà una delle più belle strade della Svizzera, passerà per ridenti contrade senza polvere e senza incontrare difficoltà, per la larghezza e saggia disposizione planimetrica delle curve.

Ma ciò non basta: quest'inverno, un'altra parte del progetto lanciato dal presidente dell'Ente turistico di Maloggia, si è realizzato: si è tentata l'apertura del Giulia, e con buoni risultati. Allargando e migliorando la strada da Silvaplana a Coira, la vecchia via commerciale che attraversa il nostro Cantone vedrà tornare il traffico, e avrà trionfato l'idea di una strada automobilistica Nord-Sud, aperta tutto l'anno, e si noti bene l'unica di tal genere in tutta la Svizzera e quindi in qualche modo un moderno surrogato per la ferrovia delle alpi orientali. L'onore tocca alla Bregaglia, alla quale va il nostro augurio di prosperità.

GOTTARDO SEGANTINI.

## “ Formola del Giuramento delli Officiali „

Scorrendo « La Legge civile e criminale della Valle Mesolcina » — Coira, stampato presso Bernardo Otto MDCCLXXIV —, troviamo (a pg. 69) una « Formola del giuramento delli Officiali », che tanto nel testo quanto nel tono rivela quale severa coscienza del proprio ufficio si chiedeva ai nostri magistrati nei secoli passati. La trascriviamo a ragguaglio e, se si vuole, anche a consiglio della nostra generazione:

« NOI LANDAMMANI, LUOGO TENENTI, FISCALE, CANCELLIERE E GIUDICI, nuovamente eletti dal Vicariato nostro di... per amministrare la Giustizia Civile e Criminale, giuriamo con le trè deta levate al Cielo à DIO PADRE, FIGLIUOLO, E SPIRITO SANTO, di amministrare buona e retta giustizia e ragione à qualunque persona, che comparirà avanti di Noi; e ne per amicizia, doni, ò prieghi liberare, ne per inimicizia condannare alcuno; mà tuttociò, che Noi conosceremo essere mal fatto, castigare e punire, secondo la qualità del delitto, e li buoni diffendere, Leggi e Statuti della nostra Patria custodire ed osservare, e tutto quello, che deve essere segreto, segreto tenere, e quello che merita essere propalato, palesare: l'immunità Ecclesiastica, Chiese, Orfani, Pupilli, e Vedove diffendere, Ponti e Rippari mantenere, il Bene, Utile, Onore, e la Libertà della nostra Patria salvare ed aumentare, il Danno e Disonore del nostro Paese scanzare ed evitare, il tutto eseguire a nostro puotere e sapere; e così sia! »

Z.