

LA PREISTORIA

INTRODUZIONE

I monti del Sempione furono frequentati fin da epoche remote, dapprima come meta di caccia e in seguito di pascolo. L'importanza del valico crebbe gradualmente nei secoli, per divenire nell'età del Ferro e sotto il controllo dei Leponti, un collegamento primario,



Ricostruzione del paesaggio
preistorico all'Alpe Veglia
(da *Summo Plano*)

insieme ad altri valichi posti tra Ossola e Vallese, tra l'Italia e il cuore dell'Europa.

In occasione degli studi internazionali dedicati ai Leponti nel 2000 si aprì la questione di come si strutturasse l'antica viabilità nel territorio in questione e, sebbene restino ancora da risolvere molti aspetti circa il tracciato della strada e la cronologia di alcune testimonianze, proponiamo qui un sunto degli elementi acquisiti che possano far da stimolo ad ulteriori studi ed interventi di valorizzazione.

IL MESOLITICO (8200-6000 A.C.)



Ricostruzione dell'accampamento dei cacciatori nomadi del Mesolitico rinvenuto all'Alpe Veglia (da *Summo Plano*)

Per individuare l'inizio della frequentazione umana delle conche alpine d'alta quota lungo l'itinerario del Sempione bisogna risalire al Mesolitico (circa 8200-6000 a.C.).

Dopo l'ultima fase glaciale (*Dryas III* - 9000-8200 a.C.) la calotta di ghiaccio che serrava la catena alpina incomincia a ritirarsi lasciando libere praterie d'alta quota che diventano l'habitat preferito dei grandi erbivori, mentre nella piana si diffonde progressivamente la foresta che sostituisce le fasce steppiche pedemontane.

Gruppi di cacciatori nomadi organizzano così battute stagionali, sfruttando per le armi il quarzo locale, per ricavare scorte di carne (conservata per essiccazione ed affumicamento) da portare sul fondo valle per la sopravvivenza delle tribù nella stagione fredda.



Armi e strumenti in cristallo di rocca pertinenti all'equipaggiamento dei cacciatori mesolitici dell'Alpe Veglia (da *Summo Plano*)



Riproduzioni dei reperti preistorici ritrovati all'Alpe Veglia (esposizione presso il Centro Visite del Parco Veglia-Devero a Varzo)

Questa fase è documentata dal sito dell'Alpe Veglia, dove è stato individuato, in località Cianciavero, un accampamento stagionale di cacciatori nomadi che, per fabbricare armi e strumenti di lavoro, utilizzavano il locale cristallo di rocca.

IL NEOLITICO (6000-3500 A.C.)

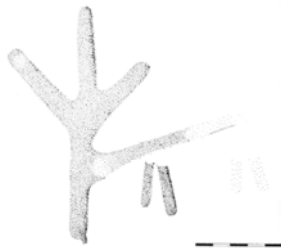


Il riparo sotto roccia detto Balm d'la Vardaiola all'Alpe Veglia (da *Summo Plano*)

Quando, tra il 6000 ed il 5500 a.C., le grandi novità della “rivoluzione neolitica” (sedentarietà in villaggi, agricoltura, allevamento, ceramica...) raggiungono dalle coste adriatiche e liguri anche queste popolazioni di cacciatori della Cisalpina, si assiste ad una progressiva acculturazione, che modifica definitivamente economia e modi di vita.



Porzione di parete al Balm d'la Vardaiola con pittura in ocra rossa (da *Summo Plano*)



La prima prova di contatti lungo la direttrice del Sempione è così l'arrivo a Sion nel Vallese (place de la Planta, strato 6C) intorno al 5000 a.C. di ceramica neolitica tipica del Neolitico Antico Padano e in particolare ben attestata nel comprensorio dei laghi varesini, associata non casualmente con utensili non solo in selce ma anche in quarzo.

Nel territorio analizzato per la presente ricerca mancano ad oggi ritrovamenti di insediamenti neolitici, a queste fasi antiche si fa tuttavia risalire una pittura in ocra rossa su roccia individuata all'Alpe Veglia (*Balm della Vardaiola*) che rappresenta un corno di cervo in ocra rossa, forse una piccola porzione sopravvissuta di una più ampia rappresentazione a tema animalistico.

L'ETÀ DEL RAME (3500-2200 A.C.)

Con l'età del Rame, a partire dal 3500 a.C. circa, grazie alla diffusione di nuove tecniche agricole (l'uso dell'aratro a chiodo) e di sfruttamento delle risorse pastorali (la



Pugnale in selce dell'età del Rame da Mergozzo (Civico Museo Archeologico di Mergozzo)

transumanza stagionale), aumenta non solo la presenza umana nel fondovalle (in particolare a Mergozzo ed a Feriolo) ma in generale la frequentazione della montagna alla ricerca di minerali e pascoli.

Da questo momento, con variazioni legate alle oscillazioni climatiche (che riducono o aumentano l'arco stagionale di frequentabilità delle alte vie di valico), i passi dell'Ossola e della Val Divedro in particolare possono essere a buon diritto inclusi all'interno delle vie che, attraverso la rete navigabile del Ticino e del Verbano, collegavano il Po ed il Rodano.

Queste direttrici, fondamentali fin dall'età del Bronzo nel commercio europeo sulla lunga distanza, verranno

accomunate dai primi esploratori greci delle coste dell'Alto Adriatico intorno al 1000 a.C. nell'idea del mitico Eridano, che collegava il mare noto alle sconosciute lande europee (le terre degli Iperborei), ed alle eroiche imprese di Ercole, grande creatore di vie, e degli Argonauti, mitici cercatori dei metalli preziosi.

L'età del Rame segna anche l'avvio dell'allevamento con la pratica della transumanza stagionale che in Italia settentrionale è documentata almeno a partire dalla metà del IV millennio a.C., quando la crescita demografica delle popolazioni neolitiche obbliga a sviluppare le tecniche di produzione.



Frammento di ascia da combattimento con rottura da uso, dalla loc. Pontigei di Baceno (Civico Museo Archeologico di Mergozzo).

Mentre l'agricoltura progressivamente aggredisce le pianure alluvionali attraverso l'impiego dell'aratro "a chiodo" ligneo a traino bovino, che in questo momento compare anche sulle incisioni rupestri, rendendo possibile la colonizzazione intensiva dei fondovalle alpini, lo sfruttamento delle praterie in quota per il pascolo dei bovini (di taglia leggermente più piccola degli

attuali) diventa abituale per lasciare più spazio alla cerealicoltura a rotazione nei fondovalle; capre e pecore possono sfruttare anche pendici abbastanza impervie o i campi lasciati a riposo.

Nelle Alpi orientali l'eccezionale ritrovamento dell'Uomo del Similaun (circa 3250 a.C.) ci mostra un'attrezzatura adatta ai rigori dell'alta quota e l'inarrestabile propensione all'esplorazione dei passaggi più impervi.



Ricostruzione dell'aspetto e dell'equipaggiamento dell'Uomo del Similaun (da *Summo Plano*)

Una situazione analoga doveva determinarsi anche nell'area ossolana, in condizioni ambientali comparabili, anche se con una minore densità demografica.

Il pascolo in quota e la grande concentrazione di beni, determinata dal radunarsi di mandrie di intere comunità, favoriscono fin dalla prima età dei metalli *razzie* e *saccheggi*. Già dunque le comunità dell'età del Rame, in cui emerge gradualmente una casta guerriera, si debbono porre il problema del controllo del territorio e delle vie di transito, che diventerà centrale e caratteristico a partire dalla successiva età del Bronzo (circa 2200-900 a.C.).

L'ETÀ DEL BRONZO (2200-900 A.C.)

Nel II millennio a.C. la necessità di controllo delle risorse metallifere (e nel perimetro del massiccio del Monte Rosa in particolare dell'oro, raccogliibile in superficie nello



Bocchetta dell'Arbola o Albrun Pass
(da Summo Plano)

sbriciolamento delle vene quarzifere) e il ruolo centrale del territorio elvetico come punto di raccordo delle vie fluviali di Reno, Rodano e Danubio, su cui si intrecciano, nelle difficoltà di transito delle foreste europee, i traffici delle merci strategiche come lo stagno, dalla Cornovaglia e dalla Boemia, e l'ambra dalle coste del Baltico, valorizzano sicuramente i valichi delle Alpi Lepontine e tra essi quello del Sempione.

Nell'Ossola il commercio dell'età del Bronzo sembra distribuirsi, più che nell'accentramento sulle vie preferenziali dei valichi più agevoli, lungo le strade battute dai percorsi della transumanza, sfruttando i percorsi stagionali per scambi di merci, idee, persone.

Nell'età del Bronzo ed in alcuni momenti dell'età del Ferro ha sicuramente rivestito un ruolo importante nei contatti tra l'Ossola e l'Alto Vallese la via che da Baceno attraverso l'Alpe Devero sale a Pianboglio ed alla Bocchetta dell'Arbola (2409 m.), per poi discendere per la Valle della Binna e Binn nella valle del Rodano.

Si tratta di un percorso lungo ma con salite abbastanza progressive, ovviamente limitato ad un uso stagionale, ma ricco di buoni alpeggi adatti al pascolo bovino.

Pugnale in bronzo dalla
Bocchetta dell'Arbola
(Civico Museo
Archeologico di
Mergozzo)



La frequentazione del passo dell'Arbola è documentata dal ritrovamento di un pugnale in bronzo databile attorno al 1500 a.C., forse collocato presso

il ghiacciaio come offerta votiva.

Ancora nella tarda età del Bronzo (circa 1300-1200 a.C.) la carta di distribuzione di un'inconfondibile produzione italiana come il pugnale "tipo Veruno" evidenzia l'utilizzo dei passi ossolani, a partire probabilmente proprio dal Sempione e dalla stessa via dell'Arbola, da parte di mercanti e metallurghi ambulanti.



Carta di distribuzione dei pugnali "tipo
Veruno" (da Summo Plano)

LA PRIMA ETÀ DEL FERRO (900-375 A.C.)

I LEPONTI SULLA VIA DEL SEMPIONE

Poco dopo il 900 a.C., un momento di peggioramento climatico ad intensa piovosità con forte instabilità del letto dei fiumi mette in crisi gli insediamenti ossolani del fondovalle e la percorribilità dei valichi alpini. In seguito, però, una forte corrente commerciale viene attivata attraverso i passi delle Alpi Lepontine (in particolare il San Bernardino e il Lucomagno verso l'Alto Reno) dalla nascita della cultura di Golasecca.



Parte del corredo, riferibile ad una sepoltura doppia, della tomba 15 di Gravelona Toce, intorno al 460 a.C. (da Summo Plano)

A partire dai centri in rapida crescita all'uscita del Ticino dal Lago Maggiore (Castelletto Ticino, Varallo Pombia, Sesto Calende, Somma Lombardo e Golasecca) le genti golasecchiane controllano tutta la navigazione fluvio-lacuale dall'Alto Ticino al Po, veicolando prodotti dell'artigianato locale ma soprattutto merci di lusso etrusco-italiche dirette oltralpe in cambio di materie prime pregiate.

Nel corso del VII secolo a.C. gli insediamenti di Castelletto Ticino - Sesto Calende raggiungono dimensioni protourbane e contano non meno di tremila abitanti; mercanti etruschi

favoriscono l'adattamento della scrittura alla lingua celtica locale; viene introdotta con innesti di vitigni appenninici la coltivazione dell'uva per la produzione di vino; l'artigianato, stimolato dagli oggetti pregiati d'importazione donati ai capi locali, cresce fino a raggiungere una notevole qualità, soprattutto nella produzione di vasellame bronzeo.

Intorno al 600 a.C. l'Ossola e l'Alto Ticino sembrano ripopolarsi improvvisamente. Pur nella comune diffusione delle ceramiche e dei corredi golasecchiani, molte necropoli si caratterizzano per il rito inumatorio (rispetto alla generalizzazione della cremazione nella cultura di Golasecca): si tratta di gruppi della cultura di Hallstatt provenienti dall'area alpina orientale e attirati dalle occasioni create dal commercio. Sono questi



Ceramiche golasecchiane dall'insediamento di Brig-Waldmatte, circa 550-480 a.C. (da Summo Plano)

probabilmente i Leponti, che si specializzano nel controllo delle vie alpine dal Sempione allo Spluga, sia in senso trasversale alla catena che lungo l'asse Brig - Domodossola - Val Vigizzo - Locarno - Chiavenna.

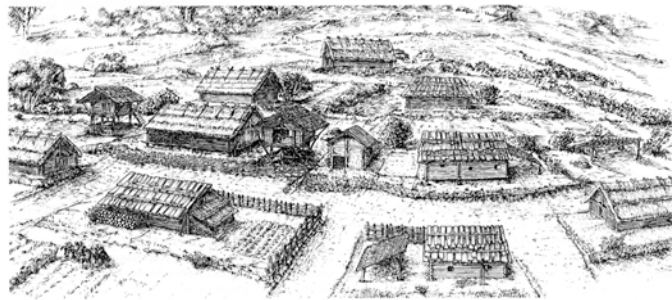
Ceramica golasecchiana prodotta nell'area del Verbano è presente intorno al 500 a.C.

nell'insediamento di Brig/Waldmatte, sul versante elvetico del Sempione, a conferma di un percorso che, raggiunte via terra Locarno o Gravelona Toce, poteva fruire della navigazione del Lago, allora di circa 8 m più alto dell'attuale. L'utilizzo del valico del Sempione, lungo percorsi di mulattiera che passavano probabilmente sopra le gole di Gondo, sembra ininterrotto a partire almeno dal VI secolo a.C.

Lo stretto rapporto tra la cultura di Golasecca e la tradizione alpina può essere ricordato da un aspetto emblematico: la tecnica di costruzione delle baite tradizionali delle Alpi Occidentali, basata sull'utilizzo di legno e pietra, trova sistematici riscontri sia nelle abitazioni documentate nel sito di Brig/Waldmatte, sia in quelle degli insediamenti golasecchiani del VII-VI secolo a.C. a Castelletto Ticino, indagate negli scavi recenti.

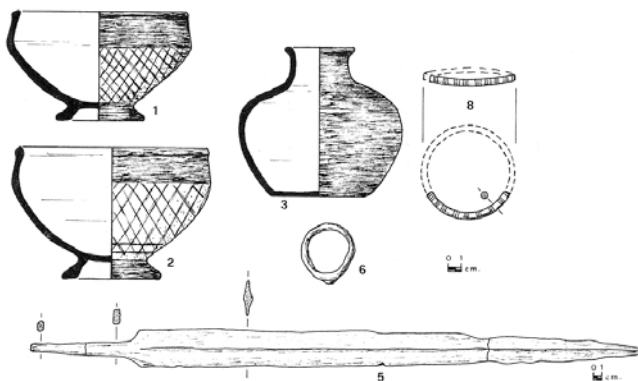


Edificio di Brig-Waldmatte in corso di scavo (da Summo Plano)



Ipotesi di ricostruzione d'una parte del villaggio di Waldmatte attorno al 500 a.C. (da Summo Plano)

Questa fase è documentata oltre che dal sito di Brig/Waldmatte, dall'occasionale ritrovamento di sepolture a Montecrestese e Gravelona Toce, che si connotano come



Corredo di sepoltura della prima età del Ferro rinvenuto a Montecrestese (da Caramella-De Giuli)

appartenenti a ricchi guerrieri con armi di tipologia transalpina, ceramiche a stralucido e bronzi di importazione dall'Etruria, e dalle testimonianze del riparo del Balm d'la Vardaiola all'Alpe Veglia, dove gli scavi hanno evidenziato una costruzione probabilmente utilizzata come bivacco da pastori nel VI secolo a.C.

La datazione al VI secolo a.C.

corrisponde con un momento favorevole dal punto di vista climatico, in cui il controllo del valico del Sempione e dei passaggi minori determina un sempre più stretto contatto tra le

popolazioni alpine ed i centri della cultura di Golasecca nella pianura, vettori di traffici commerciali che legavano su grandi distanze le città dell'Italia centrale ed i principati celtici della cultura di Hallstatt dell'Europa centro-occidentale. Anche la caccia ad alta quota ai branchi di camosci, cervi e stambecchi, come testimoniato dalle incisioni rupestri piemontesi e lombarde, s'inserisce nelle attività rappresentative del rango delle aristocrazie locali: significativo a questo riguardo che, oltre ai focolari della *Vardaiola*, nei livelli soprastanti la fase mesolitica di Cianciavero siano stati trovati resti di fuochi di bivacco coevi.

LE ROCCE A COPPELLE



Roccia con coppelle a Trasquera
(da Summo Plano)

L'attenzione all'alta montagna diffonde lungo tutta l'età del Ferro una manifestazione ben rappresentata nelle Alpi, non solo piemontesi: le rocce a coppelle.

Una chiara distribuzione di rocce a coppelle al Pian d'Erbioi ed al Pian Sass Mor segna inequivocabilmente la via del Passo di Boccareccio a monte della *Vardaiola*, mentre altre rocce di particolare bellezza si ritrovano nelle aree circostanti, come a Trasquera, loc. Sass d'la Tumba.



Roccia con coppelle sulla via verso il Passo di Boccareccio (da Summo Plano)

Queste manifestazioni sono legate a complesse valenze di culto, se non necessariamente a sacrifici con presentazione di offerte liquide, e si collegano al culto delle alture tipico dell'età del Ferro, che esprimerà divinità come *Poeninus*, *Albiorix* (= "il re dell'Alpe") e *Segomo Dunatis* (= "dell'altura").

Forse nel III-I secolo a.C. si può datare una struttura di Aione in corso di indagine, spiegabile come una fonte monumentale, rimaneggiata in epoche recenti con la realizzazione di una cappelletta alpina tanto da rendere oggi incerta la lettura delle fasi originarie.

LA SECONDA ETÀ DEL FERRO (375-15 A.C.)



Carta del territorio con indicazione delle popolazioni preromane insediate

La via di valico del Sempione continuò ad essere percorsa nella seconda età del Ferro per motivi commerciali e dovette costituire un necessario punto di collegamento tra i Leponti che vivevano a sud dell'arco alpino e quelli insediati nel Vallese. Alcune fonti storiche latine ci hanno tramandato notizie sulle origini e sulla localizzazione di questa popolazione, strettamente legata al tratto alpino eponimo, le Alpi Lepontine o Leponzie; secondo

un'interpretazione leggendaria erudita di Plinio il Vecchio (*Storia Naturale*, III, 24, 133-135), il nome deriva dal fatto che questo popolo discendeva "dai compagni di Ercole abbandonati ("leipein" in greco significa "abbandonare") lì per aver avuto le membra congelate durante il passaggio delle Alpi".

Plinio, come Catone il Censore e Polibio (*Storie*, II, 15), considera i Leponti di stirpe taurisca, mentre Strabone (*Geografia*, IV, 206), più esaustivo sull'ampiezza del loro territorio "alla base delle Alpi abitano, da un lato i Reti ed i Vennoni, rivolti ad oriente, dall'altro i Leponti...", li considera affini ai Camuni di stirpe retica. I dati archeologici permettono di affermare che i Leponti erano stanziati nell'area dell'odierna val d'Ossola e del Verbano, anche nella sua parte settentrionale (Canton Ticino) e sul versante svizzero delle Alpi Lepontine (Vallese).



Iselle di Trasquera, tracce delle canalizzazioni per le attività di lavaggio aurifero (da Summo Plano)

Probabilmente proprio ai Leponti della seconda età del Ferro si deve far risalire la frequentazione della via del Sempione per lo sfruttamento delle risorse aurifere. Interventi di scavo condotti a partire dal 1991 lungo l'asta del torrente Diveria hanno infatti permesso di constatare come antiche conoidi intaccate dalle recenti ondate di piena coprivano canali di lavaggio disposti a ventaglio, realizzati in serie con una tecnica mineraria che trova confronti solo nelle miniere

della Bessa nel Biellese, coltivate in età preromana e su grande scala in età romana tra il 140 e l'89 a.C.

L'attività di lavaggio aurifero nella bassa Val Divedro si collega alla presenza di filoni in posto a monte nelle rocce di Gondo (soprattutto a Zwischenbergen): sfruttate a partire per lo meno dall'età medievale, queste miniere hanno probabilmente obliterato eventuali tracce di lavori antichi a cielo aperto, anche se nella tradizione locale ottocentesca alcune fosse erano chiamate "fosse dei Romani".

Nei punti in cui il naturale ruscellamento della corrente aveva favorito il formarsi di lenti sabbiose scure composte da addensamenti di minerali pesanti, veniva impiantata una struttura costituita da un canale adduttore che captava a monte l'acqua del torrente mantenendola ad una quota leggermente sopraelevata. Un semplice sistema di chiuse permetteva l'accumulo di acqua nel canale e la deviazione improvvisa verso scivoli lignei protetti lateralmente da ciottoli, su cui si effettuava il lavaggio dei detriti separati dai sassi di maggiori dimensioni. Il materiale più pesante (oro e metalli ferrosi) si concentrava contro gli scalini dello scivolo o tra frasche disposte sul fondo e veniva vagliato a rotazione selezionando visivamente le brillanti particelle aurifere. La tecnica esecutiva e l'assoluta assenza nei riempimenti di materiali più recenti rende possibile la datazione di queste aree di lavaggio aurifero tra III e I secolo a. C.

TESTIMONIANZE DI CONTATTI COMMERCIALI



Necropoli di Gravellona Toce in scavo
(Foto F. Pattaroni)

La presenza umana lungo tutto lo snodarsi del percorso viario è documentata in particolare nel tratto della bassa Ossola dai ricchi ritrovamenti di Ornavasso e Gravellona Toce. Entrambe le località hanno restituito estese necropoli che si datano tra la tarda età del Ferro e l'età romana.

La composizione dei corredi leponzi rispecchia l'organizzazione sociale: da un lato allevatori, agricoltori ed artigiani, dall'altro una potente classe guerriera, caratterizzata da ricche panoplie militari e pregiati oggetti d'importazione. Proprio i materiali di importazione documentano i rapporti commerciali ed i contatti culturali che si svolsero lungo il valico del Sempione. Dal mondo mediterraneo giungevano presso i Leponti



Fibule a testa elmata e bracciali "vallesani"
dalla necropoli di Ornavasso

recipienti in bronzo da banchetto di produzione etrusca e ceramica a vernice nera dalle officine etrusche, padane e dell'Italia meridionale.

Tutti materiali che si ritrovano a nord delle Alpi. Gli intensi rapporti con il Vallese sono attestati ad Ornavasso dal ritrovamento di materiali del tutto particolari, come i bracciali in bronzo cd "vallesani", una produzione tipica appunto dell'area svizzera collegata all'Ossola dal Sempione.



Monete celtiche dette *potin* dalla
necropoli di Ornavasso presso il Museo
del Paesaggio di Verbania (da *I Leponti
tra mito e realtà*)

Allo stesso modo i contatti con il Vallese sono attestati da due monete di conio transalpino, cd. *potin*, delle tribù dei Leuci (che erano stanziati nell'area dei Vosgi, ed avevano come centro principale *Tullum*, oggi Toul) e dei Sequani (stanziati, durante il I secolo a.C., tra il Giura occidentale e la Saona, con capitale *Vesontium*, oggi Besançon).

Mentre un ricca sepoltura familiare rinvenuta nel corso di scavi occasionali non controllati a Domodossola apre uno spiraglio su quello che dovette essere il ruolo centrale di *Oscella*, capitale dei Leponti come punto di confluenza dei percorsi viari e centro ideale della valle.



Vasellame bronzeo di importazione etrusca dalle necropoli leponzie presso il Museo del Paesaggio di Verbania
(da *I Leponti tra mito e realtà*)

In particolare lungo la via del Sempione sin dall'età del Ferro gli studiosi prendono in considerazione che si svolgesse il commercio del sale. L'osservazione dei siti vallesani (quali Briga, Sion, Sembrancher, Binn), come l'analisi dei materiali ossolani appena condotta, sottolineano in maniera evidente gli stretti legami culturali e commerciali tra i due versanti alpini. Paiono confermare l'utilizzo della direttrice del Sempione le aree di diffusione di alcuni materiali quali le fibule a testa elmata in bronzo e corallo, oppure i vasi a trottola, bottiglie da vino, o ancora la ceramica a vernice nera, i bracciali in argento di

tipologia leponzia, il vasellame metallico nord etrusco giunto in Svizzera attraverso la mediazione commerciale leponzia.

LUNGO LA STRADA: DRESIO



S. Pietro di Dresio. Fontana con "maschera" celtica (da *Summo Plano*)

In località S. Pietro di Dresio presso Vogogna una fontana decorata da un affresco settecentesco, considerata salutare e benedetta, riutilizzava con profonde modifiche e riducendola a mascherone una testa in pietra ollare della Valle Antrona che, smurata, restaurata ed analizzata ha potuto essere riconosciuta come la raffigurazione di una divinità celtica delle acque salutifere identificabile come *Verkos / Belenos* ed assimilabile ad Apollo.

La testa, che mostra negli aspetti tecnici una mano abituata ad operare su materiali teneri come il legno, richiama nello stile l'arte celtica dell'Europa orientale e sembra databile tra la fine del III ed il II sec. a.C.

Dall'esame della stratigrafia delle malte sovrapposte è stato possibile appurare che la testa, prima dell'inserimento sopra la fontana nel 1753, aveva avuto altri riutilizzi: la muratura probabilmente in posto della pietra in una fontana già più di un secolo prima del



Particolare della "maschera" celtica (da *Summo Plano*)

restauro settecentesco e dell'esecuzione dell'affresco e prima ancora l'impiego come bocca di fontana già in età romana o tardoantica, con il fissaggio trasversale di un tubo forato fittile o plumbeo, annegato in una malta a cocchiopesto che ne garantiva la tenuta stagna. Prima di questo devastante intervento la testa faceva evidentemente parte di una statua di culto, inserita in un'area sacra all'aperto o in un bosco sacro.

Lo stesso toponimo di Dresio sembra attestare l'adiacenza alla strada antica, se risulta legittimo l'accostamento al lombardo medievale *Dreço* (oggi *Drezzo-CO*) ed al dialettale *drez* nel senso di «diritto», riferito alla vicinanza di un rettilineo stradale

di una certa importanza, che potrebbe ben identificarsi con quello su cui si imposterà l'abitato medievale di Vogogna.

La testa di Dresio, sostanzialmente contemporanea alla fase iniziale della vicina necropoli preromana di S. Bernardo di Ornavasso, rappresenta non solo una testimonianza emblematica e di eccezionale qualità della cultura figurativa dell'Ossola leponzia prima della romanizzazione ma anche, probabilmente, l'evidenza di un culto indigeno collegato all'acqua ed alla vegetazione, conservatosi lungo un asse stradale e trasformatosi fino

alla reinterpretazione in senso cristiano, assumendo così uno straordinario rilievo per la storia del territorio e per la stessa comprensione dell'evoluzione storica dei culti preromani nell'area alpina.

La testimonianza di un probabile bosco sacro dedicato a *Verkos* (di cui resta traccia nel toponimo *Vergonte*, riferito ad un'ampia area) sembra anche indiziare una zona di confine tra le popolazioni preromane e localizza ragionevolmente il tracciato di una via di percorrenza protostorica. D'altra parte la chiara continuità della tradizione di sacralità del sito può spiegare anche la scelta della collocazione a *Vogogna* dell'epigrafe romana del 196 d.C., sancendone la solennità e l'importanza propagandistica.

MUSEI E ARCHIVI

Per approfondire il tema della preistoria lungo la via del Sempione:

MUSEO / ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
<p>Sion Musée Cantonal d'Archéologie Rue de Chateaux, 12</p>	<p>Orari: 13-18 Chiuso il lunedì Tel. +41 (0)27-60 64 700</p>	<p>Materiali archeologici dal neolitico all'età romana, attestanti la vita degli antichi vallesani</p>
<p>Mergozzo Civico Museo Archeologico Via Roma, 8</p>	<p>Orario estivo: martedì-domenica 16-19; Orario invernale: sabato 16-18 domenica 15-19 In settimana apertura su richiesta Tel. +39 (0)323-84 53 79 museomergozzo@fiscali.it</p>	<p>Raccolta di oggetti ritrovati nell'Alto Verbano e nell'Ossola che testimoniano la frequentazione di questi luoghi da parte dell'uomo preistorico</p>
<p>Torino Museo d'Antichità Via XX Settembre, 88c</p>	<p>Orari: 8,30-19,30 Chiuso il lunedì Tel. +39 (0)11-52 11 106</p>	<p>Il percorso, dedicato all'archeologia di tutto il Piemonte, ospita materiali provenienti da vari siti dell'area del Sempione (Alpe Veglia, Montecrestese, Ornavasso, Gravellona)</p>
<p>Vogogna Palazzo Pretorio</p>	<p>Per info: Comune di Vogogna +39 (0)324-87 042</p>	<p>All'interno dello storico palazzo Pretorio è conservato il Mascherone cellico proveniente da Dresio, mentre una copia si trova nella collocazione originaria presso la fontana nel sagrato dell'oratorio di Dresio</p>
<p>Varzo Centro Visite del Parco Veglia Devero Villa Gentinetta Via Pieri, 27</p>	<p>Visitabile su richiesta +39 (0)324-72 572</p>	<p>Riproduzioni dei reperti preistorici ritrovati all'Alpe Veglia e appartenuti a gruppi di cacciatori del Mesolitico</p>
<p>Verbania-Pallanza Museo del Paesaggio Palazzo Viani Dugnani Via Ruga, 44</p>	<p>1 aprile-31 ottobre 10-12; 15.30-18.30 In altri periodi apertura su richiesta Chiuso il lunedì +39 (0)323-50 24 18</p>	<p>Reperti provenienti dalle necropoli di S. Bernardo e di In Persona di Ornavasso che documentano la cultura materiale leponzia della seconda età del Ferro</p>

L'EPOCA ROMANA

INTRODUZIONE



Ritratto dell'imperatore
Settimio Severo, cui si deve il
miglioramento della via del
Sempione in epoca romana

Le esigenze strategiche ed economiche che condussero alla costruzione della strada napoleonica del Sempione non dovettero essere molto diverse da quelle che costrinsero l'imperatore romano Settimio Severo ad attivare nel 196 d.C. una strada carreggiabile che, valicando il Sempione, mantenesse i collegamenti con le province transalpine. L'epoca romana fu dunque la prima epoca di splendore per il valico ossolano e, sebbene preceduta e seguita da fasi di contrazione dell'importanza della via, segnò il percorso degli sviluppi futuri.

Nel quadro dell'importanza che la via di valico ossolana raggiunse nei primi secoli dopo Cristo, si inserisce anche un'ipotesi etimologica del misterioso toponimo "Sempione", che lo farebbe derivare proprio dal latino. Il nome, di cui sono attestate molte varianti, tra cui *Simpilion*, *Simpiono*, *Sempliono*, *Sempiano*, potrebbe infatti derivare dalla deformazione delle parole latine "*Summo Plano*", pianoro alla sommità di un monte.

LA CONQUISTA ROMANA



Ritratto dell'imperatore
Augusto

L'annessione all'Impero romano del territorio leponzio del Sempione è da far risalire agli ultimi decenni del I secolo a.C. ed all'azione dell'imperatore Augusto. Un monumento in particolare ci attesta questo cruciale momento storico: il cosiddetto "Trofeo delle Alpi", eretto a La Turbie, un villaggio alle spalle del Principato di Monaco, tra il 7 ed il 6 a.C. in onore dell'imperatore Augusto e a commemorazione della sua azione di completa sottomissione di tutti i popoli dell'arco alpino. Nella lunga iscrizione, tramandataci per esteso da Plinio il Vecchio ed ancora leggibile, in ricostruzione moderna, su uno dei lati del basamento, tra i quarantaquattro popoli vinti e sottomessi figurano anche i Leponti.

La conquista delle Alpi veniva ricordata con orgoglio da Augusto stesso nelle sue *Res gestae*: "*Pacificai le Alpi dalla regione prossima al mare Adriatico fino al Tirreno, a nessuna popolazione avendo portato guerra ingiustamente*", mentre i poeti del suo tempo



Particolare dell'iscrizione sul monumento di
La Turbie (foto A. De Giuli)

lodavano in versi le imprese dei suoi generali, Druso e Tiberio.

Le ragioni delle guerre sono da ricercarsi nella necessità di porre fine a problemi di sicurezza e nella volontà di controllare i passi alpini a vantaggio dell'economia romano-italica e dei traffici commerciali: di qui la facile accusa di briganti contro coloro che difendevano i propri territori e le vie di transito che, per secoli, avevano garantito il

benessere economico a queste popolazioni.

Dal punto di vista giuridico e amministrativo non sono ancora chiare le modalità di ammissione alla cittadinanza romana di queste popolazioni, che dovevano essere assegnate come comunità attribuite al municipio romano più vicino, che, nel nostro caso, potrebbe essere quello di *Novaria*. Le popolazioni *adtributae* mantenevano in genere la propria organizzazione territoriale, ma dovevano corrispondere un'imposta fissa in denaro al governo centrale di Roma.

TERRITORIO, VIABILITÀ E POPOLAMENTO



Particolare dei vetri dalla "tomba gentilizia" di Gravellona Toce (da *I Leponti tra mito e realtà*)

Con l'età romana si moltiplicano i ritrovamenti, in tutta l'Ossola. Essi testimoniano un incremento insediativo, diretta conseguenza della *pax romana* e dei suoi positivi riflessi sull'economia locale, di cui è testimonianza di particolare rilievo la necropoli di Gravellona Toce, con alcune tombe ricche che documentano l'intensità dei contatti commerciali che continuarono a svolgersi lungo l'asse viario ossolano. La frequentazione della via è confermata anche dai ritrovamenti

di abitato effettuati, oltre che ancora a Gravellona, a Candoglia, sito per il quale è stata ipotizzata una funzione di stazione di posta lungo il percorso verso il Sempione.

È noto che i Romani prestarono particolare attenzione a migliorare e potenziare i collegamenti viari con finalità militari ed economiche. La presenza romana dovette promuovere un miglioramento della viabilità anche nel territorio ossolano. A Vogogna un'epigrafe, purtroppo molto compromessa, attesta interventi edilizi manutentivi su una strada effettuati nel 196 d.C. Questa tarda testimonianza conferma in maniera diretta l'esistenza di un percorso viario precedente, una strada romana dell'Ossola diretta verso i passi alpini e scandita anche dalla distribuzione dei siti archeologici.

L'ITINERARIO DA MILANO ALL'OSSOLA



La via da Milano per l'Ossola nel contesto della viabilità romana (da *Summo Plano*)

Una costante tradizione erudita del Novarese identifica, a partire dall'iscrizione di Vogogna del 196 d.C., come *Via Settimia* una strada che da Novara attraverso Suno, Omegna e Gravellona raggiungeva l'Ossola ed il Sempione. In realtà manca qualsiasi indizio di tale denominazione e i pur numerosi riscontri della presenza di una direttrice da Novara a Gravellona lungo l'Agogna ed attraverso il territorio degli *Agoni/Agamini* non permettono

di identificarla come strada imperiale di particolare importanza.

Più facile è invece riferirsi per il tracciato principale ad una direttrice da Milano, che porterebbe la via romana su un percorso molto simile a quello della strada napoleonica.

Su un tracciato probabilmente preromano una strada rilevante usciva da Milano (Porta Vercellina) in direzione ovest-nord-ovest, scandita dai toponimi dei miliari: Quarto Cagnino, Quinto Romano, Settimo Milanese. A questo punto, dopo la biforcazione della via per Vercelli, proseguiva lungo l'Olona per Parabiago e Legnano, qui incrociava la via romana da Novara a Como, testimoniata ancora oggi dai resti del ponte romano sul Ticino di Turbigo. Lasciato l'Olona la strada procede su una linea molto agevole fino a Sesto Calende: qui un'area sacra attestata da almeno tre cippi iscritti dedicati ad Ercole sembra ben appropriata su una strada diretta ai valichi dell'Ossola.

Sul versante piemontese, poco a monte del castello visconteo di Castelletto, ancora nell'800 erano visibili i resti di un basamento di ponte romano; attraversati Dormelletto, Mercurago ed Arona, probabilmente lungo un'altimetria più elevata dell'attuale strada del Sempione (in età romana il Lago era più alto di circa 2 m), la strada proseguiva forse a mezza costa fino a Nebbiuno e Feriolo, per raggiungere a Gravellona, passato lo Strona, la direttrice proveniente da Novara lungo l'Agogna ed affrontare la risalita dell'Ossola.

Partendo da Gravellona Toce, allora come oggi punto di incontro delle strade provenienti da sud-ovest e da sud-est, che costeggiavano il Lago d'Orta e il Lago Maggiore, il percorso principale proseguiva verso Ornavasso, con una probabile diramazione per Mergozzo, secondo un tracciato non molto discosto da quello odierno.

Un primo passaggio della Toce tra la punta di Teglia ed Ornavasso permetteva verosimilmente di congiungersi alla strada che, costeggiando il Lago da Pallanza,



Ara con dedica a Giove da Candoglia, I secolo d.C.
(da *Summo Plano*)

raggiungeva Candoglia ed Albo, indiziata da ritrovamenti di lastroni pavimentali. Non era ancora esistente invece il Lago di Mergozzo, e la piana di Fondotoce si presentava ricoperta dal Lago, costituendo un'ampia insenatura poco profonda e molto adatta all'attività di pesca.

Punto fermo del tracciato stradale romano è infine il rettilineo da Vogogna al Ponte della Masone, dove probabilmente la strada ripassava la Toce, mentre un tronco proseguiva in sponda sinistra per Beura.

Immediatamente a valle del ponte della Masone, cosiddetto dall'Ospizio dei cavalieri ospitalieri ivi organizzato dal 1376 a complemento di quello aperto sul passo del Sempione, contro il versante roccioso in

sponda sinistra, un tratto ben conservato di massicciata stradale antica mostra potenti opere di sostegno per impostare una salita progressiva a sbalzo contro la roccia. La



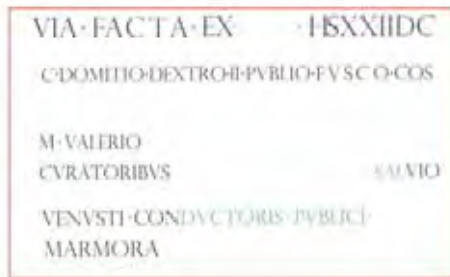
Tratto della strada romana con opere di sostegno a Vogogna

tecniche, confrontabile con alcuni terrazzamenti della strada romana della Val d'Aosta nei pressi del Forte di Bard, e la logica strutturale, che fa ritenere tale tracciato anteriore all'impianto della *mansio* dei cavalieri gerosolimitani, accreditano l'ipotesi di una datazione all'età romana del manufatto, che ha comunque subito rifacimenti e danneggiamenti.

VOGOGNA E L'ISCRIZIONE DEL 196 D.C.



L'epigrafe di Vogogna



Trascrizione dell'epigrafe di Vogogna
(da Summo Plano)

Del resto tra il ponte della Masone e Dresio si colloca l'epigrafe romana che indica in una logica monumentale e propagandistica il punto di inizio del tratto alpino del percorso stradale. Il testo, molto danneggiato già nel XVII secolo, si legge secondo le integrazioni del Mommsen: *Via facta ex HS X[.]IIDC C[ai]o Domitio Dextro Il P[ublio] Fusco Co[nsulibus] M[arco] Valerio [...] curatorib[us] eius operis Sal[vio] venusti con[ductoris] publici [...] marmora [...].* S'interpreterebbe dunque, sulla base di questa ricostruzione, "Via fatta con sesterzi ... sotto il secondo consolato di Caio Domizio Destro e il primo di Publio Fusco, con curatori dell'opera Marco Valerio e ... Salvio; appaltatore degli abbellimenti è stato... e fornitore dei marmi ...". Di grande importanza appare la data precisa, espressa nell'epigrafe attraverso l'indicazione dei

consoli, che si fissa al 196 d.C., sotto l'imperatore Settimio Severo.

L'espressione *via facta* chiarisce che è stata realizzata una infrastruttura nuova o adeguata al rango di via una precedente; il tono e la solennità del testo non possono riferirsi che ad un collegamento sulla lunga distanza, molto probabilmente attraverso il valico del Sempione. E' dunque possibile che in questo momento si realizzi un simile passaggio contro roccia nelle gole di Gondo, aprendo definitivamente la via al transito dei carri.

Ci sarebbe anche un motivo storico per tale iniziativa dell'amministrazione imperiale: nel 196 si ribella Decimo Clodio Albino, a seguito della nomina a Cesare del figlio di Settimio, detto Caracalla; il ribelle si trincerò in Lione bloccando le vie verso la Gallia, fino a quando viene sconfitto (197). E' probabile che la vicenda abbia incentivato l'apertura di strade alternative, adatte ad aggirare il blocco dei ribelli ed a raggiungere la Germania e comunque a migliorare anche in seguito la situazione strategica dei movimenti militari tra l'Italia e le Gallie, in una situazione in fondo comparabile a quella che determinerà la realizzazione della strada napoleonica.

CREVOLA E I PONTI ROMANI



Resti dei piloni di un ponte, probabilmente di età romana, lungo lo Strona a Gravelona Toce

Numerosi ponti caratterizzavano il percorso piemontese della strada romana.

Nel tratto verbanese i più importanti erano il ponte in muratura sul Ticino a Castelletto, di cui si hanno solo notizie ottocentesche, e il ponte sullo Strona a Gravelona, le cui le fondazioni dei basamenti sono state indagate archeologicamente. Il ponte sulla Toce nei pressi di Ornavasso non è neanche localizzabile con precisione, mentre diversi resti di pali segnano ancora oggi la zona del porto della Masone e del ponte antico, poco a valle dell'attuale.

Il ponte più monumentale doveva essere però quello di Crevola, che, inserito in un'ambientazione spettacolare, consentiva alla strada di raggiungere la riva sinistra della Diveria, versante che poi risaliva senza varianti probabilmente fino al valico. Appare invece interamente medievale il Ponte dell'Orco, ormai crollato, legato al transito verso gli alpeggi del versante opposto e ad alcune direttrici minori verso la Valle di Bognanco, così come il superiore ponte ad unico arco.



Il ponte di Crevola in una litografia del 1886. Si notano ai piedi del ponte napoleonico i resti di quello romano

Lo scopo del ponte di Crevola era quello di consentire alla strada di superare restando alta le balze d'accesso alla Val Divedro, in modo da affrontare la valle con salite progressive, adatte al traino di veicoli anche su strade soggette al ghiaccio. Per fare questo doveva superare la profonda forra che dà il nome al paese (*Crevola* "stretta crepa") risalendo gradualmente dalla piana di Domodossola appoggiandosi sul versante a monte di Preglia. Ancora una volta la soluzione della strada romana appare simile a quella seguita più tardi dagli ingegneri napoleonici, dotati di mezzi tecnici ben diversi ed in particolare di esplosivi per la frantumazione della roccia.

Il ponte di Crevola superava la Diveria in un punto in cui la corrente appare particolarmente forte ed il trasporto di massi mette a rischio la tenuta delle strutture, come del resto dimostra la stessa successione di ponti di epoche diverse.

Il ponte romano si appoggiava con un'unica campata a tutto sesto solo sulle rocce, mantenendo le murature ben fuori dall'acqua. La larghezza del ponte consentiva l'incrocio di carriaggi nei due sensi senza grandi difficoltà: una bassa spalletta doveva proteggere i fianchi della strada appoggiandosi a sbalzo verso l'esterno.

I resti delle fondazioni romane sono ancora visibili alla base del ponte attuale: su di esse si riconosce almeno un rifacimento medievale.

LA DEDICA A TINCO MOCCO



L'iscrizione Tinco Mocco a Crevoladossola



Apografo dell'iscrizione di Crevoladossola
(da *Summo Plano*)

Poco a monte del ponte di Crevola la strada seguiva la roccia in posizione più bassa dell'attuale, approfittando di una zona di erosione naturale che formava quasi una galleria. All'interno di essa ancora oggi si legge, parzialmente alterata da sciagurate ripassature con scalpelli d'acciaio, la dedica *Tinco Mocco [votum solvit]*. Si tratta dello scioglimento di un voto, legato verosimilmente alle difficoltà ed ai pericoli del viaggio, e si adatta bene alla situazione di chi, dopo aver completato il tratto più impervio della traversata alpina, intravede il fondovalle.

La datazione dell'iscrizione è probabilmente intorno al I secolo d.C., sulla base delle caratteristiche delle lettere, anche se con margini di incertezza. Il secondo termine del testo può essere spiegato in due modi: o si tratta del

dedicante, al nominativo (*Moccone*, nome ben attestato nell'onomastica locale e legato al nome celtico del cinghiale, simbolo di furore e coraggio guerriero) o si tratta della resa al dativo in latino di un appellativo *Moccus* che traslittera il nome del dio-cinghiale celtico, raffigurato sulle spade degli Insubri e cui era sacra la città di *Mediolanum* (Milano). Nel primo caso *Mocco* è colui che scioglie il voto, nel secondo è la divinità locale cui viene assimilato per scrupolo religioso il dio "straniero" oggetto della devozione personale del dedicante.

Particolare è nella dedica di Crevola la menzione del dio *Tincus*. Si tratta dell'antico dio germanico *Thing*, paragonabile a *Marte*, che sarà nei testi mitologici successivi definito con l'appellativo *Thur*, dio dei giuramenti e degli armati riuniti in assemblea. Nel mondo celtico un ruolo analogo era svolto da *Toutates*. Confrontabile a questa iscrizione è la menzione del dio come *Marte Tincsus* insieme alle sue due dee *Alaisiagae* accompagnatrici, *Beda* e *Fimmilena*, negli altari del santuario circolare dei legionari della popolazione germanica dei *Tuihanti*, originari della Frisia (odierna Twente), a *Housesteads (Borcovicium)* presso il Vallo di Adriano. L'iscrizione è del periodo di Alessandro Severo (222-235).

Proprio la dedica a *Thing* rende improbabile che *Mocco* sia il nome del dedicante, poiché non appare logico a prima vista che un celta dell'area alpina o subalpina dedichi un ex-voto ad una divinità germanica.

Si tratta dunque probabilmente di un germano, forse reclutato per le legioni come frequentemente è attestato in età giulio-claudia, che esprime la gratitudine alla propria divinità senza dimenticare i numi tutelari della regione in cui si trova: anche se in quest'epoca verosimilmente la via del Sempione era ancora a livello di mulattiera e non ancora aperta ai carriaggi, è difficile non considerare l'iscrizione un forte indizio dell'importanza di questo valico per i collegamenti diretti tra la Germania e l'Italia.

MUSEI E ARCHIVI

Per approfondire la conoscenza dell'età romana lungo la via del Sempione:

MUSEO / ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
Sion Musée Cantonal d'Archéologie Rue de Chateaux, 12	Orari: 13-18 Chiuso il lunedì Tel. +41 (0)27-60 64 700	Materiali archeologici dal neolitico all'età romana, attestanti la vita degli antichi vallesani
Mergozzo Civico Museo Archeologico Via Roma, 8	Orario estivo: dal martedì a domenica 16-19; Orario invernale: sabato 16-18 domenica 15-19 In altri periodi apertura su richiesta Tel. +39 (0)323-84 53 79	Raccolta di oggetti ritrovati nell'Alto Verbano e nell'Ossola che testimoniano la frequentazione di questi luoghi da parte degli uomini in epoca romana (materiali di Mergozzo e Candoglia)
Torino Museo d'Antichità Via XX Settembre, 88c	Orari: 8,30-19,30 Chiuso il lunedì Tel. +39 (0)11-52 11 106	Il percorso, dedicato all'archeologia di tutto il Piemonte, ospita materiali provenienti da vari siti di epoca romana dell'area del Sempione (Ornavasso, Gravellona Toce)
Verbania-Pallanza. Museo del Paesaggio Palazzo Viani Dugnani Via Ruga, 44	Dal 1 aprile al 31 ottobre: 10-12; 15,30-18,30 In altri periodi apertura su richiesta Chiuso il lunedì +39 (0)323-50 24 18	Reperiti provenienti dalle necropoli di S. Bernardo e di In Persona di Ornavasso che testimoniano la cultura materiale in età romana

IL MEDIOEVO

INTRODUZIONE



Il castello visconteo di Vogogna

Le descrizioni geografiche dell'Anonimo Ravennate e di Guidone, che rispecchiano la situazione del VI-VII secolo, ci propongono un itinerario che da Ivrea, attraverso *Vittimula* (Dorzano S. Secondo), si intende attraverso il ponte di Romagnano Sesia, il Lago d'Orta e Gravellona, raggiungeva Domodossola e da qui proseguiva per *Scationa* (probabilmente S. Maria Maggiore) ed altri siti fino a Locarno, Bellinzona e Chiavenna, e non fanno minimamente accenno al Sempione.

Si comprende così come il dissesto del mondo romano dopo il IV secolo probabilmente determinò la mancata manutenzione della strada causandone il declino nei primi secoli del Medioevo. Ciononostante sarebbe sbagliato pensare che le difficoltà di questi secoli rendessero definitivamente la via del Sempione una via secondaria; in realtà il transito di muli e di viaggiatori vide fasi alterne, conoscendo momenti di ripresa nei periodi più freddi, quando gli altri valichi più alti risultavano di più difficile percorrenza.

IL DECLINO DELLA VIA ROMANA



La viabilità della tarda età romana nella rappresentazione della carta detta *Tabula Peutingeriana*

Il declino della via alla fine dell'Impero romano fu determinato, oltre che dalle generali incertezze e dalla crisi economica, anche da oggettive difficoltà a mantenere in buono stato di efficienza una strada che includeva punti particolarmente impervi e impegnativi da percorrere e gestire.



Il pericoloso tratto delle Gole di Gondo

Il punto cruciale del percorso erano soprattutto le gole di Gondo, impervie e franose, come hanno dimostrato anche tragiche esperienze recenti. Nell'età preromana e medievale il percorso della mulattiera da Bugliaga tendeva ad evitare probabilmente questo passaggio, ma la necessità di pendenze progressive per i carriaggi, requisito fondamentale di una strada romana importante così come della via napoleonica, obbligava a ricavare una via di transito nella roccia a Gondo anche con terrazzamenti di sostegno su arcate.

Nel 585 una rovinosa ed eccezionale alluvione interessa i principali fiumi piemontesi: non è difficile immaginare

che la forte piovosità e lo straordinario ingrossamento dei torrenti alpini abbiano favorito fenomeni franosi a Gondo e lungo la Val Divedro. Nel IX e X secolo la Lombardia occidentale e la fascia tra Sesia e Ticino sono interessate da violenti fenomeni sismici: le fonti ricordano il terremoto di Pavia nell'836 e di Monza nel 976.

Gli scavi delle grotte del Monte Fenera mostrano in un momento coevo estesi crolli delle volte delle grotte e chiari segni di faglie da terremoto nel deposito stratificato: è probabilmente in questo periodo che la crescita dei depositi alluvionali ed eventi franosi favoriscono la formazione del Lago di Mergozzo.

L'insieme di queste circostanze rese certamente difficoltoso il transito di uomini e merci lungo il Sempione.

L'ANTICO OSPIZIO DEI CAVALIERI DI MALTA



Ospizio di S. Giacomo dei Cavalieri di Malta, Passo del Sempione

Dopo il parziale abbandono della via nei primi secoli del Medioevo, già prima del 1235, la ripresa della frequentazione del passo stimolò la nascita di un ospizio dipendente dalla casa di Salgesch dell'ordine dei Cavalieri di Malta (venduto nel 1590), intorno a cui si organizzò un villaggio incrementato dalle regolari relazioni commerciali tra Milano e Briga. La prima menzione del toponimo Sempione ricorre proprio nel più antico documento che cita la presenza dell'"ospizio del Sempione", la concessione di una vigna nei pressi di Briga e di pertinenza del citato ospizio. L'antico ospizio è per noi dunque insostituibile testimonianza della ripresa nell'utilizzo del passo,

avvenuta nei secoli XII-XIII, in concomitanza dello sviluppo commerciale di centri floridi, come Venezia o Genova, per i quali i traffici verso il nord-Europa facevano capo a Milano ed erano diretti verso le aree delle Fiandre e dell'Allemagna. Fu un periodo considerato di "grande rivoluzione delle rotte e degli itinerari" (Enrico Rizzi), che portò all' "invenzione" di nuove vie di passaggio delle Alpi. In particolare nel tratto centrale delle grandi Alpi nel corso del XIII secolo vennero attivate, pressoché negli stessi anni, le vie del Gottardo e del Sempione.

Sappiamo dunque che nel 1235 l'ospizio era già stato fondato ed era diretto da frate Bernardo, con il titolo di "magister". Egli apparteneva all'ordine dei Cavalieri di San

Giovanni di Gerusalemme (Gerosolimitani o di Malta). L'ordine, nato negli anni immediatamente precedenti la prima crociata, fu sempre impegnato nella difesa, oltre che dei pellegrini diretti a Gerusalemme, in generale di tutti i pellegrini che in epoca medievale si muovevano lungo le strade della fede. In particolare lungo la via del Sempione avevano eretto altri ospizi: quello di Salgesch, presso Sierre, in territorio elvetico, e quello della Masone, presso Vogogna, in territorio ossolano.



Vogogna. Area della Masone dove si trovavano un porto e l'ospizio medievale

Numerosi altri documenti, dopo quello del 1235, citano l'ospizio, tramandandocene anche le intitolazioni, a San Giacomo, patrono dei pellegrini che da ogni parte del mondo cristiano si recavano a venerarlo a Compostela, e a San Giovanni, patrono dell'ordine gerosolimitano.

Tra i vari documenti che documentano la presenza e la funzione dell'ospizio, citiamo un contratto del 1476 con il quale viene affittato l'ospizio stesso, la chiesa di San Giacomo, le stalle, i fienili e gli alpeggi circostanti.

L'affittuario ha l'obbligo di "accogliere i poveri e distribuire le elemosine, provvedere alla celebrazione degli uffici divini, coltivare la terra e mantenere l'alpeggio dell'ospizio..."

La presenza dell'ospizio ci documenta dunque la frequentazione del passo, confermata anche da testimonianze dirette del suo attraversamento: nel 1254 - ed era inverno, l'8 febbraio - sappiamo che il Sempione fu valicato dall'arcivescovo Odone di Rouen, diretto a Roma.

Probabilmente per le gole di Gondo passò poi nel 1275 papa Gregorio X di ritorno dal Concilio di Lione, lasciandoci testimonianza scritta del pericoloso percorso su ponticelli gettati a passare torrenti tumultuosi (si vedano *infra* i contributi sui viaggiatori illustri).

LE FAMIGLIE FEUDALI



Resti di castello, Gravellona Toce,
Motto

Ma accanto all'ospizio si formano e crescono in questi secoli lungo il percorso di valico numerosi insediamenti, sostenuti e promossi da alcune famiglie feudali. Dopo la pace di Costanza (1183), numerose famiglie nobili lombarde si erano infatti ritirate sulle Alpi vallesane, ricevendo in feudo terre a cavallo tra la Valsesia, l'Ossola e il Vallese. La signoria del Sempione nel XIII secolo era pacificamente divisa tra tre nobili famiglie, note anche per i loro possedimenti feudali nel Verbano e nella bassa Ossola: i conti da Castello e di Biandrate nel tratto inferiore, gli Aosta (e poi gli Ornavasso, loro eredi) nel tratto superiore, comprendente il passo e la valle di Ganther.



Vogogna, Rocca

Giova ricordare che la presenza di queste famiglie si collega ai possedimenti delle medesime nei territori cusiani, verbanesi e della bassa Ossola, nell'ambito dei quali questi feudatari avevano promosso l'edificazione di strutture fortificate proprio a protezione della via (e soprattutto dei traffici commerciali che vi si svolgevano) in tutta la sua estensione territoriale. Tra le strutture fortificate che presidiavano la via ossolana di accesso al Sempione, possiamo ricordare i due *castra*



Resti di castello, Domodossola,
colle di Mattarella

nel territorio di Gravellona Toce (il *castrum Gravallonae* e il *castrum Cerri*), la torre di Ornavasso, la rocca di Vogogna e, a Domodossola, il castello di Mattarella e quello che doveva trovarsi nel borgo ossolano stesso (*Castrum novum*).

Le stesse famiglie feudali, pur distinte in diversi rami, controllavano dunque i percorsi di accesso al valico e, insieme ai vescovi di Novara, che invece esercitavano il loro dominio feudale sul comitato dell'Ossola (Alta Ossola) e sulla Riviera di San Giulio (Cusio meridionale), si impegnavano a tutelare la sicurezza dei traffici commerciali.

LA COLONIZZAZIONE WALSER



Simplon-Dorf, insediamento walser di origine medioevale

All'iniziativa di queste famiglie feudali, interessate, oltre che al controllo del valico stesso, a valorizzarne e sfruttarne i ricchi pascoli, si deve l'arrivo di coloni di lingua tedesca provenienti dall'Alto Vallese, i Walser. La colonizzazione walser del passo del Sempione avvenne probabilmente attorno alla metà del XIII secolo, quando, nei trattati e nei documenti scritti, cominciamo a trovare indicazioni

toponomastiche in lingua tedesca, che si vengono a sovrapporre ai nomi più antichi in lingua latina.

Vari documenti (1257, 1267, 1291) ci propongono le rivendicazioni da parte dei signori feudali citati sia sui luoghi che sugli uomini ivi insediati. In particolare sappiamo che la famiglia Da Castello insediò coloni walser sul versante meridionale del Sempione tra Varzo e Simplon, mentre negli stessi anni gli Aosta-Ornavasso avevano insediato coloni nella parte alta della valle tra Simplon-Dorf, Eggen e la montagna Walzer-Drittzel. Gli stessi Da Castello avevano infine insediato coloni nell'alta valle di Ganther (versante settentrionale).

Probabilmente furono proprio i Walser a segnare una svolta nel percorso della via del Sempione, poiché con la loro conoscenza del territorio montano è possibile che abbiano ripristinato la via presso le Gole di Gondo, attrezzandola con ponti sospesi. L'itinerario del Sempione percorso nei secoli più antichi sul versante ossolano correva infatti



Testimonianze della vita rurale dei walser in montagna, Simplon-Dorf sede dell'Ecomuseo del Sempione

probabilmente alto sulla sinistra orografica della valle, toccando Trasquera, Bugliaga e Alpien, per scendere a valle verso Algaby, aggirando in questo modo le pericolose gole di Gondo, che costituiscono però la via più breve e che probabilmente proprio grazie alla colonizzazione walser del XIII secolo ripresero ad essere frequentate.

L'importanza delle famiglie coloniche walser è fondamentale nella storia del passo, non solo perché determinò delle migliorie nel percorso, ma poiché

costituisce la chiave per comprendere le vicende legate all'organizzazione dei traffici ed allo sviluppo notevole che il valico assunse nel XIII secolo.

Non conosciamo la consistenza originaria delle comunità insediate, ma da documenti del 1291 apprendiamo che il gruppo dei coloni "petrisani" (insediati da Pietro Da Castello sul versante meridionale del valico) era composto da ben 100 famiglie, che possiamo immaginare fossero sparse in tutto il territorio a valle del torrente Latinasca/Laquin, negli insediamenti di Frassinodo/Alpine, Gondo/Ruden, Val Vaira/Zwischenbergental.

A Latinasca correva anticamente il confine tra Lombardia e Vallese. Proprio questi luoghi furono in seguito anche teatro di contese tra Ossola e Vallese, determinate dalla crescente importanza del Passo stesso.

MERCI E MERCANTI LUNGO LA VIA DEL SEMPIONE



Pagine del Libello del Vescovo di Sion Jodoco di Silenen, con le rivendicazioni relative alla strada del Sempione, 1487 (da E. Rizzi, *Il Sempione*)

Le circostanze storiche descritte favorirono dunque la ripresa dei traffici commerciali lungo la via, di cui restano innumerevoli testimonianze nei trattati e convenzioni del tempo in merito proprio ai transiti commerciali.

Fin dal 1256 venne affidato dal vescovo di Sion Enrico di Raron (1243-1271) l'appalto dei dazi lungo la via del Sempione ad *Alberto Carpentarius*. L'appaltatore era tenuto a mantenere la strada e i suoi ponti, in cambio poteva riscuotere pedaggi fissati sulle merci in transito tra Lombardia e

Allemagna: vengono menzionate in generale le "mercanzie" e in particolare il bestiame cornuto ed il bestiame minuto.

La volontà del vescovo vallesano di fare del Sempione una via di traffico internazionale emerge in tutta chiarezza nel primo vero e proprio trattato. Si tratta della cosiddetta pace di Latinasca (Gabi), stipulata nel 1267 tra il vescovo di Novara, Sigebaldo Cavallazzi (1250-1270), signore del comitato dell'Ossola, ed il citato vescovo di Sion Enrico di Raron. Nel documento si menzionano per la prima volta i "mercatores" ossolani, ma anche cusiani (dalla Riviera di San Giulio, Gozzano e Omegna), ai quali si garantisce un transito sicuro e tranquillo e il pagamento di indennità in caso di incidenti di percorso. In seguito il vescovo vallesano aprì trattative non più solo con le signorie confinanti, ma anche con la più potente corporazione mercantile dell'epoca: l'università dei mercanti di Milano. Con i mercanti milanesi venne stipulato un trattato di transito e di dogana nel 1270 che definisce le gabelle da pagare al vescovo per ogni tipo di merce: seta, lana, cera, fustagno, corda... Oltre che con la corporazione milanese, in seguito vennero stipulate convenzioni con i mercanti di Pistoia.

I trattati definiscono da un lato l'ammontare dei dazi da pagare per i mercanti, dall'altro le modalità di manutenzione della strada e dei ponti ed il mantenimento della sicurezza a cura del Vescovo di Sion o dei suoi appaltatori. Si tratta in verità di dazi piuttosto miti, a paragone degli impegni a carico del vescovo per il mantenimento della strada: d'altra parte i mercanti avevano a disposizione altri possibili itinerari di valico e dunque era interesse dei vallesani rendere più conveniente e competitivo l'utilizzo del Sempione, cosa che non sempre fu facile anche a causa dell'infiltrarsi di faccendieri e incettatori o,

peggio, di malviventi che si rendevano colpevoli di furti e rapine. Malgrado ciò i commerci continuarono ad essere intensi, ad anzi sempre crescenti, anche per il graduale ingresso dell'Ossola nella sfera di dominio viscontea nel corso del XIV secolo.

I documenti antichi sono fonti preziose anche in quanto citano le varie tipologie di merci, che dovettero transitare lungo il Sempione, sia provenendo da nord che da sud: panno francese, broccato d'oro, seta, spezie, cavalli, e ancora fustagno, lana, cera, cordame, aghi, mercerie, armi, ferro, acciaio e altri metalli. In particolare dall'incipiente industria tessile lombarda provenivano panni di Como e di Monza, tele di lino, fustagno, sete; mentre dall'Oriente attraverso Venezia e Milano, giungevano le spezie. Sin da quest'epoca, e probabilmente anche da tempi più remoti, grande importanza ebbe lungo la via il commercio del sale, che diverrà addirittura preponderante e cruciale nel corso del XVII secolo, insieme a quello di altre derrate alimentari, quali il vino e le granaglie, diretti verso i paesi del nord che ne erano privi.

La regolamentazione dei trasporti, affidata agli antichi accordi, venne in seguito meglio definita dagli statuti (della Val Divedro del 1321, di Domodossola del 1425, fino agli statuti doganali di Simpondorf del 1537), che disciplinarono le corporazioni dei *vecturales* e dei *partitores ballarum*.

LE CONTESE LUNGO LA VIA DEL SEMPIONE E LA DEFINIZIONE DEL CONFINE TRA OSSOLA E VALLESE



Battaglia tra Vallesani e Lombardi al ponte di Crevola, Miniatura di Diebold Schilling, Cronaca di Lucerna, 1513 (da *Summo Plano*)

Il fermento commerciale del passo, sempre più aperto ai traffici internazionali, spiega molto bene il motivo per cui il territorio ed i coloni walser del Sempione, a differenza di tutte le altre aree di colonizzazione walser note, siano stati oggetto di aspre contese. I crescenti traffici commerciali spinsero infatti i vescovi di Sion ad una politica di conquista territoriale.

Le contese lombardo-vallesane sul confine del Sempione durarono oltre due secoli, aprendo nella storia del valico un capitolo assai turbolento, che vide contrapposti i Vescovi di Sion ed i Signori di Milano.

Segna in qualche modo l'inizio del conflitto un documento del 1291 con cui il vescovo di Sion Bonifacio di Challant acquistò da Marzono Da Castello la signoria sui coloni walser insediati tra Varzo e Simplon, atto che venne successivamente impugnato dal nipote di Marzone, Jocelino da Castello, che volle esercitare il diritto di revoca della vendita.



La cinta muraria di Domodossola in un dipinto votivo del 1690

Nel 1300 si registra il primo vero e proprio scontro: i Vallesani scesero per la prima volta a saccheggiare Domodossola, la quale tre anni dopo si dotò di mura.

Nel 1306 un primo trattato tra il Vescovo di Novara, all'epoca Uguccione de' Borromei, e il vescovo Bonifacio sancì la signoria di quest'ultimo sui coloni del versante meridionale spostando la frontiera a sud di Gondo.

Il vescovo-principe di Sion, per consolidare il proprio potere sui territori appena acquisiti, designò quattro governatori che li amministrassero e favorì l'insediamento di nuove famiglie tedesche nella regione. La crescita della popolazione tedesca fu direttamente proporzionale alla crescita del traffico lungo la via e alle necessità di manodopera conseguenti: operai per sistemare la strada, mulattieri, impiegati delle dogane, delle soste e degli ospizi.

Le comunità del Sempione e quelle di Briga e Naters detenevano l'appalto dei trasporti ed esercitavano a turno nel periodo invernale lo sgombero della neve. Grazie all'attività commerciale lungo il passo alcune famiglie walser si arricchirono nei ruoli di appaltatori dei trasporti e delle dogane e di sovrintendenti alla partizione delle merci o alla manutenzione delle strade.

Il traffico crescente lungo la via fu però fonte anche di altro genere di contese: gli animali da trasporto disturbavano l'allevamento d'alpeggio e continuamente sorgevano liti di confine ed occupazioni violente di poderi e pascoli e, nonostante i ripetuti trattati di pace, per oltre due secoli furono persistenti le liti tra ossolani e vallesani per il possesso dei pascoli. Questa guerra quotidiana sfociò in episodi di sassaiole e ferimenti, fino addirittura a lasciare sul campo morti e feriti, in occasione delle festività religiose, che sia per la popolazione latina che per quella tedesca, si celebravano presso la chiesa di San Marco a Paino, unica parrocchiale della valle Divedro.

La situazione precipitò sotto il bellicoso vescovo Jost Von Silenen che nel 1487 raccolse in un libello tutte le rivendicazioni del suo governo contro Milano e, assoldando anche mercenari svizzeri, si avventurò nella guerra, che si concluse con la sconfitta presso il ponte di Crevola il 28 aprile dello stesso 1487. A seguito della grave sconfitta i Vallesani scelsero la via diplomatica per comporre i conflitti e, attraverso varie trattative (compresi anche interventi di corruzione da parte degli Sforza nei confronti di personalità svizzere), si giunse alla pace del 1495 che venne a chiudere due secoli di ostilità e stabilì definitivamente il confine dove si trova ancora oggi, sotto Gondo, e, tutelando i mercanti di entrambi gli Stati, pose così le basi per il rilancio del valico nel periodo di massimo splendore dei traffici commerciali che si verificherà nel XVII secolo.

MUSEI E ARCHIVI

Per approfondire la conoscenza del Medioevo lungo la via del Sempione:

MUSEO / ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
Simplon-Dorf. Ecomuseo del Sempione	Dal 16 giugno al 15 agosto lunedì-domenica 13-17; dal 1 giugno al 15 giugno e dal 16 al 30 ottobre mercoledì-domenica 13-17 In altri periodi per gruppi e scolaresche apertura su richiesta +41 (0)27-97 88 086	Sala espositiva con numerosi oggetti che documentano la cultura materiale dei walser al Sempione. Oltre agli oggetti esposti, se ne conservano molti altri nei magazzini (oltre 7000 – a disposizione il catalogo di dettaglio)
Formazza. Casa Forte di Ponte Fraz. Ponte	Per info: Uff. Turistico +39 (0)324-63 059 Comune +39 (0)324-63 017	Oggetti della cultura walser e mostre documentarie temporanee dedicate all'approfondimento di diversi aspetti della cultura walser tra Ossola e Canton Vallese
Vogogna. Castello Via al Castello	Per info: Comune +39 (0)324-87 042	Il castello di Vogogna è la fortificazione ossolana meglio conservata lungo la via del Sempione
Domodossola. Istituto della Carità dei Padri Rosminiani Via Rosmini, 24	Apertura a richiesta +39 (0)324-24 20 10	Piccola collezione di reperti tardo romani e medievali rinvenuti al Colle di Mattarella presso il Castello
Domodossola. Archivio delle antiche pergamene del Sacro Monte Calvario B.ta S.M.Calvario, 8	Apertura a richiesta Per info: Riserva Naturale speciale del Sacro Monte Calvario +39 (0)324-241976 www.archivosmcalvario.it	Raccolta di antiche pergamene ossolane databili tra il XIII e il XVII secolo, alcune relative a commerci e contatti lungo la via del Sempione
Domodossola. Archivio delle pergamene di Oscellana Via Rosmini, 24	Presso Collegio Rosmini Apertura su richiesta +39 (0)324-48 21 52	Raccolta di antiche pergamene ossolane, alcune relative a commerci e contatti lungo la via del Sempione
Briga. Castello Archivio Stockalper Alte Simplonstrasse, 28	Per info Uff. Turistico +39 (0)27-92 16 030	Raccolta di documentazione, tra cui il regesto di documenti sulle relazioni tra Ossola e Vallese e i fondi relativi al Sempione

<p>Milano. Archivio della Camera di Commercio Via Meravigli, 9/b</p>	<p>Lunedì-venerdì 9-12,30</p>	<p>Documenti relativi ai trattati commerciali con il Vallese</p>
<p>Sion. Archivio di Stato del Vallese Rue des Vergers, 7</p>	<p>Lunedì-venerdì 8-12/13-17.30; sabato 8-12 +39 (0)27-60 64 600</p>	<p>Numerosi fondi relativi ai rapporti tra il Vallese e il Ducato di Milano con documenti relativi ai traffici commerciali lungo il Sempione ed ai trattati</p>
<p>Milano. Archivio di Stato Via Senato, 10</p>	<p>Lunedì-giovedì 8-18; venerdì 8-15; sabato 8-14 +39 (0)2 77 42 161</p>	<p>Numerosi fondi relativi ai rapporti tra il Vallese e il Ducato di Milano con documenti relativi ai traffici commerciali lungo il Sempione ed ai trattati</p>

LA VIA STOCKALPER

INTRODUZIONE



Ritratto del barone Kaspar Stockalper su una piastra in ghisa presso la sua casa a Briga

Il '600 non fu un secolo molto felice: dal punto di vista economico si accentuò lo squilibrio fra ricchi e poveri, ripetuti disastri naturali incisero sui raccolti soprattutto in Ossola, terra non particolarmente fertile, la situazione economica e le condizioni meteorologiche avverse favorirono la diffusione delle pestilenze.

Tuttavia, attorno al 1630, rifiorì il traffico del Sempione, che assunse il ruolo di principale passaggio commerciale fra Nord e Sud Europa, grazie all'attività di un commerciante di Briga, Kaspar Jodok von Stockalper.

LA FIGURA DI STOCKALPER



Il castello Stockalper a Briga

Il barone Kaspar Jodok von Stockalper nacque il 14 luglio 1609 a Briga da un notaio e da Anna Imhoff; per bisnonno poteva vantare un gran Balivo, la più alta carica politica della regione. Kaspar apparteneva quindi ad una ricca famiglia, forse di origine italiana; una leggenda, infatti, li riconosce nei commercianti De Olteri trasferitisi a Briga da Milano nel 1330.

Un certo Antonio De Olteri, commerciante milanese, giunto in Svizzera, iniziò ad acquistare beni soprattutto nella Valle di Ganther; nel 1360 acquistò sopra Berisal la "Stockalpe" dove fece edificare un'abitazione, da lì

iniziò ad essere chiamato Antonio Olteri de la Stockalpe

fino a quando, per comodità, la popolazione di lingua tedesca iniziò ad omettere il nome straniero e la sua famiglia venne indicata solo come quella di Antonio Stockalper. In effetti, i documenti attestano che alla metà del XIV secolo gli Stockalper e gli Olteri apparvero pressoché nello stesso tempo nella Valle del Ganther.

Kaspar trascorse un anno all'università di Friburgo, in Germania, e studiò le lingue arrivando ad usarne correttamente cinque, divenne, giovanissimo, notaio e scrivano pubblico; oltre ai meriti derivati dall'impegno perseguito nello studio poteva vantare anche delle doti innate quali uno spirito vivace e una buona dialettica, che ne determinarono il successo nel campo commerciale e diplomatico.

L'ASCESA DI STOCKALPER



Il sentiero Stockalper

Stockalper si occupava, in particolare, di trasporto merci sul passo del Sempione e scortava i cortei di nobili durante i loro spostamenti, avendo ottenuto, nel 1634, l'appalto dei trasporti. Con un'accorta politica di alleanze internazionali, che ne fece ben presto il più influente uomo politico del Vallese, costruì una rete di relazioni che abbracciò tutta l'Europa. I suoi lunghi

viaggi gli permisero di stringere relazioni con le grandi imprese commerciali, dalla Spagna alle Fiandre.

La grande abilità di Stockalper fu quella di saper sfruttare la crisi dovuta alla guerra dei Trent'anni che mise in difficoltà i traffici commerciali lungo i passi retici; egli seppe volgere a proprio favore le rivalità franco-spagnole, dirottando sul Sempione il commercio del sale nel Vallese e facendolo crescere. Fu, infatti, abilissimo nel tenere in scacco le rivali cancellerie di Milano e di Parigi, sfruttando la posizione strategica del Vallese per far aumentare le concessioni di sale dalla Lombardia.

Possedeva non solo il monopolio di transito, ma anche quello legato al commercio di lumache, trementina e aveva acquistato anche il monopolio del sale (nel 1648), per questo motivo a lui si attribuiscono la proprietà di diverse soste, magazzini per il sale, alloggi, vaste proprietà terriere nella regione del passo, da Briga fino a Gondo.

Costituito un piccolo impero economico iniziò a prestare denaro a vari nobili e personalità politiche anche italiane, inoltre, disponeva di un contingente di mercenari. La crisi economica del 1675, dovuta ad un peggioramento climatico che fece perdere numerosi raccolti, rese possibile un grande incremento del suo capitale in quanto parecchi debitori vallesani dovettero cedergli i propri terreni e le proprietà, continuando poi a coltivarli come affittuari.

Le sue doti diplomatiche, alle quali si è già accennato, lo fecero brillare negli incarichi pubblici a lui affidati ed i numerosi riconoscimenti arrivarono a farlo accedere al Consiglio della Confederazione e nel 1670 ad essere nominato Gran Balivo della Repubblica del Vallese, come già il bisnonno Piero.

Possedeva inoltre diverse miniere: di piombo a Mörel, di carbone all'Alpe Bel, di rame a Evolene, a Ärezhorn estraeva ferro che veniva lavorato a Grund, e per un po' di tempo si occupò anche delle miniere d'oro di Gondo.

Tutta questa ricchezza ed i suoi successi gli fecero conquistare il soprannome di "Roi du Simplon" (Re del Sempione), ma gli attirarono anche numerose inimicizie dovute probabilmente all'invidia ed alla gelosia dei suoi oppositori politici.

L'11 ottobre 1679, venne accusato di alto tradimento dal consiglio provinciale, destituito dall'ufficio di Grande Cancelliere, privato della libertà con il rischio di veder confiscati i propri beni e di subire la condanna a morte.

STOCKALPER A DOMODOSSOLA



Domodossola, Sacro Monte Calvario, la casa di Stockalper, oggi sede dell'Ente Riserva

Dopo qualche tempo, trascorso rinchiuso nel suo Palazzo di Briga, deluso dallo scarso coraggio dimostrato da alcuni suoi amici, decise di andare in esilio volontario a Domodossola dove poteva contare su un rifugio sicuro, grazie anche al diritto di cittadinanza, acquisito vent'anni prima per i suoi meriti e benemerenze verso il borgo e l'intera Ossola, ed esteso alla sua discendenza. Inoltre, con lungimiranza, e grazie all'appoggio di alcuni collaboratori a Simplon-Dorf e a Gondo, aveva trasferito molto del suo denaro a Domodossola ed a Milano, garantendosi un sostentamento che gli avrebbe permesso un soggiorno dignitoso.

Si racconta che alla partenza da Briga fosse accompagnato da un numero tale di amici armati da far invidia alla scorta di un re, e che il passaggio al Sempione fu un trionfo; sulla strada, infatti, fu accolto con tutti gli onori da coloro i quali avevano vissuto con il transito delle merci da lui organizzato o sulle sue miniere. Raggiunse Simplon-Dorf, dove ormai poteva considerarsi al sicuro, prima che i suoi nemici potessero sapere della sua partenza, e comunque, la spedizione contro di lui che fu organizzata in seguito, ebbe un esito fallimentare. Dopo una sosta a Gondo, nel suo castello, ed una a Trasquera, dove possedeva molti beni, entrò in Domodossola accolto dagli amici ossolani, tra i quali Matteo Capis. Da qui continuò a gestire i suoi affari, facendosi aiutare, per quanto riguarda la zona al di là delle Alpi, dal figlio rimasto in patria. Il barone poteva beneficiare della protezione del governo spagnolo di Milano al quale aveva inoltrato, insieme alla domanda formale di protezione, anche una difesa della sua attività politica, pertanto l'ingiunzione proveniente dal Vallese di rientrare in patria entro sei mesi cadde nel vuoto. I nemici, nel frattempo, iniziarono una campagna denigratoria nei suoi confronti tanto da arrivare a produrre un manifesto in cui si elencavano 32 capi di imputazione (24 novembre 1679), per giustificare il loro operato davanti al popolo; alcune spie, invece, riportavano in Vallese notizie sui presunti preparativi di guerra da parte del barone. Stockalper, stimato dal conte Vitaliano Borromeo, che aveva i suoi domini nell'Ossola Inferiore e lungo le sponde del Lago Maggiore, ottenne non solo asilo politico ma, nel 1679, poté fregiarsi anche della cittadinanza di Milano.

IL MECENATISMO DI STOCKALPER

Kaspar si interessava anche di arte, a lui si devono la cura dei restauri della chiesa di Glis e tra i suoi amici ossolani, si annoverava Giorgio de Bernardis di Buttogno, maestro di intaglio e scultura che gestiva una fiorente bottega a Domodossola. Tra i diversi lavori che gli commissionò si ricorda, in particolare, l'altare maggiore per la chiesa di Glis, ora trasferito nella parrocchiale di Naters.

Ma il suo nome è legato soprattutto all'iniziativa che proprio in quegli anni stava vedendo la luce sul colle di Mattarella, il Sacro Monte Calvario, alla quale diede il suo contributo



con generosi sussidi. Sebbene qualcuno abbia sostenuto che a lui si debba attribuire il merito della costruzione di quasi tutto il complesso, si deve ammettere che il suo intervento è stato rilevante soprattutto per la realizzazione delle statue della cappella dell'Adorazione dei Magi che sarebbe dovuta sorgere all'interno del Santuario. In seguito la cappella venne sostituita con quella dell'Apparizione della Croce tuttavia, le statue del re Mago Gaspare, nella quale si distingue il ritratto del barone Stockalper, e quella del suo scudiero, eseguite dal Bussola, vennero collocate insieme a quelle modellate dal Rusnati nei primi del '700 nella XV cappella, detta "del Paradiso".



Domodossola, Sacro Monte Calvario. Sulla parete dell'ingresso del santuario si trovano due formelle in ghisa con il motto e lo stemma di Stockalper

A lui si deve anche la realizzazione della porta della chiesa del Santuario, sulle fiancate esterne del quale si possono vedere due lastre in ghisa, probabilmente ricavate dal ferro delle sue miniere, nelle quali sono rappresentati in rilievo due suoi stemmi con il motto "Nihil Solidum Nisi Solum" (niente è saldo se non il suolo), per il quale non si può escludere un'interpretazione in senso stretto, che cioè per il barone i beni del suolo, i terreni produttivi, fossero i più sicuri.



Dopo aver acquisito parte dei terreni sul colle di Mattarella per farne una masseria, fece costruire una casa, ultimata solo nel 1681, e che quindi potè godersi per poco tempo.

Dopo sei anni di esilio, nel 1685, mutata la situazione politica in Vallese, fu richiamato in patria con la supplica del perdono da parte dei suoi principali detrattori. In seguito Stockalper non lasciò più Briga, morì a 82 anni, il 29 aprile 1691 e fu sepolto nella chiesa di Glis.

Domodossola, Sacro Monte Calvario, cappella XV.
Statua del re mago Gaspare, nel quale è raffigurato
il barone, opera di Dionigi Bussola

GLI INTERVENTI DI STOCKALPER SULLA VIA DEL SEMPIONE



Un tratto del sentiero Stockalper

L'intervento strutturale forse più evidente attribuibile all'opera di Stockalper tra la Svizzera e l'Italia è il miglioramento e la messa in sicurezza della vecchia mulattiera medievale, sulla quale costruì monumentali edifici. La mulattiera, che assunse poi il suo nome "Stockalperweg", permise, attorno al 1630, di riportare il Sempione, anche se per breve tempo, ad essere il principale passaggio commerciale fra Nord e Sud Europa. E' da sottolineare che i traffici commerciali attraverso il Sempione portarono grande vantaggio anche all'economia rurale, agli alloggi, alle locande, alle corporazioni.

La via Stockalper è tutt'oggi percorribile e conduce per circa 35 km attraverso un paesaggio mutevole, impressionante per il suo ardito impianto e per la presenza di numerose tracce storiche. Accanto alle diverse tecniche di selciatura, anche la roccia lavorata, i numerosi muri a secco ed i frequenti supporti del traffico suscitano ammirazione, mentre le date delle varie fasi di costruzione scolpite nella roccia rappresentano un unicum per le strade di passo della Svizzera.

Lungo il tragitto, che segue tratti dell'originale mulattiera e tratti che si sovrappongono necessariamente alla strada moderna, oltre agli scenari naturali si possono vedere e

vivere le diverse epoche storiche che la strada ha conosciuto attraverso opere e monumenti che testimoniano la vita e il lavoro di qua e di là dal Passo, insediamenti, edifici alpini, cappelle, mura, sentieri, percorsi d'accesso, ponti, una casa di sosta medievale, una miniera d'oro...

A Briga il barone abitava nella "Vecchia casa Stockalper", ma tra il 1658 ed il 1678 rinnovò e fece ingrandire il castello costruito dalla famiglia nel Cinquecento. L'edificio non passa inosservato con le sue torri coronate a bulbo, chiamate dal proprietario Gasparre, Melchiorre e Baldassarre, come i tre Re Magi, ed edificato rispondendo a criteri sia estetici sia funzionali, come testimoniano il vasto cortile adibito allo stoccaggio delle merci ed il grande giardino.



Briga. Vecchia casa Stockalper

Leggendo il testamento di Stockalper, nel punto in cui vengono citati i due edifici si percepisce come il barone vedesse entrambe le costruzioni come entità suddivise in tre,



Briga. Il Castello di Stockalper

quale riferimento alla luna, alle stelle ed al sole, come pure ai tre Re Magi, con Gaspere, patrono da cui prende il nome e che, non a caso, è il nome attribuito alla torre principale del castello. Tra l'abitazione e la casa commerciale si trovava la cappella della casa dedicata ai tre Re Magi, con l'altare in argento, opera dell'artista di Asburgo Samuel Hornung.

A Briga, si devono al barone anche il collegio di Santo Spirito, il convento delle Orsoline e la chiesetta di San Sebastiano.

Lungo la via, si incontrano altre architetture ricollegabili all'opera del barone, l'ospizio situato vicino al punto più alto del passo, ad Alte Spittel, venne costruito nel 1650 da

Stockalper sulle preesistenti strutture dell'ospizio medievale, e utilizzato da lui e dalla sua famiglia come sede estiva nei tre piani superiori, mentre il piano terra ospitava poveri viaggiatori che trovavano un rifugio e cure gratuite.

A Gondo poco dopo il confine si trova la torre iniziata nel 1670 e ultimata nel 1685 che serviva a Stockalper sia come riparo sia come sede amministrativa delle sue proprietà e dei suoi possedimenti.

L'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO POSTALE



L'Ospizio Stockalper al Passo

Le opere promosse da Stockalper permisero lo sviluppo del servizio postale, infatti, sebbene l'itinerario delle poste di Giovanni de l'Herba, del 1564, includesse il Sempione come una delle tratte frequentate, con ogni probabilità il trasporto della posta era affidato non a "professionisti" ma a suonatori, musicisti ambulanti, monaci erranti e forse anche a messaggeri vescovili.

Per un servizio più efficiente si dovette attendere il 1640, quando Kaspar Scherer di

Sion, appoggiandosi all'iniziativa di Stockalper, arrivò a coprire un territorio che da Lione/Ginevra, attraverso la Valle del Rodano e il passo del Sempione raggiungeva il centro di Milano. Stockalper intuì quanto l'introduzione di un sistema postale fisso giovasse al commercio così come ad ogni relazione finanziaria od industriale. Fu proprio grazie al sostegno prestato a questa iniziativa che Stockalper ottenne il monopolio del commercio del sale. Venne istituito un corriere a cavallo che portava le lettere da Ginevra a Milano in otto giorni d'estate e dieci di inverno.

Con l'autorizzazione alla Direzione delle Poste milanesi-spagnole, lungo la nuova strada del Sempione, vennero costruite nuove stazioni di posta con stalle per i cavalli e anche un canale navigabile. Vennero così abolite le antiche corporazioni vallesi dei ballenführer (someggiatori) che trasportavano merci e posta a dorso di mulo e, in inverno, facendo uso di slitte. Le stazioni di posta erano Sion (dove il corriere passava il mercoledì mattina), Briga, Simplon-Dorf e Domodossola. Nel 1690 il servizio venne assunto dalla grande impresa di messaggerie postali fondata dal bernese Beat Fischer, che in pochi decenni (tra la fine del XVII e l'inizio del XVIII secolo) acquisì il monopolio delle poste in tutta la Svizzera. Ai Fischer si deve il miglioramento della viabilità attraverso i due alti valichi di Lötschen (1696) e della Gemmi (1741), che pongono Berna in collegamento con l'asse del Sempione. Una fitta serie di convenzioni nel corso del XVIII secolo testimonia il continuo progredire della posta attraverso il Sempione.

MUSEI E ARCHIVI

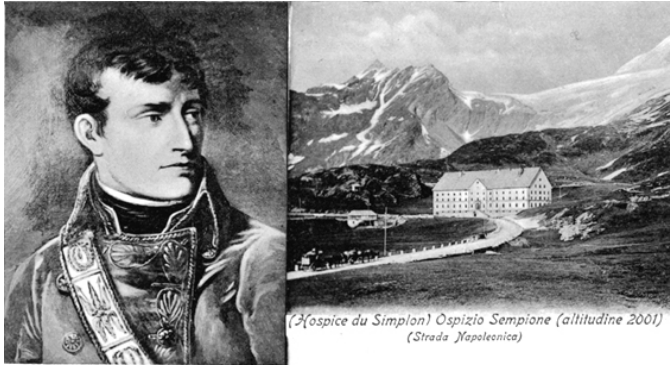
Per approfondire la conoscenza dell'epoca e della figura di Stockalper al Sempione:

MUSEO/ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
<p>Briga. Castello Stockalper Alte Simplonstrasse, 28</p>	<p>Maggio-ottobre Visite guidate obbligatorie dalle 9,30 alle 16,30. Chiuso lunedì Info c/o Uff. Turistico: +39 (0)27-92 16 030</p>	<p>Esposizione ospitata all'interno del castello, concernente la vita del barone Stockalper; ricco archivio relativo alle vicende che si sono svolte lungo il passo del Sempione</p>
<p>Simplon-Dorf. Ecomuseo del Sempione</p>	<p>Dal 16 giugno al 15 agosto lunedì- domenica 13-17; dal 1 giugno al 15 giugno e dal 16 al 30 ottobre mercoledì-domenica 13-17 In altri periodi apertura su richiesta +41 (0)27-97 88 086</p>	<p>Una parte dell'esposizione è dedicata alla via di Stockalper ed alla figura del barone, ai traffici commerciali del 1600 ed allo sfruttamento delle miniere</p>
<p>Domodossola. Sacro Monte Calvario Riserva Naturale Speciale B.ta S.M. Calvario, 5</p>	<p>Info: +39 (0)324-24 19 76</p>	<p>Casa Stockalper, sede degli uffici della Riserva; testimonianze della presenza di Stockalper a Domodossola, in particolare si veda la Cappella XV con la statua del re magio Gaspare</p>
<p>Domodossola. Archivio delle antiche pergamene del Sacro Monte Calvario B.ta S.M. Calvario, 8</p>	<p>Apertura a richiesta Per info: +39 (0)324-24 19 76 www.archivosmcalvario.it</p>	<p>Raccolta di antiche pergamene ossolane databili tra il XIII e il XVII secolo, alcune relative a commerci e contatti lungo la via del Sempione</p>
<p>Domodossola. Archivio delle pergamene di Oscellana Via Rosmini, 24</p>	<p>Presso Collegio Rosmini Apertura su richiesta +39 (0)324-48 21 52</p>	<p>Raccolta di antiche pergamene ossolane, alcune relative a commerci e contatti lungo la via del Sempione</p>
<p>Gondo Alte Kaserne</p>	<p>Aperto tutti i giorni dalle 8.00 alle 19.00</p>	<p>Esposizione di pannelli con apparato fotografico illustrante le fasi di utilizzo della Via del Sempione</p>
<p>Sion. Archivio di Stato del Vallese Rue des Vergers, 7</p>	<p>Lunedì-venerdì 8-12/13-17.30; sabato 8-12 +39 (0)27-60 64 600</p>	<p>Numerosi fondi relativi ai rapporti tra il Vallese e il Ducato di Milano con documenti relativi ai traffici commerciali lungo il Sempione ed ai trattati</p>

<p>Milano. Archivio di Stato Via Senato, 10</p>	<p>Lunedì-giovedì 8-18; venerdì 8-15; sabato 8-14 +39 (0)2 77 42 161</p>	<p>Numerosi fondi relativi ai rapporti tra il Vallese e il Ducato di Milano con documenti relativi ai traffici commerciali lungo il Sempione ed ai trattati</p>
--	---	---

LA STRADA NAPOLEONICA

INTRODUZIONE



*Bonaparte Napoleone I
fondateur de l'Hospice*
Enclus. Luigi Grisoni-Stressa

*(Hospice du Simplon) Ospizio Sempione (altitude 2001)
(Strada Napoleonica)*

Cartolina d'epoca con il ritratto di Napoleone e l'ospizio
napoleonico al Passo del Sempione
(collezione Collegio Rosmini - Domodossola)

La mulattiera del Sempione, che, nel Seicento, il barone Gaspard Jodok Stockalper aveva trasformato in una via commerciale di primaria importanza, non era adatta al passaggio di truppe. Nella primavera del 1800 quelle del generale B ethencourt avevano faticato a passare su ponti precari e passerelle pericolanti, senza artiglieria, per occupare l'Ossola e giungere a contrastare gli austriaci ad Arona, mentre Napoleone, entrato in Italia per

il Gran San Bernardo, aveva trionfato a Marengo sugli austriaci conquistando definitivamente Milano e la Lombardia a nome della Repubblica Francese, ormai decisa a "difendersi" oltre i propri confini nazionali. Anche l'Ossola era divenuta parte della nuova Repubblica Cisalpina, quindi Italiana, e il Sempione fu visto come una delle vie strategiche per raggiungere la capitale Milano e difenderla "manu militari".

Occorreva quindi una nuova strada militare che dal Vallese, divenuto indipendente, ma controllato dai Francesi, permettesse di raggiungere l'Italia in breve tempo anche grazie alla quota relativamente bassa del passo (2006 metri sul livello del mare, contro i 2469 del Gran San Bernardo e i 2108 del San Gottardo).

AVVIO DEI LAVORI SOTTO LA DIREZIONE TURREAU



Busto di Napoleone
(Musei Civici Domodossola)

Il Primo Console Bonaparte, con decreto del 20 Fruttidoro dell'anno VIII della Repubblica Francese (7 settembre 1800), diede quindi attuazione all'impresa, impaziente di poter utilizzare la strada in breve tempo. Il primo colpo di piccone al cantiere della nuova strada del Sempione percosse il terreno poco fuori l'antica cerchia di mura del borgo di Domodossola, a Porta Briona, nel gennaio 1801, sotto la direzione del generale francese Louis Marie Turreau de Garanbouville, barone di Linière, che aveva partecipato con Napoleone alla battaglia di Marengo, dopo aver valicato le Alpi al Cenisio e al Monginevro.

Designato personalmente da Napoleone, Turreau si era installato a Domodossola dal novembre dell'anno precedente e già nel mese di dicembre aveva intrapreso una ricognizione del tracciato dell'antica mulattiera del

Sempione rischiando di rimanere isolato dalla neve mentre scendeva dal Villaggio Sempione a Gondo. Turreau, che aveva fama di militare intransigente e feroce, emanò subito severi ordini alle municipalità dell'Ossola per ottenere viveri, foraggio, legna da ardere per le sue truppe, ma soprattutto materiali da costruzione, ghiaia, pietre, cavalli, carri e mano d'opera precettata e malpagata per la nuova strada imperiale. Il percorso della strada da Domodossola a Briga era diviso in due tratte che si univano a Gstein (Algaby), che segnava il confine tra la tratta verso Briga, a carico dell'erario francese, e quella verso Domodossola, a carico della Repubblica Cisalpina, alla quale era stata aggregata l'Ossola dal settembre 1800.

Nonostante Turreau fosse assistito da due ingegneri del genio francese, Lescot e Duchêne, con i loro collaboratori, e disponesse di due battaglioni del genio, mille soldati, per l'avvio dei lavori, si fece fatica a procedere sia sul versante italiano, a causa della scarsità degli approvvigionamenti di materiale e delle diverse opinioni tecniche su come realizzare il tracciato, non ancora definito, sia sul versante svizzero a causa dell'inclemenza del tempo invernale. Turreau aveva proibito tassativamente di spaccare o asportare "qualunque pezzo di sasso" dalle rocce lungo il tragitto della strada senza la sua personale approvazione, sotto pena di gravi sanzioni. Il generale era stato affiancato, per i rapporti con le municipalità e gli approvvigionamenti dal Commissario di guerra

Francesco Gachet, al quale toccarono i compiti più ingrati nei tentativi di convincere le autorità locali a collaborare, volenti o nolenti, all'impresa ormai inarrestabile, per la quale giungevano a Domodossola centinaia di civili e di militari che bisognava alloggiare e mantenere a scapito delle già magre risorse del territorio ossolano.

L'INTERVENTO DI CÉARD

Napoleone aveva comunque già ordinato al direttore dei Ponti e Strade Cretet, a Parigi, di nominare un ingegnere civile come sovrintendente dei lavori del Sempione, onde evitare



Nicolas Céard

possibili contrasti e conseguenti ritardi dell'opera che, in un primo tempo, Napoleone riteneva indispensabile alle proprie campagne militari.

Fu nominato quindi, come sovrintendente, l'ingegnere capo del dipartimento del Lemano, Nicolas Céard, che, nel marzo del 1801 si recò a Briga e dovette constatare che i lavori per la nuova strada non solo non erano ancora stati avviati su quel versante, ma neppure era stato progettato il tracciato iniziale.

Céard, visibilmente irritato, prese in mano la situazione e, mediante sopralluoghi condotti personalmente, decise di

fissare l'inizio del percorso in località Glis, poco sopra Briga, per evitare l'eccessivo dislivello di quota verso il passo e, quattro giorni dopo il suo arrivo, il 26 marzo 1801, sulla piazza della chiesa di Glis, alla presenza del generale Turreau, arrivato precipitosamente da Domo e preoccupato dalla presenza di un possibile rivale nell'impresa, inaugurò ufficialmente il cantiere della strada del Sempione sul versante svizzero.

IL PONTE NAPOLEONICO DI CREVOLA: OPERA GRANDIOSA



Il ponte napoleonico di Crevola

Céard, nel corso del 1801, recatosi a Domodossola, passando per Crevola, dove la strada stava già per arrivare, ordinò al Duchêne, impegnato a progettare il grandioso ponte in pietra sulla Diveria, di modificare la copertura a volto delle due arcate con travi di legno, più facilmente demolibili in caso di necessità, secondo gli ordini dati da Napoleone, che pensava sempre l'opera in chiave militare.

Una lapide in beola, posta in frazione Fabbrica di lato alla strada, riporta l'iscrizione e la



L'iscrizione Rep. Ital. MDCCCIII posta presso il ponte a conclusione del lavoro

data, REP. ITAL. MDCCCIII, che segna la conclusione dell'opera grandiosa e imponente, ammirata nel 1805 dal consultore di stato Giovanni Paradisi in una relazione, pubblicata anonima, intitolata "La strada del Sempione fatta costruire dal Governo italiano in esecuzione del decreto 20 fruttidoro anno VIII", nella quale il ponte di Crevola viene così descritto:

"...sta sopra la Diveria e avanza di gran lunga tutti gli altri del monte e del piano. Collocato nell' imboccatura della valle per cui la strada penetra entro la montagna ... La valle, ov'è attraversata dal ponte, non ha meno di 100 metri di larghezza e ben 28 metri di profondità. Nel mezzo a sostenere l'edificio sorge una gran pila di granito che in ogni sua dimensione ha l'aspetto di un'alta e robusta torre. Sovr'essa, sostenuti da un ingegnoso intreccio di travature, si appoggiano i palchi sui quali passa la via congiungendo le due spalle del ponte che pure sono formate di granito, e continuando poi per 70 metri sopra un muro della stessa materia che nel complesso ha un'altezza di 16 metri. Per dare un'idea di questo grande e robusto edificio basterà dire che tanta ne è la robustezza che le enormi masse di montagne che lo circondano non giungono a diminuirne l'importanza e l'effetto".

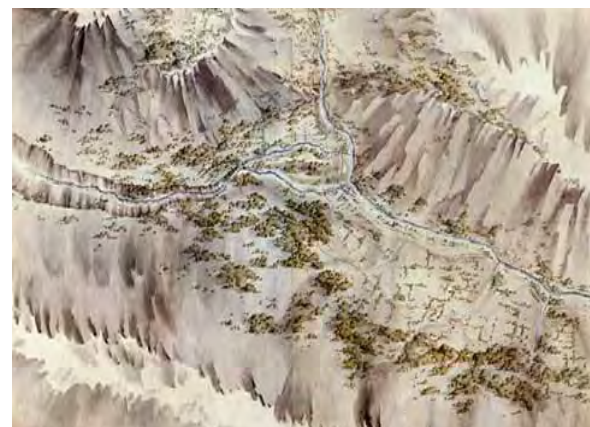
IL PROGETTO DI CÉARD E IL PROSEGUIMENTO DEI LAVORI

Purtroppo per il Turreau, Céard, dopo la ricognizione del 1801, inviò una dettagliata relazione a Parigi sullo stato dei lavori, giudicando negativo il mancato coordinamento

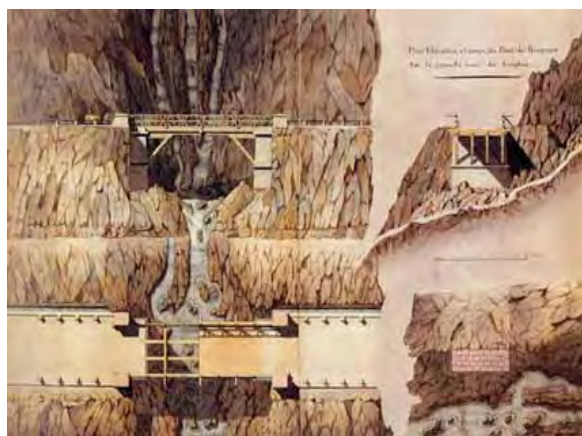
dell'intera opera, mai affrontato dal Turreau e dai suoi ingegneri, che lavoravano su singoli tratti.

Per porvi rimedio, Céard aveva redatto il primo progetto sommario della strada da Briga a Domodossola, con l'indicazione dei dislivelli e dei punti critici più impegnativi, come ad esempio il passaggio delle gole di Gondo, definite "il luogo più spaventoso e selvaggio che esista" e dei costi di spesa stimati a oltre sette milioni di franchi (Lechevalier 1999). A

Parigi giunse anche una sua memoria sui contrasti insorti sia a Domodossola che nel Vallese a causa dei metodi spicci utilizzati dal generale Turreau per ottenere vettovagliamenti e manodopera dalle comuni, contrasti che rischiavano di mettere a repentaglio il buon esito dell'impresa nonostante gli ingenti stanziamenti finanziari. La pratica finì sul tavolo di Napoleone, che, nel luglio del 1801, decise di togliere ai militari la conduzione dell'impresa,



Nicolas Céard, *Piano della nuova strada del Sempione nei pressi di Varzo*, 1803
(Parigi, Archivi Nazionali)



Piante e sezioni per il ponte di Brownen, 1803
(Parigi, Archivi Nazionali)

affidandola al genio civile francese dei Ponti e Strade e quindi a Céard, che ne divenne l'unico responsabile. Turreau, destinato al comando militare delle truppe francesi del Vallese, lascia Domodossola, con il suo stato maggiore, nell'agosto di quell'anno, tra il giubilo della popolazione.

I lavori, a metà di quell'anno, erano comunque più avanzati sul fronte italiano, quattro leghe (circa venti chilometri) fino a Varzo, contro le due del versante svizzero. Recatosi a Parigi nel marzo del 1802, Céard, di fronte al Bonaparte che gli chiedeva una data per il passaggio dei suoi cannoni dal Sempione, dovette ammettere di non poter rispondere. Sul versante svizzero la sostituzione dei militari con civili provenienti dall'Italia, dato che i Vallesani si rifiutavano di collaborare, diede non pochi problemi dovendosi assumere

almeno tremila persone, cento delle quali, nel solo 1802, morirono in incidenti sul lavoro. Anche l'ingegnere Lescot, direttore del cantiere, morì a soli 43 anni per una pleurite non curata e fu sepolto nel cimitero di Glis.

Céard prese in mano l'intera conduzione dell'impresa, lasciandoci numerosi schizzi, disegni planimetrici, progetti di opere conservati presso gli Archivi Nazionali di Parigi, ma non riuscì a evitare le critiche da parte italiana, soprattutto quelle degli ingegneri che consideravano sbagliate alcune soluzioni adottate nel tracciato, come in effetti si rivelarono allo stesso Céard fin dal 1802, soprattutto sul versante svizzero, mentre su quello italiano gli ingegneri francesi e italiani non si accordavano e a volte venivano alle mani.

IL CONTRIBUTO DEGLI INGEGNERI ITALIANI E LE GALLERIE DI GONDO

Per evitare ulteriori intralci, Napoleone, divenuto presidente della Repubblica Cisalpina, con decreto del 29 marzo 1803 decise di separare i contendenti togliendo dal tratto



La Grande galleria di Gondo in una stampa di Gabriel Lory Fils, 1811

italiano gli ingegneri francesi, che avevano dato cattiva prova anche nell'esecuzione del ponte di Crevola, i cui piloni, fatti erigere sui fondamenti costruiti dal Latombe troppo in fretta, sarebbero crollati senza l'intervento degli ingegneri italiani. Essi erano Gianella, Bossi e Viviani, il terzo definito da Céard, che manteneva la direzione generale, "audace costruttore, terrore delle rocce".

Nel 1803, infatti, il loro intervento fu provvidenziale. Céard si trovò di fronte al valico di Gondo, uno dei punti critici del percorso sul versante allora italiano, dove erano impegnati circa duemila operai. La soluzione prospettata era quella di rimanere in quota sul versante destro della Diveria per superarla a Gondo con un ponte altissimo. Gli ingegneri italiani proposero invece di rimanere sul lato sinistro scavando delle gallerie, una delle quali lunga duecento metri, che sarebbero state utili anche in caso di valanghe e avrebbero risolto il problema dell'eccessiva pendenza della strada verso il fondovalle. La loro proposta venne approvata da Napoleone.

La serie di gallerie concepite dagli ingegneri italiani, secondo lo storico M. Lechevalier, "costituiscono senz'altro la più audace realizzazione di tutta la strada del Sempione", anche per il nuovo metodo adottato, che prevedeva l'apertura di varchi laterali per accelerare i lavori e dare luce alla galleria centrale, metodo che verrà utilizzato, sia pure con finalità diverse, anche per il traforo ferroviario, condotto su due gallerie parallele.



Le gallerie di Gondo oggi



Gondo, gallerie. Iscrizione che ricorda
l'impegno economico italiano

Sulla volta della galleria di Gondo venne apposta l'iscrizione *AERE ITALO / MDCCLXXXIV / NAP. IMP.*, che, se pur dava conto dell'ingente spesa sostenuta da parte italiana, nulla diceva dell'enorme costo in vite umane, dei morti, oltre trecento per la sola galleria di Gondo, dei mutilati e degli invalidi, ricoverati e curati all'ospedale San Biagio di Domodossola. Con decreto del 27 marzo 1804 la strada del Sempione venne dichiarata "nazionale".

LA FINE DEI LAVORI

I lavori procedevano tuttavia a rilento a causa delle difficoltà tecniche dell'impresa delle gallerie di Gondo, non ancora terminate durante la visita di un emissario di Napoleone, divenuto nel frattempo imperatore dei Francesi e incoronato re d'Italia a Milano il 26 maggio 1805. Nel giugno di quell'anno tremila operai erano impegnati nello scavo delle gallerie, che procedevano al ritmo di sei metri a settimana.



Ponte presso le gallerie di Gondo in una stampa di Gabriel Lory (1811)

Napoleone decise di rientrare in Francia dal passo del Moncenisio e, nell'autunno del 1805, secondo le previsioni dell'ingegnere italiano Gianella, la galleria di Gondo, lunga 222 metri e alta 8, fu aperta. Cretet poté così annunciare all'imperatore la faticosa frase "Il n'y a plus d'Alpes", le Alpi non sono più un ostacolo.



Ponte presso le gallerie di Gondo oggi

L'inaugurazione del nuovo valico alpino avvenne tuttavia in sordina, il 9 ottobre di quel 1805, assente Céard.

Due vetture a quattro cavalli, nelle quali sedevano l'ingegnere Houdouard, il console di Francia a Sion Echasseriaux e il landmanno del Vallese Augustini, di origine italiana, partite da Glis con la scorta a cavallo di alcuni ingegneri, raggiunsero in giornata Domodossola, dove venne offerto un pranzo d'onore. Napoleone si era ormai mosso verso Austerlitz e il suo destino: né lui, né i suoi cannoni valicheranno mai il passo del Sempione, ormai privo di importanza strategica, ma destinato a divenire uno dei principali percorsi romantici del Grand Tour per letterati, poeti e artisti.

IL SERVIZIO PASSEGGERI E POSTALE



L'ospizio napoleonico del Sempione

Fin dal 1810 Céard presentò a Napoleone i progetti di alcuni rifugi da costruirsi nel percorso da Glis al culmine del passo, sul quale verrà eretto, dal 1813, il grandioso edificio dell'Ospizio, voluto da Napoleone nel 1801 stanziando a quel fine alcuni dei fondi derivanti dalle vendite dei beni dei conventi soppressi in Ossola e in tutta la Cisalpina.

Dal 1805 era attivo un corriere bisettimanale da Losanna per Briga e l'Italia. Con decreto del 30 aprile 1808, il vicerè d'Italia Eugenio Napoleone accordò ad Antonio Rajnelli di Vogogna il monopolio del trasporto passeggeri e postale da Domodossola a Sesto Calende, attivo dal maggio 1808. Nel 1815 il servizio postale e passeggeri venne unificato: le corse passarono da tre nel 1816 a quattro nel 1840. Occorrevano tre giorni per collegare Milano a Saint-Maurice nel Vallese, con tappe intermedie. La strada da Arona a Domodossola presentava i maggiori problemi, che richiesero la costruzione di ponti e viadotti. Quello di Villa e quello sul Toce alla Masone, progettato dall'ing. Bernardino Viviani, erano già pronti nel 1810 e vengono registrati da Nicolao Soffile.



Remigio Paggi, ricostruzione storica della Piazza Mercato sulla traccia delle vedute e delle stampe ottocentesche (Metà del XX sec.), Musei Civici di Domodossola

Lo stesso borgo di Domodossola, che a inizio secolo contava 1289 abitanti, con l'avanzare della strada napoleonica si era improvvisamente ritrovato troppo piccolo e angusto per ospitare le truppe di passaggio e sostenere i cantieri di lavoro e gli ingombranti carriaggi. La strada del Sempione attraversava infatti l'abitato entrando da porta Milano e uscendo da porta Briona attraverso un percorso tortuoso che confluiva nella cosiddetta "piazza del Mercato", stretta tra case private e il vetusto palazzo Pretorio della Magnifica Comunità di Domo. Nel 1802 venne

abbattuta la porta di Briona, dalla quale si accedeva direttamente al rettilineo della nuova strada del Sempione; nel 1806, su sollecito delle autorità, il comune decise, a grande

maggioranza, di abbattere lo storico palazzo Pretorio, dando così avvio a un generale rinnovamento dell'impianto urbano. Il piccolo borgo si era comunque aperto alle novità della vita civile che potevano venire dalle grandi città, ad esempio la costruzione, nel 1827, di un passeggio pubblico alberato che collegasse il centro cittadino alla Madonna della Neve. Tra le comodità offerte vi erano anche i bagni pubblici, gestiti da Giuseppe Albasini. Lo Stabilimento Balneario di Giuseppe Albasini, immortalato anche da alcune stampe dell'epoca, non si rivolgeva, tuttavia, a un pubblico avventizio, ma si proponeva come meta privilegiata e riposante alla borghesia domese in cerca di ristoro e refrigerio, soprattutto nei mesi estivi.

Dello stabilimento Albasini di Domodossola, citato anche nella guida "The Central Alps", edita a Londra nel 1876, si apprezzava la posizione isolata, tranquilla e salubre, a pochi passi dal centro cittadino e l'offerta di ogni comodità.

Nel 1858, Lady Cole, di passaggio in Ossola, lodava l'ottima cucina dell'albergo Albasini, pur rammaricandosi che, a stagione ormai finita, l'albergo apparisse deserto. Nel 1865, Harry Jones, ospite degli Albasini, è accompagnato dal padrone a visitare i giardini e una raccolta di minerali, prima di godere del panorama che offriva una delle torri del tetto.

Sotto il profilo demografico Domodossola, nonostante la nuova strada, conobbe una crescita stabile, ma lenta, oscillando tra le mille e le duemila persone: dal 1820 al 1833 passò gradualmente da 1100 a 2000 anime, nel 1853 toccò i 2089 abitanti, nel 1860 raggiunse la cifra di 2478, ben lontana comunque dal numero di abitanti raggiunto nel corso del Novecento.



La diligenza postale del Sempione

Il traffico annuale delle diligenze da e per il Sempione aveva raggiunto, nel 1870, la cifra di trentamila viaggiatori, oltre a settemila operai che valicavano il passo stagionalmente, in primavera e in autunno. Il sindaco di Domodossola, Vitale Amodini, reclamava a gran voce la necessità di urgenti manutenzioni alla strada, ma già pensava alla possibilità di aprire un nuovo collegamento ferroviario tra Ossola e Vallese.



La slitta postale in servizio al Sempione nei mesi invernali
in una disegno da un giornale dell'epoca

Con la corsa dell'ultima diligenza postale da Briga a Domodossola, il 31 maggio 1906, pochi giorni dopo l'inaugurazione del nuovo traforo, un'epoca terminava. La ferrovia prendeva il posto delle carrozze che si muovevano lentamente sui tornanti del passo del Sempione: una lunga, buia galleria si sostituiva alle pittoresche e affascinanti vedute montane.

MUSEI E ARCHIVI

Per approfondire la conoscenza della strada napoleonica del Sempione:

MUSEO / ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
<p style="text-align: center;">Briga. Castello Stockalper Alte Simplonstrasse, 28</p>	<p style="text-align: center;">Maggio-ottobre Visite guidate obbligatorie dalle 9,30 alle 16,30. Chiuso lunedì Info c/o Uff. Turistico: +39 (0)27-92 16 030</p>	<p style="text-align: center;">Nei cortili del castello sono conservate alcune diligenze postali</p>
<p style="text-align: center;">Simplon-Dorf. Ecomuseo del Sempione</p>	<p style="text-align: center;">Dal 16 giugno al 15 agosto lunedì- domenica 13-17; dal 1 giugno al 15 giugno e dal 16 al 30 ottobre mercoledì-domenica 13-17 In altri periodi apertura su richiesta +41 (0)27-97 88 086</p>	<p style="text-align: center;">Una parte dell'esposizione è dedicata alla via napoleonica con documenti, immagini, materiali</p>
<p style="text-align: center;">Briga. Collezione Bernhard Fantoni</p>	<p style="text-align: center;">Info: +41 (0)28-23 17 71</p>	<p style="text-align: center;">Collezione privata, una parte della quale dedicata alla strada napoleonica, con disegni progettuali e materiali documentari, tra i quali di particolare pregio sono le stampe a colori tratte dal libro "<i>Souvenirs des travaux au Simplon</i>" di Robert Céard</p>
<p style="text-align: center;">Domodossola. Civici Musei "Galletti" C/o Comune di Domodossola Via Romita, 22 --- Palazzo Silva Via Paletta, 3</p>	<p style="text-align: center;">Apertura su richiesta +39 (0)324-48 26 39 --- Dal 20 giugno al 21 settembre sabato 10- 12/16-18; domenica 16-18/20-22 Info c/o Comune +39 (0)324-24 90 01</p>	<p style="text-align: center;">Materiali relativi alla strada napoleonica quali il busto di Napoleone, i capelli e la maschera funeraria; di particolare rilievo la slitta e la diligenza, mezzi di trasporto lungo la strada napoleonica del Sempione nel corso del XIX secolo</p>
<p style="text-align: center;">Domodossola. Museo del Collegio Mellerio Rosmini Via Rosmini, 24</p>	<p style="text-align: center;">Apertura su richiesta +39 (0)324-47 711</p>	<p style="text-align: center;">Modellini della slitta e della diligenza postale in servizio sulla strada napoleonica del Sempione</p>
<p style="text-align: center;">Gondo. Alte Kaserne</p>	<p style="text-align: center;">Aperto tutti i giorni dalle 8.00 alle 19.00</p>	<p style="text-align: center;">Esposizione di pannelli con apparato fotografico illustrante le fasi di utilizzo della Via del Sempione, una sezione è dedicata alla strada napoleonica</p>

<p>Verbania. Archivio di Stato Via Cadorna 37</p>	<p>Lunedì-venerdì 8,30-15,30; sabato 8,30-13 Tel: +39 (0)323-50 14 03</p>	<p>Materiale documentario relativo alla via del Sempione ed al suo utilizzo nel corso del XIX secolo, quali carte e mappe con ponti e gallerie della strada</p>
<p>Parigi. Archivi Nazionali 60, Rue des Francs-Bourgeois</p>	<p>www.archivesnationales.culture.gouv.fr</p>	<p>Documentazione progettuale relativa alla costruzione della strada napoleonica</p>
<p>Milano. Archivio di Stato Via Senato, 10</p>	<p>Lunedì-giovedì 8-18; venerdì 8-15; sabato 8-14 +39 (0)2 77 42 161</p>	<p>Materiali documentari relativi alla via napoleonica del Sempione</p>
<p>Sion. Archivio di Stato del Vallese Rue des Vergers, 7</p>	<p>Lunedì-venerdì 8-12/13-17.30; sabato 8-12 +39 (0)27-60 64 600</p>	<p>Materiali documentari relativi alla via napoleonica del Sempione</p>
<p>Ranco (VA). Museo Europeo dei Trasporti Ogliari Via Alberto, 99</p>	<p>Tutti i giorni Dal 1 Aprile al 30 Settembre: 10-12/15-18 dal 1 Ottobre al 31 Marzo: 10-12 /14-16 Tel. Custode +39(0)331-97 51 98</p>	<p>Il museo espone la stazione di posta tra Domo e Briga, a Iselle di Trasquera. La diligenza a due piani, per 16 posti ed una scenografia con la sagoma della galleria, a lato i paracarri in sasso e il "miliario"</p>

VIAGGIATORI ILLUSTRI

INTRODUZIONE



Thomas-Charles Naudet, *Veduta di Gondo sulla strada del Sempione*, 1820

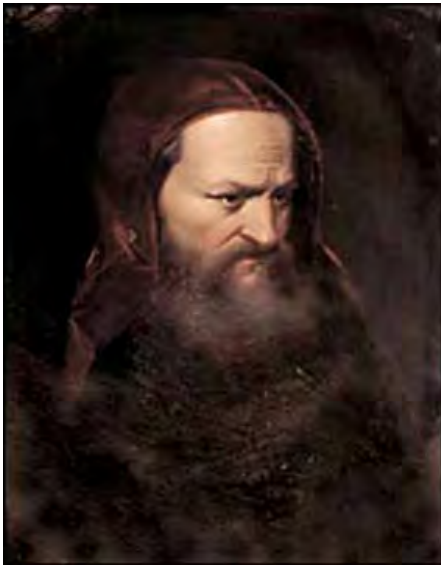
Il passo del Sempione, per secoli porta d'accesso del Mediterraneo, ha visto il passaggio di numerose personalità del mondo artistico, culturale, politico del panorama mitteleuropeo. Centinaia sono le testimonianze bibliografiche che registrano il transito di personaggi illustri, molte delle quali in lingua inglese, francese, tedesca e russa. Un ampio repertorio di viaggiatori attraverso il Sempione è stato in gran parte curato da G.R. de Beer che, nel 1949, diede alle stampe a Londra "Traveller in Switzerland", frutto di un'accurata ricerca comprendente

circa 300 personaggi che effettuarono il passaggio a partire dal Medioevo sino al 1870. Nei tempi più moderni, dopo l'apertura del traforo, le personalità che vi

transitarono, molte delle quali scelsero il favoloso Orient-Express come mezzo di collegamento tra due continenti, di certo furono meno fortunati dei loro predecessori che, sopportando il rischio e il disagio del transito in ogni periodo dell'anno, venivano ben ripagati da una natura alpina esuberante e selvaggia.

LE PIU' ANTICHE TESTIMONIANZE

Personaggi illustri, fin dal medioevo, avevano valicato il Sempione: nel 1254 l'arcivescovo Oddone di Rouen; nell'autunno del 1275 papa Gregorio X, di ritorno dal concilio di Lione, con il suo seguito di cardinali e prelati, era passato per le gole di Gondo, dai ponti sospesi sull'abisso, e forse aveva prudentemente deviato verso il Monscera e San Lorenzo di



Benvenuto Cellini

Bognanco, dove Tullio Bertamini ha rintracciato, in anni ormai lontani, un documento eccezionale: l'unico codice conosciuto che riporti il testo della bolla "Transiturus" di papa Urbano IV, con la quale il papa aveva istituito, nel 1264, la festa del *Corpus Domini*. Nel 1331 valicò il Sempione l'imperatore Carlo IV; nel 1537 Benvenuto Cellini, di ritorno a Roma dopo un soggiorno in Francia, e Alessandro De Medici nel 1598.

Riguardo all'artista, orafo e scultore, leggiamo nell'autobiografia "*Vita di Benvenuto di Maestro Giovanni Cellini fiorentino, scritta per lui medesimo*", la travagliata vicenda del ritorno in patria attraverso il Sempione. Lo

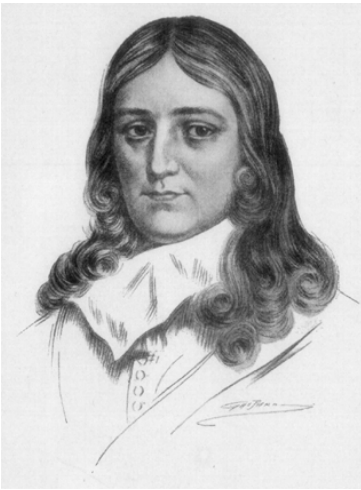
scultore, con dovizia di particolari, racconta della baruffa scoppiata presso il luogo chiamato "Indevedro" mentre transita a cavallo e in compagnia di alcuni francesi.

Sul passaggio del Cardinal de Medici nel 1598, tra Briga e Crevola, scrive il suo segretario particolare: "*Si partì e si passò la gran montagna del Sempione, che fu dieci miglia di aspra salita, dove il Signor Legato andò nella sedia che li donò l'Altezza di Savoia, portata da diciotto uomini, li quali chiamano Marconi (forse da S. Marco in val Divedro); ma molte volte fu di bisogno a S. Signoria Illustrissima andar a piedi, per infiniti et precipitosi passi*".

Un cenno particolare merita la figura di Carlo Bascapè, vescovo di Novara dal 1593 al 1615, che visitò l'Ossola ben due volte raggiungendo sia Formazza che Gondo, allora sotto la giurisdizione ecclesiastica novarese. Nel suo *Novaria Sacra*, edito nel 1612, insostituibile itinerario culturale della diocesi di Novara, Bascapè dedica una decina di pagine alla valle Diveria, stretta tra rupi altissime, e descrive per la prima volta, nei pressi di Crevola il "*saxum ingens*" sul quale è incisa l'iscrizione, letta parzialmente, del "TINCO MOCCO". Il vescovo giunge a San Marco di Paglino, "*inter altissimas rupes*"; nonostante sia solo settembre, incontra neve e ghiaccio, raggiunge Gondo e loda la strada tagliata nella roccia, la più facile tra quelle alpine, strada che Bascapè ritiene tracciata dai

Romani per favorire i commerci, modificando anche il nome appreso dai locali di Sempione in Cepione, che con Mallio aveva combattuto i Cimbri e i Teutoni discesi dalle Alpi prima di Mario, derivando da quest'ultimo anche il nome di Ponte Maglio, nei pressi di Crevola.

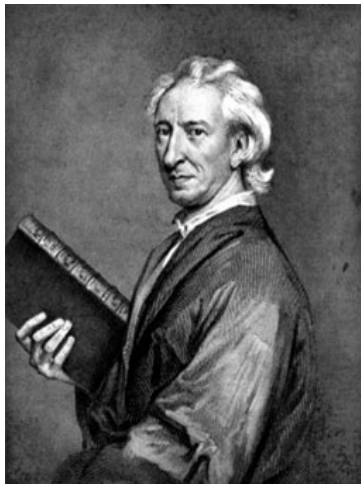
VIAGGIATORI TRA XVII E XVIII SECOLO



Il poeta inglese John Milton

Fino al secolo XVIII non si può tuttavia parlare di turismo o di flussi turistici dettati da ragioni culturali: i pochi intellettuali che osavano affrontare i valichi per giungere in Italia dall'estero ricordavano questa esperienza come particolarmente provante il fisico e lo spirito.

Nel 1639 valicò il Sempione il poeta inglese John Milton, diretto a Ginevra. Nel 1646 un altro scrittore inglese, John Evelyn, anche lui diretto a Ginevra, ci dà un'impressionante descrizione del passaggio delle gole di Gondo:



Lo scrittore inglese John Evelyn

“Continuammo a salire lungo sentieri e scarpate orribili e spaventose, coperte di pini e abitate solo da orsi, lupi e camosci. Davanti a noi lo sguardo non poteva spingersi più in là del tiro di una piccola pistola. L'orizzonte era sbarrato da rocce e montagne le cui cime coperte di neve sembravano toccare il cielo e in parecchi punti si confondevano con le nuvole. Alcune di queste immense montagne erano formate da un unico grande masso roccioso, nelle cui fenditure e cavità precipitavano grandi cateratte di neve fusa o altre acque, con un rumore terribile che si ripercuoteva attraverso le pareti e le cavità delle rocce ... In certi punti, gli stretti ponti sono formati solamente da tronchi d'abete abbattuti e posati sul baratro, da una montagna all'altra, sopra cascate di impressionante profondità”.

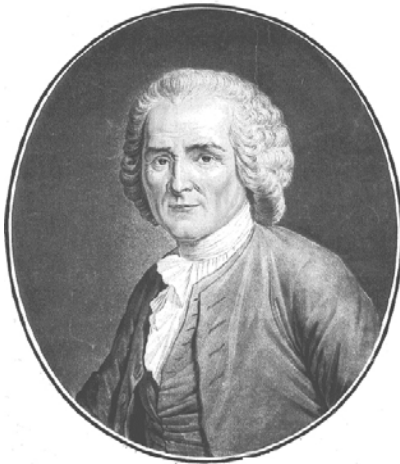
Nell'aprile 1673, Gaspere Beretta, procuratore di Giovanni Matteo Capis presso il governo di Briga per una trattativa commerciale, si doleva di aver lasciato a Domodossola i propri cavalli “per non rovinarli al Sempione”, ma soprattutto di dover soggiornare a Briga, in attesa degli emissari da Lucerna, in condizioni disagiate:

“Io peno per mè in questo puzolente Albergo ove mal si mangia et pegio si dorme”.



Il filosofo francese Charles-Louis de Secondat, barone di Montesquieu

Né miglior sorte dovette toccare, nel 1728, al filosofo francese Charles-Louis de Secondat, barone di Montesquieu, che, nel suo *Voyage en Italie*, ricorda che, a causa delle strade strette e disagiati, la carrozza veniva scomposta in tre parti e ruote e stanghe caricate sul dorso dei muli, con il viaggiatore al seguito.



Jean Jacques Rousseau

Nel 1744 Jean Jacques Rousseau, effettua il percorso da Domo a Briga, testimoniato nelle sue "Confessioni": *"Talvolta rocce immense pendevano rovinose sopra il mio capo. Talora alte e rumoreggianti cascate mi inondavano con la loro fitta nebbia. Talaltra un torrente eterno apriva ai miei fianchi un abisso di cui gli occhi non osavano guardare la profondità"*.

Il senso del "sublime", inteso come "orrore dilettevole" è ormai fissato, e impregnerà di sé tutta la letteratura di viaggio successiva, decantandosi poi nel corso dell'Ottocento fino ad assumere, in alcuni incidenti di percorso, tratti al limite della comicità.



Alessandro Volta

Nel 1787 Alessandro Volta annota alcune impressioni mentre, di primo mattino, si accinge a salire la montagna "che comincia un'ora in là da Domo":

"Fatti due piccoli rinfreschi per strada – scrive – arrivai due ore prima di notte al Sempione, piccolissimo villaggio in mezzo alle Alpi, dove trovai una passabile osteria. Il viaggio è di nove ore da cavallante".

IL GRAND TOUR



Gabriel Lory Fils, *Galleria e ponte di Ganther*, 1811

Già nel XVIII sec. divenne di gran moda per giovani aristocratici visitare Parigi, Venezia, Firenze e Roma al termine della loro istruzione, poi nacque l'idea del Grand Tour, una pratica che introdusse i giovani all'arte e alla cultura classica.

Il viaggio era difficoltoso e costoso, possibile solo per una classe privilegiata, la stessa che produsse scienziati, artisti, scrittori, antiquari e mecenati.

Il "gran turista" era un giovane conoscitore di letteratura greca e latina, dotato di tempo libero, con mezzi e interessi nelle arti, la cui destinazione principale era l'Italia, con la sua eredità di antichi monumenti romani. Se il XVIII secolo vide moltissimi uomini istruiti intraprendere il Grand Tour, nel XIX secolo questa pratica si estese anche alle giovani donne dell'alta società. Di gran moda erano i resoconti di viaggio, veri e propri diari in cui le migliori penne del periodo annotavano impressioni ed emozioni durante il soggiorno in terra straniera e tracciavano schizzi e disegni nei punti più panoramici. Una volta tornati in patria, i diari diventavano oggetto di pubblicazione, corredati da incisioni realizzate da pittori di fama. Ma, in pieno Romanticismo, la natura selvaggia del passo del Sempione, il viaggio avventuroso a piedi o in carrozza, le nevi avvolgenti, il transito rischioso tra le gole di Gondo, il passaggio dai paesaggi nordici ai tepori mediterranei, destarono emozioni uniche che seppero ispirare le menti letterarie a scrivere pagine memorabili. I principi estetici del Romanticismo, infatti, si basavano sull'immaginazione, non vista come fuga dalla realtà, quanto piuttosto come attitudine del pensiero. Naturale e soprannaturale, visione e immaginazione, esperienza e sorpresa: la natura alpina costituiva il luogo ideale per il pensiero, a causa del suo influsso benefico sulla mente e, conseguentemente, la produzione di saggi, diari di viaggio e guide delle Alpi ne trasse beneficio.

Il Grand Tour fu fenomeno soprattutto inglese, con intenti squisitamente culturali e di distinzione sociale riservati all'aristocrazia. Il suo periodo di maggior splendore può essere datato tra il 1764 e il 1796, ed ebbe come meta privilegiata Roma, differenziandosi dal *Voyage d'Italie* francese e dall'*Italienische Reise* di area tedesca.

Con il celebre viaggio in Italia di Goethe, dal 1786 al 1788, l'attenzione si fissò sulla propria esperienza interiore, il viaggiare lo strumento "per scoprire se stesso". La figura dello

svizzero Horace Bénédict de Saussure (1740-1799), nobile, appassionato di geologia, primo esploratore scientifico delle Alpi, contribuì, in forza della sua eccezionalità, a diffondere il mito della montagna.

Nel corso del secolo XIX la pratica del viaggio in Italia si diffuse anche nella classe borghese, con caratteristiche simili al turismo moderno, seguendo scrupolosamente la guida del Bädeker.

Se le mete erano comuni – Milano, Firenze, Roma, Napoli, Palermo – diverse erano le vie di accesso al “giardino incantato” dell'Italia. Goethe era passato per il Brennero, molti sbarcavano direttamente a Genova o a Livorno, altri utilizzavano il Monginevro, il Moncenisio o il Gottardo. Nel grandioso itinerario di G. Stieler, E. Paulus e W. Kaden dalle Alpi all'Etna il passo del Sempione non è neppure citato, ma il volume, edito nel 1885, segna la fine di un'epoca.

VIAGGIATORI "ROMANTICI" TRA SETTECENTO E OTTOCENTO



Gabriel Lory Fils, *Baveno sul Lago Maggiore*, 1811

La meritoria opera di raccolta delle testimonianze di viaggio, soprattutto ottocentesche, legate al Sempione e alla nuova strada napoleonica, dovuta a Marino Ferraris e, più recentemente a Raffaele Fattalini, ci offre una vasta antologia di situazioni, esperienze, emozioni, giudizi positivi e negativi sul viaggio di personaggi soprattutto inglesi e francesi che affrontarono il Grand Tour passando per il Sempione e

raggiungendo a volte la cascata della Toce a Formazza o il Monte Rosa a Macugnaga per poi spingersi verso il lago Maggiore e Milano o partirono da Milano per ritornare in Francia e in Inghilterra attraverso il lago di Ginevra.

Il vasto repertorio pubblicato da Giancesare Rinaldi nel 1999 ci permette di fare una prima stima di questi viaggiatori tra Settecento e Ottocento. Essi sono per la maggior parte letterati, poeti, scrittori, filosofi, scienziati, musicisti, sovrani e politici, dal citato Rousseau a Horace-Bénédict de Saussure, che passò il Sempione nel 1771 e nel 1789, lasciandoci un importante diario di viaggio, il *Voyage dans les Alpes*, ad Alessandro Volta (1787 e 1801), diretto a Parigi e a Ginevra, il generale francese Antoine Béthencourt (1800), Dèodat De Dolomieu (1801), Ludwig Murith (1803), Jean-Baptiste Barrés (1805), Louis-Vivante Lagneau (1805), Francois-Theophile Gaudin (1806), Adolphe De Custine (1811), Alphonse De Lamartine (1812), il principe di Metternich (1815, da Ginevra a Milano), Madame De Stael (1815), Lord Byron (1816), Jean Jacques Ampère (1820), Dorothy e William Wordsworth (1820), Stendhal (1821 e



Richard Wagner

1826), Francois René De Chateaubriand (1822, 1828, 1833), la regina Maria Amalia (1825), Benjamin Disraeli (1826), Jules Michelet (1830), Felix Mendelssohn Bartoldi (1831), Samuel Morse (1831), Alexandre Dumas (1832), Hans Christian Andersen (1833 e 1861), Alfred De Musset (1834), George Sand (1834), Honoré De Balzac (1836, 1837, 1846), il principe Alberto, marito della regina Vittoria (1837), Nikolaj V. Gogol (1837), Mary Shelly (1840), Charles Dickens (1844 e 1853), John Ruskin (1844, 1845, 1862, 1869, 1870), Gustave Flaubert (1845), George Eliot (1849), Théophile Gautier (1850), Richard Wagner (1852 e 1858), Camillo

Benso, conte di Cavour (1859), Edmond e Jules De Goncourt (1855), Samuel Butler (1857), Lord Palmer (1857), Hyppolite Taine (1865), Giuseppe Garibaldi (1867), Fedor Dostoevskij (1868). E ancora Shelley, Eliot, Moore, Listz, Turgenev, ed altri personaggi illustri o meno conosciuti. Impossibile citarli tutti... Si può però affermare che buona parte dei protagonisti della cultura europea del secolo XIX siano transitati per il Sempione.

Numerose le donne, per nulla impressionate dai pericoli e dalle fatiche del viaggio, tra le quali spicca Mrs H. Warwich Cole, che ci ha lasciato un gustoso diario dei suoi due viaggi nel 1856 a Macugnaga, scendendo dal San Giacomo e visitando la cascata della Toce, e nel 1858 fino a Domodossola per il Sempione, passando da Martigny e Briga, dove lancia uno dei suoi frequenti e acuminati giudizi di demerito verso l'esosità del cambio richiesto dagli svizzeri, *"per cui l'arte di sottrarre più denaro possibile ai turisti – dando in cambio quanto meno si può – si è perfezionata con la costante esperienza, in un efficiente*



Giuseppe Garibaldi

sistema". Ugualmente feroci le stroncature sul servizio di alcuni ristoranti e alberghi da lei frequentati.

Alcuni illustri personaggi transitavano dal Sempione in incognito: nel 1858 l'Intendenza Provinciale dell'Ossola segnalava al sindaco di Domodossola, per il 14 ottobre, l'ingresso nei Regi Stati alla frontiera di Iselle di Sua Altezza Imperiale la Gran Duchessa Caterina di Russia in compagnia del marito, il Principe di Mectulembourg Huetitz, sotto il nome di conte e contessa Minon.

Riguardo al transito di Giuseppe Garibaldi durante il suo viaggio a Ginevra per partecipare al grande congresso della pace nel settembre 1867, resta la lapide affissa su un

edificio di Domodossola che recita:


"In questa casa Giuseppe Garibaldi soggiornava nei dì 7, 12 e 13 settembre 1867. Ricordo di cittadini. Giugno MDCCCLXXXII"



Lapide che ricorda il soggiorno di Garibaldi a Domodossola

IL VIAGGIO LETTERARIO

Nonostante la maggior parte degli scritti a noi pervenuti comprenda prevalentemente eleganti annotazioni dei diari di viaggio, possiamo trovare anche alcuni mirabili esempi di produzioni letterarie ambientate proprio sul tempestoso valico del Sempione. Daremo di seguito una rassegna di testimonianze, sia di opere propriamente letterarie, che di brani di diari di viaggio, ed alcuni cenni biografici sugli illustri autori, senza pretesa di esaustività, ma con l'intento di offrire un quadro vario ed esemplificativo delle emozioni e delle impressioni che il Sempione suscitò in quanti lo percorsero.

IL VIAGGIATORE, DATI BIOGRAFICI	IL VIAGGIO E LE TESTIMONIANZE
<p>William Wordsworth (1770-1850), poeta, esponente del Romanticismo inglese. La sua opera più nota sono le <i>Lyrical Ballads</i> (1798), scritte con Samuel Taylor Coleridge.</p>  <p>William Wordsworth</p>	<p>Nell'estate del 1790 sceglie il percorso pedestre attraverso il sentiero Stockalper, in compagnia di Robert Jones. La poesia "The Simplon Pass", datata 1799 e inserita nel Libro VI del "Prelude" (1850), mirabilmente rappresenta una natura selvaggia, che diviene umana, mormorando ai bordi della strada.</p> <p>THE SIMPLON PASS</p> <p><i>Ruscello e strada erano compagni di viaggio in questo oscuro passaggio, e con loro camminammo parecchie ore a passo lento. L'altezza sconfinata del bosco a precipizio, mai precipitato, le immobili esplosioni delle cascate, e nell'angusto squarcio, ad ogni svolta, i venti che contrastavano i venti sconcertati e sperduti, i torrenti che sparavano dal cielo azzurro, le rocce che mormoravano al nostro orecchio, i neri dirupi gocciolanti che scorrevano ai bordi della strada come se una voce fosse in loro, la vista malata e la vertiginosa prospettiva della frenetica corrente, le nubi libere e la regione dei cieli, tumulto e pace, oscurità e luce come fossero prodotti da una sola mente, i lineamenti dello stesso volto, fioriture di un solo albero, i segni della grande Apocalisse, emblema e simbolo dell'Eternità, il primo e ultimo, il mezzo, e l'infinito.</i></p>

<p>Doroty Wordsworth (1771-1855), sorella del poeta William, autrice per lo più di opere in prosa, e particolarmente nota per i suoi diari di viaggio.</p>	<p>Nel 1820 valicò il Sempione con il fratello e la cognata Mary, lungo il percorso già effettuato da William in precedenza. L'impresa viene descritta da Dorothy nel <i>"Journal of a tour in the Continent"</i>, pubblicato a Londra nel 1852.</p>
<p>Charles Dickens (1812-1860), è considerato uno dei più grandi romanzieri inglesi, autore di numerose opere, tra le quali ricordiamo <i>David Copperfield</i></p> <p>Wilkie Collins (1824-1889), romanziere amico e collaboratore di Dickens, considerato uno degli inventori del genere poliziesco</p> <div data-bbox="323 920 625 1285" data-label="Image"> </div> <p>Charles Dickens</p>	<p>La penna di Dickens è quasi un pennello che dipinge un quadro a tinte fosche. Lo scrittore, transitato nell'inverno del 1844, annota nel volume <i>"Impressioni di viaggio"</i>:</p> <p><i>"La strada cominciò a svolgersi tortuosa fra le masse nere di alberi e, dopo un po' di cammino, emerse in una zona più spoglia e assai ripida e faticosa, sulla quale la luna risplendeva alta e lucente. A poco a poco il frastuono delle acque divenne più forte e la stupenda strada, dopo aver traversato il torrente su di un ponte, penetrò tra due muri massicci di rocce perpendicolari, i quali ci tolsero interamente la luce della luna e ci lasciarono solo la vista di alcune stelle, che brillavano sulla stretta lista di cielo al di sopra di noi. Poi perdemmo anche queste, nella profonda oscurità di una caverna della roccia, attraverso la quale era stata aperta la strada"</i>.</p> <p>Dickens deve aver pensato che un tal paesaggio, tetto e misterioso, sarebbe stato ambiente perfetto per la scena clou del suo romanzo se, qualche anno più tardi, fece consumare proprio su questa strada un terribile omicidio. Nel 1867 infatti Dickens e Collins scelsero il Sempione d'inverno come sfondo ideale per un efferato e premeditato delitto, narrato nel romanzo <i>"The Thoroughfare"</i> (tradotto in Italia col titolo <i>"Senza uscita"</i>).</p>

Lord George Gordon Byron (1788-1824), famoso tanto per la sua vita intensa e burrascosa, quanto per la sua poesia, fu autore poetico e satirico di grande fama anche se la sua poesia venne spesso tacciata di immoralità dai contemporanei.



In una lettera a Mr. Murray datata 15 ottobre 1816, Lord Byron manifesta il suo disappunto riguardo alle Isole Borromee, definite *“troppo artificiali”* ed esalta il Sempione, *“magnifico nella natura e nell'arte - poiché sia Dio che l'uomo qui hanno fatto miracoli - per non parlare del diavolo che deve aver messo lo zampino nelle rocce e nelle gole”*.

Stendhal, pseudonimo di Henri Beyle (Grenoble 1783 - Parigi 1842), è uno dei più importanti scrittori francesi di sempre. Tra le sue opere più celebri si ricorda *“Le Rouge et le Noir”* (il Rosso e il Nero).



Fu più volte di passaggio al Sempione a causa dei suoi numerosi e lunghi soggiorni in Italia. Le impressioni dell'autore sono colorite e pittoresche. Lo scrittore francese ammette di preferire il Sempione agli altri valichi e si affida totalmente all'esperienza di un abile vetturino: *“Il conducente è perfetto basta guardare la tranquilla fisionomia di questo bravo svizzero per sentirsi tranquilli. Sono dieci anni che valica il Sempione tre volte la settimana. In aprile, epoca del disgelo, c'è pericolo di valanghe, la strada del Sempione non è costeggiata da precipizi come quella del Moncenisio o, meglio, l'orlo dei precipizi è guarnito di alberi, che in caso di incidente potrebbero trattenere la vettura. E' molto più sicuro passare la montagna in diligenza che con un calesse privato. Credo, infatti, che non si siano verificate più di quattordici disgrazie mortali da quando la strada è stata aperta”*.

Felix Mendelssohn Bartholdy (1809-1847), compositore tedesco di famiglia ebrea, il suo lavoro creativo originale e versatile comprende sinfonie, concerti, musica da camera e per pianoforte.



Per il musicista lo scenario è stupendo. Nel mese di luglio del 1831 Mendelssohn scrive ai genitori una lettera appassionata in cui mette in evidenza le meraviglie e si rammarica all'idea che Napoleone non abbia mai visto la strada che aveva fatto costruire. *"Avevo con me un piccolo libro francese sulla strada del Sempione che mi faceva soffrire e godere nello stesso tempo – sottolinea nella missiva - ; era infatti la corrispondenza di Napoleone con il Direttorio riguardante il progetto di attraversare la montagna e la relazione del generale che lo attuò. Con quale coraggio e vigore sono scritte queste lettere! Anche con un po' di boria, ma con un entusiasmo tale da appassionarmi completamente mentre ero condotto per questa strada da un postiglione austriaco"*.

Hans Christian Andersen (1805-1875), autore danese noto in particolare per le fiabe, che scrisse traendo spunto da favole tradizionali o da episodi della sua vita. Grande viaggiatore compì ben 29 viaggi all'estero.



Il 5 settembre 1833 entrò per la prima volta in Italia dal Sempione. In *"A Danish romance"* narra:

"Era una notte buia e immobile come la morte, come il momento dell'ouverture che dà inizio all'opera. Presto si sarebbe aperto il sipario del grande Sempione e noi avremmo osservato la terra della musica. Subito dopo aver lasciato la città, la strada iniziò a salire; non riuscivamo a vedere a un passo di fronte a noi; tutto intorno i torrenti precipitavano e rombavano; fu come udire il battito cardiaco della Natura. Sopra la carrozza passavano le nubi bianche; sembravano lastre di marmo trasparente che scivolavano sopra di noi".

Alfred De Musset (1810-1857), Nato a Parigi, dopo gli studi secondari si dedicò, nonostante l'opposizione familiare, alla poesia, anche se più attirato dalla vita mondana che dai cenacoli letterari, condusse una vita tormentata ed ebbe molti amori, tra cui George Sand, che ispirò intensamente il suo lavoro.



Nel mese di aprile del 1834, troviamo un triste e inconsolabile De Musset che, lasciata a Venezia la traditrice amante George Sand, se ne ritorna solo a Parigi. In memoria del suo transito in Ossola vi è tuttora una lapide, voluta da Giuseppe Chiovena presso il ponte della Masone a Vogogna. Dello stato d'animo tormentato durante il passaggio sul Sempione dà testimonianza lo stesso poeta in una lettera indirizzata all'infedele Sand: *“Quando passerai sul Sempione, pensa a me, George. Era la prima volta che gli spettacoli eterni delle Alpi si levavano davanti a me nella loro forza, nella loro calma. Ero solo nella carrozza e non so come rendere a parole quello che provai, mi sembrava che quei giganti mi parlassero di tutte le maestosità create da Dio...”*.

George Sand (1804-1876), autrice francese di romanzi, racconti, testi teatrali, di una autobiografia e di moltissime lettere, nota anche per le due tormentate relazioni amorose, tra cui quelle con De Musset e con il musicista Chopin.



De Musset colpisce direttamente nel segno, scuote il delicato spirito artistico della donna, poiché nel 1836 in una lettera indirizzata alla contessa M.me d'Agoult, meglio conosciuta con lo pseudonimo di Daniel Sterne, le confida:

“Se passerete al Sempione, che è la più bella cosa dell'universo, dovrete andare a piedi per vedere bene, per arrampicarvi”.

Franz Liszt (1811-1886), il grande pianista tedesco sviluppò il suo talento in età precocissima, mentre in età matura si dedicò particolarmente alla composizione: compose un'Opera, diversi poemi sinfonici, molta musica sacra, pagine corali, liederistiche, pianistiche, 2 Concerti e altri pezzi per pianoforte e orchestra.



Nell'estate del 1837, giunge in Italia accompagnato dall'amica Daniel Sterne. Il maestro rimane particolarmente colpito dalle gole di Gondo le quali, scrive, con *"gli abissi corrucciati e i blocchi di marmo che giacevano addormentati nella loro forza dai primi giorni del mondo"*, rappresentano il vigore di una natura imbrigliata dalla potenza di Napoleone Bonaparte.

Nikolai Vasilievic Gogol (1809-1852), grande scrittore e drammaturgo russo, raggiunse la fama grazie ai volumi di racconti, ma scrisse anche commedie e dedicò gli ultimi anni ad un grande romanzo *"Le anime morte"*, che non completò ed egli stesso bruciò poco prima della morte.



Testimonianza del suo viaggio attraverso il Sempione nel 1837 è una lettera indirizzata alla madre Marija Ivanovna, nella quale dice: *"Per mezza giornata ci siamo arrampicati sul Sempione, una montagna che non è neppure delle più alte, la nostra strada si avvolgeva intorno alla montagna dinanzi a intere catene di altri monti... E dopo aver trovato sulla vetta del Sempione quasi 20 gradi sotto zero, finalmente abbiamo iniziato una rapida discesa, passando accanto alle rocce, accanto alle cascate. Non potreste immaginare nulla di più pittoresco. Nei dipinti non avete mai visto nulla di simile"*.

Gustave Flaubert (1821-1880), grande romanziere francese, le sue opere più note furono *“L'educazione sentimentale”* e *“Madame Bovary”*, il suo stile è considerato di passaggio tra romanticismo e realismo.



Si trova al Sempione nel mese di maggio del 1845 ed esalta la spettacolarità del tragitto, rimanendone ammaliato. Nella missiva indirizzata ad Alfred Le Poittevin scrive che il Sempione *“è, sino ad ora, la cosa più bella ch'io abbia mai visto in natura. Tu sai che le cose belle non ammettono descrizioni. Avrei voluto che tu fossi con me, o almeno avrei voluto essere nell'anima di quei grandi pini che si tenevano tutti sospesi e coperti di neve al bordo dei precipizi”*.

Théophile Gautier (1811-1872), l'autore francese si dedicò molto giovane alla pittura, partecipò al dibattito tra classicisti e romantici, scrisse sia in poesia che in prosa e, tra le sue opere in prosa, la più nota fu certamente il romanzo *“Capitan Fracassa”*.



Nel suo *“Voyage en Italie”* pubblicato a Parigi nel 1866 così descrive il passaggio del Sempione, attraversato nel 1850: *“A destra della strada si stende a perdita d'occhio un orizzonte di montagne che alzano la testa le une sulle altre e formano un panorama sublime. A sinistra ci sono grandi abetaie d'un vigore e di una bellezza sorprendenti: l'abete è l'erba della montagna... il resto è tutto rovina, devastazione, desolazione, minaccia e pericolo”*.

Jules (1830-1870) ed Edmond (1822-1896) De Goncourt, fratelli romanzieri francesi, furono sufficientemente ricchi da permettersi una vita dedicata all'arte, ai viaggi e alla letteratura, esordirono con opere saggistiche per poi passare alla scrittura di romanzi con stile naturalistico.



"*L'Italia comincia qui*", scrivono i due romanzieri, che approdano a Domodossola nel 1855. Per i due fratelli è l'inizio dell'Italia e non la fine: è il punto di partenza di un fantastico itinerario attraverso il Bel Paese. Una descrizione accurata del soggiorno e le relative illustrazioni si incontrano nel volume "*L'Italie d'hier*", pubblicato a Parigi nel 1894.

Fedor Michajlovic Dostoevskij (1821-1881), grande romanziere russo, le sue opere più note sono "*Delitto e Castigo*" e "*I Fratelli Karamazov*".



Decise di partire per l'Italia nel settembre del 1868, dopo un grave lutto familiare. Scrive la moglie Anna nella biografia dedicata al marito: "*Attraversammo il Sempione, mio marito ed io, parte a piedi, camminando a fianco di un grande carro postale, che poi sorpassammo percorrendo i sentieri e raccogliendo fiori selvatici lungo la strada. La discesa, dal lato italiano, la percorremmo in carrozza*".

IL SEMPIONE NELLA PITTURA



Karl Friedrich Schinkel, *Duomo gotico sul fiume*, 1813: il ponte sullo sfondo del paesaggio fantastico è ispirato al ponte di Crevoladossola (Berlino, Staatliche Museen)

I libri pubblicati nel XIX secolo, che hanno come splendido ornamento scorci di paesaggi alpini, ci raccontano il transito anche di numerosi artisti paesaggisti ispirati, che usavano replicare “dal vivo” i siti panoramici.

Tre nomi, in particolare, emergono tra gli altri, quelli del tedesco Karl Friedrich Schinkel, che compì due volte il viaggio da Domodossola a Briga nel 1805 e viceversa nel 1824; quello del paesaggista francese Camille Corot, che viaggiò da Domodossola a Ginevra nel 1834 compilando

un accurato taccuino di viaggio e abbozzando alcuni disegni di costumi ossolani; infine quello di Federico Ashton, milanese nato da padre inglese, pittore e alpinista, socio della sezione del Club Alpino di Domodossola dal 1879, sostenitore delle attività culturali della Fondazione Galletti e ospite gradito della città, morto improvvisamente per una caduta, durante un'escursione sul passo del Sempione, il 16 agosto 1904 e sepolto nel piccolo cimitero del Villaggio Sempione.

Per quanto riguarda Schinkel, nonostante la sua opera di architetto sia improntata a una fantastica rievocazione del mondo gotico e classico, in uno dei suoi quadri più belli, *Duomo gotico sul fiume*, datato 1813, conservato a Berlino in copia, la grandiosa cattedrale, isolata sul fiume, è collegata al borgo da un alto ponte a quattro arcate in pietra, sormontato da edicole classicheggianti, che sembrerebbe riprendere il progetto iniziale di Duchêne per il ponte di Crevola, certamente visto e ammirato dall'architetto tedesco nel 1805.



Federico Ashton, *Domodossola*, 1878 (Musei Civici di Domodossola)

Ashton invece ha lasciato, tra i numerosi quadri ispirati alla montagna, una splendida veduta della città di Domodossola nel 1878 e alcuni quadri dedicati a Varzo, alle alpi Devero e Veglia e al Monte Leone. Non si conoscono sue vedute dirette del Sempione, mentre il pittore si recò a Zermatt per dipingere il Cervino.

A questi tre artisti si potrebbe aggiungere anche il grande paesaggista francese Gustave Courbet, che soggiornò in esilio sul lago di Ginevra e dipinse, oltre al noto castello di



Medaglione ritratto di Federico Ashton (Musei Civici di Domodossola)

Chillon, alcune vedute montane del Vallese, anche se non sappiamo se abbia mai raggiunto la zona del passo del Sempione.

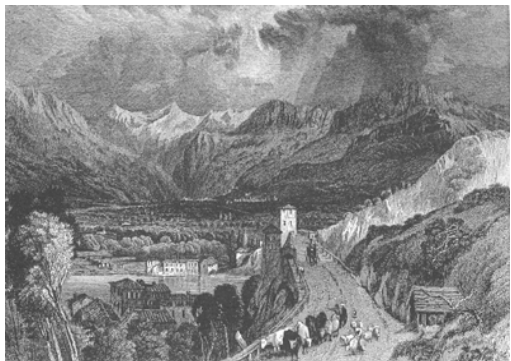
Fondamentale, per il lancio del Sempione, fu lo stimolo dato dalle prime guide di viaggio, in particolare quella del Lory, edita a Parigi nel 1811, arricchita da splendide illustrazioni, e quella di Carlo Amoretti, edita a Milano nel 1814, mentre un profilo più spiccatamente tecnico ebbe il volumetto di Nicolas Céard, l'ingegnere incaricato di sovrintendere alla costruzione della strada napoleonica, pubblicato postumo dal figlio nel 1837 e corredato dalle litografie di Eduard Hostein.

INCISIONI, LITOGRAFIE E STAMPE

A differenza di altri passi e regioni alpine svizzere, tedesche e italiane, che furono immortalate dagli acquerelli di Turner, di Ruskin, di Cozens o dalle tele di Wolf, Calame, Chatelet, Friedrich, Blechen e di numerosi altri pittori, il Sempione e la sua strada vivono soprattutto attraverso le innumerevoli incisioni, litografie, stampe che corredevano i volumi e le guide di viaggio inglesi, svizzere e francesi del secolo XIX. La folta schiera di incisori e paesaggisti è stata illustrata e raccontata nel bel volume di Gian Franco Bianchetti, che costituisce un ideale viaggio pittorico dell'Ossola.



Eduard Hostein, *Sul culmine del Sempione*, 1832



C. Stanfield, *Domodossola*, 1832



Gabriel Lory Fils, *Villa d'Ossola*, 1811

Anche solo sfogliandolo è possibile ripercorrere visivamente il viaggio attraverso il passo (Lory, Hostein e Keller), le gole e le gallerie di Gondo (Hostein, Brockedon, Lory, Hullmandel, Cockburn, Renaud, Villeneuve, Bartlett), la discesa verso la piana di Domodossola e il monumentale ponte di Crevola (Brockedon, Bartlett, Gonin, Lory, Rahn, Cockburn, Villeneuve, Barnard, Billmark, Stanfield),

le innumerevoli vedute della pittoresca Piazza Mercato a Domodossola e dei suoi dintorni (Prout, Schmidt, Dolby, Gonin, Moritz, Ashton), l'uscita dal borgo sulla strada verso Milano (Batty, Keller), il ponte di Villa (Lory, Cockburn, Vander-Burch, Villeneuve), il ponte e il porto della Masone (Cockburn, Hesse), il borgo di Vogogna (Cockburn, Glennie), Migliandone (Batty).

Ma, andando oltre, le isole del lago Maggiore (Cassas), Arona e il San Carlone (Taunay), Somma Lombardo (Bartlett). Si conoscono inoltre alcuni disegni del ginevrino Jean Antoine Linck (1766-1843), raffiguranti la strada del Sempione e la galleria di Iselle; una veduta del villaggio del Sempione di Gabriel Loppé; una acquatinta di Thomas-Charles Naudet e Philibert-Louis Debucourt, raffigurante, con molta invenzione, il paesino di

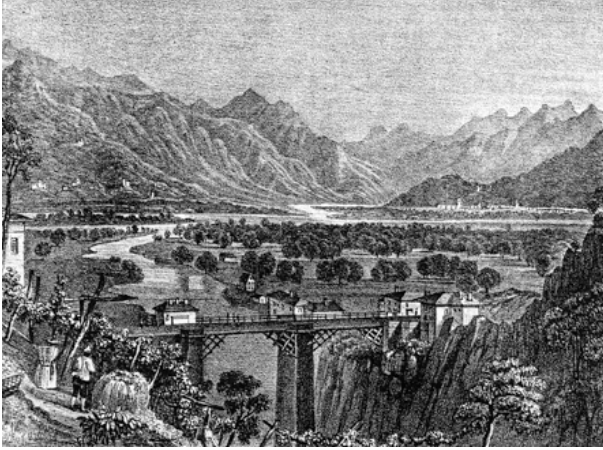
Gondo, inserita nel *Voyage Pittoresque* (Parigi, 1820) di Christian Bruun Neergaard, che

percorse, con un calesse leggero, il passo del Sempione da Sion proseguendo poi per il lago Maggiore, Milano, Como, Piacenza, Parma, Mantova, Verona e Vicenza; un quaderno di schizzi e vedute di montagne svizzere, tra cui quella di un paese del Sempione, del danese Martinus Rørbye (1834-1835).

Molti di questi artisti, in particolare Lory e Brockedon, illustrarono anche la valle Formazza, il Monte Rosa e Macugnaga, Cannero, il Canton Ticino, Bellinzona e il Gottardo, lo Spluga e il San Bernardino. Spesso ritornarono decine di volte sugli stessi itinerari: l'inglese William Brockedon (1787-1854) trascorse ben quattro anni nelle Alpi centrali, percorrendone per cinquantotto volte gli itinerari e pubblicando a Londra due volumi illustrati, editi nel 1828-1829.

CREVOLADOSSOLA: IMMAGINI PITTORICHE E LETTERARIE

I due momenti principali e opposti del transito dal Sempione erano l'uscita dalle gole di Gondo e l'affacciarsi sul piano ridente di Crevola e, all'inverso, lasciare quel piano per



W. Bartlett, *La Valle Ossola*, 1836

rientrare nel cupo mondo delle forre innevate e incombenti. Il primo passaggio, a Crevola, è ben descritto in un brano apparso sul "Poliorama Pittoresco" edito da Filippo Cirelli a Napoli, il 18 febbraio 1843, preceduto da una veduta in litografia della piana di Domodossola vista poco sopra il Ponte di Crevola, tratta da una nota incisione del Bartlett:

"Quando dalla Svizzera si scende in Italia per la strada del Sempione, dopo aver traversato le campagne deserte di Gondo, e le gole poco meno selvagge d'Isella, la scena va cambiandosi a grado a grado. Le balze cominciano a perdere la loro perpendicolarità e i loro vertici indietreggiando si appianano: sono meno orrorose le voragini e i pini che mostravansi solo nelle fenditure delle rupi, veggonsi ad ogni passo più frequenti; sino a che, allargandosi la gola, una magnifica scena, la romantica valle di Fontana (Varzo) offresi allo sguardo del viaggiatore. Là propriamente incomincia l'Italia. Quegli umidi e gelati vapori che elevansi dagli abissi spariscono intieramente; l'aria è imbalsamata di soavi e dolci profumi; le piagge a sinistra coperte di vigne, di frutteti, di giardini, di villaggi biancheggianti e di una quantità di produzioni dovute solo alla cultura formano un insieme che è in antitesi con le rupi erte e gigantesche le quali veggonsi ancora a



Gabriel Lory Fils, *Gole di Gondo*, 1811

dritta. Dopo di aver oltrepassato di alcune miglia lo spumoso torrente di Doveria, presso il villaggio di Crevola, l'occhio scopre un'altra valle più spaziosa. È questa la valle di Ossola bella quanto altra mai".

Alexandre Dumas, sulla traccia di Stendhal, da Crevola, "paese sospeso tra cielo e terra, sopra un ponte magico", vedeva idealmente tutta l'Italia: Venezia, Firenze, Roma, Napoli.

Per contrappasso, al ritorno, l'esperienza era inversa, come ci narra Charles Dickens nel suo *Pictures from Italy*, passando in una pagina dalla guglia del Duomo di Milano, al lago Maggiore e all'Isola Bella, anzi "bellissima", a Domodossola, raggiunta alle dieci di sera in una notte di luna piena. Si decide di proseguire il

viaggio sulla strada innevata a fine novembre. Il passo seguente sembra parafrasare con le parole le splendide acquatinte del Lory:

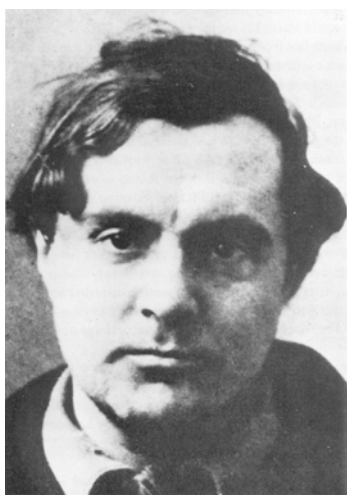
“L'aria fredda mordeva la carne. Ma la serenità della notte e la stupenda bellezza della strada, con le ombre impenetrabili e l'oscurità profonda, con l'improvvisa voltate, dopo le quali si passava subitamente nei tratti rischiarati dalla luna, e l'incessante scroscio dell'acqua cadente, resero ad ogni passo il viaggio sempre più meraviglioso.

Lasciandosi dietro ben presto i tranquilli villaggi italiani, addormentati nel chiarore lunare, la strada cominciò a svolgersi tortuosa fra le masse nere di alberi e, dopo un po' di cammino, emerse in una zona più spoglia e assai ripida e faticosa, sulla quale la luna risplendeva alta e lucente. A poco a poco il frastuono delle acque divenne più forte e la stupenda strada, dopo aver traversato il torrente su di un ponte, penetrò tra due muri massicci di rocce perpendicolari, i quali ci tolsero interamente la luce della luna e ci lasciarono solo la vista di alcune stelle, che brillavano sulla stretta lista di cielo al di sopra di noi. Poi perdemmo anche queste, nella profonda oscurità di una caverna della roccia, attraverso la quale era stata aperta la strada. Uscendo dall'altra parte di nuovo in un tratto rischiarato dalla luna, attraverso ad un ponte altissimo, la strada proseguì tortuosa lungo la gola di Gondo, orrida e grandiosa oltre ogni dire, con precipizi formati da pareti lisce che s'innalzavano su ambo i lati e quasi si toccavano in cima. Proseguimmo così per tutta la notte, avanzando faticosamente sempre più in alto”.

VIAGGIATORI ILLUSTRI DEL NOVECENTO

L'epoca degli artisti e dei loro viaggi ispiratori si chiuse col finir del secolo. Dopo l'apertura del traforo ferroviario sarebbe nato un nuovo mito: il *Simplon Orient Express*, il leggendario treno della *Belle époque*. L'albergo di lusso su rotaie, prediletto dall'alta società del tempo, avrebbe cambiato il modo di viaggiare, mandando per sempre in pensione cocchieri, cavalli e carrozze.

Ma quante persone sono transitate sotto quel tunnel nel corso del Novecento? Chi erano? Dove andavano? Cosa portavano con loro? Difficile dirlo: i diari di viaggio non esistono più...



Amedeo Modigliani

Amedeo Modigliani, in viaggio verso Parigi, sognava certamente la "ville lumière" dove poter dare corpo e fortuna alla sua arte. Quanti altri artisti hanno preso quella via per Parigi senza che noi possiamo sospettarlo?

Nell'agosto-settembre 1925 la prima Esposizione agricola e industriale Italo-Svizzera, organizzata a Domodossola, richiamò l'attenzione sulla città del Traforo del Sempione, offrendo un vasto campionario della produzione artigianale e industriale ossolana, italiana e vallesana affidato a 206 espositori ufficiali.

Per l'occasione ritornò a Domodossola, in treno, il re Vittorio Emanuele III, che inaugurò il monumento ai Caduti della Grande guerra, opera dell'antronese Angelo Balzardi, collocata di fronte al Collegio Rosmini.

Tra gli anni trenta e cinquanta del Novecento eminenti personaggi della cultura e dell'arte, anche in ragione della fiorente scuola artistica locale, capeggiata da Carlo Fornara e da Giovanni Battista Ciolina, si ambientò nella più accogliente Valle Vigizzo, attraversata dalla Ferrovia Vigezzina, che unisce Domodossola a Locarno e fa parte del sistema delle vie di comunicazione con il Sempione: Carlo Calcaterra, Nicola Zingarelli, Marziano Bernardi, Ferdinando Neri, Giulio Bertoni, Gino Bottiglioni, Gianfranco Contini, Arturo Farinelli, Francesco Pastonchi, Michele Saponaro, Ettore Romagnoli, Amedeo Catapano, Ciri Agostoni, Angelo e Carlo Gatti, Giovanni Greppi, Camillo Rastellini, Arrigo Ferraris, Giulio Ugo Arata, Raffaele Calzini, Luciano Gennari, Antonio Vallardi e molti altri, nel ricordo affettuoso di Frichi Arborio Mella Calcaterra.

UN VIAGGIATORE DELL'INTELLETO: GIANFRANCO CONTINI



Gianfranco Contini

Un grande frequentatore di treni, un emigrante dell'intelletto, fu il filologo Gianfranco Contini, che si mosse da Domodossola verso Milano, Friburgo, Ginevra, Parigi, Firenze, Roma. In una straordinaria intervista fattagli da Ludovica Ripa di Meana negli ultimi anni, quelli della malattia, trascorsi a Domodossola, Contini ci racconta, come in un diario familiare, il viaggio della sua vita, i suoi studi, le persone conosciute e amate, quelle disprezzate, i luoghi della memoria.

La ferrovia del Sempione ebbe un ruolo determinante nella vita di Contini. Suo padre, nativo di Chiari, ma di origine piacentina, era capostazione delle Ferrovie Svizzere e, in gioventù, aveva anche partecipato ai lavori del Sempione, definiti *“anni di lavori intensi, da negrieri”*.

Si era stabilito a Domodossola, provenendo da una piccola cittadina svizzera di confine con la Francia, per lavorare alla Stazione internazionale, dove, per la convenzione con la Svizzera, alcuni impiegati dovevano essere italiani. Abitò in via Giacomo Trabucchi, cui, nel primo dopoguerra, era stata dedicata la parte finale della via già intitolata a Felice Cavallotti. Da qui Montale, che frequentò quella casa, stando durante i suoi viaggi a Parigi, prese a chiamarlo scherzosamente *“il Trabucco”*, soprannome che non dispiacque a Contini, che apprezzava l'avvocato della Fondazione Galletti.

Il fischio dei treni che passavano sul cavalcavia della stazione dovette comunque accompagnare la giovinezza di Contini. Al lavoro del padre in stazione a Domodossola, alle sigle che designavano con precisione cronometrica i vari treni in sosta e in passaggio, Contini attribuiva una relazione con la sua disciplina, la filologia:

“Senta, senta ... questo è, oserei dire, un fatto personale. Che cosa sia il traffico ferroviario, l'ho appreso, come le ho detto, andando parecchi anni la sera verso le sei in stazione da mio padre, e vedendo com'era ordinato questo traffico. Era organizzato con metodi strutturali, e questa struttura mi ha insegnato qualche cosa – non che me ne sia accorto immediatamente -, mi ha insegnato qualche cosa per il mio mestiere, per la filologia. C'è una filologia ferroviaria, e è veramente molto interessante ... gli scambi ... il calcolo dei tempi... Ci sono degli schemi, che a vederli mi commuovono profondamente”.

Un giorno, alla stazione di Domodossola, Contini incontrò in treno Benedetto Croce: “tornava da Parigi, io andavo a Perugia”, e gli si sedette accanto. La più grande emozione estetica di Contini fu, a suo dire, un viaggio in treno: la discesa dal Bernina fino a Poschiavo:

“Ah, la discesa del Bernina! Cosa stupenda! Tutta la regione, tutti i Grigioni sono un incanto, un cantone d’incanto. Questa discesa del Bernina, non la dimentico...”

«Come l’ha fatta , la discesa del Bernina?» In treno, in treno”.

Nel secondo dopoguerra Contini acquistò la villetta sulle pendici del Calvario,



La villetta di Contini alle pendici del
Sacro Monte Calvario

frequentata, l’estate, dai nomi più illustri della letteratura italiana ed europea, oltre ai citati Gadda e Montale, accolti dal sorriso della moglie Margaret e dai fiori del suo giardino. Contini maturò in questa casa uno strano rapporto di amore-disamore verso la città natale, ormai mutata rispetto ai tempi della sua infanzia, espresso con sottile arguzia all’intervistatrice e confidente:

“Sa, io non conosco bene la città natale, perché si è molto trasformata. Fino a quindici anni fa era una città sommamente gradevole da vedersi, con ottimi negozi. Ora la cosa è molto diversa: è difficile parcheggiare; la regione campestre intorno è stata edificata; ha una struttura completamente diversa, naturalmente determinata dalla situazione sociale ... È una città nella quale io mi compiacevo di vivere. Attualmente – sono più o meno invalido e non esco quasi mai da questa casa – mi compiaccio di stare in questa casa, questa casa è in Domodossola ... ma c’è una leggera polemica, perché sono su un versante da cui la città non si vede, e quindi mi pare che sia meglio di Domodossola. Ho il meglio di Domodossola, ho l’impressione ...”

Al termine drammatico della Repubblica dell’Ossola, nell’ottobre 1944, alla quale Contini, rientrato in Ossola dal Canton Ticino, aveva partecipato con fervore democratico, i treni per Briga si riempirono di profughi, di donne, vecchi, bambini in fuga dai tedeschi verso la più ospitale Svizzera. Dopo la fine della guerra ripresero a percorrere la galleria del Sempione i treni dei frontalieri che si recano giornalmente a lavorare nel Vallese.

Il Sempione era ormai diventato la meta per una gita domenicale al culmine del passo, dove, di fronte all’Ospizio, svetta una grandiosa aquila in pietra, ad ali chiuse, rivolta verso

l'Italia, eretta a ricordo della "garde aux frontières" della Seconda guerra mondiale. Tornando, ci si fermava a Gondo, luccicante di carta stagnola, per fare incetta di sigarette, cioccolata, zucchero, dadi di pollo, e di strani "spumoni" ricoperti di fondente, confidando che, alla frontiera di Iselle, i finanzieri chiudessero un occhio.

MUSEI E ARCHIVI

Per approfondire la conoscenza dei viaggiatori illustri al Sempione:

MUSEO / ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
<p>Simplon-Dorf. Ecomuseo del Sempione</p>	<p>Dal 16 giugno al 15 agosto lunedì- domenica 13-17; dal 1 giugno al 15 giugno e dal 16 al 30 ottobre mercoledì- domenica 13-17 In altri periodi apertura su richiesta +41 (0)27-97 88 086</p>	<p>L'Ecomuseo dedica una parte del percorso espositivo al tema del viaggio pittorico lungo il Sempione, dispone inoltre di un ricchissimo archivio di stampe antiche con scorci paesaggistici del Sempione</p>
<p>Briga. Collezione Bernhard Fantoni</p>	<p>Apertura su appuntamento +41 (0)28-23 17 71</p>	<p>Collezione di proprietà privata, una parte della quale dedicata alla strada napoleonica del Sempione, con disegni e stampe</p>
<p>Domodossola. Civici Musei "Galletti" C/o Comune di Domodossola Via Romita, 22 --- Palazzo Silva Via Paletta, 3</p>	<p>Apertura su richiesta +39 (0)324-48 26 39 --- Dal 20 giugno al 21 settembre sabato 10- 12/16-18; domenica 16-18/20-22 Info c/o Comune +39 (0)324-24 90 01</p>	<p>Le collezioni civiche domesi comprendono anche diverse opere pittoriche dedicate a luoghi e panorami del Sempione (tra gli altri materiali si ricordano le raffigurazioni dei costumi ossolani di Federico Ashton)</p>
<p>Londra. British Museum Great Russell Street</p>	<p>+44 (0)20-73 23 82 99 Sabato-mercoledì 10-17,30; giovedì- venerdì 10-20,30</p>	<p>Tra i molti materiali relativi alle rappresentazioni di viaggio degli artisti inglesi, si ricordano in particolare le opere di William Turner, tra cui la veduta del ponte di Ganther all'imbocco del Sempione</p>
<p>Borgomanero. Fondazione Achille Marazza Viale Marazza, 5</p>	<p>Martedì-giovedì 14-19 Venerdì 9-12/14-19; Sabato 9-12,30 Chiuso dal 24 dicembre al 2 gennaio 2 settimane ad agosto +39 (0)322-81 485</p>	<p>Collezione di stampe tra cui anche numerose dedicate alla via del Sempione</p>
<p>Zurigo Collezione Federale delle Stampe - ETH-Zentrum Ramistrasse 101 CH-8000 Zurich</p>	<p>Apertura su appuntamento Dal lunedì al venerdì dalle 14.00 alle 17.00 Phone +41 44 632 40 46 Fax +41 44 632 11 68</p>	<p>La più ricca collezione elvetica di stampe, tra cui moltissime dedicate al Sempione</p>

<p>Milano. Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli c/o Castello Sforzesco</p>	<p>Lunedì-mercoledì e venerdì 9-14; Giovedì 9-16 Chiuso sabato e domenica</p>	<p>Ricca collezione di stampe, tra le quali moltissime dedicate al Sempione</p>
<p>Milano. Biblioteca Trivulziana c/o Castello Sforzesco</p>	<p>Lunedì-venerdì 9.00-12.00/13,30-16,30 Chiuso sabato e domenica +39-(0)2-88 46 36 96</p>	<p>Archivio storico civico di Milano, con materiali relativi alla via del Sempione e ai collegamenti Milano-Svizzera</p>
<p>Milano. Galleria di Arte Moderna c/o Villa Reale Via Palestro, 16</p>	<p>Martedì-domenica 9,30-17,30 Chiuso lunedì +39 (0)2-86 46 30 54</p>	<p>Tra le opere raccolte, si ricordano alcune vedute paesaggistiche del percorso di valico del Sempione</p>

IL TRAFORO DEL SEMPIONE

INTRODUZIONE



Strada del Sempione - Galleria di S. Giovanni (cartolina
archivio Collegio Rosmini)

L'apertura del traforo del Sempione e la sua importanza determinante per il rilancio economico dell'Ossola erano temi dibattuti e ricorrenti nella pubblicistica locale dalla metà del secolo XIX, con alcuni progetti di strada ferrata da Crevola a Briga e alla vallata del Rodano, ben presto abbandonati a causa delle disinvoltate gestione amministrativa del concessionario, il conte Adriano de La Vallette. Nel 1850 fu

pubblicato a Domodossola, anonimo, un opuscolo intitolato *Progetto di strada carreggiabile da Sasso Fontino a Sempione inoltrato al Ministero degli Interni sin dall'anno 1840 ed altro Progetto di strada ferrata da Crevola a Briga ed indi al lago di Ginevra*, che, secondo Edgardo Ferrari, può considerarsi "il vero incunabolo della storia del traforo".

I COLLEGAMENTI TRANSALPINI PRIMA DEL TRAFORO DEL SEMPIONE



La diligenza postale lungo il Sempione prima della costruzione del traforo (cartolina archivio Collegio Rosmini)

Nel frattempo svizzeri e francesi portavano avanti i progetti di traforo del Cenisio e del Gottardo in direzione di Parigi e di Basilea: il primo, lungo dodici chilometri, fu inaugurato nel 1871, utilizzando per la prima volta la perforatrice meccanica ideata dagli ingegneri Piatti, Sommeiller, Ferroux e Brandt, lo stesso che ritroveremo vent'anni dopo al Sempione.

Quello del Gottardo, sostenuto sia da Milano che dal Canton Ticino, lungo quindici chilometri, fu avviato nel 1872 e concluso nel 1881 sotto la direzione di Luigi Favre, morto prematuramente nel tunnel in via di completamento il 19 giugno 1879. Nel 1867 era stata inaugurata la ferrovia del Brennero, che collega a cielo aperto l'Italia con l'Austria; la Pontebbana, tra l'Italia e le provincie austro-ungariche, pure essa a cielo aperto, era stata inaugurata nel 1879; la galleria dell'Arlberg, lunga oltre dieci chilometri, tra l'Inn e il Reno, inaugurata nel 1884, precedette di poco l'avvio dei lavori al Sempione, che arrivò buon ultimo.

IL COMITATO PROMOTORE DELLA FERROVIA GOZZANO-SEMPIONE



La stazione di Beura lungo la ferrovia che conduce al Sempione (archivio Musei Civici Domodossola)

In Ossola si avvertiva la necessità di costruire una nuova linea ferroviaria che, sulle direttrici di Milano e Novara, raggiungesse Domodossola e desse avvio al collegamento ferroviario attraverso il Sempione. In precedenza le due ferrovie provenienti da Milano e da Torino e Novara si interrompevano ad Arona, dove, nel 1873, era giunta da Parigi anche la salma del "Commendatore", quel Gian Giacomo Galletti nativo di Bognanco che aveva beneficiato l'Ossola con numerose donazioni e vi aveva istituito, nel 1869,

la fondazione che porta il suo nome. Da Arona a Domodossola il feretro aveva dovuto viaggiare in carrozza, sulla accidentata strada del Sempione.

Nel 1857 un primo tentativo di collegare Domodossola con il lago Maggiore era abortito dopo solo 14 chilometri di strada ferrata. La città aveva impegnato un contributo di lire 5.000 per la costruzione di una stazione ferroviaria, ma le sue aspettative andarono deluse. Solo l'iniziativa della vicina Confederazione Elvetica, che aveva progettato di far giungere entro il 1878 la ferrovia a Briga con la prospettiva di collegarla all'Italia attraverso un nuovo traforo, riuscì a modificare in positivo l'atteggiamento delle autorità italiane, e il 14 novembre 1877 sorse un Comitato promotore per la ferrovia da Gozzano al Sempione al quale aderirono subito i sindaci di Novara, Carlo Negroni, di Domodossola, Vitale Amodini, di Omegna, Andrea Nobili De Toma, di Gozzano, il senatore Antonio Giovanola, di Borgomanero, Luigi Tornielli di Borgolavezzaro, oltre a numerose personalità quali i deputati Giovanni Gentinetta, già sindaco di Domodossola, Giuseppe Serazzi, Luigi Mongini e Cesare Magnani-Ricotti. Gli intenti del Comitato andavano comunque ben oltre i semplici interessi particolari, e con grande intuito vedevano nello sbocco verso l'Europa l'unica soluzione alla stagnante economia dei territori da loro amministrati. Nella riunione del Comitato tenutasi a Novara nel Palazzo Municipale, sotto la presidenza del sindaco Carlo Negroni, il 7 gennaio 1879, di fronte alla controversia insorta tra i fautori della linea Arona-Domodossola e quelli della linea Gozzano-Domodossola, che avevano avuto buon gioco nella Commissione parlamentare, si era ribadita, da parte del presidente Negroni, la preferenza verso l'asse Torino-Genova-Novara-Domodossola con queste parole:

“Si consideri poi in secondo luogo, che la questione va posta in termini ben diversi da quelli in cui la pongono i sostenitori della linea di Arona ... che la linea internazionale del Sempione deve “avere per obiettivo Milano piuttosto che Novara” ... Ma no: la questione non può essere guardata sotto un punto di vista così ristretto. L’ “obiettivo” della via internazionale del Sempione non è Novara, né Milano; il suo obiettivo è il commercio dell’Italia, e più specialmente dell’Italia superiore, con due terzi della Francia, con tutta la riva sinistra del Reno, col Belgio e colle grandi linee che si volgono verso Parigi e verso l’Inghilterra”.

COSTRUZIONE E INAUGURAZIONE DELLA GOZZANO-DOMODOSSOLA



Cartoncino di inaugurazione dei lavori al Sempione (archivio Musei Civici Domodossola)

Il Comune di Domodossola stanziò ben presto in bilancio somme considerevoli per la costruzione della Gozzano-Domodossola: ben 100 mila lire a fondo perduto furono deliberate dal consiglio comunale il 30 novembre 1877, in previsione del “beneficio della ferrovia...apportatrice di civiltà e progresso”, secondo le parole del sindaco Vitale Amodini, che aveva proposto, “a mò d’esempio” per gli altri comuni e in previsione dei vantaggi economici che sarebbero derivati dall’impresa, di stanziare la somma di 200 mila lire, ridotte poi a 100 in considerazione dell’aggravio di bilancio che ne sarebbe conseguito.

Subito dopo che la ferrovia fu inserita dal Parlamento tra quelle di II categoria, il 7 giugno 1879, il sindaco Amodini sollecitò di nuovo direttamente il contributo degli altri comuni interessati all’impresa, ma anche di privati e degli emigranti ossolani di Parigi e Buenos Ayres e della stessa Fondazione Galletti, di cui era presidente, alla quale venne richiesta la parte rimasta scoperta di lire 86.000, considerato che il comune aveva ormai dato fondo a tutte le proprie disponibilità economiche. I lavori della ferrovia andarono però a rilento, e solo l’8 settembre 1888 il primo treno raggiunse Domodossola, inaugurando il tratto ferroviario Novara-Gozzano- Domodossola.

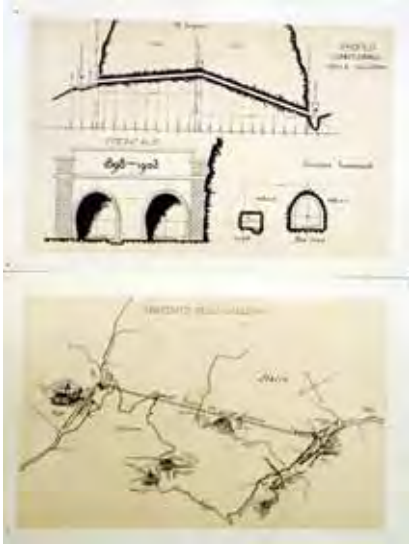
La grande festa costò alle finanze del comune di Domodossola oltre 6 mila lire. Il Comune aveva fatto le cose in grande e costituito un apposito comitato organizzatore, presieduto dal capitano Giulio Bazetta, uno dei protagonisti, insieme all’avvocato Giacomo Trabucchi, della vita culturale e sociale della città. In quella occasione figurarono, tra gli ospiti illustri, Carlo Negroni, Antonio Stoppani e Vincenzo De Vit, che parteciparono all’apertura straordinaria dei musei Galletti, fondati nel 1875, giudicati da tutti *bellissimi*.

La profezia “europeista”, che tanto aveva infiammato gli amministratori ossolani nel sollecitare e sostenere la costruzione della ferrovia e del traforo del Sempione non era destinata, tuttavia, ad avverarsi compiutamente, almeno per l’Ossola, prima di altri dieci lunghi anni. Determinante era stato, infatti, e fin dall’inizio, lo spostamento dell’asse privilegiato nord-sud per il traffico commerciale e ferroviario sulla linea del nuovo traforo del San Gottardo, aperto al traffico nel 1882, mentre per l’accesso alla Francia restava

preponderante il traforo del Cenisio, aperto nel 1871. Il traforo del Sempione, che verrà inaugurato solo nel 1906, era destinato a diventare una linea intermedia nonostante i notevoli sforzi per rilanciarlo sia da parte svizzera che da parte italiana, sforzi confluiti nel trattato internazionale del Sempione siglato a Berna il 25 novembre 1895, tre anni prima dell'inizio degli scavi del traforo dai due versanti. L'avvocato domese Giacomo Trabucchi, almeno vent'anni prima aveva espresso, in una immagine efficace, le speranze degli ossolani nella grande opera con queste parole:

“questo povero paese che ha tanto bisogno che anche sotto la montagna del Sempione gli si illumini di alluminio una galleria che gli porti la luce del sole, ossia la luce della civiltà, del progresso, che dall'attrito dei popoli, e dei commerci discenda con l'agiatezza”.

IL PROGETTO DEL TRAFORO DEL SEMPIONE



Il progetto del traforo in un cartoncino di invito all'inaugurazione dei lavori (archivio Musei Civici Domodossola)

Finalmente, mentre già si pensava a nuovi trafori ferroviari sotto lo Spluga, il Gran San Bernardo e il Monte Bianco, la Compagnia Jura-Simplon (*Compagnie fusionée des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne et de la Suisse Occidentale et du Simplon*), che aveva rilevato un terzo delle linee svizzere, si disse interessata al traforo del Sempione. Nel frattempo erano stati elaborati numerosi progetti, alcuni perlomeno bizzarri, come il progetto Flachet che, per superare pendenze del 60% proponeva l'adozione di vagoni a stantuffo (1860), la linea a zig-zag della ferrovia a regressi, che prevedeva l'alternarsi delle locomotive in testa e in coda al convoglio (Lehaître e Mondésir, 1863), il progetto del colonnello De Bange (1886), che, su un percorso di soli 8400 metri, prevedeva il carico del treno su un enorme carrello-locomotiva lungo oltre 35 metri,

con venti paia di ruote. Infine, dopo trentadue progetti diversi scartati, il progetto più semplice, ma impegnativo, quello dell'ingegnere Dumur, che prevedeva lo scavo di due gallerie parallele, distanti tra loro diciassette metri, tra Briga e Iselle, venne adottato dalla Compagnia, che stipulò contratto con un'associazione di imprese comprendenti la *Brandt & Brandau* di Amburgo, appaltatrice dei lavori, iniziati sul fronte di Briga il 22 novembre 1898 e un mese dopo su quello di Iselle.

ALESSANDRO MALLADRA E IL TRAFORO DEL SEMPIONE



Collezione di campioni geologici del Sempione raccolti da Alessandro Malladra e confluiti nelle collezione dei Musei Civici di Domodossola

La preparazione scientifica e il procedere dei lavori del traforo ferroviario del Sempione furono seguiti con sistematicità e competenza dal rosminiano Alessandro Malladra, allora professore di scienze e direttore dell'osservatorio astronomico del Collegio Mellerio Rosmini di Domodossola. Avvalendosi delle sue conoscenze personali presso l'Impresa Brandau e la Società Jura-Simplon, finanziatrice dei lavori, egli poté visitare più volte il cantiere e l'interno del traforo in corso d'opera, raccogliendo le sue osservazioni in un testo-conferenza presentato nel 1904 al Circolo filologico milanese, con

l'ausilio di proiezioni luminose di tavole e disegni esplicativi, e replicato più volte nel corso del 1905, a Cremona, Lodi, Bergamo, Firenze e Novara a scopo di beneficenza per raccogliere fondi a favore dell'Ospizio dell'Opera Bonomelli a Domodossola. Il testo del 1904, dal quale tutti hanno attinto con dovizia in seguito, era stato preceduto da una dissertazione dedicata a *L'acqua nel Traforo del Sempione* (1902), nella quale Malladra confutava l'ipotesi dell'origine infiltrativa delle sorgenti d'acqua scaturite in abbondanza nel ventre della montagna durante gli scavi, sostenendo invece la loro origine meteorica.

Malladra aveva impostato lo studio sul Traforo del Sempione con una impronta didattico-esplicativa, facendo emergere maggiormente le informazioni tecnico-scientifiche sulle divagazioni ambientali e poetiche. In circa settanta pagine Malladra ci introduce direttamente nell'impresa di progettazione e di scavo del traforo, vista come una sorta di battaglia contro la natura destinata a soccombere davanti al progresso della scienza e della tecnica.

IL TRACCIATO DEL TUNNEL



Operai al lavoro nel tunnel:
si osservano le due gallerie affiancate

Malladra commenta positivamente il tracciato scelto per il tunnel, lungo 19.728,71 metri, che evitava di passare sotto le vette del monte Leone per scongiurare l'eccessiva temperatura interna e ottenere un percorso a quota relativamente bassa rispetto ai precedenti trafori alpini (705 metri sul mare contro i 1295 del Frejus, i 1154 del Gottardo e i 1367 del Brennero), e si sofferma sull'innovativo sistema delle due gallerie affiancate progettato da Dumur: una, la

principale, destinata al traffico ferroviario; la seconda, di servizio, destinata a favorire la ventilazione interna della galleria principale, raccogliere lo scolo delle acque di risulta, che si riveleranno particolarmente abbondanti, venire eventualmente ingrandita per un secondo tunnel. Le due gallerie procedevano in parallelo, collegate ogni duecento metri da passaggi trasversali, dette traverse, utilizzati per il riparo degli operai durante lo scoppio delle mine e per ricovero delle attrezzature, ma gradualmente chiuse con il procedere del traforo all'interno della montagna. Al centro del traforo, sul confine italo-svizzero, la seconda galleria sarebbe stata ampliata come la prima per permettere un eventuale scambio di treni. Il traforo, più lungo e con maggiore pendenza sul versante italiano, procedeva poi con minore dislivello verso Briga.



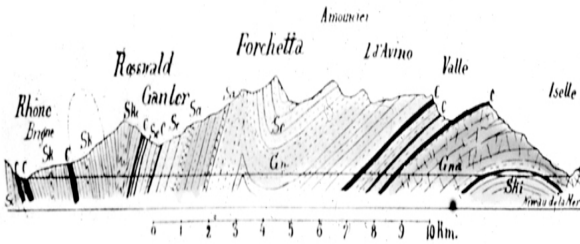
Postazione per le triangolazioni trigonometriche per definire il tracciato del tunnel in una foto d'epoca (archivio Collegio Rosmini)

Il primo problema da risolvere era quello del tracciamento della direzione di scavo della galleria, definito sia attraverso triangolazioni trigonometriche dalle cime dei monti circostanti, svolte dall'ing. Rosenmund del Politecnico di Zurigo, sia attraverso il teodolite posto in un casotto di fronte all'imbocco della galleria di direzione e puntato su una lastra di marmo collocata sopra l'imbocco della stessa, lastra che segna il punto di riferimento verticale della triangolazione.

L'asse orizzontale viene fissato periodicamente, man mano che lo scavo procede nelle viscere della montagna, attraverso una lampada mossa all'interno del tunnel fino ad allinearsi con l'asse di direzione. Le ricognizioni erano periodiche sul fronte di scavo per le nuove tratte, mentre una ricognizione generale di tutto il traforo veniva fatta una volta l'anno sospendendo i lavori all'interno del tunnel. Il metodo dovette funzionare se, alla fine, il tracciato del tunnel si discostò solo di 202 millimetri in orizzontale e 90 in verticale rispetto a quello ipotizzato sulla carta.

LA STRATIGRAFIA GEOLOGICA

Un'ampia trattazione è riservata dal Malladra alle diverse ipotesi sulla stratigrafia geologica del massiccio del Sempione, rivelatesi quasi tutte errate. Ma, in questo caso, Malladra doveva riconoscere che la responsabilità, come già lamentato dallo Stoppani, che definiva



Studio delle stratificazioni geologiche del Sempione
(archivio Collegio Mellerio Rosmini)

la geologia “scienza ancor bambina”, era delle autorità di governo, che non finanziavano adeguatamente gli studi di settore per portare a termine la *Carta geologica italiana*, anche se da due anni l'ing. Augusto Stella stava approntando il rilievo geologico delle valli ossolane. Il prof. Torquato Taramelli, che aveva

pubblicato alcune osservazioni stratigrafiche nei dintorni di Varzo, viene ampiamente citato dal Malladra, che ne condivide l'opinione quando afferma:

“Per quanto riguarda la regione del Sempione, io credo che sarebbe onorevole per l'Italia, almeno quanto il possedere una batteria od una torpediniera di più, l'averne pubblicata la Carta geologica per quanto sarà compiuta la grande galleria; anche per prevenire che ancora una volta la geologia di una regione italiana si compia, o sembri compiuta, da geologi stranieri”.

IL "TRAFORO DELLE ACQUE"



La perforatrice ad acqua "Brandt" in una cartolina celebrativa (archivio Collegio Mellerio Rosmini)

perforatrici Brandt in batteria sul fronte di roccia per azionare i fioretti di scavo dei fori per la dinamite. Ogni fioretto si spuntava dopo pochi minuti, bucando la roccia per cinque, dieci,



Il trasporto da Domodossola di una pesantissima caldaia a vapore per i lavori al traforo (archivio Collegio Mellerio Rosmini)

L'acqua fu, secondo la suggestiva definizione di Malladra, la vera protagonista del traforo ferroviario del Sempione: l'acqua in superficie della Diveria e del Rodano in positivo e quella accumulatasi all'interno della montagna, sotto il massiccio del monte Leone, in negativo.

Con la forza dell'acqua, portata a cento atmosfere dalle turbine, dai compressori e dalle pompe di Iselle e Briga, lavoravano le

venti centimetri, a secondo della resistenza di quest'ultima. In una giornata normale di lavoro si spuntavano dai trecento ai quattrocento fioretti, che venivano poi ritemperati nell'officina meccanica e riutilizzati.

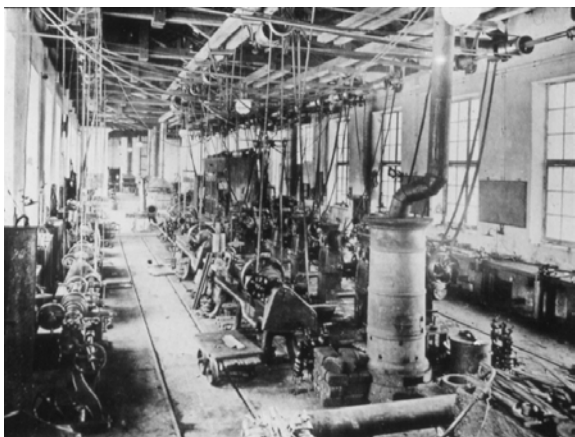
L'acqua doveva alimentare le due mastodontiche caldaie a vapore di riserva, una pesante tredici tonnellate, che furono trasportate dal piano di Domodossola a Iselle da venticinque



Il dott. Giuseppe Volante, direttore sanitario dell'ospedale di Iselle

paia di buoi e da trentadue cavalli appaiati, con notevoli difficoltà. L'acqua, riscaldata, serviva alla pulizia personale degli operai e alla sterilizzazione dei loro indumenti di lavoro, precauzione che evitò al Sempione le tragiche epidemie arretrate da un parassita particolarmente insidioso, l'*anchylostoma duodenale*, che al traforo del Gottardo aveva mietuto diecimila vittime, e questo grazie agli studi e alle cure di un medico italiano, Giuseppe Volante, direttore sanitario dell'ospedale di Iselle, insieme al dott. Pometta, direttore di quello di Naters sul fronte di Briga. Non un solo operaio del Sempione ebbe a morire per questa causa, mentre

numerosi furono gli incidenti in galleria, soprattutto meccanici, che causarono 58 vittime in tutto su venti chilometri di traforo, una media di un morto ogni trecento metri.

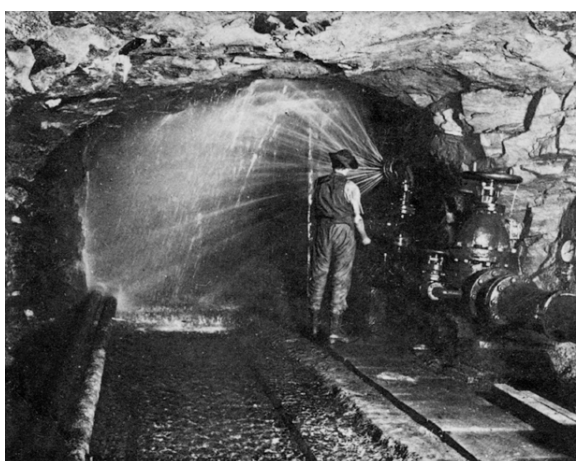


La sale delle pompe



Schema illustrativo del modo di procedere nello scavo del tunnel (archivio Collegio Mellerio Rosmini)

I turni erano di otto ore, tre ogni ventiquattro ore dato che i lavori procedevano ininterrotti,



Spruzzi rinfrescanti all'interno del tunnel

L'acqua metteva in funzione anche le pompe di ventilazione che alimentavano le condotte d'aria fresca inserite nel tunnel per abbassare la temperatura interna, sempre più alta man mano che si procedeva nel ventre della montagna, fino a raggiungere i 52 gradi, contro i 25 previsti dal contratto d'ingaggio, costringendo gli operai a lavorare a torso nudo, mentre le pompe immettevano tre milioni di metri cubi d'aria fresca ogni ventiquattro ore, cinquanta metri cubi d'aria

al secondo mista ad ottanta litri d'acqua fredda vaporizzata, come un velo rinfrescante sui volti degli operai del fronte di attacco e su quelli arretrati che, con punte, mazzuoli e cariche esplosive, allargavano la volta della galleria su camini sospesi che si espandevano in cunicoli paralleli a quello principale.

giorno e notte. L'acqua non veniva prelevata a livello del fiume, ma a quote più alte mediante bacini in cemento: quella della Diveria, prelevata all'altezza del confine italiano, raggiungeva il cantiere attraverso condotte in cemento, ghisa e ferro lungo un percorso di quattro chilometri e un dislivello di 170 metri, con una forza stimata in 2200 cavalli idraulici, ma utilizzata solo per 1600.

LE DIFFICOLTÀ: L'ACQUA E LA ROCCIA NEMICHE DEL TUNNEL

All'opposto, l'acqua fu uno dei più temibili avversari del traforo del Sempione, e contraddisse l'impianto stratigrafico delle rocce ipotizzato dai geologi prima dell'avvio dell'impresa,



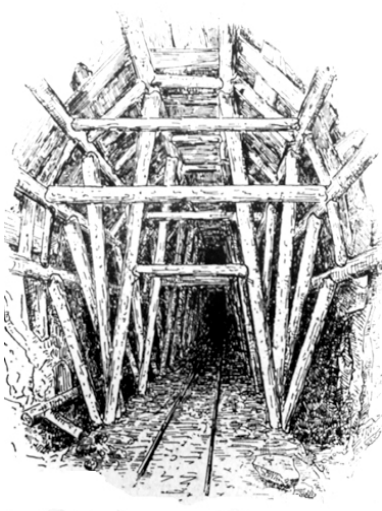
Il complesso sistema di sostegno delle volte del tunnel con travi in legno (archivio Collegio Mellerio Rosmini)

quando ancora, come lamentava Malladra, in Italia non esisteva nessuno studio sistematico in questa materia, oltre a intralciare seriamente l'avanzamento del tunnel sotterraneo.

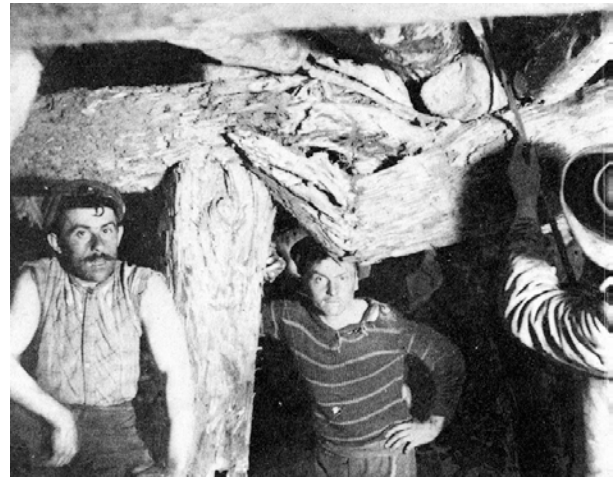
Il profilo geologico del Sempione era stato, infatti, ridefinito più volte da geologi svizzeri e italiani rispetto al profilo iniziale allegato al progetto, dovuto al dott. H. Schard, che prospettava un nucleo centrale di rocce compatte, lo *gneiss* d'Antigorio, sul quale appoggiavano strati diversi di scisti e calcari, permeabili dalle acque.

Questo profilo, con i contributi dello stesso Schard, dell'italiano Stefano Traverso, di Schmidt e Lugeon nel 1901, fu mutato parecchie volte, confermando l'intuizione del geologo svizzero H. Gerlach, che in un saggio sul Vallese e sulle Alpi Pennine, fin dal 1865, aveva ipotizzato una disposizione a libro ripiegato a C degli strati più duri di roccia, inframezzati da strati di scisti e calcari.

Questi ultimi, se facilitarono da un lato lo scavo diretto, resero complesse le operazioni di sostegno delle volte, sottoposte a pressioni fortissime che obbligarono l'utilizzo di putrelle e centine in ferro, portando i costi di scavo a un milione di lire ogni quaranta metri di galleria, ma soprattutto diedero la stura all'apparire improvviso delle sorgenti d'acqua calda e fredda ad altissima pressione.



Disegno illustrativo del sistema di sostegno delle volte con travi lignee (archivio Collegio Mellerio Rosmini)



Cedimenti delle travature di sostegno delle volte

Dopo i primi chilometri, che non diedero problemi in questo senso e facevano sperare per il futuro, al quarto chilometro del fronte italiano e già al secondo sul fronte svizzero, improvvisamente, con l'espressione biblica usata dal Malladra, "irrupero i torrenti". Alla mezzanotte del 30 settembre (1901) una delle perforatrici del tunnel N. 1 sul fronte italiano, volta verso terra con la pressione di cento atmosfere, fu spinta all'indietro da un violentissimo getto di acqua fangosa che fuoriusciva ad alta pressione con una portata di 250 litri al secondo, sbattendo sulla volta della galleria e rimbombando lungo tutto il traforo. Anche la seconda galleria di servizio, più arretrata, che serviva per la ventilazione e lo scolo delle acque, fu interrotta da una sorgente improvvisa nell'ottobre dello stesso anno. Dal chilometro 4,280 al chilometro 4,450, sulla lunghezza di 170 metri, sbucarono ben 40 sorgenti di diversa portata, e su una sola tratta di dieci metri, venti torrenti portarono in galleria più di mille litri al secondo. Per permettere di superare il grave intralcio e proseguire i lavori, si decise di aprire una galleria trasversale supplementare per intercettare la sorgente e convogliare le acque unite nel canale di scolo: la nuova sorgente diede una portata di 1080 litri al secondo, che non venne mai meno, alternando la sua portata mai inferiore ai 700 litri al secondo.



Irruzione di acque da sorgenti sotterranee nella galleria del traforo
(archivio Collegio Mellerio Rosmini)

L'ostacolo delle acque apparve invece più difficile da superare sul versante di Briga, quando ormai il tunnel era quasi terminato: al chilometro 10 e 143 metri, in pendenza verso Iselle, sboccarono improvvisamente due sorgenti termali di settanta litri al secondo e, quel che è peggio, a una temperatura di quasi 50 gradi, tale da impedire qualsiasi intervento immediato.

Alla fine di un lungo lavoro di pompaggio dell'acqua e la collocazione di due porte di ferro per contenere le acque, nel mese di marzo del

1904 si riprese ad avanzare nel tunnel, per tre metri al giorno, ma il lavoro fu nuovamente sospeso a maggio per l'apparire di un'altra sorgente termale ad alta temperatura, a poche centinaia di metri dal congiungimento dei due tunnel.

Ma da dove veniva tutta quest'acqua? Anche qui vi erano due teorie: una propendeva per un'origine da infiltrazione da bacini posti più in alto, come la Cairasca e il lago d'Avino, le cui acque vennero colorate con la fluoresceina, che tuttavia non apparve in galleria, così come non si prosciugò il lago. La seconda, sostenuta dal Malladra, spiegava il fenomeno come penetrazione, attraverso gli strati calcarei, delle acque meteoriche (pioggia, neve, grandine) cadute sulla catena del monte Leone in quantità tali da originare le 237 sorgenti calde e fredde che furono censite all'interno del tunnel del Sempione, 142 sul versante svizzero e 95 sul versante italiano, con una portata di 130 ettolitri nelle 24 ore e una intensità variabile tra i 350 litri e i 1500 litri al secondo.

IL COMPLETAMENTO DEL TUNNEL: 24 FEBBRAIO 1905



L'ultimo diaframma di roccia del tunnel conservato, insieme ad una perforatrice Brandt, al Museo del Collegio Rosmini di Domodossola

Anche il completamento del tunnel, la mattina del 24 febbraio 1905, ebbe a protagonista l'acqua: allo scoppio della mina, innescata da Antonio Betassa alle ore 7.20, ultima di una serie infinita per un totale di 1.400.000 chili di dinamite, il crollo del diaframma diede libero sfogo all'acqua ammassata proveniente dal versante di Briga, calda, fangosa e irruente, che passò davanti agli occhi degli operai e dell'ing. Bacilieri, che avevano trovato scampo rifugiandosi nelle traverse laterali di

collegamento con il tunnel di servizio, sbarrate da sacchi di sabbia, prima di riversarsi nella Diveria per un canale laterale.

La stessa mattina del 24 febbraio, un altro incidente fu provocato dall'intempestiva curiosità dei giornalisti e di alcuni responsabili dell'impresa, che vollero entrare nel tunnel, verso le dieci, due ore e mezza dopo la caduta del diaframma, per vedere di persona il foro di congiungimento: lasciati i carrelli di servizio, il gruppo si avviò a piedi nell'acqua calda e fangosa che scorreva sul fondo, raggiunse il foro, ma subito alcuni cominciarono ad avvertire gli effetti dei gas che impregnavano il cunicolo e, nonostante un rapido ritorno ai carrelli e all'imbocco della galleria, Carlo Grassi, agente dell'Impresa Brandau e l'ing. Bianco, ispettore ferroviario, persero la vita, mentre corse grave rischio il deputato ossolano Alfredo Falcioni.

Il Malladra non mancò di sottolineare l'ingenuità compiuta dall'Impresa nel permettere al convoglio di entrare in galleria subito dopo l'abbattimento del diaframma finale. In un articolo pubblicato sul numero speciale de "L'Ossola" dedicato al Sempione, datato 19 maggio 1906, e intitolato *Il Poiano*, articolo posto in prima pagina accanto alla foto di Vittorio Emanuele III, Malladra, contraddicendo l'impostazione trionfalistica del giornale, cita di nuovo Dante e la *"fiera con la coda aguzza, che passa monti, e rompe muri ed armi: ecco colei che tutto il mondo appuzza"* e descrive al sommo del frontale della galleria del Sempione una figura *"avvolta in bianco paludamento, ...sul gigantesco cornicione, quasi persona che riposi dopo lungo ed affannoso operare"*.

Essa è la Morte, che fissa i treni che gli passano sotto i piedi scheletrici, ed evoca all'interno della galleria, ogni trecento metri, i circa sessanta operai morti nell'impresa, *"soldati di Stige, guardie di Acheronte, funebri cantonieri che colla lampada tinta di sangue fra le mani irrigidite, gridano ai viaggiatori che passano: "Memento nostri!"*.



Iselle, monumento ai caduti del traforo

E dopo l'elenco dei caduti, tratto dai bollettini mensili dell'Impresa Brandau, la descrizione dell'origine del nome del fenomeno mortifero da un uccello da preda e la rievocazione dell'incidente del 25 febbraio 1905, affermava che l'ossido di carbonio, stagnante dopo l'esplosione del diaframma, non era riuscito a fuoriuscire con la valanga d'acqua accumulatasi dietro il diaframma stesso e aveva provocato il prevedibile incidente, causato dalla foga dei

curiosi e dalla imprevidenza dell'Impresa, che avrebbe dovuto praticare un foro d'assaggio nella parete, fare defluire gradualmente l'acqua retrostante, abbattere il diaframma e far aprire le porte in ferro di separazione al confine svizzero, in modo di ventilare adeguatamente l'intero tunnel.

Complessivamente i lavori del traforo del Sempione erano durati sette anni e sei mesi e costarono circa 78 milioni di franchi, otto in più del preventivo iniziale, neppure troppi se si pensa alle difficoltà e agli imprevisti che si dovettero affrontare e risolvere in corso d'opera. Furono scavati oltre un milione di metri cubi di roccia, trasportati all'esterno del traforo, mentre 120.000 metri cubi di pietre squadrate furono necessari per rivestire le pareti e la volta del tunnel principale.

Il secondo tunnel di servizio, a sinistra del primo, fu terminato il 6 luglio dello stesso anno e servì come base per il raddoppio della linea ferroviaria, avvenuto negli anni 1912-1921, data, quest'ultima, segnata sull'ingresso insieme a quella del 1898, tale da far pensare a una durata dei lavori di oltre vent'anni. Ma già il 2 aprile 1905 due piccoli convogli inaugurali, composti da carrelli adattati con sedili e ornati di ghirlande di fiori e bandiere, si incontrarono nella galleria, al punto di confine tra Italia e Svizzera, per celebrare la *Fête de la rencontre Nord-Sud*, presenti il vescovo di Sion Abbet e il vescovo di Novara Mattia Vicario, che fecero un bel bagno di sudore all'interno della galleria, festa proseguita a Briga con un grandioso banchetto. Nel frattempo si concludeva velocemente il tratto di ferrovia da Iselle a

Domodossola, affidata alla Società Mediterranea e a totale carico dello stato italiano, secondo le clausole del Trattato di Berna, comprendente la grandiosa opera della galleria elicoidale di Varzo, progettata dall'ing. E. Bazzaro, che, pur essendo lunga pochi chilometri, fece sedici vittime tra gli operai. Scavata nella roccia poco sotto la rupe sulla quale si erge la chiesa parrocchiale di Trasquera, essa serve a colmare l'eccessivo dislivello tra il piano di Varzo e l'ingresso della galleria di Iselle. I lavori, iniziati nel 1900, si conclusero nella primavera del 1906, giusto poco prima dell'inaugurazione ufficiale. Dal 1901 al 1905, ugualmente su appalto della Società Mediterranea, venne realizzato il collegamento ferroviario tra Arona e Domodossola, lungo la sponda piemontese del Lago Maggiore, opera che permetteva per la prima volta agli ossolani di raggiungere Milano in ferrovia.

SI DIFFONDE LA GRANDE NOTIZIA

La notizia del completamento del nuovo tunnel ferroviario si diffuse in tutto il mondo, soprattutto nelle colonie di italiani all'estero, in Francia e in Sudamerica. Il 29 maggio 1905,



Giornale dell'epoca (archivio Collegio Mellerio Rosmini - Domodossola)

una delegazione del Touring Club Italiano organizza un *pellegrinaggio* a Iselle di circa mille soci, giunti in bicicletta, moto, auto e treno, con l'inaugurazione del monumento agli operai caduti nella costruzione del tunnel sul versante svizzero (22) e italiano (20) e alla grande galleria elicoidale di Varzo (16). La lapide, progettata da Ernesto Bazzaro ed eseguita a Monza dal marmista Trevisan, elenca i nomi dei cinquantotto caduti, ai quali manca quello dell'ing. Alfred Brandt, responsabile dei lavori sul versante svizzero, morto improvvisamente a 54 anni, dopo solo 15 mesi dall'avvio dei lavori, il 30 novembre 1899, probabilmente a seguito delle fatiche e delle preoccupazioni affrontate nell'organizzazione del cantiere di Briga.

Anche il piccolo centro di Mergozzo venne interessato all'avvenimento per merito di un anonimo cronista (probabilmente l'avvocato Egisto Galloni) che, nel numero speciale de "L'Ossola" dedicato al Sempione, già citato, aveva inserito una foto della nuova stazione e della ferrovia costeggiante il piccolo lago, auspicando che il traforo potesse incrementare l'afflusso turistico e la costruzione di ville e case sui bordi del lago, con buona pace dei *"buoni romani che da quasi duemila anni dormono ancora su queste sponde accanto alle loro fusaiole ed alle loro olpi, non disturbati che dalla sonda indagatrice di qualche archeologo"*.

Nonostante le assicurazioni dell'ing. Carl Brandau, responsabile del cantiere e già in ritardo nella consegna dei lavori, il 1905 passò nel completamento e nella rifinitura del tunnel, costringendo a rimandare l'inaugurazione ufficiale prevista per il 1° di ottobre.

IL MANIFESTO DI CARLO FORNAIA



Il manifesto disegnato da Carlo Fornara per l'inaugurazione del traforo (Musei Civici di Domodossola)

Nel frattempo si coniavano medaglie, si stampavano cartoline, si inviano inviti e ringraziamenti, mentre il pittore Carlo Fornara approntava il bozzetto utilizzato per il manifesto del Sempione stampato dalla ditta Chappuis di Bologna, conservato presso i Musei Civici di Domodossola: realizzato in carboncino e pastello colorato su carta, esso rappresenta tre figure allegoriche femminili seminude che tendono una

corona di alloro verso una figura maschile ignuda, a capo chino, accovacciata su se stessa, con ai piedi un piccone e un geodimetro, gli strumenti dell'operaio e dell'ingegnere, sullo sfondo di una catena di montagne innevate di colore rosato: è il Sempione vinto o l'uomo vincitore sulla natura, melanconicamente assorto in se stesso, nonostante l'evidente vigore delle membra, ad occupare il centro della composizione; a lui le donne tendono la corona quasi per consolarlo o rassicurarlo di un destino che appare incerto, tutt'altro che in linea con gli squillanti e procaci manifesti che celebrano, con il Sempione, il trionfo della tecnologia e gli splendori del nuovo secolo.

LE CELEBRAZIONI UFFICIALI

Le celebrazioni ufficiali del Sempione furono rimandate al 1906: il 19 maggio giunse a Domodossola il re Vittorio Emanuele III, ricevuto dal presidente del Consiglio Sonnino e dal ministro Carmine. Il treno reale venne trainato da una locomotiva a vapore, nonostante fosse



Festa inaugurale del Sempione - arrivo degli invitati
(archivio Collegio Mellerio Rosmini - Domodossola)

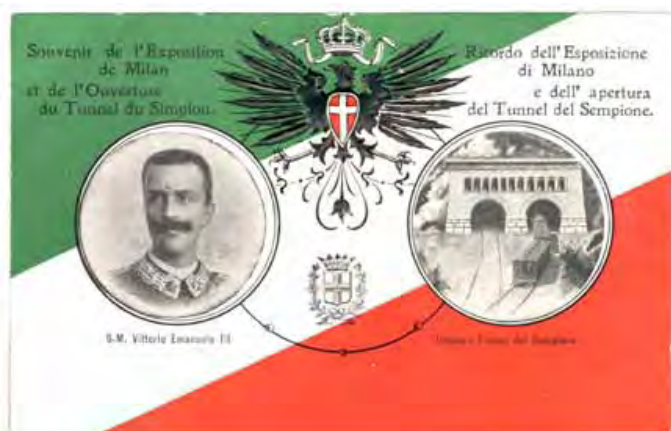
ormai pronta la linea elettrificata all'interno della galleria, ma non il collegamento tra Iselle e Domodossola, e raggiunse quindi Briga, dove attendevano il presidente della Confederazione Elvetica, Luigi Forrer, e il Consiglio federale, che ricambiarono la visita nel pomeriggio a Domodossola, come dettagliatamente descrivono le colonne de "L'Ossola" del 26 maggio.

I festeggiamenti ripresero tra il 28 maggio e il 3 giugno, con vicendevoli visite di autorità svizzere e italiane e treni e battelli inaugurali che raggiunsero Briga, Sion, Losanna, Ginevra, Milano e Genova ("L'Ossola" del 2 e 9 giugno e "L'Indipendente" del 6 giugno 1906). Sui giornali del Vallese i resoconti furono più sobri: nel "Nouvelliste Valaisan" del 28 febbraio 1905, Ch. Saint-Maurice ricordava come l'ingegnere Ernest Stockalper (1838-1919), discendente del famoso barone, nel 1865 aveva auspicato la costruzione del traforo del Sempione, restando deluso dalla scelta del Gottardo, alla cui costruzione partecipò dopo la morte improvvisa del Favre, ma sicuro che il traforo al Sempione, prima o dopo, si sarebbe fatto. Fu lui a costruire il collegamento tra Sierre e Briga, che garantì il passaggio verso il Sempione.

Ma Saint Maurice concludeva, riguardo al Vallese e ai possibili, ma non sicuri benefici derivanti dalla nuova opera: "*Le canton sera ce que nous voulons qu'il soit*".

Nel frattempo era caduto il governo di Sidney Sonnino, sostituito dall'on. Giovanni Giolitti, salutato come "speranza di un migliore avvenire". Il 31 maggio 1906, alle ore 16,30, giunge in piazza Castello a Domodossola l'ultima diligenza postale del Sempione, addobbata con le bandiere italo-svizzere. Si era chiusa un'epoca, e l'anonimo cronista ("L'Indipendente", 6 giugno 1906) non può trattenere "*il ricordo dei tempi di nostra gioventù, quando il diligenzone attraversante di sera e mattina la città nostra, era la meta di esultanza...*". Nello

stesso giorno, la sera, vennero illuminati a festa la Stazione internazionale con il piazzale antistante e il corso Vittorio Emanuele, e vennero eseguiti brani popolari di musica d'opera.



Una cartolina celebrativa dell'inagurazione (archivio Collegio Mellerio Rosmini - Domodossola)

Il 17 settembre, a Stresa, il Comitato per i Festeggiamenti del Sempione, presieduto dal principe Tommaso di Savoia, duca di Genova, volle onorare i protagonisti del Comitato italiano per il Sempione, presieduto dal conte Giberto Borromeo, che invitò tutti all'Isola Bella.

A Stresa al *Grand Hotel et des Iles Borromées* si svolse quindi il pranzo ufficiale seguito da una prolusione scientifica del prof. Malladra a beneficio dell'Ospizio Bonomelli di Domodossola e furono premiati con medaglia d'oro i protagonisti del comitato: il conte Borromeo, l'ing. Carl Brandau, assente, supplito dall'ing. Lanino, la famiglia dell'ing. Alfred Brandt, il cav. Ettore Mola, segretario del comitato e protagonista delle trattative per l'avvio dell'opera (*"L'Ossola"*, 22 settembre 1906).

L'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO



Cartoncino promozionale dell'esposizione di Milano del 1906 (archivio Musei Civici Domodossola)

Le celebrazioni del Traforo del Sempione ebbero ulteriore eco nella grandiosa Esposizione Internazionale di Milano, inaugurata dal re e dalla regina il 28 aprile dello stesso anno e proseguita fino a novembre. Essa seguiva i criteri delle esposizioni ottocentesche ed era dedicata alla pace e alla concordia tra i popoli. L'entrata principale, al Parco denominato poi Sempione, riproduceva i due ingressi della galleria del traforo appena concluso, al quale era dedicata una sala dell'esposizione con disegni, progetti, fotografie, attrezzi di lavoro del cantiere. Per il resto raccoglieva quanto di meglio si fosse prodotto in campo agricolo, artigianale, industriale, commerciale e artistico.

LAVORI ALLA FERROVIA DEL SEMPIONE DOPO IL 1906



Ingresso del traforo del Sempione a Iselle
(archivio Collegio Mellerio Rosmini)



Ingresso del traforo del Sempione a Briga
(archivio Collegio Mellerio Rosmini)

L'allargamento del secondo tunnel del Sempione, compiuto tra il 1912 e il 1921, pur nelle incertezze dovute alla Prima guerra mondiale, fu preceduto dalla realizzazione del traforo del Lötschberg, tra Kandersteg e Goppenstein, nel Vallese, che permetteva di unire la linea del Sempione direttamente a Berna e quindi a Basilea e Parigi.

L'opera, iniziata nel 1906, l'anno dell'inaugurazione del Sempione, e conclusa nel 1913, si avvale in gran parte di manodopera italiana e doveva integrarsi in un più complesso sistema di rete che comprendeva, oltre al Sempione e alle sue linee di accesso verso Milano e Genova, sia il Gottardo sia Locarno e il Ticino, attraverso le ferrovie locali della Valle Vigezzo tra Domodossola e Locarno, realizzata tra il 1912 e il 1923, e quella tra Locarno e Gravelona Toce, lungo la sponda piemontese del Lago Maggiore, mai realizzata. Un rilancio dell'asse ferroviario di

Berna, soprattutto per il trasporto merci degli autotreni, potrebbe realizzarsi a breve con la conclusione del secondo tunnel del Lötschberg, previsto per il 2007, coinvolgendo anche lo scalo merci di Domo2 e la linea Domodossola-Novara, recentemente elettrificata, anche se il ritardo dei lavori di adattamento delle gallerie di Varzo e la presenza di un solo binario sulla Domodossola-Novara limitano le potenzialità dell'asse di collegamento merci tra Genova e il Nord Europa.

IL SIMPLON ORIENT EXPRESS

Fin dal 1906, sulla linea a binario unico del Sempione, cominciò la sua corsa un treno speciale destinato a entrare nella storia e nella leggenda europea, il *Simplon Orient-Express*:



Il primo treno svizzero in arrivo ad Iselle dal traforo del Sempione (archivio Collegio Mellerio Rosmini)

nato come treno di lusso tra Calais, Parigi e Milano nel 1906 (*Simplon-Express*), nel 1907 raggiungeva Venezia, nel 1912 Trieste, ancora austriaca, e, dopo la conclusione della Prima guerra mondiale, Zagabria, Belgrado, Sofia, Atene e Costantinopoli, con un percorso di oltre tremila chilometri, compiuti in 57 ore nel 1930, collegando idealmente tutta l'Europa, dalle brume di Londra ai minareti di Istanbul, da dove si poteva proseguire fino ad Ankara e a Bagdad. Il treno, rinominato *Orient-Express*,

visse il suo periodo di splendore dal 1920 all'inizio della Seconda guerra mondiale, immortalato da un celebre giallo di Agatha Christie e soprattutto dal film che ha per protagonista l'arguta figura dell'ispettore belga Hercule Poirot.

Negli anni Cinquanta l'*Orient-Express* perse gradualmente il suo fascino, anche in ragione della concorrenza del trasporto aereo, e si trasformò, cambiando più volte nome, da treno di lusso in tradotta per emigranti, sopravvivendo fino al 1977, quando a Domodossola, dopo mezzanotte, si fermava il convoglio che portava su alcuni vagoni la magica tabella Parigi-Belgrado-Sofia-Istanbul, capace ancora di risvegliare la fantasia di qualche studente squattrinato.

GLI OPERAI DEL SEMPIONE: BALMALONESCA



Un operaio minatore del traforo del Sempione (archivio Musei Civici Domodossola)

La presenza di migliaia di operai e di intere famiglie di immigrati, da ogni parte d'Italia, nei due cantieri del Sempione, a Iselle e a Briga, aveva costretto la compagnia Jura-Simplon, proprietaria del cantiere di scavo del traforo, a provvedere al loro alloggio e sostentamento. Tra Varzo e Iselle, in prossimità della Diveria e a una casa-forte della strada napoleonica, sorse così un nuovo villaggio denominato Balmalonesca, che arrivò a contenere fino a seimila abitanti.

Nonostante sia stato oggetto di studi pittorici e folcloristici anche accattivanti, soprattutto su alcune figure femminili di particolare grazia e bellezza, il villaggio, sorto in maniera spontanea, con case e baracche di legno, fu paragonato a un piccolo Far West nostrano, dove si aprivano botteghe, osterie, cantine che offrivano i prodotti e le parlate dialettali le

più diverse. Il posto non era felice dal punto di vista ambientale, soprattutto d'inverno, quando il sole mancava per alcuni mesi, e l'impressione generale, stando alle cronache dei giornali, piuttosto avvilita.



Il villaggio operaio di Balmalonesca (archivio Collegio Rosmini Domodossola)

Alcuni operai si erano comunque accasati a Varzo, più solatia e aprica, mentre l'Impresa aveva provveduto a costruire, oltre alle case e agli uffici degli ingegneri e dirigenti e a un albergo in prossimità dell'imbocco del tunnel, un ospedale per gli operai diretto dal dottor Giuseppe Volante.

Sul versante di Briga il villaggio operaio era sorto a Naters, in posizione più felice, che diede meno problemi sotto il profilo sanitario. Tra gli

operai di Balmalonesca, alcuni veterani dei tunnel del Cenisio, dell'Arlberg e del Gottardo, si organizzò anche una Società Operaia di Mutuo Soccorso denominata di Iselle, che fu protagonista di alcuni scioperi durante i lavori del traforo. La vita culturale di questi operai, alcuni *"forti come orsi e belli come bambini"*, non doveva essere elevata.

L'ASSISTENZA AGLI OPERAI E L'OPERA PIA BONOMELLI



Don Vandoni
(archivio Collegio Mellerio Rosmini)

Nel 1899 il vescovo di Novara Edoardo Pulciano, preoccupato della salute spirituale e morale degli operai di Balmalonesca, nominò cappellano del villaggio don Antonio Vandoni e vi fece erigere una chiesa dedicata a Santa Barbara, patrona dei minatori. Don Vandoni fondò l'Opera del Sempione, che costruì a Balmalonesca un asilo infantile e una scuola elementare, ma morì annegato nella Diveria durante un'escursione, il 30 luglio 1904, pochi mesi prima che il traforo fosse terminato. Anche a Briga, per iniziativa del vescovo di Cremona Geremia Bonomelli, furono edificate una chiesa cattolica, una scuola e un asilo.

Il 30 ottobre 1906, l'anno del Sempione, giunse a Domodossola la regina madre Margherita,



La scuola di Balmalonesca per i figli degli operai del Sempione (archivio Collegio Mellerio Rosmini)

accompagnata dal vescovo di Cremona Geremia Bonomelli, promotore dell'Opera, che prende il suo nome, a favore degli emigranti italiani, diffusasi in pochi anni in Francia, Svizzera e Germania, paesi che attraevano manodopera italiana, soprattutto dal Veneto e dal Meridione. Alla presenza del conte Giberto Borromeo, presidente della commissione, del sindaco di Domodossola Achille Samonini, di numerose autorità e pubblico venne posta la pietra inaugurale dell'Ospizio Bonomelli di Domodossola, destinato ad accogliere e assistere gli emigranti italiani in transito per la Svizzera dopo l'apertura del Sempione.

L'edificio provvisorio in legno dell'Opera Bonomelli, sorto accanto alla nuova stazione ferroviaria internazionale e dotato anche di una cappella, entrò subito all'opera, dando asilo, conforto e istruzioni agli emigranti che sostavano a Domodossola provenienti o diretti in Svizzera.

La sua attività non mancò di suscitare le recriminazioni degli albergatori e degli esercenti di Domodossola, e soprattutto di quelle persone che cercavano di lucrare sul cambio e sui

emigranti, concludeva l'articolo anonimo, posto sulla prima pagina dell'8 dicembre 1906, con queste parole: *"L'ospizio Bonomelli è un onore per Domodossola, mostriamoci non indegni di averlo fra le nostre mura"*.

L'Opera Bonomelli di Domodossola può quindi considerarsi una figlia del Traforo del Sempione, destinata ad accogliere, negli anni successivi, gli emigranti in transito o provenienti dall'estero: nel solo anno 1910, vi transitarono almeno 38.000 persone, vi sostarono 18.030 operai e furono distribuiti 205 biglietti collettivi scontati a 7.112 di essi . Nel 1916 l'Ospizio, che non fu mai edificato in muratura, fu trasformato improvvisamente in sede della Casa del Soldato, con il benplacito della regina Margherita, e accolse militari, profughi, reduci e sfollati dal fronte di guerra. Nel 1928 l'ente venne soppresso e l'edificio fu adibito ad usi diversi, fino alla sua demolizione negli anni settanta del Novecento.

I CIMELI DEL SEMPIONE A DOMODOSSOLA



Manichino di un minatore del Sempione facente parte dei cimeli sempioniani dei Musei Civici di Domodossola

La grande impresa del Traforo del Sempione fu celebrata come un avvenimento eccezionale. Durante i festeggiamenti del 19 maggio 1906 a Domodossola, di ritorno da Briga, il Re ricevette dalle mani del sig. Pogliani, per conto dell'Impresa Brandau, due cofanetti contenenti diciotto begli esemplari di pietre e minerali ricavati dallo scavo del Sempione, recanti su etichetta d'argento la data e il punto di rinvenimento, oltre al primo e all'ultimo fioretto utilizzati per lo scavo del tunnel (*"L'Ossola"*, 26 maggio 1906). L'idea non era nuova.

Già il Malladra, che aveva pensato di allestire un museo dedicato al Sempione in una sala del Collegio Mellerio Rosmini, grazie alle sue conoscenze sul cantiere, si era procurato una raccolta completa delle rocce di scavo durante il procedere del traforo, insieme a opuscoli, libri,

fotografie, medaglie e una delle perforatrici Brandt utilizzate nello scavo del tunnel, completa di tutti gli accessori. Il Museo Sempioniano del Collegio Rosmini fu visitato, il 30 ottobre 1906, dalla regina madre Margherita e da Geremia Bonomelli, in occasione dell'inaugurazione dell'Ospizio.

Anche i Musei della Fondazione Galletti di Domodossola si erano dati da fare, grazie all'iniziativa del loro conservatore, capitano Giulio Bazetta, che pure era stato allievo del Rosmini e conosceva personalmente Malladra.

La proposta di allestire una sala dedicata al traforo del Sempione e alla sua storia fu avanzata alla Commissione amministratrice da Giulio Bazetta fin dal 1898, con la prospettiva di raccogliere sistematicamente tutti i tipi di roccia, strato per strato, che sarebbero stati ricavati dallo scavo del traforo, iniziato proprio in quell'anno.

Il Consiglio direttivo approvò la proposta riservando una apposita sala di palazzo Silva a questo scopo, sala che sarebbe dovuta divenire, nelle intenzioni, la più ammirata del museo e *"una pagina vivente della Storia del Sempione e di un fatto grandioso che interessa tutta l'Ossola"*. La morte di Giulio Bazetta, nel gennaio 1906, dovette in parte compromettere il buon esito dell'allestimento di questa sala del Sempione, che nel luglio dello stesso anno risultava ancora incompleta. Le Poste federali svizzere inviarono in dono al museo di

Domodossola, nell'autunno 1906, una delle diligence postali che facevano servizio sul passo prima dell'apertura del traforo e una slitta, mentre l'ing. Brandau inviò un *artistico calamaio* composto da cristalli rinvenuti durante lo scavo e la bandiera della disciolta Società di Mutuo Soccorso di Iselle, sorta per assistere gli operai impegnati nel cantiere del traforo.

Nel 1909 un insolito contributo alla sala del Sempione venne offerto da Alessandro Malladra, che propose lo scambio di un esemplare di gallo cedrone di proprietà del museo Galletti con un manichino in gesso, opera di Bertarelli, raffigurante un minatore al lavoro alla galleria, *“con la speranza di dare così un po' di vita alla morta sala del Sempione di codesta Fondazione”*, segno evidente che la stessa doveva apparire impoverita rispetto ai progetti iniziali dello scomparso Bazetta. Sporadici furono i contributi successivi alla sala, tra i quali ricordiamo, nel 1913, la copia della maschera funeraria di Napoleone, eseguita dall'Antonmarchi a S. Elena, dono di Luigi Belli, e la porta in ferro che segnava il confine all'interno del traforo, mentre un generale riallestimento della sala verrà attuato, negli anni dal 1910 al 1913, dal segretario e conservatore Guido Bustico, accorpandovi i cimeli del volo di Geo Chavez.

MUSEI E ARCHIVI

Per approfondire la conoscenza del traforo del Sempione:

MUSEO / ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
Domodossola. Ferrovie dello Stato - Dopolavoro ferroviario Via Gramsci, 47	+39 (0)324-24 33 03	Diorami rappresentanti alcune stazioni ferroviarie lungo la via del Sempione (Iselle, Arona...) e il traforo; il Dopolavoro Ferroviario custodisce inoltre alcune cartoline commemorative
Simplon-Dorf. Ecomuseo	Dal 16 giugno al 15 agosto lunedì-domenica 13-17; dal 1 giugno al 15 giugno e dal 16 al 30 ottobre mercoledì-domenica 13-17 In altri periodi apertura su richiesta +41 (0)27-97 88 086	Parte del percorso espositivo è dedicata al traforo ed ai lavori per realizzarlo
Domodossola. Civici Musei "Galletti" C/o Comune di Domodossola Via Romita, 22 --- Palazzo Silva Via Paletta, 3	Apertura su richiesta +39 (0)324-48 26 39 --- Dal 20 giugno al 21 settembre sabato 10-12/16-18; domenica 16-18/20-22 Info c/o Comune +39 (0)324-24 90 01	Raccolta di fotografie, documenti e giornali d'epoca; collezione geologica, oggetti e materiali vari relativi ai lavori di scavo del traforo ferroviario
Domodossola. Museo del Collegio Mellerio Rosmini Via Rosmini, 24	Apertura su richiesta +39 (0)324-47 711	Collezione di reperti geologici relativi ai lavori al traforo, strumenti di lavoro e in particolare una perforatrice e l'ultimo diaframma di roccia staccato nel tunnel; la collezione museale è affiancata da un ricchissimo archivio fotografico e documentario
Verbania-Pallanza. Museo del Paesaggio Palazzo Viani Dugnani Via Ruga, 44	Dal 1 aprile al 31 ottobre 10-12; 15,30-18,30 In altri periodi apertura su richiesta Chiuso il lunedì +39 (0)323-50 24 18	Raccolta di cartoline e materiale documentario relativo al Sempione e all'esposizione di Milano del 1906 conservata presso la biblioteca del museo

<p>Milano. Fondazione Fiera Milano Largo Domodossola, 1</p>	<p>+39 (0)2 49 971</p>	<p>Documenti, fotografie e disegni ad acquarello dei padiglioni dell'Esposizione Internazionale del 1906 dedicata all'inaugurazione del Traforo del Sempione</p>
<p>Briga. Collezione Bernhard Fantoni</p>	<p>Apertura su appuntamento +41 (0)28-23 17 71</p>	<p>Ricchissima documentazione riguardante i lavori al traforo ed i successivi festeggiamenti, tra cui disegni progettuali, libri paga, calcoli matematici, immagini fotografiche e cartoline...</p>
<p>Domodossola. Circolo Filatelico numismatico Piazza Fontana, 5</p>	<p>+ 39 (0)324 47991</p>	<p>Raccolta di circa 7.000 cartoline con soggetti riguardanti le strade dei primi del '900, i lavori al Traforo; le linee di accesso (la Vigezzina, la Novara-Domodossola, la Intra Premeno)</p>
<p>Trasquera Collezione privata</p>	<p>Per info Comune di Trasquera + 39 (0)324 79120</p>	<p>Collezione di immagini del Sempione appartenenti alla famiglia del dottor Giuseppe Volante, medico dell'impresa che eseguì i lavori al traforo, esposte sotto forma di mostra itinerante</p>
<p>Ranco (VA). Museo Europeo dei Trasporti Ogliari Via Alberto, 99</p>	<p>Tutti i giorni Dal 1 Aprile al 30 Settembre: 10-12/15-18 dal 1 Ottobre al 31 Marzo: 10-12 /14-16 Tel. Custode +39(0)331-97 51 98</p>	<p>Il museo ospita una sezione dedicata alla storia ferroviaria con esemplari di treni del tipo di quelli che viaggiarono lungo la linea del Sempione</p>

GEO CHAVEZ E LA VIA AEREA

INTRODUZIONE



Ritratto di Geo Chavez
(Musei Civici di Domodossola)

Impavido, giovane pioniere dell'aria, Geo Chavez e la sua memorabile impresa aerea attraverso il Sempione portarono Briga e Domodossola alla ribalta internazionale nei primi anni del Novecento. Il tragico volo dell'aviatore che per primo aprì la strada del cielo sopra le spaventose gole di Gondo finì a Domodossola, dopo un atterraggio rocambolesco e drammatico causato dal cedimento strutturale dell'aereo.

Era il mese di settembre del 1910. Ma chi era l'intrepido Chavez?

GEO CHAVEZ



Fotografia di Geo Chavez sul suo aereo
(Musei Civici di Domodossola)

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, e s'impegnò nella pratica di diversi sport, tra cui il calcio e l'automobilismo. Alla morte del padre nel 1908, Geo e i fratelli ereditarono una considerevole fortuna. Nel 1909 iniziò a lavorare come meccanico e motorista "amateur" nelle officine dell'aviatore francese Louis Paulhan, passando poi alla scuola di Henri Farman.

Ottenne il brevetto di pilota aviatore n. 32 il 13 febbraio 1910 e, quindici giorni dopo, con il suo biplano Farman, volò mantenendosi in aria per un'ora e 45 minuti. Il 3 agosto dello stesso anno riuscì a battere il record mondiale di altitudine a Blackpool, in Inghilterra, volando a 1.643 m. di quota. Contagiato dalla febbre del volo, nel mese di settembre Chavez decise di dotarsi di un velivolo di costruzione francese Blériot XI con motore Gnome da 50 CV. "Cavalcando" questo aereo, battezzato *il Gipeto*, l'aviatore iniziò a volare sempre più in alto arrivando a toccare, l'8 settembre del 1910, i 2.680 metri sopra Issy Les Molineaux. L'aereo Blériot XI utilizzato da Chavez divenne famoso nel 1909 per la traversata della Manica compiuta dal pilota e costruttore francese Louis Blériot. Si trattava di un monoplano monomotore costruito in legno di pioppo e frassino, e rivestito in tela, lungo 8,40 m. e del peso a vuoto di 345 kg., che poteva raggiungere a velocità massima gli 85 km. all'ora e salire a 1000 m. di quota in 18 minuti. Una copia dell'aereo è conservata nel Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, ricostruita dall'ing. Piero Magni.

IL GRAN PREMIO DELLA TRAVERSATA DELLE ALPI



Plastico con l'indicazione del percorso della trasvolata di Chavez (Musei Civici di Domodossola)

Chavez, avendo già superato importanti traguardi e grazie ad un forte spirito sportivo, decise di affrontare anche 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 in aereo la rotta Briga, Sempione, Domodossola, Stresa, Varese, con arrivo a Milano-Taliedo, nell'arco di 24 ore dal decollo.

La competizione prevedeva anche un premio di 100.000 lire da suddividersi ai 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. Dieci aviatori accettarono la sfida e ne vennero selezionati cinque: restarono in lizza l'italiano Bartolomeo Cattaneo, il francese Marcel Paillette, il tedesco Vincent Wiencziers, l'americano Charles Weymann e il giovane Jorge Chavez. Durante le prove a Briga i due concorrenti, Cattaneo e Weymann, i soli rimasti a competere con Chavez, furono costretti al ritiro a causa dell'inadeguatezza dei loro aerei.

Su un percorso di circa 150 km. in linea d'aria, il tratto critico, da superare con strumenti di bordo antiquati, limitati ad un barometro, una bussola e alcune carte, era rappresentato indubbiamente dalla sommità del Sempione, da valicare a oltre 2000 metri di quota. Poi, l'intrepido aviatore avrebbe dovuto aprirsi un varco tra i venti impetuosi e tra i picchi che si stagliano da una parte all'altra del passo.

Sul versante italiano, intanto, fervevano i preparativi: gli Alpini e le società alpinistiche ed escursionistiche dislocarono pattuglie e posti di soccorso; il Genio Militare collegò col telegrafo Domodossola alle località di confine, a Trasquera e al valico del Monscera, sopra Bognanco per sopperire all'inadeguata linea telefonica. L'entusiasmo italiano, che si concretizzò in un perfetto servizio di comunicazione, non fu peraltro condiviso dalle autorità vallesane, che vennero più volte accusate di far di tutto "per trattenere gli aviatori e i loro aeroplani da quella parte delle Alpi". Certamente, nel corso della settimana, la competizione attrasse un considerevole numero di turisti e il campo di partenza, individuato presso Briga, a Ried-Brig, fu letteralmente preso d'assalto da curiosi e amatori.

LA PARTENZA



La partenza da Riedbrig
(Musei Civici di Domodossola)

Domenica 18 settembre 1910, primo giorno utile per il decollo, le condizioni climatiche si presentarono estremamente favorevoli ma, essendo giorno festivo, il Consiglio Federale del Vallese impedì le partenze nel corso della mattinata. Sfortunatamente fu il solo giorno soleggiato, ideale per portare a compimento la trasvolata in tutta sicurezza.

L'indomani, di prima mattina, Chavez decise di partire ma il cielo, offuscato, ventoso e nebbioso sulla cima, lo costrinse a tornare indietro. L'aviatore avrebbe dichiarato al ritorno: *“La traversata delle Alpi è una questione di vento e di nubi, non di motore e di direzione, come si credeva”*.

Charles Weymann, intanto, effettuò alcune prove e brevi voli di ricognizione sul suo Farman, nel tentativo di mettere a punto l'aereo e conferirgli maggior stabilità. Non ebbe mai l'arditezza di effettuare quel volo: si ritirò l'ultimo giorno di gara.

Dal 20 al 22 settembre il cielo era ancora minaccioso. Pioggia, vento, gelo e nebbia sembrarono far svanire la prova. Quanto a Chavez, la mattina del 23 settembre, penultimo giorno utile per la competizione, percorse il tragitto in auto per studiare ancora una volta l'itinerario e valutare le condizioni atmosferiche. *“Bisogna che io parta! – disse infine – Se non potrò passare, atterrerò all'Ospizio del Sempione”*.

Ritornato a Briga preparò il Blériot XI nel campo di partenza e alle 13 e 29 del pomeriggio iniziò il suo grandioso volo. Prese quota alzandosi a spirale, dopo pochi minuti passò sul Sempione e volò sopra l'Ospizio a 2350 metri di quota. Poi sparì verso il confine. *“L'imponenza maestosa dell'alta montagna viene forse da quello che essa ha di inconquistabile, di irraggiungibile – scrisse Luigi Barzini, cronista del Corriere della Sera e testimone dell'epica impresa – di troppo alto e di troppo grande, dalla sua vicinanza al cielo; ed eccolo che, con slancio più impetuoso e più ardito di quello dell'aquila, un uomo la sorvola”*. Chavez a quel punto cambiò la rotta prestabilita, quella sul Monscera, e d'istinto imboccò la gola verso Gondo, sorvolando la strada napoleonica.

“Vedevo davanti a me il valico del Monscera – disse in ospedale l'aviatore – alto, dirupato e sentivo che non potevo passarlo. I venti lo barravano, lo ingolfavano”. Circa 40 minuti dopo il decollo, la polizia svizzera a Briga ricevette per telefono dei messaggi entusiasti da parte delle autorità italiane che annunciarono il passaggio sopra Domodossola e

l'imminente atterraggio in un campo nei pressi della città, in località Siberia, in cui erano stesi lenzuoli a croce per segnalare l'area. Il cronista Luigi Barzini ricordò quei minuti di eccitamento, commozione ed emozione mentre in auto attraverso le gole di Gondo seguiva l'audace prova dell'aviatore: *"Talvolta l'angusta valle sembra senza uscita, sbarrata da speroni dirupati, corsa da cascatelle che spruzzano e rimbalzano nelle spaccature, mettendo sui foschi scogli lunghi filamenti di candida spuma. "Egli è passato ben lontano di qui", ci diciamo, pensando con spavento a un volo su questo terribile paesaggio"*.

IL TRAGICO EPILOGO



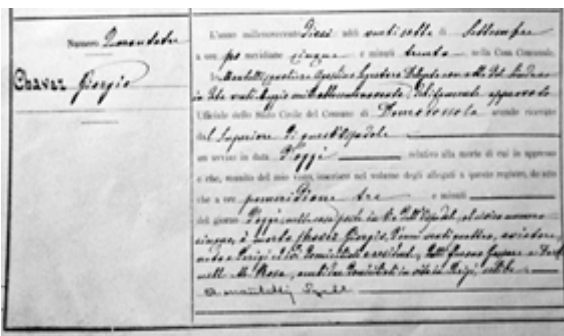
L'aereo di Chavez dopo l'atterraggio a Domodossola in una foto d'epoca (Musei Civici di Domodossola)

Poi fu la catastrofe: erano le 14 e 19. L'apparecchio di Chavez si trovava a una ventina di metri dal suolo quando, improvvisamente, le due ali del monoplano si appiattirono, si piegarono all'indietro come le ali di un piccione. Fu l'aviatore amico Duray, che lo attendeva all'arrivo, a narrare l'accaduto:

“Le ali hanno ceduto a venti metri dal suolo.

Scendeva benissimo, veniva giù a volo plané con delle piccole riprese di motore. Ad un tratto, crac, le ali si sono staccate e si sono ripiegate indietro; si sono chiuse come quelle di una colomba. L'apparecchio è precipitato a picco e poi si è rovesciato sul dorso, fracassandosi. Non ci rimane più nulla: è un ammasso di rottami senza forma; il volante è tagliato via, l'elica torta e spezzata, del fuselage non esiste un'asse intera, il carrello di atterraggio è irriconoscibile. Pensate: egli è rimasto sotto a tutto, nell'intrigo dell'apparecchio spezzato col viso contro la terra. Non ha perduto conoscenza, mi ha nominato... L'apparecchio era stanco, aveva lottato troppo col vento”.

L'audace Chavez venne portato all'Ospedale San Biagio di Domodossola con le gambe spezzate e gravi contusioni interne. Per quattro giorni si attaccò alla vita, alternando



Il referto di Geo Chavez, estratto dai registri dell'Ospedale San Biagio di Domodossola

momenti di lucidità a istanti di grave sofferenza. Durante l'agonia continuò a rivivere quell'interminabile volo e lo si sentì mormorare la frase che, profeticamente, sancì il suo ingresso nella storia dell'aviazione: *“Non, non, je ne meurs pas”*. No, io non muoio. Ma un'altra frase, forse più legata alla leggenda che non alla realtà, era destinata a restare nella memoria: *“Arriba,*

siempre arriba”, ovvero *“più in alto, sempre più in alto”*, frase che oggi è divenuta il motto delle forze aeree peruviane ed è l'inizio dell'inno dell'aviazione militare di quel Paese.

Geo Chavez si spense il 27 settembre 1910. Il dott. Alfonso Veggia, primario dell'ospedale che curò l'aviatore avvalendosi della consulenza del prof. Antonio Carle di Torino, attribuì la morte a “shock traumatico” per le fratture riportate al momento della caduta. *“In lui si*

sarebbero verificati infatti molti dei fattori dello shock – scrisse nel 1911 il primario Veggia. – *Individuo nervoso, impressionabile, in istato di tensione nervosa da parecchi giorni, tensione accresciutasi collo spavento provato nel sorpassare les couloirs de l'Enfer, come lui chiamava le Gole di Gondo; inoltre la rapidità del volo, la caduta dall'alto, lo stritolamento delle ossa (3 gravi fratture agli arti inferiori) mi pare che ci fossero tutti gli elementi morali e materiali per produrre lo shock*". Nel 1971 l'équipe di medici G. Pagano, A. Zerbinati e S. Valle studiarono nuovamente la causa del decesso di Chavez basandosi sulla scheda nosologica conservata presso l'archivio dell'Ospedale San Biagio di Domodossola e sull'accurata descrizione clinica del dott. Veggia. Le conclusioni tratte a 60 anni di distanza confermarono la diagnosi di "shock traumatico" e azzardarono anche l'ipotesi che, con una moderna terapia, l'aviatore sarebbe sopravvissuto.

GLI ONORI TRIBUTATI ALL'EROE DELL'ARIA



Briga, Ried. Monumento a Geo Chavez collocato nel punto in cui ha avuto inizio il viaggio

Geo Chavez non riuscì a raggiungere Milano e a vincere il Gran Premio della traversata delle Alpi, ma riuscì ugualmente, per primo al mondo, ad attraversare il Sempione a bordo di un aeroplano. Due anni dopo la sua morte, esattamente il 25 gennaio 1913, un suo compatriota aviatore, Giovanni Bielovucic, riuscì a superare il Sempione, volare sul Monscera e atterrare sano e salvo nel prato accanto al cippo che ricorda la caduta fatale del suo predecessore. Nonostante il successo, pochi lo ricordano. Geo Chavez, invece, a partire da quel lontano giorno di settembre del 1910 entrò nella storia dell'aviazione e Italia, Francia, Svizzera e Perù gli tributarono i meritati onori.

A Parigi fu eretto un busto presso *l'Ecole d'électricité*, la scuola da lui frequentata e gli fu dedicata una via; a Domodossola la sua impresa è ricordata con un monumento (in piazza G. Chavez), un cippo in Regione Siberia, una lapide sull'edificio dove soggiornò e un'altra all'ospedale San Biagio, dove si spense a soli 23 anni; Briga gli dedicò due monumenti, uno collocato nella piazza principale e l'altro a Ried-Brig, luogo del decollo; a Lima, nel 1937, fu eretto un monumento imponente nel Campo di Marte in sua memoria e, nel 1965, venne inaugurato il nuovo aeroporto internazionale "Jorge Chavez". Il 23 settembre, data del coraggioso volo, ogni anno si celebra in Perù il giorno dell'Aviazione Nazionale. Nel 75° anniversario della trasvolata gli fu intitolata l'aviosuperficie di Maserà e Vogogna gli rese omaggio con un monumento sormontato da un'aquila di bronzo in ricordo dell'apertura della quarta via del Sempione, quella aerea.

I CIMELI DI CHAVEZ A DOMODOSSOLA



Gli scarponi di Geo Chavez
(Musei Civici di Domodossola)

I cimeli dello sfortunato aviatore furono consegnati al Museo Galletti di Domodossola: un'ala e il mozzo con l'elica, una raccolta di giornali italiani ed esteri con le notizie sull'avvenimento, lettere, telegrammi, cui si aggiunsero i guanti, gli abiti e il calco in gesso del volto. Il corpo di Chavez, dapprima depresso nella tomba di famiglia a Parigi, il 19 settembre 1957 fu riportato a Lima, dove tuttora riposa nella Piazza d'onore della Scuola degli allievi ufficiali delle Forze Aeree peruviane presso la base aerea di Las Palmas.



Il ricordo di Chavez in un articolo di giornale del tempo

LA LIRICA DI GIOVANNI PASCOLI

Geo Chavez divenne per tutti l'eroe dei cieli, "l'uomo alato", come lo definì Giovanni Pascoli in una lirica datata novembre 1910 che chiosa così:



Cartolina commemorativa dell'impresa di Geo Chavez (Musei Civici di Domodossola)

"Discende? Ascende!

Aquile, gli occhi aprite

avvezzi al sole che gli spazi invade,

alle stelle remote ed infinite!

Là, sulle incerte nebulose rade,

là, sull'immensità che gli s'invola

di sotto, là, su l'alto cielo ei cade.

Cade, con la sua grande anima sola

sempre salendo. Ed ora sì, che vola!"

MUSEI E ARCHIVI

Per approfondire il tema dell'impresa aerea di Geo Chavez:

MUSEO/ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
<p>Milano. Museo della Scienza e della Tecnica Sezione aerei Via San Vittore, 21</p>	<p>Martedì-venerdì 11,30-13; 14-16,30 Chiuso il lunedì +39 (0)2-48 55 52 00 www.museoscienza.org</p>	<p>Riproduzione dell'aereo usato da Geo Chavez per la prima trasvolata delle Alpi, ricostruito dall'Ingegnere Piero Magni</p>
<p>Simplon-Dorf. Ecomuseo del Sempione</p>	<p>Dal 16 giugno al 15 agosto lunedì-domenica 13-17; dal 1 giugno al 15 giugno e dal 16 al 30 ottobre mercoledì-domenica 13-17 In altri periodi apertura su richiesta +41 (0)27-97 88 086</p>	<p>Parte del percorso espositivo dedicata a Geo Chavez con esposizione di una miniatura del Blériot XI e la bussola originale dell'aviatore</p>
<p>Domodossola. Civici Musei "Galletti" C/o Comune di Domodossola Via Romita, 22 --- Palazzo Silva Via Paletta, 3</p>	<p>Apertura su richiesta +39 (0)324-48 26 39 --- Dal 20 giugno al 21 settembre sabato 10-12/16-18; domenica 16-18/20-22 Info c/o Comune +39 (0)324-24 90 01</p>	<p>Raccolta di fotografie, documenti e giornali d'epoca; cimeli di Chavez quali l'ala dell'aereo, gli abiti dell'aviatore, la maschera funebre, un plastico con l'indicazione del tragitto del volo</p>
<p>Domodossola. Museo del Collegio Mellerio Rosmini Via Rosmini, 24</p>	<p>Apertura su richiesta +39 (0)324-47 711</p>	<p>Cimeli ed oggetti appartenuti a Geo Chavez, quali brani della sopravveste; calzoni; sopracalze; contagiri dell'aereo; raccolta di documenti e bibliografia</p>

TRA LE DUE GUERRE MONDIALI

INTRODUZIONE



L'aquila al passo del Sempione ricorda la guardia della 11° brigata frontiera (1939-1945)

Il passo del Sempione, la cui rotabile fu costruita per volontà di Bonaparte “*pour faire passer le canon*”, ovvero con il preciso scopo militare di creare una via di accesso agevolata non soltanto alle truppe di fanteria, ma anche all'artiglieria e ai carriaggi, accrebbe notevolmente la sua importanza strategico-militare nel XX secolo, con l'apertura del traforo e il passaggio della strada ferrata.

Le Alpi avevano sempre rappresentato una barriera naturale, una sorta di mastodontiche mura difensive poste da Madre Natura per scoraggiare o intralciare la strada a possibili invasori; l'apertura della strada napoleonica prima, la costruzione della galleria poi, aprirono un varco che avrebbe potuto rappresentare una seria minaccia per entrambi i versanti interessati.

Sia il Regno d'Italia che la vicina Confederazione dovettero infatti dotarsi di strutture difensive adatte a contenere gli eventuali contingenti militari nel caso in cui avessero utilizzato la galleria per una invasione.

D'altra parte le autorità italiane, in fase di discussione del progetto del traforo e durante le trattative internazionali, avevano posto la condizione inderogabile che l'imbocco della galleria sud fosse collocato in territorio nazionale, un vincolo che aveva lo scopo di salvaguardare l'aspetto militare. Il traforo, oltre ad agevolare i traffici commerciali, avrebbe anche facilitato il trasferimento di truppe in caso di conflitto.

OPERE DIFENSIVE LUNGO IL CONFINE



Opere difensive lungo la strada e sopra l'ingresso di una galleria ad Iselle

Dall'indomani dell'apertura del traforo, sino allo scoppio della grande guerra, lo Stato Maggiore italiano individuò punti strategici per posizionare opere difensive, studiò la possibilità di interrompere il portale Sud della galleria e dislocò un reparto alpino, operativo nell'area ossolana. A questo proposito venne specificatamente formato il battaglione "Intra", assegnato al 4° reggimento Alpini.

A dimostrazione del crescente interesse per la zona di confine vi furono anche le grandi

manovre militari che si svolsero in Ossola nel 1907 e che dispiegarono circa 62mila uomini, 12mila quadrupedi, 300 mezzi e pezzi d'artiglieria sull'intero territorio.

Considerata la posizione di svantaggio nella quale si trovava l'Italia, sia per quanto riguarda l'offensiva che la difensiva, intorno al 1912 si diede avvio ad opere militari che



Un posto di guardia lungo la via del Sempione

interessarono anche la bassa Ossola: la zona di Ornavasso e Migliandone fu dotata di postazioni di artiglieria, mentre a Mergozzo, sul Montorfano, venne dato inizio alla costruzione di un forte corazzato, rimasto però incompiuto.

Nello stesso periodo fu realizzata una casamatta nel rilievo roccioso sopra la galleria che conduce a Iselle, che avrebbe potuto ospitare una batteria da 75 e due mitragliatrici puntate direttamente all'ingresso del tunnel.

Tra le due guerre gli interventi fortificatori riguardarono anche la sistemazione delle vecchie postazioni e la realizzazione di alcune opere in caverna, a Iselle e San Giovanni, e altre ancora, le cui feritoie sono tutt'oggi visibili. All'interno del traforo sin dall'inizio vennero

predisposte quattro interruzioni, ciascuna delle quali composta da sei fornelli da mina, oltre ad un impianto destinato a inondare l'imbocco del tunnel; infine fu eretta una recinzione in ferro per separare la strada ferrata dalla rotabile.



Opere difensive lungo la via del Sempione
a Iselle

Dal canto suo, anche la neutrale Svizzera si premurò di rafforzare le proprie difese installando all'imbocco nord della galleria due opere minate, ed al centro un sistema in grado di provocare il deragliamento dei treni ed ostacoli vari; sulla rotabile, in aggiunta, si costruirono opere di sbarramento alle Gole di Gondo e sul passo del Sempione.

IL PRIMO CONFLITTO MONDIALE E LA LINEA CADORNA

All'ingresso dell'Italia nella prima guerra mondiale, le autorità militari ritennero opportuno



La linea "Cadorna" a Ornavasso

realizzare una linea difensiva in posizione più arretrata rispetto alla frontiera. Fu così che presero avvio i lavori della cosiddetta Linea Cadorna, una imponente linea fortificata che partiva dall'Ossola e giungeva alle Orobie, voluta per il timore di una invasione austro-tedesca attraverso la Svizzera.

Il tratto ossolano faceva parte del Settore Sempione-Toce: le opere del Sempione erano quindi integrate nel tratto iniziale della Linea Cadorna la quale, nonostante l'imponenza e l'importanza strategica, non però fu mai utilizzata a fini bellici.

Durante la Grande Guerra oltre al nucleo di militari del Genio minatori dislocato nei pressi del tunnel, con il preciso compito di interrompere il portale Sud in caso di necessità, prese servizio anche una compagnia di presidio, poi smobilitata a fine conflitto.

IL SECONDO CONFLITTO MONDIALE



La Sala storica della Resistenza a Villadossola racconta le azioni dei partigiani al Sempione

Nel secondo conflitto mondiale il confine Italo-Svizzero al Sempione fu teatro di importanti eventi: dapprima canale aperto di aiuti da parte della Svizzera alla esaltante esperienza della "Repubblica dell'Ossola".

Mentre, quando i nazi-fascisti ripresero il sopravvento nell'ottobre del 44, fornì una via di fuga ai partigiani italiani ed alle loro famiglie che poterono trovare rifugio nei campi di internamento elvetici.

Nell'ottobre del 1944 i treni per Briga si riempirono dunque di profughi, di donne, vecchi, bambini in fuga dai tedeschi verso la più ospitale Svizzera.

Il Sempione fu protagonista poi in particolare negli ultimi giorni di guerra, quando il traforo fu teatro di un'importante operazione, volta ad impedirne la distruzione. La galleria era infatti inserita tra gli obiettivi del Piano Kesserling, seguendo gli ordini del quale le truppe tedesche di occupazione avrebbero dovuto distruggere infrastrutture, impianti industriali e centrali idroelettriche italiane al momento della loro ormai inevitabile ritirata.

L'operazione di antisabotaggio, condotta da un reparto di partigiani delle brigate "Garibaldi" fu portata a termine senza spargimento di sangue, grazie ad un perfetto coordinamento tra i gruppi interessati. Infatti nei primi mesi del 1945 i tedeschi avevano iniziato i lavori all'ingresso del tunnel: fecero ripristinare da un loro reparto di pionieri del Genio le camere da mina, con lo scopo di collocarvi all'interno potenti cariche di esplosivo per distruggere il portale Sud della galleria e bloccare il transito ferroviario sotto le Alpi.

LE OPERAZIONI TEDESCHE



Le bombe ammassate dai Tedeschi nei pressi della stazione di Varzo

Nel mese di aprile giunse da Monza alla stazione di Varzo un convoglio contenente circa 36 tonnellate di tritolo, suddivise in 1500 cassette, che furono custodite nel casello numero 12.

Un'intensa attività di *intelligence* condotta congiuntamente sul versante italiano e su quello svizzero ottenne l'acquisizione di tali informazioni e scongiurò il rischio dell'uso di quell'esplosivo e il danno che inevitabilmente avrebbe provocato all'interno e al portale del tunnel.

Gli svizzeri avevano in Ossola due agenti, un addetto alla manutenzione delle Ferrovie Federali, Mario Rodoni, e il vice-direttore della Dogana a Domodossola, Pierre Bammatter che ebbero parte attiva nel servizio informativo.



Il ferroviere Mario Rodoni con l'ufficiale tedesco Miller incaricato di minare il tunnel

Grazie alla loro facilità di movimento sul tratto di strada ferrata di competenza svizzera, in poco tempo la notizia della presenza dell'esplosivo circolò sia oltreconfine, sia nel versante italiano.

La strada ferrata attraverso il Sempione, il cui servizio viaggiatori era stato sospeso dal settembre '43 e quello merci dall'ottobre dell'anno precedente, era comunque attiva tra Briga e Domodossola ad uso del personale svizzero e per trasporto speciale. Naturalmente il

pericolo di un sabotaggio iniziò a preoccupare la Confederazione, che si attivò in azioni di spionaggio sul suolo italiano, correndo addirittura il rischio di violare la propria neutralità.

L'8 marzo il capitano Bardet, un ingegnere ferroviario, effettuò persino un sopralluogo e verificò l'avanzamento dei lavori dei pionieri tedeschi, constatando l'esistenza di tre nuovi fornelli da mina all'interno della galleria. Gli svizzeri formularono quindi un'ipotesi sui danni provocati dall'eventuale scoppio di cariche esplosive, giungendo alla conclusione che si sarebbe verificata una parziale demolizione del portale della galleria I (a destra in direzione Iselle-Briga), oltre a diversi danni e ostruzioni in entrambe le gallerie.

L'ipotesi era del tutto verosimile in quanto, nonostante il Sempione fosse stato protetto dagli accordi di resa, con l'ingente quantitativo di tritolo depositato a Varzo, sarebbe stata

sufficiente l'iniziativa isolata di un pioniere per far brillare l'esplosivo, anche se non si fosse completamente attuato il Piano Kesslerling durante l'imminente ritirata.

Lo scenario che si prospettò non fu dunque confortante, ma un intervento di qualsivoglia natura da parte degli svizzeri, interessati come gli italiani alla salvaguardia dell'opera, non era attuabile. Bisognava agire in fretta, anche perché gli Alleati fecero sapere che, in mancanza di un'azione locale, avrebbero distrutto il territorio bombardando la valle. L'unica azione possibile restò dunque il ricorso ad una azione da parte dei partigiani, nello specifico di appartenenti alla 2a divisione "Garibaldi". Il comando di tale divisione, situato nel Cusio, a Cesara, passò l'incarico alla 83a brigata "Comolli" comandata da Ugo Scrittori di Villadossola - noto come Mirko, suo nome di battaglia - con l'ordine di bloccare, utilizzando ogni mezzo a disposizione, la minaccia che incombeva sul traforo ferroviario. Preoccupati del pericolo che un ingente quantitativo di tritolo stipato in zona avrebbe comportato, erano pure gli industriali e i dirigenti delle centrali vicine, che ben sapevano di dover proteggere anche i loro impianti e stabilimenti, possibili obiettivi dei tedeschi in ritirata. A risolvere la situazione fu la brigata partigiana "Comolli", che compì la missione nella notte tra il 21 e il 22 aprile 1945.

L'AZIONE DEI PARTIGIANI



Ugo Scrittori, comandante della brigata Comolli, davanti all'imbocco del traforo

Il piano dell'intera operazione, studiato dalla divisione Garibaldi comandata da Aldo Aniasi e redatto dall'aiutante maggiore Gianni Brera, prevedeva il dislocamento nell'area delle forze partigiane, circa 280 uomini, che avrebbero controllato i punti strategici: un reparto si posizionò in località San Giovanni per interrompere le comunicazioni con Domodossola e fronteggiare l'invio di eventuali rinforzi, un altro presidiò l'albergo Tronconi di

Varzo, sede del comando nazista, un gruppo controllò invece l'albergo Milano, in cui vi erano militari tedeschi.

Tra i partigiani due donne, le staffette Giuseppina Rattazzi e Irene Rogora, mantennero i necessari contatti fra i reparti, mentre lo svizzero Rodoni riuscì a corrompere alcuni militari del presidio, 18 dei quali ottennero successivamente un permesso di ingresso in Svizzera.

L'intera operazione, che avrebbe dovuto svolgersi tra un turno di guardia e l'altro, ovvero in meno di quattro ore, prese avvio a mezzanotte e mezza, quando il gruppo immobilizzò e disarmò le sentinelle, mentre una novantina di uomini della Volante Alpina prelevava il tritolo dal casello e lo disperdeva all'esterno.



Targa commemorativa dell'azione dei partigiani a Varzo

Dopo meno di quattro ore dall'inizio del blitz, il comandante Mirko completò la missione di salvataggio del Sempione appiccando il fuoco all'esplosivo sparso sul terreno. L'incendio causò soltanto qualche danno alla linea elettrica e ad un tratto di rotaie, presto risistemati, e la missione si concluse con successo. Il collegamento ferroviario con la Svizzera e l'Europa era salvo. *“Fu un colossale rogo – ricordò in seguito Ugo Scrittori.*

– Presi la pistola lancia-razzi ed esplosi un colpo: era il segnale della fuga... Risalii alla volta di

Isole. L'operazione era stata talmente ben preparata che non ci fu bisogno di sparare”.

A fine conflitto il comandante della 83° brigata “Comolli”, Ugo Scrittori, venne decorato con medaglia d'argento al valor militare.

MUSEI E ARCHIVI

Per approfondire la conoscenza delle vicende del Sempione tra la prima e la seconda guerra mondiale:

MUSEO/ ARCHIVIO	ORARI E CONTATTI	DESCRIZIONE
Ornavasso. Museo della Resistenza Via Alfredo di Dio, 129/131	Martedì e giovedì 15-18; lunedì e giovedì 20.30-22.30; sabato 16-18 +39 (0)323-83 72 42	Documenti, fotografie d'epoca, ritagli di giornale e cimeli della Resistenza ossolana, con particolare riferimento alla formazione "A. Di Dio", alla esperienza della Repubblica dell'Ossola ed alla Liberazione
Villadossola. Sala storica della Resistenza Via XXV Aprile, 30	Giovedì 14-16 In altri periodi apertura a richiesta	Documenti riguardanti la storia della Resistenza locale e delle formazioni attive in Ossola (Valtoce, Garibaldini, Valdossola), tra la documentazione fotografica si trovano diverse testimonianze relative all'azione dei partigiani per il salvataggio del traforo del Sempione
Gondo. Fortezza	Visita guidata settimanale ogni sabato 13.00-15.00 +41 (0)27-97 91 010/97 88 080	Raccolta di oggetti, materiale d'archivio, progetti, e modelli che raccontano la storia della presenza militare al Passo del Sempione
Domodossola. Palazzo di Città Sala della Resistenza P.zza Repubblica dell'Ossola, 1	Visitabile su prenotazione +39 (0)324-49 21	L'Aula consiliare accoglie una esposizione di documenti e testimonianze relative al governo della "Repubblica dell'Ossola" ed il gonfalone commemorativo della Resistenza

CRONOLOGIA

La preistoria

8200-6000 a.C. (Mesolitico) Inizio della frequentazione umana delle conche alpine da parte di gruppi di cacciatori nomadi che organizzano battute di caccia.

6000-3500 a.C. (Neolitico) L'uomo inizia a stabilirsi in insediamenti fissi occupandosi di agricoltura e allevamento.

3500-2200 a.C. (Età del Rame) Migliorano le tecniche agricole e lo sfruttamento del fondovalle per l'agricoltura e l'allevamento; di conseguenza aumenta la frequentazione della montagna alla ricerca di pascoli.

2200-900 a.C. (Età del Bronzo) I passi ossolani vengono utilizzati per l'allevamento transumante e, sugli stessi percorsi, da mercanti e metallurghi ambulanti.

900-375 a.C. (prima età del Ferro) Con la cultura di Golasecca si sviluppa una forte corrente commerciale attraverso i passi delle Alpi Lepontine. In Ossola ed in Alto Ticino i Leponti si specializzano nel controllo delle vie alpine dal Sempione allo Spluga.

375-15 a.C. (seconda età del Ferro) Il valico del Sempione continua ad essere frequentato come via commerciale, ma anche per lo sfruttamento delle risorse aurifere.

L'età romana

Fine del I sec. a.C. Negli ultimi decenni del secolo il territorio leponzio del Sempione è annesso all'Impero romano, ad opera dell'imperatore Augusto.

196 d.C. La lapide di Vogogna documenta interventi manutentivi lungo la strada romana, all'epoca dell'imperatore Settimio Severo.

Il Medioevo

800-1000 Violenti fenomeni sismici in Lombardia occidentale e lungo la fascia tra Sesia e Ticino, compromettono la frequentazione della via del Sempione.

1183 Pace di Costanza. Famiglie feudali si stabiliscono nell'area del Sempione, spartendosi il dominio sui territori e favorendo l'insediamento di coloni walser.

1235 circa Sul Sempione sorge l'ospizio dipendente dalla casa di Salgesh dell'ordine dei Cavalieri di Malta.

1256 L'appalto dei dazi lungo la via del Sempione viene affidato, dal vescovo di Sion Enrico di Ranon, ad Alberto Carpentarius.

1267 Pace di Latinasca (Gabi), trattato con il quale si garantisce un transito sicuro e tranquillo lungo il Sempione a mercanti ossolani e cusiani ed il pagamento di un'indennità in caso di incidenti.

1270 Firma del trattato con i mercanti milanesi.

1291 Il vescovo di Sion Bonifacio di Challant acquista da Marzono da Castello la Signoria sui coloni walser insediati tra Varzo e Simplon.

1300 I Vallesani saccheggiano Domodossola.

1303 Domodossola costruisce delle mure di difesa attorno alla città.

1306 Il trattato tra il vescovo di Sion e quello di Novara, Ugucione de' Borromei, sancisce la Signoria del primo al passo del Sempione

1321 Statuto della Valle Divedro che regola i trasporti al Sempione.

1425 Statuto di Domodossola che regola i trasporti al Sempione.

1487 Il vescovo Jost Von Silenen dichiara guerra al governo di Milano. Il 28 aprile i vallesani sono sconfitti a Crevola.

1495 Pace firmata tra Svizzeri e Milanese, il confine viene fissato sotto Gondo e vengono tutelati i mercanti di entrambi gli Stati.

L'epoca di Stockalper

1609 Nasce a Briga il 14 luglio il barone Kaspar Jodok Stockalper dal notaio Stockalper e da Anna Imhoff.

1634 Lo Stockalper ottiene l'appalto dei trasporti lungo la via del Sempione.

1640 Kaspar Scherer di Sion organizza un efficiente servizio postale attraverso la Valle del Rodano ed il Sempione appoggiandosi all'iniziativa di Stockalper che in cambio ottiene il monopolio del commercio del sale.

1650 Stockalper costruisce un'ospizio al passo del Sempione.

1658 Inizia i lavori di ingrandimento al castello di Briga.

1659 Ottiene il diritto di cittadinanza di Domodossola, esteso anche alla discendenza.

1670 Viene nominato Gran Balivo della Repubblica del Vallese, come già il nonno Antonio. Inizia la costruzione della torre di Gondo, ultimata nel 1685, che serviva sia come riparo, sia come sede amministrativa.

1674 Il 5 novembre la comunità di Trasquera gli concede il diritto di vicinanza.

1679 L'11 ottobre viene accusato di alto tradimento dal Consiglio provinciale e destituito dall'Ufficio di Grande Cancelliere, privato della libertà e con il rischio di veder confiscati i propri beni. Si trasferisce in esilio volontario a Domodossola.

1681 Viene ultimata la casa a Domodossola sul colle di Mattarella.

1685 Viene richiamato in patria con la supplica del perdono da parte dei suoi principali detrattori.

1691 Muore all'età di 82 anni.

1801-1805 Strada napoleonica del Passo del Sempione

All'ombra della Francia napoleonica (1798-1813)

1792 L'esercito rivoluzionario armato conquista la Savoia.

1796 Conquista del Regno di Piemonte e Sardegna, occupazione di Milano.

1797 Napoleone chiede alla Zendenrepublik del Vallese di avere il permesso di costruire una strada militare attraverso la Valle del Rodano. La richiesta viene rifiutata. Il Governo francese allora cerca di assicurarsi il controllo dei passi del Vallese attraverso il Governo rivoluzionario del Vallese Inferiore, che stava aspirando all'indipendenza.

1798 Sollevazione del Vallese Inferiore, in 14 giorni si assiste alla fondazione ed allo scioglimento della Repubblica dei dieci Zenden. Il Vallese diventa parte della Repubblica Elvetica, una convenzione dispone il libero utilizzo da parte della Francia di una via militare e commerciale. In autunno si assiste ad una prima sollevazione dei Vallesani contro il nuovo regime.

1799 Seconda sollevazione. Il Vallese Superiore viene saccheggiato e gli vengono imposte delle contribuzioni dalle truppe francesi, entrambe le parti della paese vengono occupate militarmente, la popolazione deve pagare per il vitto delle truppe.

1800 A maggio Napoleone valica il passo del Gran S. Bernardo con un esercito di 60.000 uomini, il Generale Béthencourt con 900 uomini il Sempione. Il 7 settembre Napoleone ordina di rendere percorribile ai cannoni il Sempione. Il 18 ottobre viene nominato Ispettore civile Nicolas Céard, il Capoingegnere del Dipartimento di Lemano (Waadt).

Da settembre l'Ossola viene aggregata alla Repubblica Cisalpina.

1801 A gennaio viene dato il primo colpo di piccone al cantiere della nuova strada, poco fuori l'antica cerchia di mura del borgo di Domodossola a porta Briona.

A marzo Nicolas Céard arriva a Briga, dove constata che i lavori per la nuova strada non sono stati avviati e non era stato iniziato nemmeno il tracciato iniziale.

Dopo la sua relazione sullo stato dei lavori inviata a Napoleone, l'imperatore decide di togliere ai militari la conduzione dell'impresa e di affidarla al genio civile francese dei Ponti e Strade e a Céard, che ne diventa l'unico responsabile. Egli per non perdere ulteriormente tempo decide di cominciare la strada a Glis il 26 marzo nella piazza della chiesa.

1802 Céard a Parigi comunica a Bonaparte che i lavori procedono a rilento. Pi  di 3000 uomini lavorano alla strada del Sempione, la maggior parte di loro sono italiani.

1803 I lavori procedono ma la maggior parte dei ponti e delle gallerie non sono ancora stati costruiti. Il 29 marzo Napoleone diventa presidente della Repubblica Cisalpina e toglie dal tratto italiano gli ingegneri francesi. Difficolt  sul valico di Gondo.

1804 Inizia la costruzione delle gallerie e del nuovo ospizio sul passo.

1805 Napoleone ordina che vengano reclutati dalla Svizzera, dal Piemonte e dal Tirolo 1.600 lavoratori in pi  al fine di ultimare la strada per agosto. Iniziano i lavori pi  difficili: sul lato nord si costruisce la galleria di Kaltwasser, a sud la galleria alle gole di Gondo, lunga 222 metri.

Il 26 maggio Napoleone   incoronato re d'Italia a Milano.

Il 16 settembre la strada del Sempione   ultimata. Nicolad Céard pu  dare la notizia a Parigi: "Finalmente posso annunciare alla Vostra imperiale Maest , che non ci sono pi  Alpi. Il Sempione   aperto...". Il 9 ottobre si inaugura in sordina il nuovo valico alpino.

Viaggi e viaggiatori illustri

1254 L'arcivescovo Oddone di Rouen attraversa il Sempione.

1275 Papa Gregorio X attraversa il Sempione, di ritorno dal Concilio di Lione con il suo seguito di prelati e cardinali.

1331 L'imperatore Carlo IV attraversa il Sempione.

1537 L'artista fiorentino Benvenuto Cellini rientra in patria dalla Francia attraverso il Sempione a cavallo in compagnia di alcuni francesi ed assiste ad un lite nel luogo chiamato "Indevedro".

1598 Alessandro de Medici attraversa il Sempione.

1612 Viene pubblicato "Novaria Sacra" del vescovo Carlo Bascapè che dedica una decina di pagine alla Valle Diveria in memoria dei suoi due viaggi nella zona, nei quali si è spinto fino alle gole di Gondo.

1639 Valica il Sempione il poeta John Milton con destinazione Ginevra.

1646 Valica il Sempione, con destinazione Ginevra, John Evelyn che ne lascia descrizione in un suo scritto.

1673 Gaspare Beretta, procuratore di Giovanni Matteo Capis, deve attraversare il Sempione per raggiungere Briga e soggiornare lì.

1728 Il filosofo francese Charles-Louis de Secondat, barone di Montesquieu, attraversa il Sempione.

1744 Jean Jacques Rousseau effettua il percorso da Domodossola a Briga sottolineando nei suoi scritti la pericolosità del fragitto.

1771 Horace-Bénédict de Saussure passa il Sempione e ne parla nel suo "Voyages dans les Alpes".

1787 Lo scienziato Alessandro Volta attraversa il Sempione e si rifocilla in un'osteria a Simplon-Dorf.

1789 Horace-Bénédict de Saussure passa il Sempione per la seconda volta.

1790 William Wordsworth percorre la via Stockalper con Robert Jones.

1799 William Wordsworth pubblica "The Simplon Pass", poesia dedicata al passo la cui natura selvaggia è presa ad emblema e simbolo dell'Eternità.

1800 Attraversa il Sempione il generale francese Antoine Béthencourt.

1801 Ripassa attraverso il Sempione Alessandro Volta; passaggio dello scienziato Dèodat De Dolomieu.

1803 Ludwig Murith attraversa il Sempione.

1805 Jean-Baptiste Barrés e Louis-Vivante Lagneau attraversano il Sempione.

1806 Francois-Theophile Gaudin attraversa il Sempione.

1811 Adolphe De Custine attraversa il Sempione.

Esce a Parigi la guida di viaggio di Lory, corredata da splendide illustrazioni, molte delle quali dedicate al Sempione

1812 Alphonse De Lamartine attraversa il Sempione.

1815 Attraversano il Sempione il principe Metternich e M.me De Stael.

1816 In una lettera a Mr. Murray Lord Byron esalta il paesaggio del Sempione.

1820 William Wordsworth con la moglie Mary, la sorella Dorothy ed alcuni amici ripete l'escursione lungo la via Stockalper.

Attraversa il Sempione lo scienziato Jean Jacques Ampère.

1822 Francois René de Chateaubriand attraversa il Sempione per la prima volta.

1821 Lo scrittore Stendhal attraversa il Sempione per la prima volta.

1824 Il pittore Karl Friederich Schinkel compie un viaggio tra Briga e Domodossola.

1825 Attraversa il Sempione la regina Maria Amalia.

1826 Secondo viaggio di Stendhal al Sempione.
Attraversa il Sempione anche l'intellettuale Benjamin Disraeli.

1828 Lo scrittore francese Francois René de Chateaubriand attraversa il Sempione per la seconda volta.

In questo e nell'anno successivo vengono editi a Londra due volumi illustrati dell'inglese William Brockedon, che trascorse ben quattro anni nelle Alpi centrali.

1829 Viene pubblicato, all'interno della raccolta inglese di "Keepsake", il racconto a firma di Lord Normanby dal titolo "Clorinda e la collana di perle" ambientato sul Sempione.

1830 Attraversa il Sempione lo storico francese Jules Michelet.

1831 Il musicista Felix Mendelsson Bartholdy in una lettera ai genitori loda le bellezze del Sempione, e si rammarica all'idea che Napoleone non abbia visto la strada che ha fatto costruire.

Attraversa il Sempione anche Samuel Morse.

1832 Lo scrittore Alexandre Dumas attraversa il Sempione.

1833 Il 15 settembre il danese Hans Christian Andersen entra in Italia attraverso il Sempione.

Francois René de Chateaubriand attraversa il Sempione per la terza volta.

1834 Il paesaggista francese Camille Corot viaggia da Domodossola a Ginevra compilando un accurato taccuino di viaggio, e abbozzando alcuni disegni di costumi ossolani.

Tra il '34 ed il '35 il danese Martinus Rørbye realizza un quaderno con vedute e schizzi di montagne svizzere, tra le quali quella di un paese del Sempione.

Ad aprile il poeta Alfred De Musset rientra a Parigi, passando attraverso il Sempione, dopo essere stato tradito dall'amante lasciata a Venezia e le scrive una lettera in cui le descrive il paesaggio.

1836 L'ex amante di De Musset, la scrittrice George Sand, attraversa il Sempione e in una lettera suggerisce alla contessa M.me d'Agoult, conosciuta con lo pseudonimo di Daniel Sterne, nel caso in cui dovesse attraversare il Sempione di farlo a piedi.

Alexandre Balzac attraversa il Sempione per la prima volta.

1837 In estate M.me d'Agoult giunge in Italia attraverso il Sempione in compagnia del musicista Franz Liszt.

Alexandre Balzac attraversa il Sempione per la seconda volta.

Il principe Alberto, marito della Regina Vittoria, e Nikolaj V. Gogol attraversano il Sempione.

Viene pubblicato postumo, dal figlio, il volumetto di Nicolas Céard, l'ingegnere incaricato di sovrintendere alla costruzione della strada napoleonica, corredato dalle litografie di Eduard Hostein.

1840 Mary Shelley attraversa il Sempione.

1844 Nell'inverno Charles Dickens transita attraverso il Sempione e lo descrive nel suo "Impressioni di viaggio".

Anche John Ruskin attraversa il Sempione, esperienza che ripeterà l'anno successivo e negli anni: 1862, 1869, 1870.

1845 A maggio Gustave Flaubert vede il Sempione e ne rimane entusiasta, come si apprende da una sua lettera indirizzata ad Alfred Le Poittevin.

1846 Alexandre Balzac attraversa il Sempione per la terza volta.

1849 La scrittrice Mary Ann (o Marian) nota con lo pseudonimo George Eliot, attraversa il Sempione.

1850 Lo scrittore Théophile Gautier attraversa il Sempione.

1852 Viene pubblicato a Londra "Journal of a tour in the Continent", nel quale Dorothy Wordsworth racconta l'esperienza di viaggio lungo la mulattiera Stockalper.

Il musicista Richard Wagner attraversa il Sempione per la prima volta.

1853 Charles Dickens attraversa il Sempione per la seconda volta.

1855 Arrivano a Domodossola i due romanzieri Edmond e Jules Goncourt per i quali l'Italia ha inizio in questa città.

1856 Mrs H. Warwich Cole ha visitato Macugnaga, scendendo dal San Giacomo ed ha visto la cascata del Toce, come ha descritto nei suoi diari di viaggio.

1857 Samuel Butler e Lord Palmer attraversano il Sempione.

1858 Richard Wagner attraversa il Sempione per la seconda volta.

Mrs H. Warwich Cole torna a visitare le zone del Sempione ed in particolare passa da Domodossola, Martigny, Briga.

Entrano in Italia, in incognito sotto il nome di conte e contessa Minon, passando da Iselle, Sua Altezza Imperiale la Gran Duchessa Caterina di Russia in compagnia del marito, il Principe di Mectulembourg Huetitz.

1859 Camillo Benso conte di Cavour attraversa il Sempione.

1865 Hyppolite Taine attraversa il Sempione.

1866 Viene pubblicato a Parigi "Voyage d'Italie" di Théophile Gautier nel quale è descritto il Sempione.

1867 Nel romanzo "The Thoroughfare" ("Senza uscita") Charles Dickens e Wilkie Collins ambientano un delitto in un inverno sul Sempione.

Nel settembre Giuseppe Garibaldi, in viaggio per Ginevra dove avrebbe dovuto partecipare al congresso della pace, transita per il Sempione.

1868 Fedor Dostoevskij attraversa il Sempione.

1878 Data a quest'anno uno dei numerosi dipinti raffiguranti il Sempione lasciati dal pittore e alpinista Federico Ashton, assiduo frequentatore del passo.

1894 Viene pubblicato a Parigi "L'Italie d'hier" nel quale gli scrittori Giulio ed Edmondo de Goncourt descrivono il loro viaggio in Italia che include il soggiorno in Ossola.

La ferrovia e il tunnel del Sempione

1844 Apertura della linea ferroviaria Saint-Louis/Basel.

1847 Apertura del tratto Zurigo/Baden (Spanisch-Brötli-Bahn).

1850 Pubblicato a Domodossola un opuscolo che descrive il progetto di una strada ferrata tra Crevola ed il lago di Ginevra attraverso Briga, che può considerarsi l'incunabolo della storia del traforo.

1852 La Confederazione elvetica emana una legge ferroviaria, in base alla quale i Cantoni rimangono competenti per la costruzione e la gestione, mentre la Confederazione mantiene un puro controllo di funzione.

1853 Contratto con lo speculatore, il conte Andrien De La Valette per la costruzione di una linea ferroviaria da Le Bouveret a Sitten. Egli fonda la società *Sud de la Suisse* ed ottiene la concessione per la costruzione dei tratti Sitten/Simplon e Le Bouveret/Saint-Gingolph. La costruzione della linea del Vallese procede a stento, perché a De La Valette mancano i soldi.

1856 Il conte De La Valette fonda la *Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie*, una società per azioni con capitale ammontante a 25 milioni di franchi. I lavori ora procedono. Il conte conclude un contratto provvisorio con il Regno di Sardegna, che prevede la costruzione sul territorio italiano delle linee Ginevra/Saint-Gingolph e Arona/Confine svizzero.

1857 Fallisce il primo tentativo di collegare Domodossola con il Lago Maggiore con una strada ferrata.

Gli ingegneri vallesani Clo e Venetz predispongono un progetto per un tunnel sul Sempione di 12,2 km di lunghezza, circolare, alto 1000 metri tra Grund nella Valle di Ganter e Alpjen sopra Gondo.

1859 Apertura del tratto Saint-Maurice/Martinach.

1860 Il primo treno entra a Sitten. La linea del vallese viene collegata al tratto Villeneuve/Bex.

1861 I treni della società Ovest Suisse fanno servizio fino Losanna. Così viene assicurato anche il proseguimento da Neuenburg-Les Verrières a Parigi.

1863 I lavori nel tratto Sitten-Siders hanno una battuta d'arresto, la società finisce i mezzi, al conte e ad ai soci si rimproverano oscure macchinazioni.

1865 Fallimento della *Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie*. In occasione di due aste non si trova nessun compratore.

1867 Il progetto ferroviario viene aggiudicato per 2,5 milioni di franchi al conte De La Valette, che nel frattempo ha fondato la *Nouvelle Compagnie de la Ligne par le Simplon* e si impegna a realizzare prontamente i tratti Sider/Leuk entro il 1869, Leuk/Visp entro il 1870 e Visp/Brig entro il 1871.

Inaugurata la ferrovia del Brennero.

1868 Apertura del tratto Sitten/Siders.

1869 La Confederazione decide la costruzione di una galleria nelle Alpi che attraversi il Gottardo.

1871 Inaugurato il traforo del Cenisio.

1872 La ferrovia attraverso la Valle del Rodano finisce sempre a Siders. I Consigli federali dichiarano decaduta la concessione a De La Valette.

Iniziano i lavori al traforo del Gottardo ultimato nel 1881.

1874 Vendita all'asta della linea ferroviaria. Poiché è fortemente indebitata, viene in seguito aggiudicata per soli 10.100 franchi alla *Compagnie de chemin de fer du Simplon*.

1877 Il 14 novembre nasce a Domodossola un Comitato promotore per la ferrovia da Gozzano al Sempione.

Il 30 novembre il Comune di Domodossola stanziava 100.000 lire a fondo perduto per la costruzione della Gozzano-Domodossola.

Apertura del tratto Siders-Leuk sul versante svizzero.

1878 La ferrovia raggiunge Briga, e la Confederazione Elvetica ha la prospettiva di collegarla all'Italia.

1879 Il 7 gennaio, nella controversia tra i fautori della linea Arona-Domodossola e quelli della linea Gozzano-Domodossola, ha la meglio l'asse Torino-Genova-Novara-Domodossola.

Il 7 giugno il sindaco del comune di Domodossola sollecita gli altri comuni interessati all'impresa, privati ed emigranti ossolani di Parigi e Buenos Ayres, la Fondazione Galletti a dare il loro contributo economico.

1882 Apertura del tunnel del Gottardo.

1884 Inaugurata la galleria dell'Arlberg tra l'Inn ed il Reno.

1888 L'8 settembre il primo treno raggiunge Domodossola, inaugurando il tratto ferroviario Novara-Gozzano-Domodossola.

1889 La Jura-Simplon-Bahngesellschaft si fa carico della linea vallese.

1893 Stipula del contratto con la ditta Brandt, Brandau e C. con lo scopo di realizzare la costruzione del tunnel del Sempione.

1894 Istituzione della fabbrica di esplosivi Gamsen attraverso una società privata.

1895 Il 25 novembre viene firmato a Berna il Trattato Internazionale del Sempione con il quale si cerca di lanciare il traforo.

1896 Accordo statale tra la Svizzera e l'Italia che regola le domande di gestione della linea Briga/Domodossola.

1898 Nuovo contratto con Brandt, Brandau e C. che si impegnano a realizzare in cinque anni e mezzo un tunnel di 19.730 km di lunghezza e una galleria parallela, di servizio, attraverso il massiccio del Sempione. I costi per entrambi i trafori vengono valutati in 70 milioni di franchi.

Il 22 novembre vengono iniziati i lavori sul fronte di Briga. A dicembre su quello di Iselle.

1899 Sciopero degli operai del tunnel. Il 30 novembre muore l'ingegnere Alfred Brandt, forse a seguito delle fatiche per l'organizzazione del cantiere di Briga.

1901 Sciopero degli operai del tunnel.

1903 La linea ferroviaria del Sempione entra in possesso delle ferrovie federali svizzere.
Difficoltà nei lavori: tre abbondanti fonti di acqua calda inondano entrambe le gallerie.

1904 Le gallerie inondate vengono chiuse con degli argini di ferro. Il traforo deve proseguire da sud.

1905 Il 24 febbraio il massiccio del Sempione viene sfondato. Acqua calda ricopre per 80 centimetri la galleria sud, si sprigionano gas velenosi, due ingegneri muoiono.

Il 2 aprile si celebra la *Fête de la rencontre Nord-Sud*, due convogli inaugurali si incontrano all'interno della galleria al confine tra Italia e Svizzera.

1906 Il 28 aprile viene inaugurata l'Esposizione Internazionale di Milano dedicata al Traforo del Sempione.

Il Tunnel I è completato, il 19 maggio si procede all'inaugurazione ufficiale, i festeggiamenti ripresero tra il 30 maggio ed il 3 giugno.

Il 31 maggio, alle 16.30, giunge a Domodossola l'ultima diligenza del Sempione.

Il 17 settembre i festeggiamenti proseguono sull'Isola Bella.

1912 Inizio della costruzione della seconda galleria. Durante la prima guerra mondiale i lavori si fermano.

1919 Il leggendario Simplon Orient Express passa per la prima volta attraverso il tunnel.

1921 Conclusione dei lavori nel tunnel II.

1922 Il primo treno passa attraverso il tunnel II.

La trasvolata di Geo Chavez

1884 La famiglia Chavez emigra in Francia dal Perù.

1887 Jorge (detto "Geo") Nasce il 13 giugno dal banchiere Manuel Gaspar e da Maria Rosa Dartell y Guisse.

1908 Muore il padre e Jorge e i suoi fratelli ereditano una considerevole fortuna.

1909 Inizia a lavorare come meccanico e motorista "amateur" nelle officine dell'aviatore francese Louis Paulhan.

1910 Il 13 febbraio ottiene il brevetto di pilota aviatore.

Quindici giorni dopo compie un volo mantenendosi in aria per un'ora e quarantacinque minuti.

Il 3 agosto batte il record mondiale di altitudine a Blackpool, in Inghilterra, raggiungendo i 1.643 m.

L'8 settembre tocca i 2.680 m. sopra Issy Les Molineaux.

Il 23 settembre partecipa al Gran Premio della trasvolata delle Alpi.

Il 27 settembre Geo si spegne a causa del trauma riportato durante l'atterraggio di fortuna a Domodossola.

1913 Il 25 gennaio, Giovanni Bielovucic riesce a trasvolare il Sempione.

1957 Il corpo di Chavez, dapprima depresso a Parigi, viene portato a Lima.

Il Sempione tra le due Guerre Mondiali

1907 Grandi manovre militari in Ossola, vengono dispiegati circa 62000 uomini, 12000 quadrupedi, 300 pezzi d'artiglieria; in previsione di un possibile attacco militare proveniente dal confine con la Svizzera.

1912 Si lavora alla realizzazione della "Linea Cadorna". Ornavasso e Migliandone vengono dotate di postazioni di artiglieria. A Mergozzo, sul Montorfano, iniziano i lavori per la costruzione di un forte corazzato mai ultimato. Sopra la galleria che conduce a Iselle viene realizzata una casamatta per ospitare una batteria da 75 e due mitragliatrici.

1942 Da ottobre viene sospeso il trasporto di merci lungo la strada ferrata del Sempione

1943 Da settembre viene sospeso il servizio viaggiatori lungo la strada ferrate del Sempione

1945 Manovre tedesche finalizzate a far esplodere il traforo del Sempione.

Nella notte tra il 21 ed il 22 aprile la brigata partigiana "Comolli" compie l'opera di sminamento e salvataggio del Sempione.

BIBLIOGRAFIA

OPERE A CARATTERE GENERALE E MISCELLANEE

- AA.VV., *Atlante del Sempione. 4 carte a colori e 2 profili*, Torino, 1906.
- AA.VV., *Carte tectonique des Alpes du Suisse Occidentale*, 2001.
- AA.VV., *Graphisch-statistischer Atlas der Schweizerischen Mormalbahnen*, Zurich, 1883.
- AA.VV., *Guide geologiche regionali. Le Alpi dal Monte Bianco al Lago Maggiore 2 voll.*, 1992; Rist. 1998.
- AA.VV., *Il Sempione*, Anzola d'Ossola, 1999.
- AA.VV., *Simplon die vier Strassen*, in "Oscellana", 1977.
- AA.VV., *Simplon. Die vier Strassen; Roemer, Mittelalter, Napoleon, Nationalstrasse*, Brig, 1975.
- AA.VV., *Terra d'Ossola*, Domodossola, 2005.
- AERNI K., *Simplon-Passwege und Museen*, Berne, 2003.
- ALVAZZI G., *La Valle di Vedro ed il Sempione*, Domodossola, 1913.
- ANDEREGG K., *Simplon-Dorf und Pass- der alte Baubestand*, Gemeinde Simplon, 1986.
- ARNOLD P., *Der Simplon - Zur Geschichte des Passes und des Dorfes*, Brig, 1947.
- ARNOLD P., *Gondo-Zwischbergen an der Landesgrenze am Simplonpass*, Brig, 1968.
- BALLATORE L., *La storia delle ferrovie in Piemonte*, Torino, 1996.
- BAZZA CARACCILOLO M., *Ferrovie e Locomotive alpine*, Parma, 1997.
- BERTAMINI T., *Dalla preistoria al traforo del Sempione*, in "Terra d'Ossola", Domodossola, 2005.
- BIADEGO G.B., *I grandi trafori alpini*, Milano, 1906.
- BOCCARD M., *Historie du Valais*, Genève, 1844.
- BRIANO I., *Storia delle ferrovie in Italia*, Milano, 1977.
- BROCKEDON W., *Illustrations of the Passes of the Alps*, London, 1828-1829.
- BUMANN P., *Der Verkher am Simplon*, Visp, 1974.
- CANESTRO CHIOVENDA B., *Il Bramante nell'Ossola e il ponte di Crevola*, in "Oscellana", 1971.
- CHIARAMONTE U., *Industrializzazione e movimento operaio in Val d'Ossola. Dall'Unità alla prima guerra mondiale*, Milano, 1985.
- DAGLIO G., *Igiene e profilassi al traforo del Sempione*, in "Oscellana", 1981.
- ELTER F., *Studi sulla pesca dell'oro in alcuni fiumi piemontesi. La miniera ital*, v. 1/8, 1918.
- FERRARI E. e PESSINA C., *L'Ossola nella fotografia d'epoca 1860-1915*, Domodossola, 1996.
- FERRARI E., *Il Sempione. Momenti di storia*, Domodossola, 2000.
- FERRARI E., *Le cartoline del Sempione 1890-1913*, Domodossola, 1986.
- FERRARI E., *Il Sempione dal valico al traforo*, Domodossola, 2006.
- FERROVIE DELLO STATO, *Il Sempione e l'Ossola. Guide illustrate*, Torino, 1906.
- FERROVIE DELLO STATO, *Sempione ed Ossola*, Torino, 1906.
- FINI F., *Il Monte Rosa*, Bologna, 1974.

FRANCHI R. e MONTI D., *Il Sempione*, Varese, 1999.

FRANGIONI G., *Il Sempione*, Domodossola, 1998.

GAGGERO C., *Sempione e Filatelia*, in "Oscellana", 1981.

KLINGER E., *Il Sempione*, Firenze, 1906.

LACCHÈ C., *L'Ottocento ferroviario italiano dopo il settanta. Politica ed economia delle strade ferrate (1871-1905)*, Viterbo, 1977.

LODI V., *Sempione Strada Napoleonica - Galleria Ferroviaria - Ferrovie e tramvie del Verbano Cusio Ossola*, Verbania-Domodossola, 2005.

MALLADRA A., *Scene, quadri e paesaggi dell'Ossola antichissima*, Milano, 1894.

MORO G.V., *I musei della fondazione Galletti di Domodossola. 1875-1982*, Domodossola, 2000.

MORTAROTTI R., *Crevoladossola: sguardo d'insieme*, in "Oscellana", 1987.

MORTAROTTI R., *L'Ossola nell'età moderna dall'annessione al Piemonte al Fascismo (1743-1922)*, Domodossola, 1985.

MORTAROTTI R., *Nell'80° del traforo del Sempione*, in "Oscellana", 1986.

MORTAROTTI R., *Paesi dell'Ossola. Varzo*, in "Oscellana", anno 1, n. 1, 1971.

MUSCOLINO P., *Il Piemonte ferroviario che più ricordo*, Cortona, 1981.

NETHING H.P., *Der Simplon (Il Sempione, Lugano, 1977)*, Thun, 1977.

OGLIARI F., MUSCOLINO P., *I trasporti in Italia nel tempo moderno*, Milano, 1998.

OGLIARI F., SAPI F., *Storia dei trasporti italiani, Piemonte-Valle d'Aosta, vol. I*, Milano, 1968.

OMODEI ZORINI G.V., *Echi di un eco: Arona l'anno del Sempione*, Oleggio, 1997.

PAGANI L., *A Domodossola un nuovo grande scalo ferroviario*, in "Oscellana", 1975.

PAGANI L., *L'Europa guarda alla linea del Sempione*, in "Oscellana", 1976.

PAGANI L., *Sviluppo industriale ossolano e rilancio della via del Sempione*, in "Oscellana", 1976.

PAGANI L., *Unificati a Domodossola tutti i servizi internazionali*, in "Oscellana", 1978.

RIZZI E., *Tracce e documenti di storia del Sempione*, in *Il Sempione*, Anzola d'Ossola, 1999.

SAMIVEL, *I grandi passi delle Alpi Occidentali*, Ivrea, 1983.

SCHEUCHZER J.J., *Itinera per Helvetiae Alpinas Regiones*, Lyon, 1723.

TSCHERRIG G., *Simplon. Dorf und Pass: der alte Baubestand*, Visp, 2001.

VALENTINI R., *Il servizio postale attraverso il Sempione*, Domodossola, 1986.

VIGGIANI M., *1980: Il Sempione e l'Ossola*, in "Oscellana", 1981.

WYDER T., *Simplon im Zeitgeschehen*, Brig-Glis, 1996.

ZANZI L., *Sempione: grande via alpina d'Europa*, in *Il Sempione*, Anzola d'Ossola, 1999.

ZUTTER P., *Tunnel du Simplon - Souvenir de la Fête d'inauguration*, s.l., s.d.

SULLA PREISTORIA E L'EPOCA ROMANA

AA.VV., *Megalitismo in Ossola?, Atti del Convegno tenutosi a Domodossola il 3 marzo 1990 al Teatro Galletti sotto gli auspici della Comunità Montana Valle Ossola*, in "Oscellana", 1990.

- ALBERTINI C. DE GIULI A., *Tomba con ceramica di Golasecca a Montecrestese*, in "Oscellana", 1975.
- ALBERTINI C., DE GIULI A., *Manufatti litici della Bassa Ossola*, in "Oscellana", 1975.
- BERGIER N., *Histoire des Grands Chemins de l'Empire Romain*, Bruxelles, 1736.
- BERTAMINI T., *Oscela romana*, in "Oscellana", 1972.
- BERTAMINI T., *Tomba preromana a Crodo*, in "Oscellana", 1975.
- BERTAMINI T., *Ritrovamento archeologico a Calice (Domodossola)*, in "Oscellana", 1975.
- BERTAMINI T., *Un trovante archeologico a Premia*, in "Oscellana", 1979.
- BERTAMINI T., *Note archeologiche su Crevola*, in "Oscellana", 1987.
- BERTAMINI T., *Storia di Montecrestese*, Domodossola, 1991.
- BERTAMINI T., *L'Alpe Veglia: cenni storici*, in "Oscellana", 1991.
- BERTAMINI T., *Una scure litica perforata a Pontigèi (Baceno-Croveo)*, in "Oscellana", 1995.
- BERTAMINI T., *Tombe di epoca romana a Premia*, in "Oscellana", 1975.
- BIANCHETTI G.F., *Testimonianza celtica in Ossola*, in "Oscellana", 1998.
- CARAMELLA P.A., DE GIULI A., *Archeologia dell'Alto Novarese*, Mergozzo, 1993.
- CURDY P., *Au Premier Age du Fer, deux territoires distincts dans la vallée du Rhône?*, in "I Leponti tra mito e realtà", Locarno, 2000.
- DAVID-ELBIALI M., *Le Haut-Valais entre le XIV et le VIII siècle av. J.-C.*, in "I Leponti tra mito e realtà", Locarno, 2000.
- DE GIULI A., *L'archeologia*, in "Terra d'Ossola", Domodossola 2005.
- DE GIULI A., *Una strana incisione antropomorfa a Crevoladossola*, in "Oscellana", 1976.
- DE GIULI A., *Note di preistoria ossolana*, in "Oscellana", 1980.
- DE GIULI A., *Novità archeologiche*, in "Oscellana", 2004.
- DE GIULI A., *Ancora incisioni rupestri nell'Alto novarese*, in "Oscellana", 1989.
- DE GIULI A., *Reperti di epoca romana al Mattarella*, in "Oscellana", 1978.
- DE GIULI A., ALBERTINI C., *Il pugnale di bronzo dell'Arbola*, in "Oscellana", 1975.
- DE GIULI A., MAULINI COLOMBO F., *A Mergozzo un Antiquarium*, in "Oscellana", 1976.
- DE GIULI A., TUFFANELLI F., *Resti di fornace per laterizi ed altre strutture antiche rinvenute a Mergozzo*, in "Oscellana", 1978.
- DE GIULI A., ZONCA A. (a cura di), *La necropoli di Bannio Anzino e il contesto archeologico ossolano*, in "Oscellana", 1980.
- DE MARINIS R., BIAGGIO SIMONA S. (a cura di), *I Leponti tra mito e realtà. Raccolta di saggi in occasione della mostra*, Locarno, 2000.
- FUMAGALLI R., *Le comunicazioni e le strade preromane e romane nell'Alto Novarese*, in *Bollettino storico per la provincia di Novara*, 61, 1970, pp. 29-49.
- GAMBARI F.M., *La coltivazione della vite nell'Età del Ferro del Basso Verbano: l'acquisizione di tecniche vitivinicole nel rapporto tra Etruschi e Celti*, in "I Leponti tra mito e realtà", Locarno, 2000.

- GAMBARI F.M. e SPAGNOLO GARZOLI G., *Summo Plano. I Leponti e il Sempione, una via primaria per le relazioni europee*, Verbania, 2001.
- KAENEL G., *Les relations transalpines à l'Ade du Fer: territoire "lépontien" - Suisse occidentale - Jura*, in *"I Leponti tra mito e realtà"*, Locarno, 2000.
- PACCOLAT O., *Le village gallo-romain de Brig-Glis/Waldmatte*, in *Archeologia svizzera* 20, 1, 1997, pp. 25-36.
- PATTARONI F., *La necropoli gallo-romana di Gravellona Toce*, Novara 1986.
- PATTARONI F., *I Sepolcreti di Pedemonte*, in *Illustrazione Ossolana* 1960, n. 4; 1963, nn. 1-3; 1964, nn. 1-3; 1967, n. 2.
- PAULI L., *Le Alpi: archeologia e cultura del territorio dall'Antichità al Medioevo*, Bologna, 1987.
- PEZZA P., *Romanità e attualità della Sempione-Genova per Novara-Mortara-Tortona. Storia della via Settimia*, in *Bollettino storico per la provincia di Novara*, 39, 1948, pp. 57-102.
- PIANA AGOSTINETTI P., *Documenti per la protostoria della Val d'Ossola*, Milano, 1972.
- PIANA AGOSTINETTI P., *La Val d'Ossola e le risorse minerarie del territorio dei Leponti*, in *"I Leponti tra mito e realtà"*, Locarno, 2000.
- PIANA AGOSTINETTI P., *L'Ossola preromana*, in *"Oscellana"*, 1991.
- E. POLETTI ECCLESIA, *Pedemonte: un vicus all'incrocio di grandi vie commerciali*, in *Tra archeologia e tradizione. Antichi strumenti e attività di lavoro dagli scavi di Gravellona Toce*, Pettenasco, 2000.
- SPAGNOLO GARZOLI G., *Il popolamento rurale in età romana*, in *Archeologia in Piemonte. L'età romana*, a c. di L. MERCANDO, Torino 1998, pp. 67-88.
- SCIBETTA B., *Una stele pagana rinvenuta nei dintorni di Calice*, in *"Oscellana"*, 1979.

SULL'EPOCA MEDIEVALE

- ANDENNA G., *Per un censimento dei castelli*, in *Novara e la sua terra nei secoli XI e XII storia documenti e architettura*, a cura di M.L. Tomea Gavazzoli, Novara 1980, pp. 307-325.
- ANDENNA G., *Andar per castelli. Da Novara tutto intorno*, Torino, 1982.
- ARIOLI L., *Lo sbarramento di Croveo*, in *"Oscellana"*, 1973.
- ARIOLI L., *La torre di Baceno*, in *"Oscellana"*, 1988.
- BERTAMINI T., *La Torretta, simbolo per Domodossola*, in *"Oscellana"*, 1981.
- BERTAMINI T., *Cronache del Castello di Mattarella. Storie dell'Ossola Superiore dalle origini al secolo XV*, Domodossola, 2004.
- BERTANI A., *Le vie di comunicazione nel Cusio in età antica*, in *Antiquarium medionovarese I*, Arona, 2005, pp. 89-100.
- CAPIS G., *Memorie della Corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola e della sua giurisdizione*, Milano 1673 (rist. anastatica Domodossola 1968).
- DAVISO M.C., *La route du Valais au XIV siècle*, in *Revue suisse d'Histoire*, 1951.

- DEL PEDRO A., *Via delle genti e delle mercanzie, dal XIII al XVII secolo*, in "Lo Strona" n. speciale per il 75° del Sempione, 1981.
- DONNA D'OLDENICO G., *Il Castrum romano di Gravellona Toce custodia della via dell'Ossola*, in "Oscellana", 1972.
- GADDO G., *Diffusione del Cristianesimo nell'Ossola*, in "Oscellana", 1973.
- MAULINI COLOMBO F., *Strutture fortificate nella terra di Mergozzo*, in "Oscellana", 1976.
- MICHELETTO E., *Forme di insediamento tra V e XIII secolo: il contributo dell'archeologia*, in *Archeologia in Piemonte. Il medioevo*, a cura di L. Mercado ed E. Micheletto, Torino, 1997.
- NECCHI DELLA SILVA G., *La conquista svizzera di Domodossola (1512)*, in "Oscellana", 1989
- PRADA P., *Domodossola e il Monte Calvario*, Stresa, 1897.
- RIZZI E., *Il porto della Masone di Vogogna e la Commenda dei cavalieri di Malta*, in "Oscellana", 1975.
- RIZZI E., *Il trattato di Latinasca*, in "Lo Strona", n. speciale per il 75° anniversario del Sempione, 1981.
- RIZZI E., *Tracce e documenti di storia del Sempione*, in "Il Sempione", Anzola d'Ossola, 1999.
- SCHULTE A., *Geschichte des mittelalter Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*, Leipzig, 1900.
- SGARELLA F., *Davanti ad una torre ossolana*, in "Oscellana", 1981.

SULLA VIA E L'EPOCA DI STOCKALPER

- AA.VV., *Via Stockalper: des contrastes fascinants*, in "Via Storia. Magazine des Itinéraires culturels en Suisse", 2005.
- AA.VV., *Sur les traces du... Stockalper... roi du Simplon*, in "Sommet 2000 Le Prix tourisme et qualité". Supplemento a "Nouvelliste", 2000.
- ARNOLD P., *Kaspar Jodok Stockalper vom Thurm*, 2 voll., Brig, 1953.
- BERTAMINI T., *Gaspere Stockalper in esilio*, in "Oscellana", 1995.
- BERTAMINI T., *Il Sacro Monte Calvario di Domodossola*, Domodossola, 2000.
- CARLEN L. IMBODEN G., *Kaspar Jodok Stockalper und das Wallis*, Brig, 1991.
- FERRARI F., *Giovanni Matteo Capis e Dionigi Bussola al Monte Calvario di Domodossola*, in *Almanacco Storico Ossolano 2004*, Domodossola, 2003, pp. 81-106.
- IMBODEN G. (a cura di), *Die Handels- und Rechnungsbuecher Kaspar Jodok von Stockalper*, Brig, 1987.
- PRADA P., *Domodossola e il Monte Calvario*, Milano, 1897.
- RACCA M., *Il Borgo di Domodossola durante la Signoria Spagnola*, Milano, 1899.
- RIZZI E., *Tracce e documenti di storia del Sempione*, in *Il Sempione*, Anzola d'Ossola, 1999.

SULLA STRADA NAPOLEONICA DEL SEMPIONE

- AA.VV., *Dictionnaire Historique et Biographie de la Suisse*, Neuchâtel, 1921-1934.
- AA.VV., *Ricostruzione del ponte sul fiume Toce lungo la strada Reale del Sempione alla Masone limite della provincia di Pallanza con quella di Domodossola (7 fasc. ms., 6 tavv. sciolte)*.
- AA.VV., *I cannoni al Sempione. Milano e la "Grande Nation" (1796-1814)*, Milano, 1986.
- AA.VV., *Descrizione della strada del Sempione fatta costruire dal governo italiano in esecuzione del Decreto 20 fruttidoro anno VIII, s.l., s.d.*
- AA.VV., *Storia di Milano*, Fondazione Treccani, Milano, 1959-1962, voll. XIII, XIV, XVI.
- BARBEY F., *La route du Simplon*, Genève, 1906.
- CÉARD N., *Mémoire et observations historiques et critiques sur la route du Simplon, et autres dopiets d'arts*, Paris, 1820.
- CÉARD N., *Souvenirs des travaux du Simplon*, Gêneve, 1837.
- CÉARD N., *Notices des principaux travaux*.
- FERRARI E., *Momenti della storia del Sempione*, in "Almanacco Storico Ossolano", 2004.
- FERRARIS M., *La via dell'imperatore-La strada napoleonica del Sempione*, Napoli, 1990.
- LECHEVALIER M., *La costruzione della strada napoleonica del Sempione*, in "Il Sempione", Anzola d'Ossola, 1999.
- LODI, V., *Sempione. Strada napoleonica – Galleria Ferroviaria – Ferrovie e tramvie nel Verbano Cusio Ossola*, Verbania-Domodossola, 2005.
- MORO G.V., *Mala tempora currunt. Le soppressioni napoleoniche nel Verbano e nell'Ossola. Parte I*, in "Almanacco Storico Ossolano 2006", 2005.
- PESSINA C., *Ponti ossolani*, in "Almanacco Storico Ossolano 2000", 1999.
- PREIONI TRAVOSTINO A., *Carosello politico nell'Ossola di fine Settecento*, in "Oscellana", 1971.
- PREIONI TRAVOSTINO A., *Domodossola durante il Regno Italico*, in "Oscellana", 2000.
- PREIONI TRAVOSTINO A., *1799. Nelle due Ossole trionfa l'albero della libertà*, in "Almanacco Storico Ossolano 1997", 1996.
- PREIONI TRAVOSTINO A., *1799. Nelle due Ossole arrivano gli Austro-Russi. Cronache dei fatti tra aprile ed agosto*, in "Almanacco Storico Ossolano 1998", 1997.
- PREIONI TRAVOSTINO A., *Truppe austro-russe e francesi nelle due Ossole*, in "Almanacco Storico Ossolano 1999", 1998.
- PREIONI TRAVOSTINO A., *Domodossola e dintorni al tempo della Cisalpina. Cronaca da documenti inediti*, in "Oscellana", 1989.
- PREIONI TRAVOSTINO A., *Il Distretto di Domodossola durante la Prima Repubblica Italiana (1802-1805)*, in "Oscellana", 1994.
- PREIONI TRAVOSTINO A., *I due secoli nella strada napoleonica del Sempione*, in "Almanacco Storico Ossolano 2001", 2000.
- RIZZI, E., *Tracce e documenti di storia del Sempione*, in "Il Sempione", Anzola d'Ossola, 1999, pp. 75-99.
- ZANZI, L., *Sempione: grande via alpina d'Europa*, in "Il Sempione", Anzola d'Ossola, 1999, pp. 33-74.

SUL GRAND TOUR DI ARTISTI E LETTERATI E SULLA PRESENZA DI VIAGGIATORI ILLUSTRI AL SEMPIONE

- AA.VV., *Alpi di sogno. Catalogo della mostra al Forte di Bard*, Milano, 2006.
- AA.VV., *Crevoladossola 1487-1987*, Domodossola, 1987.
- AA.VV., *Federico Ashton pittore della montagna*, catalogo della Mostra del Museo del Paesaggio, Domodossola, 2003.
- AA.VV., *Grand Tour. Il fascino dell'Italia nel XVIII secolo*, a cura di A. Wilton e I. Bignamini, Milano, 1997.
- AA.VV., *Guida da Milano a Ginevra pel Sempione*, Milano, 1822.
- AA.VV., *Guida per i circondari di Pallanza e d'Ossola per l'anno 1870*, Intra, 1870.
- AA.VV., *Il Ponte del Diavolo. Artisti e letterati lungo la via del Gottardo*, Anzola d'Ossola, 1998.
- AA.VV., *Itinerari sublimi. Viaggi d'artisti tra il 1750 e il 1850*, catalogo della mostra di Lugano, a cura di M. Kahn Rossi, Milano, 1998.
- AA.VV., *K. F. Schinkel*, Catalogo della mostra, Berlin, 1981.
- AA.VV., *Le Alpi, una via per l'Europa*, Anzola d'Ossola, 1989.
- AA.VV., *Modigliani. A Domodossola da Venezia a Parigi*, catalogo a cura Christian Parisot, Sassari, 2005.
- AA.VV., *Montagna. Arte, scienza, mita da Duerer a Wahrol*, catalogo della mostra al MART di Rovereto a cura di G. Belli, P. Giacomoni, A. Ottavi Cavina, Milano, 2003.
- AA.VV., *Ossola. Storia, arte e civiltà*, Anzola d'Ossola, 1993.
- AA.VV., *Personaggi celebri attraverso il Sempione*, in "Bollettino storico della Svizzera Italiana" e in "Libertà", 1900; 1905.
- AMORETTI C., *Viaggio da Milano ai tre laghi, Maggiore, di Lugano, di Como e nei monti che li circondano...*, Milano, 1814.
- ARBORIO MELLA CALCATERRA F., *Eravamo pieni di accademici. Le estati vigezzine d'anteguerra*, in "Almanacco Storico Ossolano" 2003, 2002.
- ARBORIO MELLA CALCATERRA F., *Geografia letteraria dell'Ossola nel '900*, in "Almanacco Storico Ossolano 2000", 1999.
- ARBORIO MELLA CALCATERRA F., *L'Italie d'hier*, in "Almanacco Storico Ossolano 1996", 1995.
- BASCAPÉ C., *Novaria seu De Ecclesia Novariensi Libri Duo*, Novara, 1612.
- BATTY E.F., *Italian Scenery from drawings made in 1817*, London, 1820.
- BENELLI G., *Theophile Gautier attraverso l'Ossola*, in "Oscellana", 1973.
- BERTAMINI T., *Federico Ashton pittore (1836-1904)*, in "Oscellana", 1977.
- BERTAMINI T., *San Lorenzo di Bognanco (cenni storici)*, in "Illustrazione ossolana", 1976-1968.
- BERTAMINI T., *Viaggi d'altri tempi: dal Vallese a Milano attraverso il Sempione*, in "Oscellana", 1976.
- BERTAMINI T. (a cura di), *Viaggi d'altri tempi: Dal Vallese a Milano attraverso il Sempione*, in "Oscellana", 1976.
- BIANCHETTI G.F., *Crevola: incisioni e litografie*, in "Oscellana", 1987.
- BIANCHETTI G.F., *Veduta della Masone di Vogogna alla fine del Settecento*, in "Oscellana", 1978.

- BIANCHETTI G.F., *Viaggio pittorico nell'Ossola. Incisioni litografie dell'Ottocento*, Anzola d'Ossola, 1988.
- BIANCONI P., *Inglese nell'Ossola*, in "Oscellana", 1974.
- BOLOGNA P., *La prima esposizione agricola-industriale italo-svizzera del 1925*, in "Almanacco Storico Ossolano 2000", Domodossola, 1999.
- BUSTICO G., *Impressioni ossolane in un volume di un letterato francese*, in "Verbania", 1912.
- BUSTICO G., *L'Ossola nelle note di viaggio dei fratelli De Goncourt e del Tissot*, in "Illustrazione ossolana", Domodossola, 1913.
- BYRON L., *Letters and Journals*, London, 1899.
- CAMAPAN C., HALDI J.P., VON SALIS-BAY C., SCHALLER M.L., *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon 1800-1820*, Berne, s.d.
- CARETTI P., *Benvenuto Cellini nella valle chiamata Indevetro*, in "Eco Risveglio", 2003.
- CARETTI P., *E Clorinda valicò il Sempione* (Trad. di "Clorinda or the neecklace of pearl" di Lord Normanby), Domodossola, 2004.
- CAZZOLA P., *Dalla Russia all'Italia attraverso il Sempione*, 1999.
- CÉARD N., *Souvenirs des travaux du Simplon*, Genève, 1837.
- CHIARA P., *Théophile Gautier attraverso il Sempione* (con trad. tratta da "Voyage en Italie" acura di P. Chiovenda), in "Lo Strona", 1981.
- CHIOVENDA BENSÌ R., *Corot nell'Ossola*, in "Oscellana", 2000.
- CHIOVENDA G., *L'Ossola in una poesia di Alfredo De Musset*, in "Oscellana", 1979.
- CHIOVENDA T., *Benvenuto Cellini in Val d'Ossol*, in *Bollettino Ass. A. Rosmini*.
- COLLINO PANSA R., *Ricordo di Alfred De Musset ancora vivo in Val d'Ossola*, in "Il Popolo dell'Ossola", 1964.
- COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE, *Etudes de la traversée du Simplon entre Gliss-Brigg et Domo-D'Ossola*, Paris, 1863.
- COOLIDGE W.A.B., *Il popolo delle Alpi e altri scritti*, Anzola d'Ossola, 1990.
- COOLIDGE W.A.B., *Ospizi e antiche locande alpine*, tratto da *Mountain inns in Switzerland and the adjacent districts*, 1889, Anzola d'Ossola, 1997.
- COOLIDGE W.A.B., *Swiss Travel and Suisse Guide Book*.
- CRIVELLI G., *Omaggio al Sempione*, in "Oscellana", 1981.
- DE BEER G.R., *Traveller in Switzerland*, London, 1949.
- DICKENS C., *Impressione d'Italia*, Trad. di *Pictures from Italy*, Lanciano, 1911.
- DICKENS C., COLLINS W., *Senza uscita* (Trad. di "The thoroughfare"), s.l., 2003.
- DOSTOEVSKAJA A., *Dostoevskij mio marito. Il privato di un genio*, Milano, 1977.
- DOSTOEVSKY A., *Dostoevsky Reminiscences*, London, 1975.
- FATTALINI R., *"Un giardino incantato" Alexandre Dumas in Ossola*, in "Almanacco Storico Ossolano 2003", 2002.
- FATTALINI R., *Charles Dickens sul "più maestoso Passo Alpino"*, in "Oscellana", 1990.

- FATTALINI R., *Dalla Furka al Sempione con Henry James* in "Almanacco Storico Ossolano 2001", 2000.
- FATTALINI R., *Hans Christian Andersen. Il brutto anatroccolo al Sempione*, Domodossola, 2004
- FATTALINI R., *Il Grand Tour comincia al Sempione*, in "Almanacco Storico Ossolano 2004", 2004.
- FATTALINI R., *L'Ossola e il Sempione nei diari di viaggio*, in "Terra d'Ossola", 2005.
- FATTALINI R., *Lungo la strada del Sempione ai tempi del Grand Tour. Personaggi famosi dal Sempione al Lago Maggiore*, in LODI V., "Sempione", Verbania-Domodossola, 2005.
- FATTALINI R., *Stendhal sulla strada del Sempione (1826)*, in "Oscellana", 1992.
- FERRARI E., *Le cartoline di Domodossola*, Domodossola, 1989.
- FERRARIS M., *Alla scoperta dell'Ossola*, Chieri, 1975.
- FERRARIS M., *Ladies and Gentleman nell'Ossola*, Domodossola, 1910.
- FERRARIS M., *L'Ossola in diligenza*, Domodossola, 1978.
- FERRARIS M., *L'Ossola in diligenza. Testimonianze di scrittori dell'Ottocento nella valli ossolane e nel Sempione*, Domodossola, 1977.
- FERRARIS M., *Testimonianze di scrittori stranieri del Settecento e Ottocento sulle valli ossolane e sul Sempione*, Chieri, 1975.
- FIZZOTTI G., *Federico Ashton uomo*, in "Oscellana", 1977.
- FIZZOTTI G., *Un primo elenco di opere di F. Ashton*, in "Oscellana", 1977.
- FLAUBERT G., *Notes de voyages*, Paris, 1912.
- GAUDIANO C. e CARETTI P., *Il Turismo*, in "Terra d'Ossola", 2005.
- GOETHE J.W., *Italienische Reise, 1816-1817*, Trad. it. *Il viaggio in Italia*, Milano, 1988.
- GUGLIELMINETTI M., *Una traversata romantica: Il Sempione*, in "Lo Strona", 1981.
- LORY M.G., *Voyage pittoresque de Genève a Milan par le Simplon*, Paris, 1811.
- LOSSETTI-MANDELLI G., *Cronaca del Borgo di Vogogna dall'anno 1751 al 1885*, Torino, 1926.
- M.B., *Una traversata del Sempione nell'anno 1661*, in "Illustrazione ossolana", 1965.
- MARTIN A., *La Svizzera pittoresca e suoi dintorni*, Mendrisio, 1838.
- MORO G.V., *I bagni del Bogna*, in "Almanacco Storico Ossolano 2001", 2000.
- MORTAROTTI R., *L'Ossola nell'Età moderna dall'annessione al Piemonte al Fascismo (1743-1922)*, Domodossola, 1985.
- MOTTA C.S., *La nostra terra vista da Théophile Gautier*, in "La Rivista", 1999.
- MOTTA C.S., *Viaggiatori famosi: Franz Listz e Daniel Sterne*, in "La Rivista", 1999.
- MOTTA E., *Personaggi celebri attraverso il Sempione*, in "Bollettino Storico della Svizzera Italiana" 22, 1900.
- MUZIO C., *Memorie di un viaggio nella Svizzera Tedesca*, Torino, 1871.
- PAGANI L., *Sempione la strada e la storia*, in "Illustrazione ossolana", 1975.
- PIRAZZI POSCIO P., *L'Ossola vista da una turista inglese dell'ottocento*, in "Oscellana", 1972.
- PREIONI A., *Viva Bielo*, in "Oscellana", 1973.
- RAINALDI G., *Il Sempione nei viaggi e nella letteratura*, repertorio tratto da De Beer e altre fonti, in "Il Sempione", Anzola d'Ossola, 1999.

Relazione di viaggio fatto da Roma a Parigi dall'III. Card. di Firenze (De Medici) nella sua legazione di Francia l'anno 1596, Vol. ms. conservato c/o archivio di Stato di Torino.

RIPA DI MEANA L., *Diligenza e voluttà. Ludovica Ripa di Meana interroga Gianfranco Contini*, Milano, 1989.

RIZZI E., *Saussure alla scoperta dei Walser*, in "Almanacco Storico Ossolano 2001", 2000.

RUFFIEUX C.R.-R., *Le voyage en Suisse*, Parigi, 1998.

SAUSSURE H.B., DE, *Voyages dans les Alpes, précédés d'un essai sur l'histoire naturelle des environs de Genève*, Neuchâtel, 1779-1796.

SAUSSURE H.B., DE, *Voyages dans les Alpes*. Parz. Trad. it. in "Viaggio intorno al Monte Rosa e Viaggi nelle Alpi. Passo del Gries e Monte Rosa" (Anzola d'Ossola 1990, 2000), Neuchâtel, 1779-1796.

SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810.

STEFFENS M., *K. F. Schinkel 1781-1841. Un artista al servizio della bellezza*, Köln, 2004.

STENDHAL, *Passeggiate romane*, Bari, 1973.

STIELER C., *Italia. Viaggio pittoresco dall'Alpi all'Etna*, Milano, 1876.

STIELER G., PAULUS E., KADEN W., *Italia. Viaggio pittorico dall'Alpi all'Etna*, Torino, 1885.

TAMI A., *Impressioni di viaggiatori sulla strada del Sempione*, in "Oscellana", 1994.

VOLTA A., *Viaggi in Svizzera*, Como, 1991.

WOEBER A., *Bibliographie der schweizerischen Reiseliteratur*.

WORDSWORTH D., *Journal of a tour in the Continent*, London, 1852.

SULLA VIA FERRATA E IL TUNNEL DEL SEMPIONE

AA.VV., "Esposizioni di Milano 1906" Fasc. I-IV, 1906.

AA.VV., "L'esposizione illustrata di Milano 1906", Giornale ufficiale del Comitato esecutivo, Milano, 1906.

AA.VV., "Lo Strona", numero speciale per il 75° del Sempione, 1981.

AA.VV., *Album. Il tunnel del Sempione*, s.l., s.d.

AA.VV., *Album. Simplon Tunnel Bau Nord Seite*, Zurigo, s.d.

AA.VV., *Album. Traforo del Sempione versante italiano*, s.l., s.d.

AA.VV., *Atti della commissione per lo studio del miglior passaggio delle Alpi Elvetiche mediante una ferrovia che congiunga la rete delle strade Ferrate del Regno d'Italia con quella Svizzera*, Torino, 1861.

AA.VV., *Cent'anni fa in Ossola*, in "Almanacco Storico Ossolano 1998", 1997.

AA.VV., *Cinquantenario del traforo del Sempione*, Milano, 1956.

AA.VV., *Collegio Mellerio-Rosmini Domodossola. Ricordi e documenti 1837-1937*, Milano, 1937.

AA.VV., *Die Bauarbeiten am Simplon-Tunnel*, Zurich, 1904-1906.

AA.VV., *Entra-Beilage zum "Briger Anzeiger"*.

AA.VV., *Esposizione di Milano 1906*, Bergamo, 1906.

- AA.VV., *Esposizione di Milano 1906. Programma della Sezione dei Trasporti Terrestri, dell'aeronautica e della Metrologia*, Milano, 1906.
- AA.VV., *Il Sempione e l'Ossola. Guida illustrata*, Torino, 1906.
- AA.VV., *Il Sempione*, numero speciale della "Illustrazione italiana", 1905.
- AA.VV., *Il traforo del Sempione e gli interessi torinesi*, Torino, 1894.
- AA.VV., *Inaugurandosi il Sempione - Giugno 2006 - Ricordo delle feste religiose*, Milano, 1906.
- AA.VV., *L'Esposizione illustrata di Milano del 1906. Giornale ufficiale del Comitato esecutivo. Fasc. I-II-III*, 1905.
- AA.VV., *Lettre aux actionnaires de la compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie par la Vallée du Rhone et le Simplon*, Paris, 1861.
- AA.VV., *Message du conseil fédéral à l'assemblée fédérale concernant une subvention pour le percement du Simplon (18 aprile 1887)*, 1887.
- AA.VV., *N° II de la traversée des Alpes par un chemin de fer. Étude du passage par le Simplon*, Neully, 1860.
- AA.VV., *Recueil des pièces officielles relatives au percement du Simplon*, Berne, 1902.
- AA.VV., *Vom Bau des Simplontunnels 1898-1921 sur Feier der Schlusssteinlegung in Tunnel II*, s.l., 1921.
- ALBÉ A., *La ferrovia Locarno-Domodossola*, Lugano, 1998.
- ANCONA U., *La Galleria del Sempione*, Milano, 1906.
- ARBORIO MELLA CALCATERRA F., *L'esposizione internazionale di Milano 1906 per l'apertura del Sempione*, in "Almanacco Storico Ossolano 2006", Domodossola, 2005.
- BARBEY F., *Les locomotives suisses. Ouvrage illustré de 80 phototypies, de 81 planches hors texte, une carte des chemins de fer suisses*, Genève, 1896.
- BAZZETTA N., *Storia della città di Domodossola e dell'Ossola Superiore*, Domodossola, 1908 (Rist. anastatica 1987).
- BOLOGNA M., *Note sul progetto di: Una autostrada sotto il Sempione*, Domodossola, 1936.
- BONOLA G., *La ferrovia del Sempione*, Roma, 1900.
- BRANDAU M., *Das Problem des Baues langer, tiefliegender Alpentunnels und die Erfahrung beim Baue des Simplontunnels von Mari Brandau*, Zurich, 1910.
- BROWN, BOVERI & C. SOCIÉTÉ ANONYME BADEN, *La traction électrique au Simplon*, Zurich, s.d.
- BRUSONI E., *Guida storico-descrittiva per la Valle d'Ossola*, 2003 Rist. anastatica.
- CALCATERRA P., *Vàgôn Restaurant "Espress" Milan-Brigue*, Gallarate, s.d.
- CASATI A., *Cinquantenario del Traforo del Sempione*, Milano, 1956.
- CHIOVENDA BENSI R., *Balmalonesca*, in "Oscellana", 2004.
- DAGLIO P., *Igiene e Profilassi al traforo del Sempione*, Torino, 1955.
- DAVID J. EL., *Le tunnel du Simplon sa construction e son achèvement 1898-192. En commémoration de la pose de la voûte 4 décembre 1921*, Lausanne, 1905.
- DE FOOZ G., *Le Tunnel du Simplon (Extraits des Mémoires de l'Union des Ingénieurs de Louvain, 1904)*, Bruxelles, 1905.

- DIOCESI DI NOVARA, *L'anno Santo. La chiesa e le scuole al Sempione*, Novara, 1899.
- DIRECTION DU 1ER ARODISSEMENT DES CHEMINS DE FER FEDEREAUX, *Simplon Traités & Conventions*, Lausanne, 1906.
- DIRECTION GENERALE DES POSTES SUISSES, *La route du Simplon et son exploitation par les diligences postales suisses*, Berne, 1906.
- DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELLO STATO (a cura di), *Il cinquantenario del traforo del Sempione 1906-1956*, Roma, 1956.
- FELICI L., *L'Opera Bonomelli di Domodossola e l'emigrazione italiana all'inizio del secolo XX*, in "Oscellana", 1972.
- FERRARI E., 1906, *Si inaugura la ferrovia del Sempione*, in "Almanacco Storico Ossolano 2005", Domodossola, 2004.
- FERRARI E., 1906, *Si inaugura la ferrovia del Sempione*, in "Almanacco Storico Ossolano 2006", Domodossola, 2005.
- FERRARI E., *Cronache di un secolo fa*, in "Almanacco Storico Ossolano 2000", 1999.
- FERRARI E., *Le cartoline del Sempione*, Domodossola, 2000.
- FERRARI E., *Momenti della storia del Sempione*, in "Almanacco Storico Ossolano 2005", Domodossola, 2004.
- FERRARI E., *Il Sempione dal valico al traforo*, Domodossola, 2006.
- FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, *La linea del Sempione dal Lemano al Verbano. Note storiche, tecniche e descrittive*, Berne, 1906.
- FERRUCCI A., *Il traforo del Sempione e i passaggi alpini*, Torino, 1906.
- GALLONI E., *Considerazioni e notizie sulla Ferrovia dell'Ossola e sul traforo del Sempione*, Milano, 1883.
- GREMIGNI G.V., *Il traforo del Sempione e la diocesi di Novara, dopo cinquant'anni*, 1956.
- LAVATELLI P.A., *Quali sarebbero le migliori linee d'accesso al Sempione*, Novara, 1901.
- LOMMEL G., *Simplon-St. Gothard-Lukmanier. Etudes comparative de la valeur technique et commerciale des voies ferrées projetées par ces passage alpins Italo-Suisse*, Lausanne, 1865.
- LUONGO G., *Il traforo del Sempione*, Brescia, 1955.
- MAINA E., *Da Losanna a Briga*, Milano, 1903.
- MALLADRA A., *Il traforo del Sempione*, Milano, 1905.
- MALLADRA A., *L'acqua nel traforo del Sempione*, Milano, 1902.
- MALLADRA A., *L'acqua nel traforo del Sempione*, in "Illustrazione Italiana", 1905; ristampa con aggiornamenti del testo del 1902.
- MICHELI A., *La Galleria del Sempione e i nuovi transiti internazionali*, Roma, 1906.
- MOLA E., *La ferrovia del Sempione e gli interessi italiani*, Roma, 1891.
- MOMO C., *La malattia delle mine*, in "Gazzetta degli Ospedari e delle Cliniche", Milano, 1902.
- MORO G.V., *Formazione e vicende storiche dei Musei Galletti di Domodossola (1875-1982)*, in "Bollettino Storico per la Provincia di Novara", 1999.

- MORO G.V., *Politica e amministrazione del comune di Domodossola nel corso dell'Ottocento*, in "Domodossola nel Novecento" (a cura di Piola Caselli F.), Domodossola, 2000.
- MORTAROTTI R., *Il traforo del Sempione nel settantacinquesimo (1906-1981)*, Domodossola, 1981.
- MUSEO DELLA SCIENZA, *Cinquantenario del traforo del Sempione*, Milano, 1956.
- NATALE G., *Il nuovo valico ferroviario del Sempione*, in "Rivista d'Artiglieria e genio", Roma, 1904.
- NEGRI G., BOLOGNA M., *Una autostrada sotto il Sempione*, in "L'Italia Giovane", Novara, 1933.
- POMETTA D., *Sanitaere Einrichtungen und aerztliche Erfahrungen beim Bau des Simplontunnels 1898-1906 Nordseite Brig*, Winterthur, 1906.
- PROTASI G.D., *Sulla strada ferrata del Sempione e sul punto più conveniente per la sua congiunzione colla rete delle strade ferrate d'Italia*, Novara, s.d.
- RIGONI L., *Balmalonesca e il Sempione*, Domodossola, 1991.
- ROSENMUND M., *Special-Berichte der Direktion der Jura-Simplon-Bahn an des schweiz. Eisenbahndepartement ueber den Bau des Simplontunnels. Erster Teil. Die Bestimmung der Richtung, der Länge und der Höhenverhältnisse*, Berne, 1901.
- RUGGERI G., *Souvenir du percement 1898-1906*, Brig, s.d.
- RYCHNER-RAPIN, *Le Simplon. Poeme composé à l'occasion de l'achevémént du Tunnel du Simplon 1899-1905*, Lausanne, s.d.
- SCHARDT H., *Mélanges Géologiques sur le Jura Neuchâtelois et les régions limitrophes*, Neuchâtel, 1903.
- SCHARDT H., *Note sur le profile géologique et la tectonique du Massif du Simplon*, Lausanne, 1903.
- SOC. ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO, *Relazione lavori eseguiti dal 1897 al 1905. Con album di 74 tavv.*, Roma, 1906.
- SOCIETÀ DEL TRAFORO DEL SEMPIONE BRANDY, BRANDAU & C.IA, *Abbattimento dell'ultimo diaframma 24 febbraio 1905. Telegrammi*, s.l., s.d.
- TSCHERRIG G., *100 Jahre Simplontunnel. Erinnerungen aus der Bauzeit*, Visp, 2005.
- VANDONI A., *L'Opera del Sempione per l'assistenza religiosa e morale degli operai, l'educazione e istruzione de' loro figli*, Novara, 1903.
- VOLANTE G., *Intorno alle condizioni igieniche e sanitarie, in cui si svolsero i lavori della Galleria del Sempione*, Torino, 1906.
- VOLANTE G., *L'assistenza sanitaria agli operai dell gallerie*, III congresso nazionale delle malattie professionali, Torino, 1911.
- VOLANTE G., *L'igiene del minatore*, Domodossola, 1904.
- VOLANTE G., *Sempione*, Milano, s.d.

Fonti giornalistiche:

- "Briger Anzeiger", *Demokratisches organ für das Oberwallis*, VII, n. 16, 25/02/1905.
- "Briger Anzeiger", *Demokratisches organ für das Oberwallis*, VII, n. 16, 01-03-1905.
- "Briger Anzeiger", *Demokratisches organ für das Oberwallis*, VII, n. 18, 4-03-1905.
- "Briger Anzeiger", *Demokratisches organ für das Oberwallis*, VIII, n. 41, 22-05-1906.

"Briger Anzeiger", *Demokratisches organ für das Oberwallis*, VIII, n. 48, 30-05-1906.
"Briger Anzeiger", *Demokratisches organ für das Oberwallis*, VIII, n. 44, 02-06-1906.
"Gazette du Valais", L, n. 58, 22-05-1906.
"Gazette du Valais", L, n. 62, 02-06-1906.
"Gazette du Valais", L, n.24, 25-02-1905.
"Gazette du Valais", LI, n. 61, 30-05-1906.
"Le Bas-Valaisan. Feuille d'Avis du District de Monthey", XII, n. 46, 25/02/1905.
"Le confederé. Organe des libéraux valaisans" IVL, n. 44, 02-06-1906.
"L'Ossola ed il Sempione", n.u., 19/05/1906.
"L'Ossola", XII, 09/06/1906.
"L'Ossola", XII, n. 22, 02/06/1906.
"Nouvelliste valaisan", II, n. 15, 28/02/1905.
"Nouvelliste valaisan", III, n. 15, 22-05-1906.
"Nouvelliste valaisan", III, n. 77, 31-05-1906.

SULLA TRASVOLATA DEL SEMPIONE DI GEO CHAVEZ

AA.VV., *Geo Chavez. Prima trasvolata aerea delle Alpi*. Numero speciale, 1980.
AA.VV., *Il collezionista domese, Numero speciale dedicato a Geo Chavez il conquistatore delle Alpi*, 1985.
AA.VV., *La medaglia della prima traversata delle Alpi*, in "Illustrazione ossolana", 1910.
BARZINI L., *Il volo che valicò le Alpi*, Milano, 1911.
BETTONI P., *Geo Chavez ricordato al X Congresso nazionale di climatologia ed idrologia*, in "Illustrazione ossolana", 1910.
BIERBAUM P.W., *Im Aeroplan über die Alpen. Geo Chavez Simplonflug*, 1910.
BIOLLAZ A., *Le vol à moteur*, in "Histoire de l'aviation en Valais", Sion, 1980.
BOLOGNA P., *Chi ha volato nel cielo dell'Ossola*, Santa Maria Maggiore, 1982.
BOLOGNA P. e FERRARIS F., *D... come Domodossola*, 1985.
BRAGGIO DEL LONGO I., *Ricordando il peruviano della cavalcata dei cieli. 1910-1960*, in "Illustrazione ossolana", 1960.
COBIANCHI M., *I pionieri dell'aviazione in Italia*, Roma, 1913.
CONENNA D., *Chavez. Un eroe dell'aria*, Domodossola, 1985.
D'AVINO V., *Il canto di Geo Chavez*, Domodossola, 1912.
DE BORTOLI F., *Geo Chavez, il primo trasvolatore delle Alpi*, Verbania, 2003.
DEANTONIS G., *La prima traversata aerea del Sempione per il Monscera*, in "Illustrazione ossolana", 1913.
FIZZOTTI G., *Viaggio intorno a Domodossola da lapide a lapide (continuazione e fine)*, in "Oscellana", 1974.

- FONDAZ. GALLETTI E CITTÀ DI DOMODOSSOLA, *Geo Chavez. 1° transvolata aerea delle Alpi*, in "Illustrazione ossolana" Numero speciale, 1960.
- MARTINI L., *Geo Chavez. Il primo trasvolatore delle Alpi*, Verbania, 2003.
- MELCHIORRI C., *Le spoglie mortali di Geo Chavez tornano alla sua terra*, in "Illustrazione ossolana", 1960.
- MOLA E., *La prima traversata delle Alpi in aeroplano: Geo Chavez*, in "Illustrazione ossolana", 1910.
- MORO G.V., *La malasanità, ovvero "medicastri e ciarlatani nell'Ossola circa un secolo fa"*, in "Almanacco Storico Ossolano 2003", Domodossola, 2002.
- MORO G.V., *Postilla a Chavez nei Musei Civici di Domodossola, da I musei della Fondazione Galletti di Domodossola*, in "Bollettino Storico per la Provincia di Novara", XC, 1999.
- MORTAROTTI R., *La leggenda di Chavez*, in "Illustrazione ossolana", 1960.
- PAGANO G., ZERBINATI A., VALLE S., *Considerazioni sulla morte di Geo Chavez*, in "Oscellana", 1971.
- VEGGIA A., *Storia clinica dell'aviatore Geo Chavez con alcune considerazioni sullo shock*, in "Pensiero medico", 1911.
- VEGGIA A., *Storia clinica dell'aviatore Geo Chavez, con alcune considerazioni sullo shock*. Rist. in "Illustrazione ossolana", Roma, 1910.
- WENGER H.P., *Geo Chavez. 23 settembre 1910*, 2001.

SULLA VIA DEL SEMPIONE TRA LE DUE GUERRE E DURANTE LA RESISTENZA

- AA.VV., *La Repubblica dell'Ossola. Settembre-Ottobre 1944*, Domodossola, 1959; Rist. 2004.
- AA.VV., *L'eroica impresa di Varzo: la distruzione di 60 tonnellate di tritolo*, in "Il Popolo dell'Ossola", 1945.
- AA.VV., *Monuments militaires dans le canton du Valais-Inventaire des ouvrages de combat et de commandement*, Berne, 2002.
- AGAROSI E. E SMITH B., *La resa tedesca in Italia*, Milano, 1980.
- ASCOLI M., *La guardia alla Frontiera*, Roma, 2003.
- ASCOLI M., RUSSO F., *La difesa dell'arco alpino 1861-1940*, Roma, 1999.
- AZZARI A., *L'Ossola nella Resistenza italiana*, Domodossola, 1954.
- BIAGINI A. E REICHEL D., *Italia e Svizzera durante la Triplice Alleanza*, Roma, 1991.
- BOLOGNA P., *Antisabotaggio al Sempione*, in "L'insurrezione in Piemonte", Milano, 1987.
- BOLOGNA P., *Antisabotaggio al Sempione in documenti svizzeri*, in "Almanacco Storico Ossolano 1999", 1998.
- BOLOGNA P., *Il prezzo di una capra marcia*, Domodossola, 1969.
- BUSTELLI G., *Le memorie di un ufficiale informatore*, in "Rivista militare della Svizzera italiana", 1984.
- BUSTELLI G., *Ricordo della Resistenza italiana 1943-1945*, in "Cenobio", 1966.
- COMOLÒ G., TOLINI M., *La libera Repubblica dell'Ossola*, in "Mondo ferroviario", Desenzano del Garda, 1995.

DELL'ERA N., *Gli alleati e la repubblica partigiana dell'Ossola*, in "Almanacco Storico Ossolano 1997", 1996.

FINI M., *Guerriglia nell'Ossola*, Milano, 1975.

FRANCIA B., *I garibaldini nell'Ossola*, Ornavasso, 1977.

LANFRANCHI F., *La resa degli ottocentomila*, Milano, 1984.

MAULINI P., *Una notte del '45, il salvataggio della galleria*, in "Lo Strona" N. speciale per il 75° del Sempione, 1981.

MINOLA M., RONCO B., *Fortificazioni in montagna. Dal Gran San Bernardo al Tonale*, Varese, 1998.

PELLANDA L., *L'Ossola nella tempesta*, Domodossola, 1955.

PETTER G., *Sempione '45. Il salvataggio della galleria*, Novara, 1991.

RAGOZZA P.A., *C'era una volta il battaglione Intra*, in "Le Rive", 1999.

RAGOZZA P.A., *La "Maginot" dimenticata*, in "Almanacco Storico Ossolano 1996", 1995.

RAGOZZA P.A., *Le fortificazioni militari dell'Ossola*, in "Le Rive", 1996.

ROVIGHI A., *Un secolo di relazioni militari tra Italia e Svizzera. 1861-1961*, Roma, 1987.

SCHWEIZER W., *Dynamit am Simplon*, Film documentario, 1989.

SECCHIA P., MOSCATELLI V., *Il Monte Rosa è sceso a Milano*, Torino, 1948.

WAIBEL M., *1945, capitolazione di Norditalia*, Lugano, 1982.