

## IN VIAGGIO ATTRAVERSO LE ALPI: UN EXCURSUS TRA GEOGRAFIA E STORIA

Gianni Boschis (docente di Geografia, studioso di montagna) - gianni.boschis@meridiani.info

---

Da sempre il valicare le Alpi ha costituito una sfida ambientale, tecnologica e non ultimo umana. Non siamo più abituati a pensarci: molte valli alpine sono grandi vie di transito autostradali e ferroviarie e i più importanti valichi sono aperti tutto l'anno. I circa 130 milioni di turisti che annualmente frequentano le Alpi usufruiscono oggi di circa 8.000 km di ferrovie, 4.000 km di autostrade, 6.000 km di strade internazionali.

I confort delle moderne vie e mezzi di trasporto hanno anche profondamente mutato l'atteggiamento dei viaggiatori nei confronti della montagna, "addomesticata" da asfalto, gallerie e comode aree di servizio. Le sempre più veloci grandi opere tuttavia non hanno del tutto soffocato il turismo lento; anzi, la riscoperta delle antiche vie costituisce oggi una importante opportunità culturale e di sviluppo turistico per i viaggiatori e i luoghi attraversati.

Per comprendere meglio le condizioni che hanno reso possibile questa riscoperta del "viaggio alpino" è necessario rifarsi ad alcune tappe che hanno segnato la storia della colonizzazione delle Alpi. Come documentato da importanti testimonianze archeologiche, l'arco alpino è via di transito da alcuni millenni prima di Cristo. Da questo punto di vista le popolazioni autoctone sfruttano già per i loro commerci i più accessibili passi e le afferenti vallate.

La costruzione delle strade consolari romane a partire dal II sec. a.C. costituisce una svolta epocale per la viabilità alpina. Per l'audacia dei tracciati in condizioni idrogeologiche così difficili e la perizia ingegneristica dimostrata, tali vie hanno rappresentato la spina dorsale delle comunicazioni attraverso le Alpi per parecchi secoli anche dopo il declino dell'Impero romano, costituendo l'impalcatura di alcune successive strade internazionali.

La via consolare indubbiamente meglio conservata nelle Alpi è quella delle Gallie attraverso la Valle d'Aosta (12 a.C.-47 d.C.): scavata per lunghi tratti in viva roccia, è uno dei più spettacolari esempi di livello tecnologico e capacità di adattamento al severo ambiente circostante. Con distanze precisamente scandite da colonne miliari (site a 1480 m l'una dall'altra) e la successione di regolari "stazioni di servizio", come le *mansiones* e le *mutiones*, tale via contribuì a rendere più confortevole e sicuro il passaggio di colli come il Piccolo e Gran San Bernardo (rispettivamente denominati *Alpis Graia* e *Alpis Poenina*), valichi dotati non solo di veri e propri rifugi, ma di templi in cui offrire sacrifici ed ex voto per il pericoloso passaggio.

Non è un caso che, con l'affermarsi del Cristianesimo, tali siti siano stati inglobati in cappelle, chiese (ad es. Diémoz o *Duodecimum lapidem*) e ospizi (come il Piccolo San Bernardo): ancor oggi in senso figurato "pietra miliare" allude a qualcosa che infonde sicurezza e certezza esorcizzando la paura. Ma questa paura, pur in epoca cristiana, aleggia e domina ancora l'immaginario alpino per tutto il Medioevo e oltre: vette, massicci montuosi, gole, precipizi e gli stessi ghiacciai vengono considerati luoghi infidi e dannati, popolati di demoni, streghe e animali orribili. Si pensi all'antico nome di Monte Bianco (sino alla metà del 1700 ancora chiamato Mont Maudit) o ai toponimi "orrido" e "ponte del diavolo", molto diffusi lungo la catena montuosa.

L'interpretazione malevole della montagna è certamente frutto dell'ignoranza e del mistero che ancora circonda l'ambiente alpino ed è incline ad attribuire al castigo divino qualsiasi fenomeno naturale (frane, inondazioni, valanghe o terremoto) che colpisca gli ignari abitanti o viaggiatori. Ciò spiega la densità di siti religiosi e simboli votivi che costellano le strade transalpine, divenute nel frattempo anche vie di pellegrinaggio come la Via francigena e la Via romea germanica.

Ci vorrà il nuovo vento dell'Illuminismo per produrre una svolta nel sentimento verso l'Alpe. Spinti dalla sete di conoscenza ed esplorazione della natura selvaggia incarnata dalla montagna, sull'onda del Grand Tour e dell'alpinismo, scienziati (come Haller e De Saussure) e letterati (come Rousseau e Dumas) iniziano a svelare quest'ultimo angolo sconosciuto nel cuore dell'Europa, seducendo e richiamando l'interesse delle città verso il mondo alpino.

Con la conquista del Monte Bianco (agosto 1786) inizia l'epoca del turismo alpino, un fenomeno moderno travolgente, assecondato e accompagnato dallo sviluppo di stabilimenti termali, alberghi, compagnie di guide alpine, pubblicazioni e carte geografiche. L'avvento della ferrovia, emblema della rivoluzione industriale, fornirà a partire dalla metà dell'Ottocento, un impulso determinante al successo del viaggio turistico e dei trasporti, contribuendo al definitivo addomesticamento della montagna.