

## 1. RICERCA E CONTENUTI STORICI SULLA STRADA DEL PASSO DEL MURETTO

### *Testo riassuntivo*

La strada “cavallera” del Passo del Muretto è la via storica che per secoli ha unito Sondrio e la media Valtellina con il Passo del Maloja e quindi la Rezia interna, attraverso la Val Malenco. In soli 32 km questa strada, che prendeva avvio dal centro storico di Sondrio, si inerpica gradatamente lungo la Val Malenco seguendo un tracciato ben diverso dall’attuale strada provinciale. Attraversava gli abitati di Torre di S. Maria e di Chiesa in Valmalenco per poi condurre a Chiareggio, luogo di sosta e di un’antica osteria, e raggiungere il valico del Muretto a quota 2562 m. Da qui il tracciato scendeva lungo la Val Muretto elvetica per concludersi a Maloja, uno dei principali snodi viari tra il nord e il sud delle Alpi Retiche.

Benché questa strada abbia rivestito un ruolo strategico, sia politico che economico e sociale sino a tutto il XVIII secolo, la storiografia otto-novecentesca ha dedicato a questo corridoio di collegamento valtellinese ben poche attenzioni. Ritenuta una via secondaria rispetto ai crocevia di transito più rilevanti come Chiavenna, Tirano e Bormio, la strada del Muretto ha finito per essere molto spesso ricordata solo attraverso alcuni *cliché*, a metà tra storia e leggenda. Ma la strada del Muretto non fu solo la via lungo la quale nel Medioevo i Capitanei sondriesi fecero costruire torri e castelli con funzioni di difesa per il capoluogo o il tragitto percorso dall’arciprete di Sondrio, Nicolò Rusca, lungo il viaggio forzato che lo condusse alla morte sotto tortura.

Pista battuta già in epoca preistorica, come testimoniano alcuni interessanti reperti archeologici di epoca mesolitica rinvenuti sul versante elvetico in località Plan Canin, la strada del Muretto non fu certo sconosciuta all’impero romano, soprattutto quando il controllo dei passi alpini rappresentò una delle strategie politiche dominanti e, in seguito, uno strumento per arginare il pericolo delle invasioni da parte di popolazioni germaniche. Ma fu soprattutto durante il Medioevo, con la cosiddetta “riapertura delle Alpi” seguita all’epoca buia del crollo dell’Impero, che anche la strada del Muretto conobbe, al pari di tutte le direttrici viarie dell’arco alpino, uno sviluppo rilevante. E, come tutte le altre vie, anche quella del Muretto fu frequentemente percorsa da viaggiatori e da pellegrini diretti verso le principali mete di devozione. A partire dal XII secolo, il fiorire del culto di San Giacomo di Compostela in Galizia, diede un impulso ulteriore ai transiti sulle vie alpine, come testimonia peraltro la costruzione di una prima chiesa in Val Malenco, proprio lungo la direttrice del Muretto, dedicata proprio a San Giacomo, ossia la chiesa parrocchiale di Chiesa in Valmalenco, successivamente dedicata anche a San Filippo. Ma la strada del Muretto facilitò anche lo sviluppo di un culto locale, quello di San Gaudenzio a Casaccia in Val Bregaglia, presso il cui santuario i malenchi e i sondriesi si recavano ogni anno in pellegrinaggio.

Durante il basso Medioevo, epoca per la quale si dispone delle prime fonti scritte riguardanti la Val Malenco, la strada del Muretto divenne una delle vie privilegiate dai mercanti grigioni che scendevano in Valtellina per approvvigionarsi del rinomato vino locale e di molte altre merci che provenivano dalla vicina Repubblica di Venezia e quindi dall’Oriente o dalla pianura

padana come grani, tessuti, spezie, ferro e armi, cuoi e pellami. Ma non si trattava di un commercio unilaterale; dalla Rezia si importava bestiame, soprattutto bovini e cavalli, i famosi cavalli *todeschi* molto resistenti alla fatica, utilizzati anche come cavalli da guerra.

Dalle fonti medievali si ricava inoltre che il toponimo “Muretto” era a quell’epoca pressoché sconosciuto. Le dizioni più antiche erano quelle di *Passum Malenghi*, “colma che confina con tedeschi”, “colma del monte de Malengo”. Il toponimo locale, sia italiano che elvetico, era invece quello di “Monte dell’Oro”, dove “oro” è verosimilmente da intendersi nell’accezione dialettale (sia nel romantscho-bregagliotto che nel lombardo-valtellinese) di “or-ora”, con riferimento ad altura, terrazza a strapiombo o all’aperto, o di direzione “in fuori”. Meno plausibile sembra invece essere la derivazione del toponimo da una presunta diffusione del metallo nobile. Secondo gli esperti, la ricchezza di minerali di quarzo in Val Malenco, ai quali è legata la presenza di pirite aurifera, un tempo creduta matrice dell’oro, può avere tratto in inganno gli abitanti delle epoche passate.

Il toponimo “Muretto” inizia ad essere utilizzato solo intorno alla prima metà del secolo XVII. Quanto all’etimologia di questo nome di luogo gli studiosi si sono sbizzarriti nel produrre interpretazioni talvolta ai limiti della fantasia, come chi vedrebbe derivare Muretto da muletto, ossia piccolo mulo, oppure da *Murum Raethiae*. Più attendibile l’ipotesi avanzata da Ercole Bassi che intravedeva una corrispondenza tra Muretto e il *Murum* o *Mūraia* di Bregaglia. L’origine del nome potrebbe essere ricondotto a ragioni meramente pratiche di natura costruttiva, essendo il tracciato soprattutto a ridosso del valico sul versante italiano, caratterizzato da frequenti muri a secco, frutto di ripetuti ricalzi effettuati nel corso delle epoche a riparazione di crolli.

La frequentazione della strada già in epoca medievale facilitò l’intensificarsi di relazioni non solo di carattere commerciale tra le popolazioni che vivevano al di qua e al di là del versante retico e che le fonti testimoniano essere relazioni che coinvolsero non soltanto gli abitanti della Val Malenco e quelli dell’Alta Engadina e della Bregaglia ma che si estendevano al sondriese e alla media Valtellina, come all’intera Engadina e soprattutto al Val Sursette, alla Valle del Reno sino a Coira. Alle transazioni commerciali, si sovrapponevano scambi sociali e culturali che sfociarono in matrimoni, in spostamenti di carattere professionale o patrimoniale e, come abbiamo visto, relazioni di carattere religioso. La via del Muretto consolidò inoltre la vasta alleanza politica che coinvolse i guelfi Capitanei, feudatari del vescovo di Como e signori di Sondrio e della Val Malenco con l’analogo fronte d’oltralpe che faceva capo al vescovo di Coira e ai suoi feudatari, in particolare alla famiglia Marmorera di Val Sursette, con la quale i Capitanei e i Beccaria, loro successori, stipularono importanti alleanze matrimoniali. Allo stesso tempo la giurisdizione sulla Val Malenco, valle che apparteneva a quell’epoca al comune di Sondrio, permise ai Capitanei di imporre diritti di riscossione di pedaggi e di dazi sulle merci in transito lungo la via “cavallera”, nonché diritti sulla estrazione delle importanti risorse lapidee e minerarie di cui la Val Malenco abbondava: pietra ollare, serpentino e minerali di ferro e di rame.

Con il dominio dei Grigioni delle Tre Leghe sulla Valtellina e i contadi, la via del Muretto conobbe la stagione di maggiore visibilità e rilevanza. Insediato il governatore di valle a Sondrio, ed elevato il borgo a capoluogo della Valtellina, i Grigioni si servirono della strada "cavallera" per intensificare gli scambi commerciali, ora agevolati dal venir meno delle barriere daziarie. Aperta per circa 7-8 mesi l'anno, la strada del Muretto rappresentava il corridoio di collegamento più veloce e diretto tra Coira e Sondrio. Per tale ragione, l'importanza della percorribilità del tracciato rappresentava una delle principali cure del governo grigione. Ciò è confermato dalla consueta "visita delle strade", una ricognizione che il governatore di valle o un suo vicario effettuavano quasi ogni anno da Sondrio sino al passo del Muretto per verificare lo stato di manutenzione della via.

Durante i tre secoli di dominazione grigiona, la strada del Muretto divenne la via del vino per eccellenza, battuta da numerosi mercanti retici, soprattutto da quelli bregagliotti che proprio sul commercio con la Valtellina e la Valchiavenna, avevano fondato buona parte del sostentamento economico del territorio. Gli scambi attraverso la strada della Val Malenco furono infatti talmente rilevanti che la Val Bregaglia sviluppò in quell'epoca un sistema di rotta commerciale, chiamata "rotta del Muretto" o "rotta di Malenco", basata sul diritto esclusivo, concesso mediante appalto dalla comunità di Bregaglia Sopraporta, ad un imprenditore o mercante locale di importare mercanzie dalla Valtellina in Bregaglia attraverso la strada "cavallera". Il "rotter di Malenco", così era definito colui che si aggiudicava l'appalto, si assumeva tuttavia l'onere di "aprire" la strada per la Val Malenco, ossia di sgomberarla dalla neve e dal ghiaccio per il tratto compreso tra Maloja e il Passo del Muretto. La rotta del Muretto era prevalentemente la rotta del vino e si fondava su un accordo stabilito tra le comunità di Bregaglia e di Sondrio, in base al quale quest'ultima era tenuta a concedere gratuitamente una soma di vino al "rotter" bregagliotto a cui era stata appaltata sul versante elvetico la "rotta del Muretto" per l'annuale approvvigionamento di vino e che si impegnava, con ciò, a mantenere transitabile la strada del Muretto sul versante retico a beneficio anche dei viaggiatori valtelinesi.

Sul versante italiano la gestione della strada era regolata da un atto del 1549 che aveva suddiviso il tracciato in tanti segmenti assegnati in manutenzione non solo alle comunità della Val Malenco, ma anche a quelle di Sondrio, Castione Andevenno e Montagna in Valtellina che avevano interessi diretti sia per l'esportazione del vino che per lo sfruttamento degli alpeggi.

I tre secoli del dominio grigione diedero un forte impulso anche al commercio e all'economia della Val Malenco, i cui abitanti attraverso la strada del Muretto ebbero l'opportunità di ampliare i loro mercati e di smerciare prodotti e manufatti di cui la Valle era particolarmente ricca: in primo luogo di latticini e formaggi (le cosiddette "grassine"), ma anche dei manufatti della pietra ollare come le famose pentole di pietra, i *laveggi*, e altri contenitori ad uso alimentare e di quelli del serpentino, come le tegole per la copertura dei tetti (le *piòde*) e altro materiale utilizzato nell'edilizia. Nel *Libro del catasto descrittivo della Quadra di Chiesa*, datato 1580 circa, sono contenute nelle pagine lasciate vuote, numerose note di quietanza scritte personalmente dai cavallanti grigioni che scendevano a Chiesa in Valmalenco per acquistare le *piòde*. Si tratta di annotazioni particolarmente interessanti poiché consentono

di acquisire la provenienza geografica di questi mercanti (Mulens, Tinizong, Marmorera, Val d'Avers, Vicosoprano, Silvaplana e così via) e di disporre così di testimonianze evidenti di quanto la strada cavallera del Muretto fosse frequentemente percorsa.

La fine del dominio dei Grigioni nel 1797 e il passaggio dal governo napoleonico prima, a quello lombardo-veneto successivamente e infine al Regno d'Italia, determinarono il crollo dei transiti e dei traffici commerciali sul valico del Muretto che ora era divenuto confine nazionale. Venuti meno i privilegi daziari in Valtellina, i cavallanti grigioni si affrettarono a cercare mercati più concorrenziali e anche la "rotta del Muretto" si interruppe verso il 1842 anche a causa di una grave alluvione che in quell'anno aveva distrutto in buona parte del tracciato sul versante elvetico. I tempi erano ormai profondamente mutati e le rotte commerciali si orientavano ora sull'asse viario Milano-Bormio-Stelvio-Tirolo, in concomitanza alla costruzione delle strade carreggiabili. La strada cavallera fu lentamente abbandonata e utilizzata quasi esclusivamente dai valligiani per il lavoro stagionale in Engadina e, naturalmente, per il contrabbando. Il confine nazionale con il venir meno dei traffici causò infatti un grave impoverimento della popolazione locale, sondriese e malenca, che si vide così precludere la possibilità di mantenere in vita il commercio con la Svizzera.

Per tutto il '900 si susseguirono le istanze delle istituzioni locali volte a trasformare in carreggiabile l'antica via del Muretto. Già nel 1902 il Consorzio stradale della Val Malenco insieme al comune di Sondrio aveva costituito una commissione finalizzata a sviluppare il progetto della carreggiabile Sondrio-Maloja. Tale commissione ebbe il nome di "Comitato Pro Muretto" e fu guidata da una delle più autorevoli figure della politica valtellinese dell'epoca, l'ingegner Enrico Vitali, futuro presidente della Provincia. Il progetto, sviluppato fin nel minimo dettaglio, prevedeva la possibilità di costruire un tunnel di 200 m appena sotto la sommità del valico. L'iniziativa ampiamente accolta sul versante italiano, volta non solo a scopi commerciali, ma anche a favorire "un movimento internazionale d'alto turismo tra l'Italia e la Svizzera, che oggi naturalmente manca in modo assoluto e che domani potrebbe svilupparsi e prosperare", accolse invece tiepidi favori sul versante elvetico, in particolar modo da parte del Comune di Bregaglia, sul cui territorio la strada transitava, che aveva ormai da tempo orientato i propri interessi economici sulla Valchiavenna.

I tentativi di dar vita alla costruzione di una strada transitabile ai moderni mezzi di trasporto si protrassero a lungo, nuovamente negli anni Trenta e poi ancora nell'immediato secondo dopoguerra, quando gli orizzonti guardavano a quel punto non più solo al Maloja e quindi alla Bregaglia, bensì a St. Moritz e allo Julier. Il nuovo progetto, proposto nel 1947 dal sindaco di Chiesa, Michele Schenatti e sostenuto dal Ministro delle Finanze, il valtellinese Ezio Vanoni, prevedeva la realizzazione della "direttissima Sondrio-St.Moritz" che si innestava nel grande progetto della strada transalpina Sondrio-Bergamo. Accolto con favore dal sindaco di St. Moritz, il progetto dovette nuovamente subire una battuta d'arresto, per finire rispolverato, un'ultima volta negli anni Settanta dal nuovo sindaco di Sondrio, avvocato Saverio Venosta, che se ne fece promotore insieme al comune di Chiesa. Da quel momento in poi, tuttavia, i carteggi tacciono. La provincia di Sondrio gravitava oramai necessariamente sulla Lombardia e le priorità a quel punto erano rappresentate dall'urgenza di garantire una più agevole comunicazione della Valtellina con il capoluogo lombardo e con le altre città della

pianura industrializzata. Da quel momento in poi la strada del Muretto divenne storia e non più attualità.

### *Testo esplicativo*

*La strada cavallera del muretto (Valmalenco): transito e commerci su una via retica fra Valtellina e Grigioni in epoca moderna.*

La collocazione geografica della Valmalenco ha sempre fatto da sfondo alle sue vicende storiche, soprattutto nel suo secolare rapporto di dipendenza dal capoluogo di Sondrio; sin dai secoli più remoti essa aveva conferito a questo naturale corridoio di collegamento alpino, percorso dall'arteria stradale del Muretto, il carattere singolare della strategicità politica (divenuta di prim'ordine con la dominazione grigiona e l'insediarsi del governo locale nel borgo di Sondrio), economica (grazie ai floridi commerci che la Valle aveva potuto sviluppare oltralpe) e religiosa (durante il precipitare degli eventi politici e militari seguiti alla diffusione della Riforma evangelica).

E' noto infatti il rilevante ruolo politico, militare, nonché economico assunto dalla Valle sin dai secoli medievali da cui ebbe inizio il processo insediativo, in relazione al rapporto di stretta dipendenza e reciprocità che l'ha, da sempre, unita al borgo di Sondrio di cui la Valmalenco stessa rappresentò "il naturale polmone", ovvero lo sbocco più diretto verso cui le popolazioni sondriesi e dei vicini centri abitati, prendevano a salire durante la stagione estiva per trovare pascoli necessari al loro nomadismo agricolo-pastorale. Ma nel parlare di sbocchi non v'è solamente quello legato alle attività produttive; trattandosi di una valle aperta a Nord e a Sud, il termine "sbocco" assume nello specifico una molteplicità di significati e di altrettanti risvolti che hanno fatto della storia della Valle un insieme complesso di vicende di carattere politico, religioso, sociale ma anche economico, strettamente connessi l'un l'altro, il cui studio è stato sinora effettuato più per argomenti singoli e per periodi cronologici circoscritti che per trattazioni generali sistematiche.

Ad una riflessione più attenta e articolata si deve anzitutto riconoscere come il fenomeno della circolazione, delle interrelazioni e dell'organizzazione sociale delle comunità territoriali di cui la viabilità sulla strada cavallera del Muretto rappresentò un vettore senz'altro rilevante nella storia della Valmalenco, rimandi ad esperienze più ampie e complesse che finora sono state solo in parte affrontate.

Cercare di comprendere il sistema di rapporti che si viene ad instaurare tra chi vive sul territorio e chi lo attraversa, è un argomento non solo di particolare interesse storico, ma anche di grande attualità. Dalla storiografia locale è stata variamente evocata la molteplicità e la varietà di chi ha percorso questa antica strada, sottolineando il significato mercantile, politico e talvolta religioso del traffico, ma ancora tutto da indagare appare il mutuo o contrastato rapporto con le popolazioni locali, i vantaggi e i costi reciproci. Particolarmente interessante, a questo proposito, risulta essere il ruolo delle comunità territoriali della Valle che rappresentarono il referente naturale dell'organizzazione viaria, sia che fossero attraversate direttamente dalla strada cavallera, o che ne recepissero di riflesso i costi e i benefici. E ciò per ragioni economiche, connesse alla percezione dei diritti di transito e alla possibilità di esercitare molteplici attività integrative del reddito dei propri componenti (come i floridi commerci di latticini, lavecchi e piode oltralpe che nel corso dei secoli i malenchi avevano sviluppato, o attraverso l'emigrazione stagionale di pastori e di lavoratori specializzati come i *muléta* e i *magnan*), ma anche per ragioni sociali favorendo la costruzione di un'identità comunitaria, quella che permetterà alla Valle anche se solo a fatica

e in modo intermittente di affrancarsi dalla dipendenza politica, economica e fiscale da Sondrio.

Parlare di un valico di confine significa però tenere sempre presente l'altro versante del confine stesso, in questo caso il versante svizzero della strada del Muretto. La ricostruzione delle vicende storiche della strada cavallera non può infatti prescindere dalla storia engadinese e bregagliotta

che proprio grazie al passo del Muretto fu per molti secoli strettamente legata a quella della Valmalenco. Il tentativo di valorizzare questa storia secolare fra la civiltà retica e quella valtellinese, fatta di scambi non solo commerciali, ma anche culturali, sociali e religiosi intende essere in questo progetto un contributo non solo alla riscoperta e al recupero delle radici comuni, bensì anche alla individuazione di punti di contatto e di incontro per la realizzazione di un sempre maggior auspicabile rapporto di collaborazione culturale, sociale, economica e turistica fra le due regioni.

*Breve ragguaglio sulla storia dei transiti e del commercio lungo la via cavallera del Muretto in Valmalenco, fra Medioevo ed Età Moderna.*

L'antica via del Muretto partiva da Sondrio inerpicandosi lungo tutta la Valmalenco con un dislivello di circa 2200m., raggiungeva il valico omonimo a quota 2562 m., per poi ridiscendere nuovamente, attraverso la valle del Muretto svizzera, al passo del Maloja. La centralità della posizione geografica di questa via e la relativa facilità del suo percorso, la resero particolarmente frequentata già durante il Medioevo. A questo proposito è interessante osservare come l'antica strada medievale doveva ricalcare quasi interamente una via ad essa preesistente, di probabile origine romana. Il rinvenimento di alcuni reperti archeologici di epoca romana sul territorio di Chiesa e sulla via 'cavallera' che porta al passo del Muretto (*Il gruppo di tali rinvenimenti archeologici consta di un ago d'argento, un'elsa di spada, una catenella di ferro, due lucerne di terracotta e di alcune monete di bronzo e d'argento*), lascia infatti supporre che la Valmalenco ed il relativo percorso che da esso conduce nella Val Bregaglia e in Engadina, dovesse essere utilizzata come zona di passaggio di truppe, ove vi si insediarono alcuni stanziamenti militari. Da queste testimonianze è possibile ipotizzare che anche la via del Muretto, sebbene secondaria, fosse tuttavia inclusa nei piani di difesa dei confini e della viabilità dell'Impero.

La denominazione di Muretto non è da ritenersi troppo antica, bensì posteriore al secolo XVI e di origine locale; l'accezione più comunemente usata per indicare il passo del Muretto sino a tutto il secolo XVI, è invece quella di *'Monte dell'Oro'* o, spesso, molto più semplicemente *'l'Oro'*. Con la voce *'Monte'* si indicava anticamente una montagna da valicare (vedi la dizione di Montespluga, Moncenisio, Monginevro, etc). Il toponimo *'Oro'*, è presente anche sul versante svizzero della valle del Muretto la quale è infatti pure denominata valle dell'Ordlegna ossia *'or d'legna'* che nel dialetto engadinese significa oro dell'Egna, dell'Engadina.

Circa l'etimologia del toponimo *'Muretto'*, l'ipotesi più attendibile è sicuramente quella dello storico Enrico Besta che fa derivare la voce *'Muretto'* dal *'Murum'* di Val Bregaglia, ossia il

'muro' naturale che divide la Valle in Sopra e Sottoporta. Anche sul passo del Muretto infatti, un muro naturale di roccia divide le due valli adiacenti, italiana e svizzera.

Contrariamente a quanto sinora si è stati indotti a supporre, ossia che la via del Muretto sia stata per i lunghi secoli del Medioevo quasi del tutto sconosciuta e quindi ai margini della storia locale, essa fu invece frequentemente percorsa proprio perché costituiva la direttrice più veloce e diretta per chi, provenendo dalla terra di Bergamo e dalla Repubblica di Venezia, proseguiva in Svizzera, in direzione di Coira e verso i territori tedeschi.

Così come è documentato il frequente transito di carovane di mercanti grigioni che provenivano da Marmorera e Mulni in Val Sursette, dalla Val d'Aver, da Filisur, da Parpan e Churwalden, da Ilanz e Coira attraverso la Valmalenco per acquistare 'piode', 'laveggi' e bestiame o per approvvigionarsi del pregiato vino valtellinese, e di altri prodotti provenienti dall'Italia come, ad esempio, il sale, le spezie, i grani, il cotone, etc.

D'altro canto l'industria mineraria di escavazione e di lavorazione dell'ardesia per ricavarne piode per la copertura dei tetti e la lavorazione della pietra ollare, aveva favorito già a quell'epoca lo sviluppo di una significativa attività commerciale di esportazione anche per la Valmalenco verso le terre d'Oltralpe cui si affiancava quella legata all'allevamento e alla vendita del bestiame e dei prodotti caseari, la cosiddetta "grassina", che costituivano il fulcro dell'economia malenca. E sappiamo anche delle processioni di pellegrini malenchi che si recavano alla chiesa di S.Gaudenzio di Casaccia in Val Bregaglia Sopraporta per venerarne le reliquie. Lo ricaviamo da un antico registro della Parrocchia di Lanzada, ove si legge che: "*per antica consuetudine si faceva una processione di tutte le parrocchie della valle a S.Gaudenzio di Casaccia di là della montagna di Cereccio o dell'Oro*". Pellegrinaggi dunque ma anche emigrazione di malenchi in cerca di lavoro, infittirono ulteriormente i contatti umani e culturali fra due valli e popolazioni contigue; ne è prova il fatto che già durante il Medioevo si celebravano numerosi matrimoni tra malenchi o valtellinesi e bregagliotti o engadinesi.

#### *La 'rotta del Muretto' e il consolidarsi dei legami fra Valmalenco e i Grigioni.*

L'importanza economica e politica della Valmalenco si sviluppa progressivamente durante i secoli XI e XII quando i Capitanei, famiglia di stirpe longobarda originari di Vizzola, erano divenuti signori di Sondrio e avevano esteso la propria giurisdizione anche sulla Valmalenco.

A partire da quel periodo dunque la storia della Valle si intreccia con le vicende legate ai Capitanei, soprattutto quando la loro presenza a Sondrio diventerà decisiva e militarmente strategica nella interminabile lotta per la signoria della città di Como.

Grazie alla loro accorta politica di alleanze matrimoniali con le famiglie feudali della Val Bregaglia e dell'Engadina (Castelmur, Marmorera, San Gaudenzio e Planta), essi erano riusciti a saldare il proprio fronte guelfo con quello d'oltralpe che faceva capo al potente vescovo di Coira, assumendo così un ruolo ed una posizione politica determinanti. Ed è proprio in risposta alla necessità di rendere saldo il fronte militare che collegava direttamente il capoluogo con le vicine valli elvetiche, che si presume essi abbiano realizzato un sistema di costruzioni fortificate e di torri di segnalazione lungo la strada del Muretto, dislocate nei punti strategici e posti alternativamente sui due versanti del fiume Mallero, che

permettevano un'efficace rete di segnalazioni luminose con il castello di Masegra posto sopra Sondrio.

All'indomani della prima dominazione grigiona della Valtellina avvenuta nel 1512, il governo delle Tre Leghe indirizzò la propria politica sia interna che estera verso il sistematico sfruttamento delle grandi possibilità che una terra come la Valtellina offriva sia dal punto di vista economico e commerciale sia da quello politico, militare e diplomatico.

Corridoio di collegamento diretto fra il dominio dei Grigioni e il capoluogo valtellinese, la Valmalenco costituì una regione strategica in quegli anni anche dal punto di vista religioso e sociale, poiché in Valle si era diffusa e consolidata la Riforma protestante attraverso l'affermazione di alcune comunità evangeliche numericamente consistenti, come quella di Mossini all'imbocco della Valle stessa e politicamente ed economicamente influenti come quelle di Chiesa e di Lanzada. La strada che percorreva la Valmalenco era infatti una delle vie più veloci e dirette di comunicazione fra i Grigioni (terra in cui vigeva un regime confessionale misto, decretato nella

Dieta di Ilanz del 1526), e la "tollerante" Repubblica di Venezia, regione dalla quale provenivano molti esuli italiani *religionis causa*.

La posizione geografica centrale della Valmalenco, favorì inoltre le aspettative dei dominatori, volti come erano da sempre ad una maggiore estensione dei propri monopoli commerciali.

Il sistema di organizzazione commerciale e dei traffici più diffuso in Valtellina, come nei Grigioni, era da secoli quello fondato sulle 'rotte di trasporto', anteriore ad ogni tipo di organizzazione corporativa dei trasporti come quella dei Porti, e distinto da quest'ultima perché gestito dal governo delle singole Comunità. Il formarsi del sistema delle rotte venne finalizzato all'organizzazione del commercio nazionale e internazionale, al controllo dell'importazione e dell'esportazione di quei generi definiti essenziali come i cereali, il sale, il cotone, il panno, sottoposti sin dal Medioevo ad una rigida politica annonaria, nonché di quei prodotti particolarmente smerciati come il vino.

L'intensità dei traffici sulla via cavallera si rese infatti sempre più considerevole, sia per il transito dei mercanti elvetici in generale, sia in particolare per quello dei mercanti bregagliotti che gestivano direttamente il versante svizzero della strada. Tant'è vero che il sistema commerciale e dei trasporti vigente in Val Bregaglia, prevedeva una serie di disposizioni anche per la cosiddetta 'rotta del Muretto' ossia il diritto, concesso mediante appalto, del trasporto di mercanzia, generalmente vino, sulla via del Muretto. Le merci sottoposte a rotta, ossia a tragitto prestabilito, erano generalmente quelle di cui era richiesta una forte importazione come i generi alimentari considerati di prima necessità, ossia i grani, il sale, la carne, il vino e altri prodotti di largo consumo come i filati, i tessuti ed in particolar modo il cotone ed il panno.

Anche il vino dunque, era soggetto a rotta.

Buona parte del vino esportato dalla Valtellina in Val Bregaglia tramite la Valmalenco, proveniva dalle zone limitrofe a Sondrio maggiormente produttrici come la 'Sassella', il 'Grumello' a Montagna, l' 'Inferno' a Pendolasco e soprattutto da 'i Grigioni', località del Comune di Castione, ove probabilmente i mercanti grigioni preferibilmente si rifornivano. Il trasporto di questo vino era appunto sottoposto alla 'rotta del Muretto'.

Il transito di malenchi sulla via del Muretto verso la Val Bregaglia fu dunque abbastanza frequente, soprattutto se ci si riferisce agli spostamenti stagionali con il bestiame. Infatti, la monticazione delle popolazioni malenche e di quelle appartenenti alla bassa Valle o addirittura alle Comunità di Montagna o di Tresivio, o provenienti dal territorio bergamasco, si spinse spesso oltre il confine del Muretto, sugli alpeggi di Plancanin e di Cavloc, adiacenti il confine.

Il transito commerciale sulla via cavallera, che si era mantenuto florido e vivace nonostante le vicende politiche e belliche che avevano caratterizzato la storia della Valle nel Seicento, e che ne avevano fatto praticamente una strada militare, cominciò a mostrare primi segni di declino già durante la seconda metà del Settecento probabilmente in connessione all'accresciuto volume dei traffici su altre vie retiche più agevoli come il Bernina e lo Spluga. Un declino che si trasformò in un vero e proprio tracollo a partire dal 1797 quando al governo dei Grigioni si sostituì quello napoleonico prima e successivamente quello austriaco. Da quel momento in poi, le Tre Leghe divennero un "angolo morto" sulla scena politica europea e la via del Muretto vide bruscamente interrompere i transiti commerciali dal momento che i mercanti grigioni, perduto ogni loro privilegio economico in Valtellina, si affrettarono a rivolgersi altrove, benché gli appalti della 'rotta del Muretto' continuarono ad essere effettuati per molti decenni ancora, sino al 1840 circa.

Da quel momento la via del Muretto, abbandonata a se stessa, si ridusse a poco più che un sentiero battuto prevalentemente da contrabbandieri e dai pastori malenchi che si recavano a cercar lavoro in Engadina e di quei primi turisti, amanti della montagna, che proprio fra Otto e Novecento andavano scoprendo le bellezze delle vallate alpine.