

Camminando nei boschi sopra Contra a volte capita di imbattersi in frammenti di filo di ferro, senza un inizio e una fine, abbandonati al loro destino. Si tratta dei resti dei fili a sbalzo utilizzati in passato per spostare legna, fieno e strame dai monti verso il paese. Essi costituivano una vera e propria rete di trasporto e la loro origine risale alla fine del 1800, quando fu possibile disporre di fili di ferro (*bordiòn*); un ulteriore progresso fu l'introduzione di funi metalliche a spirale (*cordina*).

In precedenza si faceva capo alla *sovènda*, un apposito canalone che sfruttava avvallamenti esistenti, ruscelli, la cui acqua in inverno veniva deviata per ottenere una superficie ghiacciata, una specie di pista da bob.

La neve e il ghiaccio facilitavano lo scorrimento dei tronchi fino a valle.

A Contra sono ancora riconoscibili le tracce di una *sovènda*, scavata sul crinale che si inerpica a monte del *Mataröcch* verso *Tròvro*.

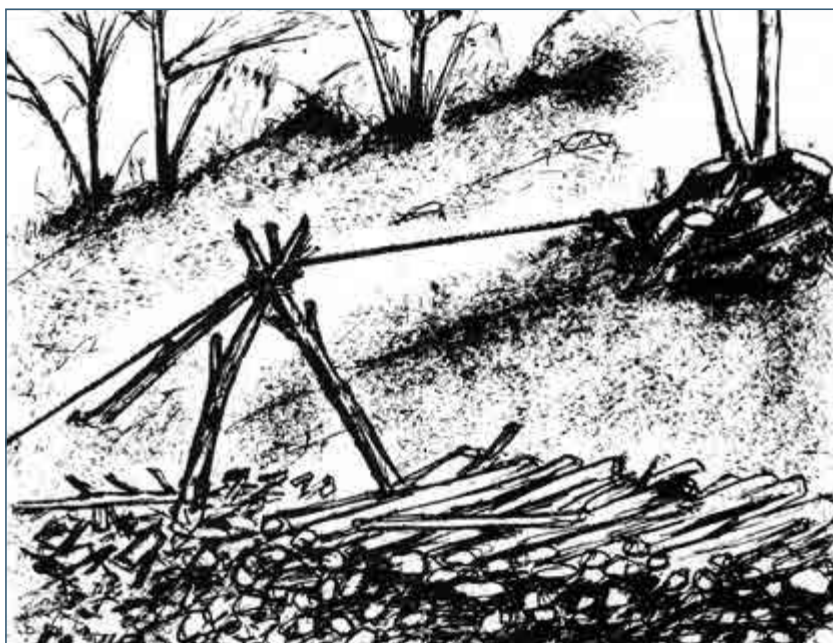
L'ISTALLAZIONE

Uno degli ultimi testimoni dei fili a sbalzo è Ennio Canevascini che ancora una trentina di anni fa utilizzava questo mezzo per far scendere la legna dai monti al fondovalle. L'istallazione di un filo a sbalzo era un'opera collettiva: «*Il filo veniva portato da una squadra di uomini che si caricavano sulle spalle un rotolo di filo e salivano verso il punto di partenza. I vari segmenti venivano in seguito saldati. Il filo veniva fissato a un albero o a un masso e issato su un cavalètt, qui si allestiva el banch, uno spiazzo di terreno un po' pianeggiante dove si preparavano le cariche*».

Il punto di arrivo era denominato *batüda*, come ci spiega Ennio, ed «*era fatta con due cande, ovvero due solidi pali, mentre il filo veniva arrotolato sul cürlo, un rullo di legno con dei buchi laterali, in cui venivano infilate delle leve, che servivano per tendere il filo*».

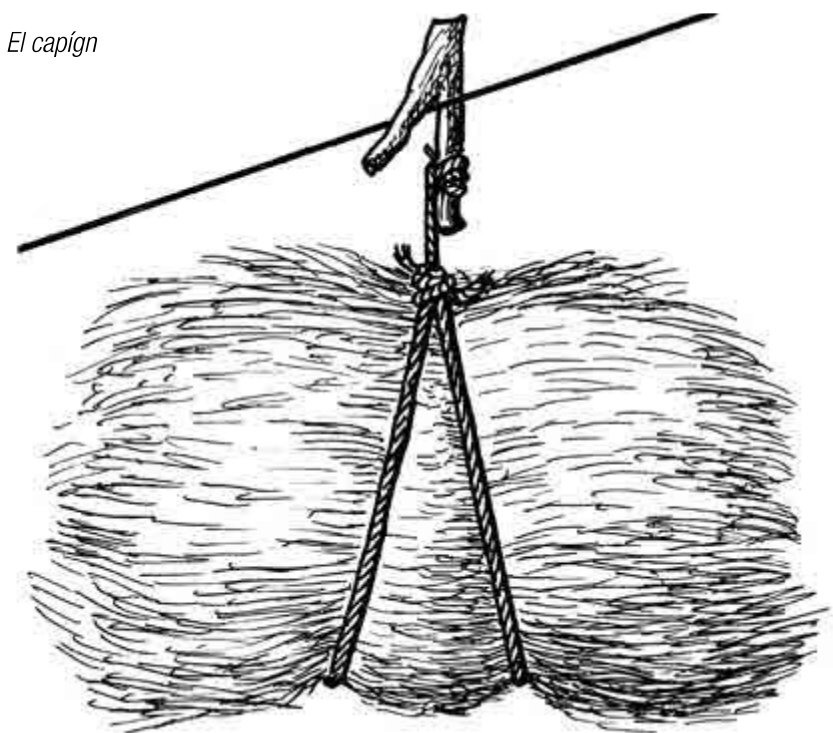
Impalcatura di legname quale piano di carico di un filo a sbalzo (F. Merz, Gli alpi del Canton Ticino, 1911, 145)



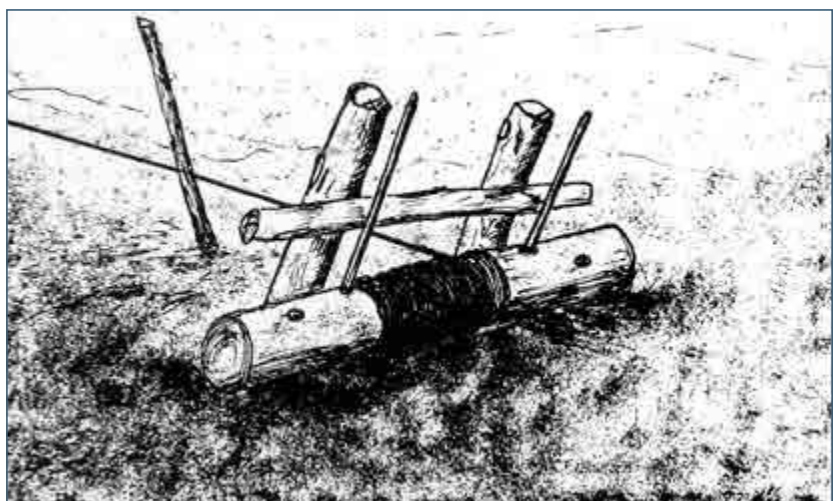


El cavalètt

El capígn



La batüda



Il filo a volte si rompeva a causa del violento impatto tra *carica* e *batüda*. In inverno il metallo si contraeva aumentando la tensione, inoltre il peso della neve aumentava pericolosamente il rischio di rottura, per queste ragioni il filo veniva allentato.

Quando si rompeva il filo si procedeva alla riparazione sul posto: «*Si prendevano i due bandri [le due estremità], si limavano per farli combaciare e si infilavano in una cartuccia militare di ottone fissata con del filo di ferro, all'interno si metteva el boràs [il borace, un coadiuvante delle saldature] e poi si scaldava il tutto con una piccola forgia.*

Quando la cartuccia colava l'operazione era conclusa e si limava la saldatura per favorire lo scorrimento delle cariche.».

COME FUNZIONAVA

Legna, fieno o strame si legavano con una o più corde per formare una *carica* a cui si applicava un *capígn*, un uncino di legno di faggio o di sorbo, legni durissimi.

Il *capígn* veniva poi appeso al filo e, grazie alla forza di gravità, la carica scendeva a valle. Per favorire lo scorrimento si lubrificava *el bordion* con la *songia*, grasso di maiale non salato (per evitare la corrosione).

Non sempre però filava tutto liscio «*succedeva che una o più cariche si fermavano, allora per sbloccare la situazione, allo stesso modo, si faceva partire un grosso sasso che faceva saltare tutto. Se la zona era accessibile si scendeva a piedi a raccogliere le cariche cadute.*».

FIENO E LEGNA

«*Salivamo al monte la sera precedente – ci racconta Ennio – la mattina alle 5, dopo aver bevuto un caffè, si iniziava a falciare, fino alle 8.30-9.00. A quel momento si faceva colazione e si spandeva il fieno. Qualcuno andava a tagliare le frasche [ramoscelli con le foglie] per fare le balle. Quando il fieno era secco, si preparavano le cariche: 4 frasche sotto e 3 sopra, legate con 2 corde. In serata le cariche venivano fatte partire verso il piano.*».

Ma l'uso principale dei fili a sbalzo era il trasporto di legna. Gli alberi venivano abbattuti con la scure e fatti a pezzi con *el troncón* [una grossa sega] in seguito accatastati nei pressi del *banch*, la stazione di partenza del filo. Il trasporto della legna dai monti al fondovalle



si faceva a tappe, in genere il tragitto comportava due o tre cambi, le *cariche* venivano trasferite da un filo all'altro prima di giungere a destinazione.

A volte il filo veniva utilizzato anche da boscaioli spericolati che «*per non scendere a piedi utilizzavano un capìgn, più robusto a cui si appendeva una specie di "sedile", una corda con un legno orizzontale, per potersi sedere e frenavano con uno straccio o un pezzo di legno a forma di V*».

Una pratica molto rischiosa che qualcuno pagò con la vita.

INVENTARIO

La rete di fili a sbalzo accertata si componeva di 18 tratte che si sviluppavano dai 1050 msm del Còrt de Báfa fino ai 465 msm del punto più basso, el Gròtt del Giüsepín, dove giungeva soprattutto la legna.

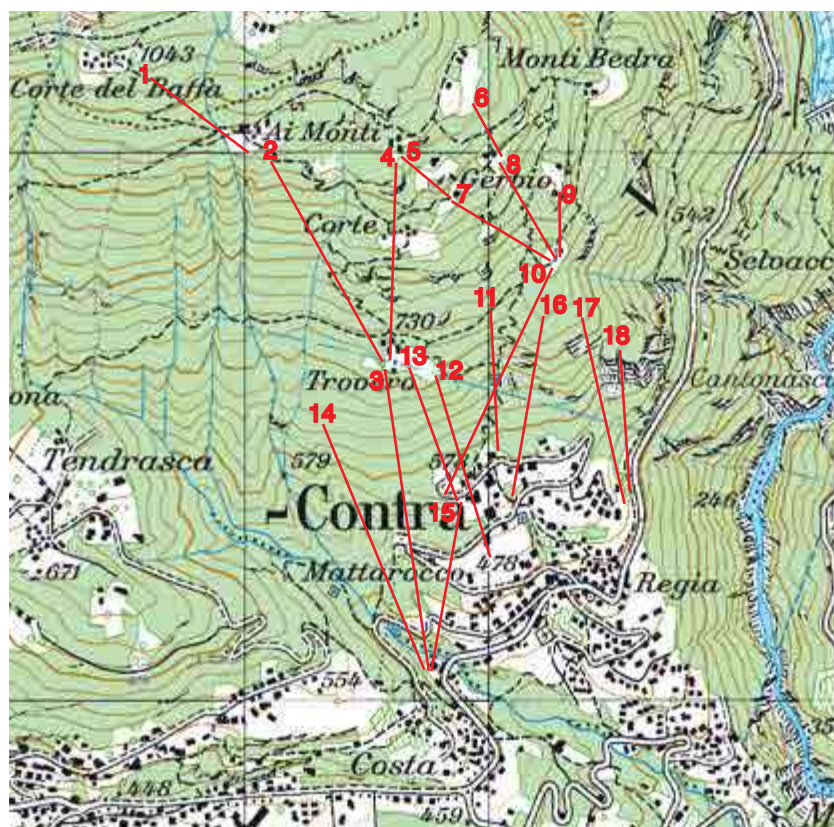
El Giüsepín (Giuseppe Giudici, 1878-1960) era un commerciante di legname, originario



*) Lunghezza in linea d'aria. In realtà il filo era più lungo, il suo peso gli conferiva una linea curvata verso il basso, faceva una sacca.

Numero	Partenza	Altitudine	Arrivo	Altitudine	Lunghezza *
1	Córt de Báfa	1040	Mónt de Sóra, fil di Colosio	950	222
2	Mónt de Sóra	940	Tròvro	720	437
3	Tròvro	720	Gròtt del Giùsepín	465	560
4	Mótt di Mariítt	940	Tròvro, el fil di Mazon detti anche Magitt	720	367
5	Mótt di Mariítt	940	Gérbi, el fil di Mazon	895	115
6	Cortesèll	953	Gérbi	900	93
7	Gérbi (Lardi)	890	Biòlg, el fil di Rossi	770	223
8	Gérbi	900	Biòlg	770	215
9	Cazzái	825	Biòlg	770	115
10	Biòlg	768	Padroíð	580	461
11	Sentiero Tròvro- Biòlg	745	Padroíð, el fil di Giulieri	585	262
12	Tròvro	700	Prèe, el fil del Gandin	535	325
13	Tròvro	720	Padroíð, el fil del Gandin	577	260
14	Piòda Bèla	641	Gròtt del Giùsepín, el fil di Cavagna	465	507
15	Padroíð	577	Gròtt del Giùsepín	465	326
16	Sotto Biòlg	750	Padroíð, el fil di Storni	557	365
17	Sasséi	740	Bülòtt	518	364
18	Sasséi	668	Bülòtt, el fil da l'Aldo (Brughelli)	521	240

Fonte:
Ufficio federale
di topografia



della provincia di Bergamo, trasferitosi nelle nostre terre all'inizio del secolo scorso. Intraprendente boscaiolo divenne ben presto un dinamico imprenditore alla testa di una piccola azienda che dava lavoro a otto - dieci boscaioli e operava anche nel settore dei trasporti, dapprima con i cavalli e in seguito con gli autocarri.

La tratta più lunga era quella da Tròvro al Gròtt del Giùsepín lunga quasi 600 m, quella più corta da Cortesèll al Gérbi, lunga meno di 100 m.

Fonti:

Franco Binda, *I vecchi e la montagna*, Locarno, 1983

Sandrini Abele, *Boschi, boscaioli e fili a sbalzo*, Locarno, 1985