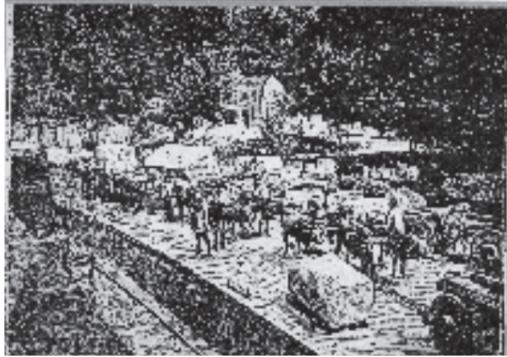
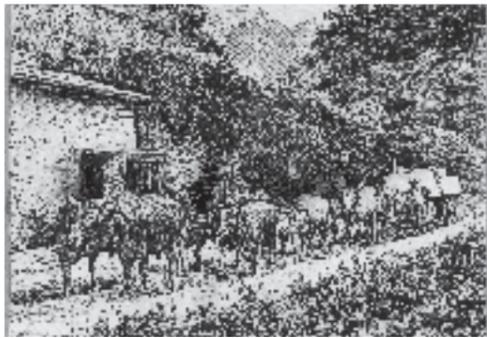


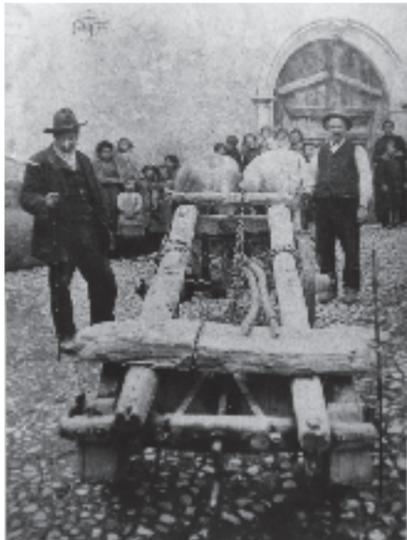
IL TRASPORTO DEI MARMI E DELLE PIETRE



La fase del carico dei blocchi di pietra



Il trasporto dei blocchi di pietra



"Carro matto" utilizzato per il trasporto dei blocchi di pietra dalle cave



Viggiù, Cava Malnati: trasporto di un blocco di pietra della lunghezza di circa 10 metri



Viggiù, Museo dei Picasass: modellino della "Dara" carro utilizzato per il trasporto stradale delle colonne per il cimitero di Staglieno da Saltrio a Como



Arzo: strada delle cave

Il trasporto dei materiali lapidei, che per loro natura, hanno pesi rilevanti e sono di ingombranti dimensioni, è sempre stato uno dei problemi principali nella gestione delle attività legate all'estrazione della pietra e delle botteghe che si occupavano della loro lavorazione. Un mezzo per ridurre al minimo questi inconvenienti fu quello di diminuire durante l'estrazione il quantitativo di materiale, cavando blocchi che già avevano le misure esatte richieste dai committenti. Per questo motivo, i pezzi venivano sgrezzati e portati a finitura quasi completa direttamente in cava.

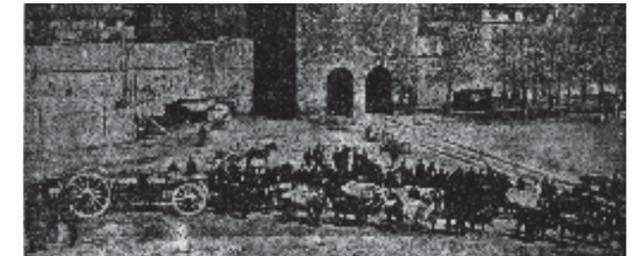
Prima dell'avvento della ferrovia, mezzo idoneo al trasporto su grandi distanze, si privilegiavano le vie d'acqua servendosi di comballi (grosse chiatte) che consentivano grandi carichi ed una relativa rapidità nel trasferimento dei materiali lapidei.

Per i viggiutesi, il metodo più pratico per il trasporto era quello di portare i materiali con schelcie, carri, carri matti, carri piani, sino a Capolago, borgo posto sulle rive del lago di Lugano. Da lì si utilizzavano barconi sino a Ponte Tresa, indi, si proseguiva sul fiume Tresa sino a Luino: da questo porto con comballi, si potevano raggiungere, attraverso il fiume Ticino ed una rete di canali navigabili, Milano, Pavia, Novara ed altre città. Un percorso alternativo per le vie d'acqua era il trasporto via terra fino a Como, per raggiungere da questa città, via lago, la Valtellina, Lecco e la Brianza. Per i tratti più brevi via terra il viaggio era molto più difficoltoso, specie nell'attraversamento dei ponti che, a causa del peso rilevante, potevano cedere.

Il trasporto più memorabile, raccontato dai nostri nonni, fu quello delle sedici colonne di marmo nero di Saltrio al Cimitero di Staglieno di Genova, nel 1863. Queste colonne vennero estratte in una delle cave di Saltrio appartenente alle famiglie Robbiani e Cassi: erano lunghe 7 metri e 60 cm con un diametro di un metro e 16 cm. Già il trasporto dalla cava fino a Viggiù, al laboratorio dei Fratelli Catella, dove vennero tornite e lucidate a regola d'arte, fu arduo e le colonne dovettero essere sottoposte a diverse modifiche. Per il trasporto alla stazione di Como Borghi, poi, si dovette attrezzare un apposito carro, fatto costruire a Milano, dal costo di ben seimila lire il quale richiedeva per il suo traino ben 48 buoi: il carro venne fatto transitare per il Canton Ticino, una colonna per volta ed il passaggio di questo singolare trasporto per i paesi generava sempre l'assembramento di una folla di curiosi. Raggiunta la città di Como un fotografo, davanti a Porta Vittoria, ne immortalò l'evento. Il Regio Ministero dei Trasporti Pubblici, colpito dall'ardua impresa eseguita dai Fratelli Catella stabilì con uno speciale decreto che la spesa per il trasporto fosse ribassata del 75%.



Saltrio: strada delle cave, anni '20



1863, Como: fasi del trasporto di una delle colonne in marmo nero di Saltrio (lunghezza m. 7,60) per la Cappella del Cimitero di Staglieno a Genova. Da "Lo scultore e il marmo", 1 settembre 1904.



Genova, Cimitero di Staglieno, interno del Pantheon con le 16 colonne in Nero di Saltrio