

# I TRASPORTATORI DI UN TEMPO USAVANO UL CAR MATT

DI GUIDO CODONI

**I**l «car matt», serviva per il trasporto del marmo cavato nelle cave di Arzo, sulle strade verso il piano, trainato da quattro buoi. Questo carro, già esposto al Museo della civiltà contadina di Stabio, è ora tornato ad Arzo e si può ora vedere nel Museo/laboratorio alle Cave che ospita vari macchinari per l'estrazione, il trasporto e la lavorazione del marmo. Per spiegare in dettagliata la struttura e la funzione di questo carro, utilizzato, dai *caraduu da Mèrat*, i trasportatori di un tempo, mi sono rivolto a Pierino Bernasconi di Ligornetto. *La mia famiglia era soprannominata «Tricamit», perché proveniente da una località del Comasco così denominata; ai primi del Novecento venne ad abitare a Ligornetto dove costruì un'officina con la forgia e i macchinari per la lavorazione del ferro e del legno. Allora nei nostri villaggi si viveva quasi esclusivamente d'agricoltura e i «Tricamit» ebbero un ruolo molto importante a contatto diretto con i contadini*

Pierino Bernasconi.



*del paese e dei Comuni vicini nella riparazione di aratri, erpici e attrezzi agricoli d'ogni genere. I carradori della «Montagna», che giornalmente venivano al piano a portare la legna con carri e buoi, facevano costruire i carri in questa bottega. Da bambino, venni incuriosito da un carro possente e strano, fuori dal normale: «ul car matt». Veniva così chiamato non solo per la sua particolare robustezza, ma specialmente per la dimensione delle ruote: più alte quelle anteriori, più basse, ma ugualmente robuste, quelle posteriori. Questa differenza permetteva di mantenere il piano di carico orizzontale mentre si trasportava il marmo lungo le strade ripide e impervie dalle cave al piano. Per condurre il carro venivano impiegati 4 «curnoni» (grossi buoi anziani). Il «car matt» poteva trasportare blocchi fino a 15 tonnellate. Per costruirlo erano impiegati vari tipi di legname: il noce per i mozzi delle ruote, il frassino per i raggi e la robinia per i gavelli (cioè i segmenti che formano la corona per l'applicazione del cerchio) delle ruote. Per tutte le altre parti del carro: frassino, robinia e olmo. Il legno*

*veniva cresciuto appositamente e tagliato in precisi momenti delle stagioni. Il tutto poi andava assemblato con l'acciaio, che serviva per gli assali, e il ferro per i dispositivi per lo sterzo, per le serraie (freni) e per i vari fissaggi. La bottega del carradore era divisa in due settori: mio padre si occupava specialmente del ferro (assali, freni, staffe, fissaggio, cerchi, ...) mentre mio zio era lo specialista delle ruote e delle parti in legno. Nella bottega lavoravano diversi operai. Con l'evoluzione delle tecniche si optò per mezzi di trasporto più moderni e i «car matt» cessarono la loro attività. Uno, quello dei signori Corti di Arzo, si salvò perché relegato sotto un porticato. Quando venni a sapere che il veicolo esisteva ancora, trattai il riacquisto per donarlo al Museo della «Civiltà contadina» di Stabio, dove è rimasto per diversi anni. Una particolarità: questo carro è colorato di blu. Ogni officina che produceva carri aveva un suo colore specifico: quello della bottega dei «Tricamit» era il blu; il rosso era il colore del Pin di carit (Francesco Chiesa) di Chiasso; il verde della bottega di Beniamino Verga di Coldrerio. ▲*