

## LA MALGA MEDA

Deriva dal latino "*meta*", ossia altura, in riferimento alla sua posizione geografica.

Lo stallone dietro alla Malga era chiamato *'l baracon*.

Percorrendo la strada che porta al santuario Madonna del Lares, imboccando poi la strada forestale che risale la Val di Bolbeno (Val Larga), percorribile in auto fino a Malga Splaz (previo autorizzazione), dopo un'oretta circa di cammino si raggiunge la bella Malga Meda (1656 mslm).



L'affresco che raffigura la malga realizzato su uno dei muri interni.

Situata sul lato settentrionale della cima della vallata, pur non costituendo punto di ristoro, è sempre aperta ai passanti e ben adibita a bivacco con caminetto, stufa a legna e 2 accoglienti camere.

Il panorama circostante include delle accattivanti cime, tra queste il monte Altissimo (Altisém, 2135 mslm) e la cima Pala, 2000 mslm, raggiungibili con escursioni di media difficoltà. Dalla cima del monte Altissimo si apre un panorama mozzafiato che va, nelle giornate più limpide, dalla parte più a sud del Lago di Garda sino alle alpi Austriache e Svizzere con pieno sbocco a Nord su Adamello, Presanella e Brenta.



Il Caré Alto visto da Malga Meda

Rododendri, genzianelle, anemoni alpini, ranuncoli di monte, negritelle, gigli martagone... queste e molte altre le specie vegetali che contornano il paesaggio di Malga Meda. Dai piccoli fiori profumati alle fragoline di bosco, ai lamponi e ai mirtilli, questo è di sottofondo alle passeggiate estive tra canti di uccelli e probabili, ma non sempre scontati, incontri con la fauna tipica che popola i boschi e le radure lungo i sentieri (caprioli, tassi, volpi, camosci e, con un po' di fortuna, si può incontrare il cervo e anche l'orso!).

## CENNI STORICI

### AGLI INIZI

1913

È da questa data che risalgono le informazioni a noi disponibili. Collocata originariamente 100 metri di dislivello più a valle, alla base di un pendio detto "rampa finale", Malga Meda fu costruita nell'attuale posizione solamente nell'anno 1913. Non indifferenti furono le difficoltà da affrontare per la difficile accessibilità del luogo, quindi si pensò di costruire una "*calchera*" allo scopo di avere a disposizione la calce direttamente sul posto; si trattava di una vera e propria "macchina" produci-calce costituita da una profonda costruzione in sassi cilindrica, con una bocca di accesso nella parte inferiore necessaria per l'accensione del fuoco. Infatti, al di sopra di essa, si trovava una "volta a botte" la quale, diventando ardente, "cuoceva" le pietre inserite nel cilindro. Queste dopo una settimana di cottura, poste a contatto con acqua fredda, si "tramutavano"



Val larga, da in cima alla "rampa finale"

in calce... Ad oggi non è più possibile ammirare questo affascinante marchingegno... il tempo se lo è portato via.

### **LA PRIMA DISTRUZIONE**

1914

Una valanga proveniente dal lato sinistro (posto a NEE rispetto alla Meda) detto *tovisél* causò ingenti danni: quasi metà stallone rimase distrutto e anche la parte abitabile della Malga rimase profondamente danneggiata. Per questo motivo, prima di procedere alla ricostruzione, fu innalzato a monte della baita un terrapieno di protezione in sassi che, in previsione di altre slavine, doveva quantomeno attenuarne l'onda d'urto (A tutt'oggi questo terrapieno dimostra la sua piena funzionalità ed utilità!).



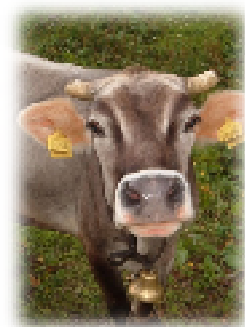
Si procedette in seguito alla riedificazione della parte di stalla rasa al suolo; si optò per ricostruirla spostata di 3-4 metri a monte e con il tetto a spiovente unico, tant'è che a prima vista la stalla sembrava quasi essere divisa in due parti.

A testimonianza di questo spostamento sono tutt'ora ben visibili all'esterno dell'attuale costruzione le fondamenta delle vecchie mura.

### **NEL CORSO DEGLI ANNI**

Dal 1920

Dopo un periodo di inutilizzo della Malga causa la prima guerra mondiale, agli inizi degli anni venti questa cominciava ad essere valorizzata e utilizzata in modo concreto per i pascoli. La Malga, così com'era, aveva lo stallone in legno, con le fondamenta dei soli pilastri portanti; l'attività di alpeggio, che cominciava il giorno di S. Pietro (29 giugno), era ben sviluppata ed organizzata.



Venivano radunati in paese tutti i capi di bestiame dei paesani, dopodiché le mucche e le manze venivano portate prima per un periodo di circa 15 giorni a Malga Splaz, poi, finiti i pascoli di Splaz, si spostavano verso Malga Meda.

In quegli anni venivano segati, per sfruttarne il fieno, addirittura anche i prati d'alta quota: «*Seghevem: tof lonc, scaucole, tutta la busa della Meda! fin oltre tof d'acqua e fin sota l'altisém per far el fen magro*».

Da Malga Meda si smalgava il giorno di S. Bartolomeo (24 agosto), ci si fermava per 15 giorni nuovamente a Splaz, ed in ultimo si tornava in paese.

Da notare come i pascoli migliori fossero assegnati in funzione della qualità del bestiame: le mucche da latte passavano l'alpeggio su Malga Meda, mentre le manze venivano indirizzate sui pascoli sicuramente meno rigogliosi di Artesón e Paghèra.

Vediamo un po' com'era organizzata la vita in Malga:

struttura “gerarchica”:

CASÈR - CASARO

VACHÈR - CAPO VACCHE E MALGA

VACHERÓL - AIUTO VACHER

BÒCIA - RAGAZZINO “APPRENDISTA”

Oltre che per i pascoli l'alpeggio era importante anche per i prodotti del latte delle mucche.

Il processo di caseraggio cominciava a Splaz; dal momento in cui venivano munte (a mano) le mucche, si era in possesso della materia prima per fare panna, burro, la famosa sprèssa delle Giudicarie, ricotta e poina.

Dopo i faticosi 15 giorni di tappa a Splaz si portava tutto il prodotto a Malga Meda affinché i “casèr” potessero curare i formaggi con le loro mani esperte.

Il latte sulla Meda veniva conservato all'ombra, mentre a Splaz con l'acqua corrente.

Solo a fine stagione si spartivano i formaggi, dove la sprèssa la faceva da regina per la sua importanza culinaria.

Attorno all'alpeggio si organizzava anche un discreto apparato amministrativo, a capo del quale vi erano 2 consoli, che in quegli anni erano rappresentati da Dionisio dei seghi e Amedeo Marchetti, papà di Fedele Marchetti.

I consoli vendevano il burro d'alpeggio alla Cooperativa (situata nell'attuale canonica) e registravano tutto quello che succedeva: prezzi, produzione, bestiame morto, ecc.

Erano i “boce” (ragazzini) che andavano ogni mattina presto a prendere il burro in Malga: erano infatti tempi assai diversi dai nostri e come corrispettivo si prendevano la loro piccolissima parte con imprese a dir poco gagliardiche. Partivano con la “cáizera” a prendere il burro alle ore 7.00 di ogni mattina dal paese e, dopo due ore di camminata, si caricavano in spalla 13-15 kg di burro a viaggio, da cui ricavano 8-9 centesimi di lira al kg.

Erano anni di splendore per tutte le malghe del Trentino. Ogni anno c'era l'obbligo di dedicare delle giornate alla cura di queste e Malga Meda non faceva certo eccezione; così, tutti i paesani, si ritrovano per ristrutturare l'edificio o per raggruppare i sassi allo scopo di tenere i pascoli puliti.

### **LA SECONDA DISTRUZIONE**

Dal 1914 al 1955 resistette l'originario stallone in legno.

È del 1940 un avvenimento quanto meno inquietante: lo stallone bruciò ma attorno alle cause aleggia tutt'ora un alone di mistero.

Secondo i racconti dei paesani (non c'è infatti alcuno scritto che testimonia questo avvenimento), sembrerebbe che i colpevoli dell'incendio sia stato un gruppetto di una decina di soldati di Badoglio, non si capisce però se si trattò di incendio doloso o di un mozzicone di sigaretta...

Di certo c'è che dello stallone restarono un pilastro un muro e tante macerie.

Ancora una volta si dovette provvedere alla ricostruzione e così, intorno al 1945 fu ricostruita la parte abitabile della Malga con il finanziamento del comune di Tione (che infatti durante il periodo fascista aveva accorpato i paesi di Bolbeno, Saone e Zuclo).

Durante il periodo fascista Bolbeno aveva un rappresentante a Tione (Ivo Franchini), rappresentante degli usi civici, ed è anche grazie a lui se si ottennero i finanziamenti dal comune di Tione per la frazione.

Si tramanda che il legname necessario fu interamente tagliato a mano dai "montagnoli", gli abitanti di Montagne, dei veri e propri specialisti nell'arte della trasformazione del tronco in assi. Lo stallone fu imbastito frettolosamente e con poche finanze a disposizione; aveva un muro di cinta in sassi alto circa un metro e la restante parte fu completata in legno di larice, disponibile nelle zone limitrofe, Ludrànega e tof d'acqua, dove venivano tagliati con una grossa sega a mano. I larici presenti sopra la Malga (tutt'ora presenti) non vennero tagliati al fine di lasciare una protezione contro le slavine.

*1950-51*

In questi anni invece, è stata ricostruita la strada che dalla Madonna del Lares porta a Splaz. Dalla Madonna del Lares a Bolbeno la strada era già larga e bella perché i soldati della Vermacht, portarono via legna di faggio dai monti di Bolbeno per gran parte della II guerra mondiale oltre che ad una più discreta quantità di carbone di legna.

## **LA RICOSTRUZIONE**

*1955*

Fu grazie all'opera dell'impresa Franchini Lino e Marchiori Vigilio se Malga Meda nel 1955 venne completamente ricostruita.

E qui si scrive un altro affascinante capitolo di quelle che erano le imprese dei paesani di quei tempi.

Riassumiamo qui di seguito una serie di punti salienti delle fasi di ricostruzione.

*La teleferica*

Ovviamente, non avendo a disposizione tutta una serie di tecnologie e di mezzi di trasporto per il materiale, fu utilizzata una cordina che da Malga Meda giungeva direttamente 20 m sotto il ponte di Splaz, insomma, venne costruita una teleferica.

Grazie alla supervisione di Livio Chiodega (di Pelugo), esperto in ingegneria delle teleferiche si procedette come di seguito alla realizzazione.

Come motrice da traino fu utilizzato un vecchio motore di una Balilla (preparato per l'occasione dall'officina Stella). Da monte a valle fu issato un grosso cavo di acciaio sopra il quale vi era posta una carrucola cui vi era agganciata una cassa. Così, grazie ad un'altra cordina che faceva da traino per la carrucola, si riusciva, non senza difficoltà, a far pervenire in quota tutto l'occorrente. Testimone di questa ingegnosità, è ancora visibile il tronco tagliato dove veniva agganciata con delle catene la ruota che faceva scorrere la cordina in acciaio.

Il cavo portante era sostenuto da piloni in legno, inizialmente erano 3, poi si preferì aggiungerne ancora 4 per evitare che da un pilastro all'altro passassero più di 200 metri con i relativi controproducenti scarrucolamenti.

Da alcune testimonianze ci viene riportato che per far scendere la cassa a valle era necessario riempirla di sassi. Ci è stata definita una teleferica più unica che rara!

Il pericolo era sempre in agguato e quando c'era un temporale bisognava allontanarsi dalla teleferica perché diventava una vera e propria attrice fulmini.

Da un'altra testimonianza ci viene rilevata la pericolosità della corda di traino della cassa perché in più punti toccava a terra (ci è stata definita una "castronàda"). In questo modo quando andava in tensione si alzava velocissimamente e a farne le spese furono una povera mucca del Guglielmo, che perse una gamba e un mulo del Checco Pederzolli, che morì tra atroci dolori.

Nonostante tutto la teleferica fu importantissima per il trasporto del materiale!

L'impresa Franchini e Marchiori annoverava nel suo organico 6 muratori. Provenivano dalla provincia di Vicenza (Recoaro) e, simpatica particolarità ricordata dallo stesso Lino Franchini, tutti originari di una frazione chiamata Storti ed erano tutti Storti di cognome. Dormivano dal Domenico Collizzolli e pranzavano e cenavano dalla Cornelia Manazzalli.



I "brenc", unica font d'acqua vicina alla malga. (nelle estati poco piovose non scorre acqua)

I lavori di costruzione e ristrutturazione coinvolsero sia lo stallone che la "casina", della quale era stata scoperchiata una parte di tetto per metterci sotto un cordolo in cemento per rinforzare le vecchie mura.

Lo stallone fu ricostruito completamente, utilizzando ancora alcuni dei robusti travi portanti in larice del vecchio tetto.

La calce si prendeva a Prà di Bondo (Roncone) dove c'era una delle più grandi "buse dela calzina" della zona.

In quel periodo fu costruita anche la cisterna in cemento armato che serve per la raccolta dell'acqua piovana da dedicare al bestiame, a tutt'oggi funzionante.

Giuseppe Festi (detto Bepi) fu il falegname che per conto del comune controllava tutto lo svolgersi dei lavori.

Nel trascorrere dell'anno la costruzione fu terminata e rimase così fino al 1974.

## **L'ABBANDONO DEI PASCOLI**

*Anni '60*

L'altissima disoccupazione lasciata in eredità dalla guerra a partire dagli anni '50 cominciò a diminuire fino a estinguersi definitivamente negli anni '60.

Quando si cominciò a guadagnare di più con i lavori vicino al paese si abbandonò il faticoso lavoro nelle malghe.

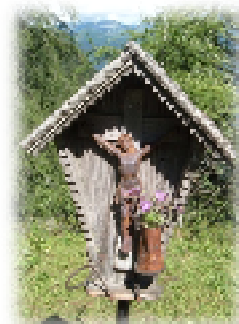
I tempi stavano cambiando... è così che iniziò il lento abbandono dei pascoli di Malga Meda.

### **ANCORA UNA SLAVINA**

1974

Ancora una volta gli eventi non furono favorevoli alla sfortunata Malga Meda. Nonostante tutte le attenzioni dedicate al luogo di costruzione, l'inverno del 1974 fu uno di quelli che non si dimenticano... nevicò a tal punto che l'avvallamento a SSO rispetto alla Meda si riempì di neve.

Si staccò una grossa slavina che generò un potentissimo spostamento d'aria con conseguenze disastrose, amplificate dal peso della neve sul tetto. Per dare un'idea della smisurata quantità di neve caduta, si pensi che una slavina trascinò parecchie centinaia di metri a valle il crocefisso situato in cima alla rampa finale; quest'ultimo fu recuperato in primavera inoltrata all'altezza del sasso di metà valle!!!



Fu eseguito un provvisorio intervento tampone da parte della Pro Loco di Bolbeno sotto la presidenza di Fedele Marchetti. Dello stallone era caduto il pilastro centrale, mentre della casina non restava quasi più nulla. In primo luogo furono messi al sicuro dalle intemperie i legni più grossi e le travi portanti per prevenirne il degrado. Fu poi rattoppato il tetto dello stallone per evitarne un repentino deterioramento.

Già in quegli anni erano in molti a chiedersi e ad auspicare un intervento di ricostruzione più concreto, per rendere agibile anche la casina, ma, solo 15 anni dopo, fu fondato il Comitato Malga Meda...

### **L'ULTIMA RISTRUTTURAZIONE**

1991

Erano ormai diversi anni che la Malga non era più utilizzata per l'alpeggio e gli unici fruitori erano o passanti o cacciatori che vi passavano la notte in attesa dell'uscita del giorno dopo. È in questo contesto che si sentiva sempre più l'esigenza di un deciso intervento di ripristino. Nasce così, dalla geniale idea di un gruppo di volontari di Bolbeno, l'ormai celebre Comitato Malga Meda, che si ripropose di rimettere a nuovo tutta la Malga e lo stallone ad essa collegato.



**Il sasso di metà valle**

Presidente del comitato fu eletto per acclamazione il carismatico Sig. Carlo Collizzolli; alla carica di segretario fu designato Alessandro Delugan. L'appoggio popolare risultò superiore ad ogni aspettativa: gli aderenti al comitato superarono ben presto quota 50.

L'amministrazione comunale di Bolbeno si dimostrò molto sensibile verso l'iniziativa anticipando i fondi per dare inizio ai lavori. Da rilevare che gli aderenti al comitato avevano come incentivo il permesso di arrivare con l'automobile fino a Malga Splaz, fatto fino ad allora vietato.

Pensate che i primi attrezzi furono portati fino alla Malga Meda in spalla... in breve, ci si rese conto che sarebbe stato più comodo il trasporto con un "mezzo meccanico" d'avanguardia... il 14

giugno 1992 fece la sua prima comparsa, come supporto ai lavori, l'elicottero, alla guida del quale vi era il Sig. Mat. Simonetti.

Il comitato amministrava una serie di contributi erogati principalmente dalla Provincia Autonoma di Trento, e gli indirizzava soprattutto verso l'acquisto di materiali da costruzione. Parte residuale di questi contributi era invece destinata all'approvvigionamento dei lavoratori. Quest'ultimo rappresentava in pratica l'unico "compenso" dei volontari, che vi trascorrevano la stragrande maggioranza dei sabati e delle domeniche estive (e qualche volta anche i venerdì!).



Dopo 3 anni di intensi lavori, la casina fu ultimata. La soddisfazione in paese era palpabile e l'entusiasmo sgorgava da ogni fontana; si respirava davvero un'aria di festa, esultanza e giubilo che contagiava anche il più insensibile degli spiriti umani. Fu così che sulle ali dell'entusiasmo nell'agosto del 1995 venne ufficialmente inaugurata la nuova Malga Meda con una Festa che coinvolse tutta la popolazione e anche più.

L'anno successivo, rincuorato dall'enorme successo riscontrato, il comitato decise di promuovere anche il completo rifacimento del tetto dello stallone.

Nel 1997 i lavori furono ufficialmente terminati.

NOTA FINALE:

È con grande commozione che concludiamo questo tuffo nel glorioso passato della nostra amata Malga Meda. Speriamo davvero di aver almeno in parte soddisfatto la vostra sete di conoscenza a proposito di una vicenda che il tempo rischiava seriamente di portarsi via...

**Damiano e Roberto Marchetti**

*Un sentito ringraziamento, per le indispensabili testimonianze apportate alla nostra ricerca, a: Annibale Marchetti, Fedele Marchetti, Giacomo Marchetti, Giuseppe Bruni e Lino Franchini.*