

Le miniere e le cave di Rocca Bianca

partenza : Crosetto m 1475
punto più alto : m 2180
dislivello : m 705
tempo totale : 5h00



Dal parcheggio di Crosetto prendere il sentiero 205B che s'inoltra tra i pascoli a fianco del piano di lizza che scende dalle cave di Cabitto.

Dalla parete di Rocca Bianca già dal 1400 si ricavava marmo bianco e grigio venato. Abbandonata nei secoli passati fu riaperta a metà del 1800 e rimase attiva fino agli anni '30. Dopo il 1928 il trasporto dei blocchi di marmo avveniva su un piano inclinato dotato di carrelli su rotaie fino al ponte di Crosetto. In precedenza i blocchi venivano lizzati (fatti scorrere su travi in legno) lungo la mulattiera. .

Ci si porta in quota raggiungendo i baraccamenti delle miniere di talco di Malzas (m 1803, 1h00) attive fino alla fine degli anni 50.

Imboccando la mulattiera che inizia in corrispondenza del tracciato della decauville ci si dirige a dx verso Rocca Bianca. Subito si incontra il bivio a sx che sale ripido per la Brua d'la Maita fino alla cresta a m 2027, dove la vista spazia sul vallone di Faetto. In breve si arriva alla cava di marmo Cabitto m 2128 dove i ruderi delle baracche degli operai sono in parte di blocchi di marmo. Vista la parete a strapiombo dove si ricavava il marmo, si continua sul poco evidente sentiero che a mezza costa porta sul sentiero che dalla Colletta Sellar sale a Rocca Bianca. Scendendo lungo questo sentiero si giunge alla stazione della teleferica della Colletta Sellar m 2022. Passando sul lato sx dei ruderi della stazione si ritorna con numerosi tornantini ai baraccamenti del Malzas.

Ci si può incamminare lungo la pista della decauville che si dirige con un tracciato rettilineo in leggera discesa raggiunge in 1400 m Punta Cro m 1785.

Ritornati indietro di circa 350 m sulla dx un sentiero che scende a Gavalupo e Aguglia ci riporta alle Auto.

Per un approfondimento vedere il sito:

http://www.pralymania.com/GranCurdun_IT.html

estratto dal sito

Le zone minerarie di Envie, Sapatlé e Malzas site ad alta quota – tra i 1800 ed i 2000 metri – ponevano in maniera importante il problema del trasporto a valle del minerale. Oggi è difficile rendersi conto dell'importanza di questo problema. La vecchia strada per Prali, vista oggi ci sembra una mulattiera (la strada che percorriamo oggi e stata costruita nel 1907).

(Se ne possono ancora percorrere ampi tratti a partire dal ponte di Pomeifrè subito dietro la zona mineraria attualmente attiva passando per Saut dâ Loup dove si possono ancora vedere i solchi lasciati nella pietra dal passaggio dei carri, oppure a monte di Scopriminiera sul tratto che conduce a Prali passando per Roccho Eiclapâ, che è stato risistemato negli ultimi anni e che, attraversando il rio di Rodoretto ed il Germanasca, porta sulla destra orografica dove procede fino a Ghigo).

Il talco, veniva estratto a circa 2.000 metri di quota e doveva essere trasportato a valle o a spalle nelle gerle o in sacchi di iuta disposti su slitte che venivano trainate sulle mulattiere prima e poi sulla vecchia strada di Prali fino alle vie di comunicazione principali in bassa valle dove si poteva usare dei carri a trazione animale.

Il trasporto era quindi estremamente lento e costoso.

Il conte Enrico Brayda che concepì un impianto gigantesco ed avveniristico che avrebbe permesso di portare a valle il talco in modo più efficiente con l'uso di tecnologie e idee avanzatissime: teleferiche e Decauville. I cavi d'acciaio erano stati inventati solo attorno al 1830 rendendo possibile la costruzione di impianti a fune.

Inoltre risaliva solo a di quegli anni l'invenzione delle ferrovie a scartamento ridotto dette Decauville dal nome dell'inventore. Prima di allora, le ferrovie – sia quelle grandi per i treni che quelle a scartamento

ridotto per trasporti locali – venivano costruite assemblando sul posto le rotaie sulle traversine con tutta la ferramenta necessaria per il montaggio.

Ainé Decauville ebbe l'idea di costruire tranci di binario assemblato in fabbrica di dimensioni e peso tali che un operaio potesse spostarli da solo. Questo consentì una riduzione radicale dei costi di realizzazione di ferrovie a scartamento ridotto e un considerevole aumento della velocità di realizzazione.

Fatto sta che Enrico Brayda ha dato all'ingegnere inglese Carrington l'incarico di progettare l'impianto.

Il progetto prevedeva la partenza da Sapatlé (2070 m) con una [Decauville](#) che arrivava alla Colletta Sellar; una teleferica che discendeva alle miniere di Malzas (1797 m), un'altra [Decauville](#) fino a Punta Croc e altre due teleferiche delle quali la prima arrivava a Comba Molino e la seconda al Ponte della Vecchia a Perrero (800 m), passando su un cavalletto posto alle Girarde.

Il 23 Ottobre 1893 l'impianto venne inaugurato con una grande festa e rimase in funzione fino al 1961

L'esercito aveva sostenuto l'iniziativa in cambio della possibilità di usare il sistema di trasporto per la zona di massimo interesse militare: il vallone dei [Tredici Laghi](#) che era di difficilissimo accesso (nei decenni successivi sarebbe stata realizzata un'altra opera gigantesca: la strada della Conca Cialancia che, seppure mai completata, avrebbe dovuto permettere di raggiungere i [Tredici Laghi](#) con i mezzi motorizzati partendo a valle di Perrero [I lavori vennero sospesi a Conca Cialancia (2451 m) per mancanza di denaro e di motivazioni strategiche nel 1942 .Poter arrivare con carichi fino a Sapatlé avrebbe radicalmente agevolato le operazioni militari).