

Massimo Ducci Graziano Maggi Bruno Roba

con saggio introduttivo di Armando Cherici

*“Le vive travi”
e i loro cammini nel Parco e nella storia*



Gruppo Archeologico
Casentino O.D.V.

© Copyright 2024

Raffaele Monti ↗ editore

Via Roversano, 1119 - 47521 - Cesena (FC)

Tel. 328 2279646 - www.iga-cartografia.it

Autori: Massimo Ducci, Graziano Maggi, Bruno Roba.

Impaginazione: Raffaele Monti

Foto moderne: degli autori

Foto storiche su concessione di: Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, Monte Falterona e Campigna;
Fausto Donati; famiglia Leonardo Milanese; Paolo Mori.

Mappe storiche su concessione di: Nàrodní Archiv Praha; Archivio di Stato di Firenze; Archivio di Stato di Arezzo
Le viste aeree di cui alle figg. 52-57-114-238-241-253 sono particolari dell'ortofotocarta della Regione Toscana e sono state ottenute tramite le funzioni di CASTORE.

Editing: Gruppo Archeologico Casentinese O.D.V.

Prima edizione Febbraio 2024

ISBN: 9788885502390



*Si come neve tra le vive travi
per lo dosso d'Italia si congela,
soffiata e stretta da li venti schiavi*

Dante Alighieri, *canto XXX del Purgatorio*, versi 85-87

Sommario

Presentazione di Luca Santini.....	7
Saggio introduttivo di Armando Cherici	
Vie dei legni: dagli Appennini agli Oceani	9
Premessa degli autori.....	23
Storia di formazione del territorio del Parco	25
Il territorio di Prataglia	25
Il territorio di Camaldoli	29
La gestione della foresta secondo la spiritualità camaldolese.....	34
Il territorio delle Foreste Casentinesi: dalla proprietà dell’Opera del Duomo a quella dei Lorena e infine allo Stato Italiano	36
L’utilizzo del legname	39
Le seghe ad acqua	45
Le antiche vie di smacchio e il trasporto del legname	51
Il trasporto per fiume	59
L’evoluzione del trasporto: le prime strade carrozzabili e la ferrovia	71
Le ferrovie nella foresta e i grandi disboscamenti del Novecento	74
Le vie dei legni tra Casentino, val di Sieve e Romagna tratte dalle mappe ottocentesche	88
1 -Via da Stia a S. Sofia per Campigna	91
2 -Gran via dei legni.....	97
3 -Via delle Strette.....	108
4 -Stradella	113
5 -Via della Sega	115
6 -Via del Poggio.....	119
7 -Via della Seghettina.....	124
8 -Via che dalla Lama conduceva alla Seghettina	128
9 -Strada dei Legni	133
10 -Via che da S. Sofia portava al Gioghetto e scendeva a Camaldoli e Poppi.....	137
Le vie nella mappa camaldolese del 1444.....	149
11 -Via che da Santa Sofia portava al Gioghetto, alla quale Siemoni innestò un ramo per Sodo alla Calla.....	155
12 -Via dei legni che da Giogo Seccheta portava a Pratovecchio, innestandosi sulla Gran Via.....	163

13 - Via che da Bagno di Romagna conduceva a Badia Prataglia, detta Via della Bertesca	168
14 - Strada Romagnola dal Passo della Calla a Gaviserri.	177
15 - Strada di Montalto o di Bocca Pecorina e Montelleri, scendeva da Monte Falterona a Stia.....	181
16 - Strada Fonte al Borbotto e de' Cavallari e Strada corta di Romagna	187
<i>Glossario dei termini tecnici usati nel testo</i>	199
<i>Bibliografia</i>	201
<i>Sitologia</i>	205
<i>Ringraziamenti</i>	207

Presentazione

Chi cammina nelle nostre foreste viene piacevolmente investito dalla sensazione di qualcosa di maestoso, di grande, di importante. Allo stesso modo sente subito che stare in foresta dà beneficio, fa bene. E questo a prescindere dalle sue conoscenze naturalistiche, storiche, scientifiche, mediche. È qualcosa che si comprende immediatamente, senza mediazioni necessarie. Non c'è quindi da sorprendersi se l'uomo, fin dagli albori della sua presenza sulla terra, abbia avuto nei confronti della foresta sentimenti ed attrattive forti, paure e desiderio di conoscerle.

Le radici della relazione tra l'uomo e la natura sono da ricercare in tempi remoti, prima ancora che per motivi religiosi si cercasse nelle foreste il luogo ideale per la meditazione, il raccoglimento e la vicinanza al divino. In questo senso la felicissima espressione dantesca "le vive travi" bene esprime il valore di queste travi naturali, di queste colonne che insieme formano una cattedrale naturale che richiama le costruzioni cristiane ed esprime una religiosità intrinseca della foresta.

Quella della gestione della foresta da parte dell'uomo è una storia millenaria, e nel nostro caso possiamo ben dirlo se consideriamo che i primi gestori della nostra foresta sono stati i Camaldolesi, presenti da oltre mille anni nel nostro territorio. La foresta quindi vissuta come luogo di lavoro e come risorsa, una foresta rispettata, con la quale l'uomo ha trovato un equilibrio per beneficiarne senza impoverirla, così da consegnarla a noi, fortunati posteri di questa grande storia, come un bene preziosissimo e ben conservato, tanto che anche oggi essa è una immensa ricchezza, anche se in una prospettiva diversa.

Nei secoli i suoi gestori, in primis i Camaldolesi e l'Opera del Duomo di Firenze, hanno trovato in essa una importantissima risorsa e ne hanno compreso il valore. Certo non si può parlare in questo caso di ecologia e di ambientalismo, ma di grande rispetto e oculata gestione sì, per quasi tutta la storia delle Foreste Casentinesi, con poche sfortunate parentesi.

Dal libro, grazie ad un paziente e certosino lavoro di ricerca d'archivio, emerge il quadro di una foresta molto vissuta, dove risuonano le voci degli operai, le grida per incitare i buoi che a fatica trascinavano gli enormi tronchi per le ripide erte della foresta, per poi affidarli alle acque dei torrenti ingrossati che le portavano a valle, da cui erano poi dirette dai foderatori a Firenze, per la costruzione del Duomo, e a Pisa e Livorno, per i cantieri navali, dove gli abeti della foresta casentinese erano preziosi ed apprezzati per le loro caratteristiche. Una foresta solcata da innumerevoli "vie dei legni", dove "le vive travi" viaggiavano alla volta della città del Giglio o dei cantieri navali tirrenici per continuare la loro vita sotto forma di alberi maestri di grandi navi o di travi portanti di maestose costruzioni.

Ciò che oggi l'uomo deve comprendere è che la foresta ha tempi differenti da quelli umani per evitare di cadere nell'errore di ragionare solo sui propri tempi, ahinoi, molto più brevi, ma deve ragionare sulla vita degli alberi e di pianificare la loro gestione secondo la loro tempistica. Ricordiamoci che alcuni di questi alberi che oggi abbiamo in foresta hanno visto il Rinascimento, hanno vissuto lo splendore di Firenze e ne sono stati, in qualche modo, anche protagonisti. Ci raccontano secoli di esperienza e di adattamento ai cambiamenti ed alle aggressioni che hanno dovuto sopportare ed oggi, cosa non meno importante, ci regalano preziosi servizi ecosistemici, di fatto ci consentono di vivere, fornendoci quelle cose, tanto importanti quanto non considerate, che sono indispensabili all'uomo: l'acqua, l'aria, i nutrienti, la vegetazione.

Dopo tanti anni la foresta continua a darci benefici, sotto tanti punti di vista, investendoci di una responsabilità sempre maggiore: gestire un patrimonio immenso che viene da lontano e che ci è stato consegnato perché a nostra volta ce ne facciamo custodi per chi verrà dopo di noi.

Luca Santini



*Presidente del Parco Nazionale Foreste
Casentinesi, Monte Falterona e Campigna*

Saggio introduttivo di Armando Cherici

Vie dei legni: dagli Appennini agli Oceani

Le treggiaie¹ e le *vie dei legni* che questa ricerca rintraccia nella montagna casentinese fissandone la memoria e preservandone le vestigia, hanno rivestito fino a un passato non remoto un'importanza economica assoluta, un rilievo che travalica il sapiente, umile e gravoso sforzo materiale prodotto per tracciarle, o il nudo dato economico di un'attività evidentemente lucrosa; un rilievo che giunge a toccare addirittura - come vedremo - dimensioni economiche, politiche e strategiche internazionali.

Intanto cerchiamo di capire la "filiera" economica in cui era inserita la realizzazione di una *via dei legni*, di un tracciato cioè che, superando notevoli difficoltà materiali in un'epoca in cui esisteva solo la forza lavoro umana o animale, era destinato unicamente a trasferire dal luogo di taglio al luogo in cui il trasporto si faceva più agevole, legname pregiato quale era - nella foresta casentinese - il tronco, il più possibile intatto, di un abete bianco giunto a esprimere il suo massimo potenziale in fatto di altezza e di robustezza.

L'abete bianco è pianta endemica nel nostro tratto appenninico, ma perché esso possa svilupparsi in relativa fretta con individui particolarmente alti, sani e robusti occorre "coltivarlo", far sì che una pianta non disturbi la pianta vicina, ma nell'insieme le piante stesse siano abbastanza fitte da spezzare la furia del vento che potrebbe atterrarle. Occorre "coltivarlo" seguendo la crescita di ogni singolo individuo ed eliminando in itinere quelli che, per qualche motivo, non si stiano sviluppando bene o disturbino individui più promettenti. Occorre "coltivarlo" seguendo quindi la crescita di ogni singolo individuo e decidendo anno per anno, nella prospettiva di decenni, quali alberi abbattere. E nell'abbattere un individuo "maturo" si deve riporre ogni cura per conservare integro il tronco fin dove è robusto e utile, per far sì che nella caduta esso non danneggi le piante da tagliare negli anni, nei decenni successivi. Questo per far loro intraprendere una seconda vita: come travi di dimensioni inarrivabili, destinate a coprire luci eccezionali come nelle capriate di S. Croce o di S. Maria del Fiore a Firenze, o come antenne e alberi maestri di navi per la lunga epoca della navigazione a vela.

Il taglio, quindi, deciso da esperti e affidato a manodopera specializzata, deve esser eseguito in modo da sfruttare al massimo il fusto, nella sua interezza; il tronco può esser privato di rami e corteccia in loco ma, a parte la sezione apicale con minor diametro, non può esser ulteriormente sezionato - pena perderne il valore - e deve esser trasportato o alla più vicina sega idraulica per farne travi lunghe e robuste, o direttamente al più vicino cantiere navale, per installarlo come albero di galee, vascelli, fregate, o per esser venduto. Ed essendo sia i grandi cantieri edili che - ancor più - quelli navali ben lontani dal Casentino, occorre mettere in atto un complesso sistema di trasferimento.

Dapprima, appunto, col creare dal nulla - nella foresta e tra le gogaie appenniniche - apposite vie che dal luogo dell'abbattimento permettano al tronco di raggiungere un corso d'acqua che almeno nella stagione piovosa abbia una portata tale da permettergli, prima sciolto, poi legato con funi e caviglie ad altri in una sorta di zattere chiamate "foderi"², di fluitare verso Firenze per i cantieri edilizi della città, o proseguire verso la costa per gli arsenali di Pisa e di Livorno, accompagnato anche qui da personale esperto.

Per comprendere quindi come le *vie dei legni* fossero strutturali a un sistema culturale e commerciale assai complesso basta pensare che abbiamo fin qui individuato ben cinque diverse competenze: chi sa "coltivare" e vendere la selva, chi sa tagliare, chi sa tracciare, chi sa portare, chi sa fluitare. Ogni fase ha competenze particolari e profonde; ad esempio: per far sì che il legno offra le sue caratteri-

1 Cioè le "vie per le treggie", dove la treggia è un rudimentale veicolo a traino, adatto alla montagna essendo in grado di affrontare percorsi impervi e non carrabili in quanto sostituisce le ruote con due lunghe pertiche divaricate e trainate a mo' di slitta, derivando la parola dal latino "traheam". Mentre le treggiaie erano funzionali alle necessità di collegamento di un territorio montano, le "vie dei legni" nascevano solo per il trasporto a valle del legname tagliato in un particolare punto della foresta, e venivano abbandonate quando tale compito veniva meno.

2 La parola, distinta da quella che indica una guaina, è di origine medioevale e indicava dapprima l'obbligo feudale di conferire al padrone una determinata quantità, un fascio, di legname o di foraggio, passando poi a indicare il fascio di tronchi da fluitare.

stiche migliori, il taglio non può avvenire in un periodo qualunque dell'anno, deve avvenire a "luna scema", nell'ultimo quarto delle lune di aprile o al più tardi di maggio³.

Per la fluitazione occorre poi aspettare i mesi piovosi, che ingrossino corsi d'acqua a prevalente regime torrentizio. Nell'attesa i tronchi sono adagiati su un terreno regolare e coperti di felci che ne garantiscano una lenta asciugatura. Arrivato il momento del trasporto alla via fluviale si devono approntare le nostre *vie dei legni*, spesso tracciate ex novo; poi tiri di decine di bovi, allevati e addestrati per questo, trascinano i tronchi e, visto che lo sfregamento di un unico lato può pregiudicarne la regolarità, i "voltolini", robusti boscaioli muniti di una sorta di leva/piccozza, "voltano" spesso i tronchi su se stessi.

I nostri corsi d'acqua, Arno compreso, non hanno la portata dei fiumi alpini o dell'Europa continentale, per cui si devono spesso approntare anche degli sbarramenti di fortuna che aumentino in certi tratti il livello delle acque e rendano torrenti e fiumi navigabili o fluitabili fino alla successiva paratoia di accumulo: con questo sistema in età romana si rendevano "navigabili" l'Arno, il Clanis, il Tevere.

Per capire quanto antica, necessaria, soggetta a continue evoluzioni (o involuzioni) fosse questa complessa serie di operazioni occorre partire da lontano nel tempo e nello spazio: allargare il nostro orizzonte oltre le pendici del nostro Casentino.

L'erudito greco Ateneo, nel libro V dei suoi *Sofisti a banchetto*, ricorda come Gerone II di Siracusa, re di Sicilia dal 269 al 215 a.C., avesse incaricato Archimede, suo tecnico di corte, di costruirgli una nave magnifica e grande.

Archimede non ebbe problemi per trovare il legname dello scafo, attingendo alle risorse di un'isola vasta e varia quanto ad ambienti naturali. Quando però si trattò di dotarlo dei tre alberi per le vele si reperirono in Sicilia i due minori, ma fu impossibile trovare un fusto alto e grande abbastanza per quello che oggi chiameremmo l'albero maestro. Dopo lunga ricerca fu trovato un unico albero adatto, non in Sicilia ma in Calabria, nella Sila: segnalato da un guardiano di maiali, fu tagliato, fatto scendere a mare e trasportato a Siracusa grazie alle competenze di un discepolo di Pitagora appositamente inviato da Gerone: l'ingegnere meccanico Filea di Taormina⁴.

Da questa breve notizia ricaviamo informazioni importanti, perché essa ci parla di argomenti altrimenti poco o nulla trattati in quello che sopravvive della letteratura, della storiografia, della trattatistica antiche: la cantieristica navale, le risorse materiali offerte dal manto vegetale.

L'intera Sicilia non offriva alberi di alto fusto in grado di soddisfare le esigenze della nuova nave. Alberi di particolare grandezza e di particolare vigore nascevano certo, ma erano fatti eccezionali, e quando venivano osservati e segnalati da chi nei boschi viveva - come appunto un modestissimo porcaro - la cosa aveva vasta eco: impossibile pensare che un guardiano di maiali dell'attuale Sila fosse in qualche modo in contatto con la lontana corte di Gerone, e che conoscesse quella particolare esigenza dei suoi cantieri navali; semplicemente aveva notato un albero eccezionale, lo aveva detto ad altri e la voce si era diffusa dagli ambienti marginali della Sila fino alla potente Siracusa. Ancora: per abbattere questo gigante vegetale, per farne scendere a mare integro il fusto, nel suo ragguardevole peso e nella sua eccezionale lunghezza, per farlo giungere al cantiere a rimorchio di altre navi, ci volle l'opera di un discepolo di Pitagora, mandato appositamente a pianificare e dirigere operazioni tanto eccezionali da meritargli una menzione - per quanto piccola - nella storia che leggiamo due millenni e mezzo dopo.

Due millenni dopo, la situazione culturale, economica e geopolitica del mondo è cambiata profondamente: da secoli il Mediterraneo ha perso importanza e da secoli la Gran Bretagna è divenuta la potenza egemone sugli oceani; una grande flotta di navi da guerra e da carico le assicura e sfrutta un impero esteso su un 1/4 del pianeta. Ma per la sua flotta la Gran Bretagna vive periodici momenti di

3 Casprini 2018.

4 ...ὁ μὲν δεύτερος καὶ τρίτος εὐρέθησαν, δυσχερῶς δὲ ὁ πρῶτος εὐρέθη ἐν τοῖς ὄρεσι τῆς Βορρατίας ὑπὸ συβώτου ἀνδρός: κατήγαγε δ' αὐτὸν ἐπὶ θάλατταν Φιλίας ὁ Ταυρομενίτης μηχανικός. (Per quanto riguarda gli alberi) furono trovati il secondo e il terzo, ma con difficoltà fu trovato il primo, nei monti del Bruzio da un porcaro: fu portato in mare da Filea l'ingegnere di Taormina.

crisi che costringono la Royal Navy a tenere in porto parte del naviglio da combattimento, e tenere a terra senza imbarco e a mezza paga quegli stessi ufficiali che le assicurano il dominio dei mari. Questo per la difficoltà di approvvigionarsi del legname adatto per reggere la velatura imponente che dà alle navi propulsione e manovrabilità: alberi, fusi, pennoni, antenne⁵. Gli scafi ci sono, mancano i raddoppi per l'alberatura logorata, o persa in battaglia o nelle tempeste.

Le terre che possono offrire materia prima per la flotta si sono moltiplicate con l'estendersi dell'impero⁶, ma alberi dal fusto alto, dritto e robusto si fanno sempre più rari. L'ottima quercia dei boschi della madrepatria o dell'impero assicura alla Royal Navy ciò che serve per gli scafi, ma i maestosi e dritti alberi per le vele divengono sempre più rari, e dalla metà del sec. XVII si apre per la Royal Navy una "mast crisis", una crisi degli alberi navali che durerà oltre due secoli, fino all'avvento della propulsione a motore⁷. Gli stati che ancora hanno tali risorse le tengono per la propria flotta: Svezia, Russia, Francia, Repubblica Veneta; difficili i rapporti con il frammentato mondo balcanico, limitate e volte a Oriente le esportazioni dell'impero d'Austria, tramite Trieste⁸.

Samuel Pepys, funzionario dell'Ammiragliato britannico e diarista, così annota il 3 dicembre 1666: «è giunta anche l'ottima notizia di quattro navi dalla Nuova Inghilterra approdate sane e salve a Falmouth con alberi per le navi del Re; una benedizione davvero inaspettata e senza la quale l'anno venturo sarebbe stato un disastro. Grazie a Dio per una simile fortuna, e che seguiti a riservarci il suo favore»⁹.



Fig. 1 - Maine, state flag del 1820.

La Gran Bretagna scopre così che, tra le risorse forestali della Nuova Inghilterra, il pino bianco è adatto per le alberature, e allora la colonizzazione di interi territori viene potenziata per reperire buoni tronchi: il *Pino strobo* diviene "albero di stato" del Maine¹⁰, compare nella sua bandiera (Fig. 1) tra un agricoltore e, appunto, un marinaio; compare anche nella bandiera navale del Massachusetts.

La madrepatria non tarda a imporre severe restrizioni al taglio di questo legname ormai divenuto "strategico"¹¹. I tagli avvengono sotto la supervisione e su licenza del governo centrale, che prelaiona i tronchi marcandoli a martello con i simboli reali, indica il numero degli alberi da tagliare, per ogni taglio esige dagli incaricati - dotati di lettere credenziali che giungono da oltreoceano, dall'Ammiragliato - un rapporto sotto giuramento

indicante quanti alberi siano stati effettivamente tagliati e quanti fusti si siano accidentalmente spezzati nel taglio o nel trasporto¹².

Come dicevo, tali risorse sono divenute ormai "strategiche": d'ora in poi la pur formidabile flotta francese non regge il confronto con quella inglese anche per le difficoltà di approvvigionamento del-

5 Greenhalgh 1926, p. VIII e passim.

6 Pollit 1971.

7 Greenhalgh 1926; Oster 2015.

8 UK House of Commons. Parliamentary Papers. Reports from Commissioners, XVI, 1839, p. 135.

9 Ennos 2020, p. XII s. precisa impropriamente "quattro alberi", il testo originale recita: "There is also the very good newes come of four New-England ships come home safe to Falmouth with masts for the King; which is a blessing mighty unexpected, and without which, if for nothing else, we must have failed the next year. But God be praised for thus much good fortune, and send us the continuance of his favour in other things!".

10 Andress 1960.

11 Pollit 1971; Malone 1979.

12 La Maine Historical Society ha raccolto in originale numerose autorizzazioni di taglio di pini bianchi. Cito ad es. dei brani di quella rilasciata in Portsmouth il 26 dicembre 1744 da B. Wentworth: "Having had application made to me by misters Colman & Sparhawk Agents to Joseph Galston Esquire of London, under contract with his Majesty for supplying the Royal Navy with two loads of Masts, Yards & Bowsprits, in the year 1745. That license be granted to Peter Staple & [x] Toby & their Workmen, to go into his Majesties Woods in the township of Berwick, in the Province of Main, to cut & haul for his Majesties Use, twenty white Pine Trees. [...] Permit the supradicti [...] to enter his Majesties Woods [xxx] & there to cut & haul, all or any of supradicti Trees, to the most convenient landing. [...] In the execution of this Licence you are [...] to transmitt to me an exact account under oath, of the number of trees you fall by virtue of this licence, & how many break in falling [...]: "Avendo ricevuto richiesta degli agenti Signori Colman & Sparhawk a Joseph Galston Esquire di Londra, sotto contratto con Sua Maestà per la fornitura alla Royal Navy di due carichi di alberi, pennoni e bompressi, nell'anno 1745. Tale licenza è concessa a Peter Staple, [x] Toby e ai loro operai, per recarsi nei boschi di Sua Maestà nel comune di Berwick, nella provincia del Maine, per tagliare e trasportare per uso di Sua Maestà venti pini bianchi. Permetto ai suddetti di entrare nei boschi di Sua Maestà e lì tagliare e trasportare, tutti o parte degli alberi, all'imbarco più conveniente. Nell'esecuzione di questa licenza si dovrà trasmettermi un resoconto esatto sotto giuramento del numero di alberi che si abbattano in virtù di questa licenza, e di quanti si rompono cadendo".



Fig. 2 - Lo Chemin de la Mature oggi.

le alberature¹³. Luigi XIV, il re Sole, ha un'attenta e attiva politica navale, ma il successore, Luigi XV, si trova a fronteggiare la versione francese della "mast crisis" britannica, e tenta allora la carta di prelevare legname pregiato, pini e abeti, da zone fino ad allora ritenute inaccessibili dei Pirenei.

Nel 1772 fu completata una importante *via dei legni* francese: il pauroso (percorrerlo per credere) Chemin de la Mature (Fig. 2) letteralmente la "via dell'alberatura", ancor oggi "transitabile" nel tratto, di 1,2 km, interamente tagliato a scalpello, piccone e mine in un'impressionante falesia verticale della Valle d'Aspe¹⁴.

Nel taglio, per ovviare al veloce deterioramento di picconi e scalpelli furono installate due forge ai due estremi della via ... e la "fame" di alto fusto degli arsenali fece sì che un percorso costato tanto lavoro fosse attivo per soli 3 anni, dal 1775 al 1778, poi venne abbandonato per esaurimento delle essenze da tagliare.

Un'incisione dell'epoca (Figg. 3-4) ci fa capire l'immane sforzo sotteso al trasporto: si vede come nell'angusta carreggiata transiti quello che diverrà un albero maestro negli arsenali di Francia; è in discesa su un doppio treno di due ruote accoppiate che vedremo poi nei particolari; la

direzione è assicurata da una coppia di buoi frontale, al timone delle ruote anteriori, sterzanti e per questo più piccole, mentre il peso è frenato da 4 coppie di buoi disposti dietro, che vediamo puntare le zampe per non esser trascinati nel baratro¹⁵.

A dirigere i lavori di questa impresa epocale è P.M. Leroy, ingegnere dei porti e degli arsenali della marina, a ulteriore prova della destinazione finale del legname; per la marina aveva già curato delle "vie" per attingere al patrimonio forestale della foresta d'Isseaux ma qui l'opera è talmente eccezionale che lo stesso ingegnere ce ne lascia una dettagliata memoria¹⁶ - forse non a caso stampata a Londra - corredata di tavole che ci fanno capire come il taglio della falesia in sé fosse solo uno degli aspetti dell'enorme lavoro necessario a far scendere a valle i preziosi tronchi.

Prima e dopo la falesia essi venivano fatti scivolare su tronchi minori disposti trasversalmente a sorreggerli in una sorta di scivolo. Ove possibile si ricorreva a tregge o a carriaggi appositamente pensati, detti triqueballe, trinqueballe o fardier, "codetta" in italiano (Figg. 5-6). Qualcosa di simile sarà utilizzato poi nelle nostre *vie dei legni* ed è per questo che mi ci soffermo.

Era impensabile porre tronchi di decine di metri in carri a 4 ruote, che sarebbero stati sbilanciati e non avrebbero potuto sterzare in spazi angusti¹⁷, si crearono dei semitreni a slitta (tipo treggia) o a due ruote; quest'ultimi di fatto costituivano un carro a quattro ruote perché era il tronco stesso a collegare i semitreni posti alle sue estremità; e il semitreno anteriore era facilmente direzionabile con il timone in testa all'albero. Ove il grande ingombro di tale trasporto non fosse stato gestibile per la ristrettezza dei luoghi, il tronco veniva sollevato e trascinato dal solo treno anteriore¹⁸.

A seconda del percorso, l'albero poteva esser posto sopra l'asse delle ruote, e in questo caso i dossi

13 Bamford 1956.

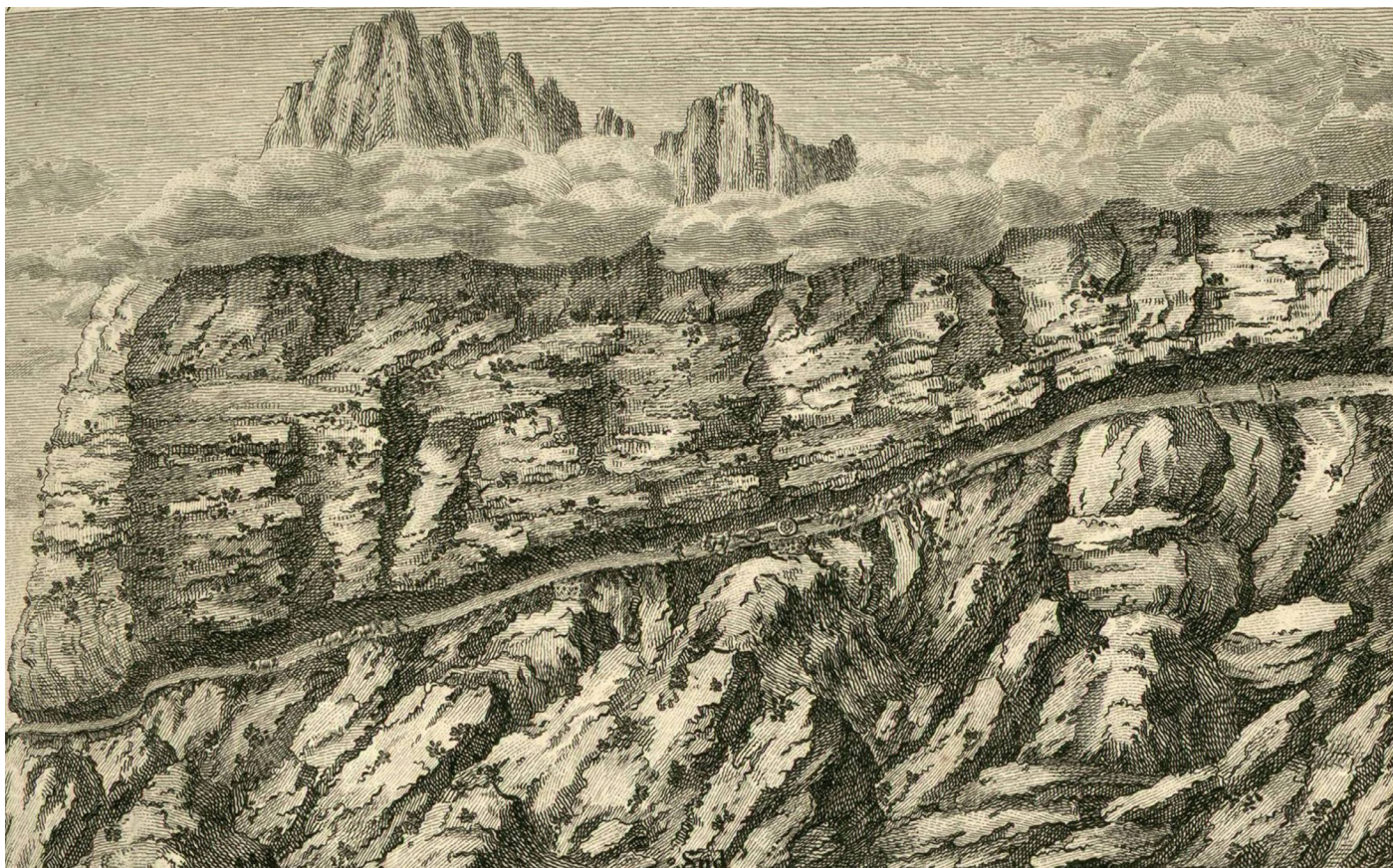
14 Mémian 1937, p. 590; Corno 1987.

15 Palassou 1784, tav. VI, vedi fig. 05, 06. Per trattenere il tronco nelle discese più ripide si aggiungevano fino a 15 coppie di buoi: Leroy 1776, p. 62.

16 Leroy 1776; ma vedi anche, sullo sfruttamento delle foreste dei Pirenei e sul ruolo di un altro intendente, A.M. d'Étigny: Réfutation 1778.

17 Perché il timone non era governabile, trovandosi sotto la parte anteriore del tronco, che sopravanzava di gran lunga il carro. Tale difficoltà avevano chiaramente anche i "carri matti" importati dal Siemoni, che inizialmente servirono al trasporto delle piante di vivaio per il rimboscimento: erano carri a quattro ruote adatti ai percorsi di montagna in quanto avevano il treno anteriore che sterzava con il timone (e per questo "matti" rispetto al nostro carro classico, con le quattro ruote unidirezionali), ma erano destinati a trasportare un carico contenuto completamente nel cassone, come appunto gli alberelli da piantare che avranno viaggiato in verticale, con il proprio pane di terra alle radici.

18 L'asse delle ruote poteva divenire il fulcro della leva costituita dal timone, così da sollevare agevolmente una estremità del tronco. Sul triqueballe vedi anche le tavole in *Le Moniteur de la Maréchalerie du Charronnage et mécanique rurale* del 1924.



Figg. 3-4 - Trasporto di un tronco sullo Chemin de la Mature e particolare, da Palassou 1781.

erano più facilmente superabili, oppure era tenuto sotto di esso da robuste catene, e in questo caso si abbassava il baricentro attenuando il rischio di ribaltamento laterale. Lo sforzo progettuale non si esauriva qui: proseguiva con le opere per rendere fluitabili i torrenti fino al corso d'acqua maggiore, l'Oloron.

Analogamente anche i nostri tronchi casentinesi trovavano lungo i corsi d'acqua opere tese a facilitarne la fluitazione. Essendo in legno e posticce, di esse nulla è rimasto¹⁹.

Negli stessi anni dello sfruttamento - e del rapido esaurimento - delle risorse forestali dei Pirenei

¹⁹ Un temporaneo punto di raccolta dei foderi era l'ampio pozzone dell'Arno all'altezza del Travigante: sulla riva sinistra sorgeva l'omonima Osteria di appoggio ai foderatori (attestata dal 1648 al 1822: Serenai 1648; Morozzi 1776, p. 25; Gazzetta di Firenze 138, 16/11/1822, p. 3): il toponimo parlante - che è anche cognome da mestiere, nella forma Traviganti - origina dal participio presente di un probabile, desueto, *travigare, condurre travi, come navigare/navigante.

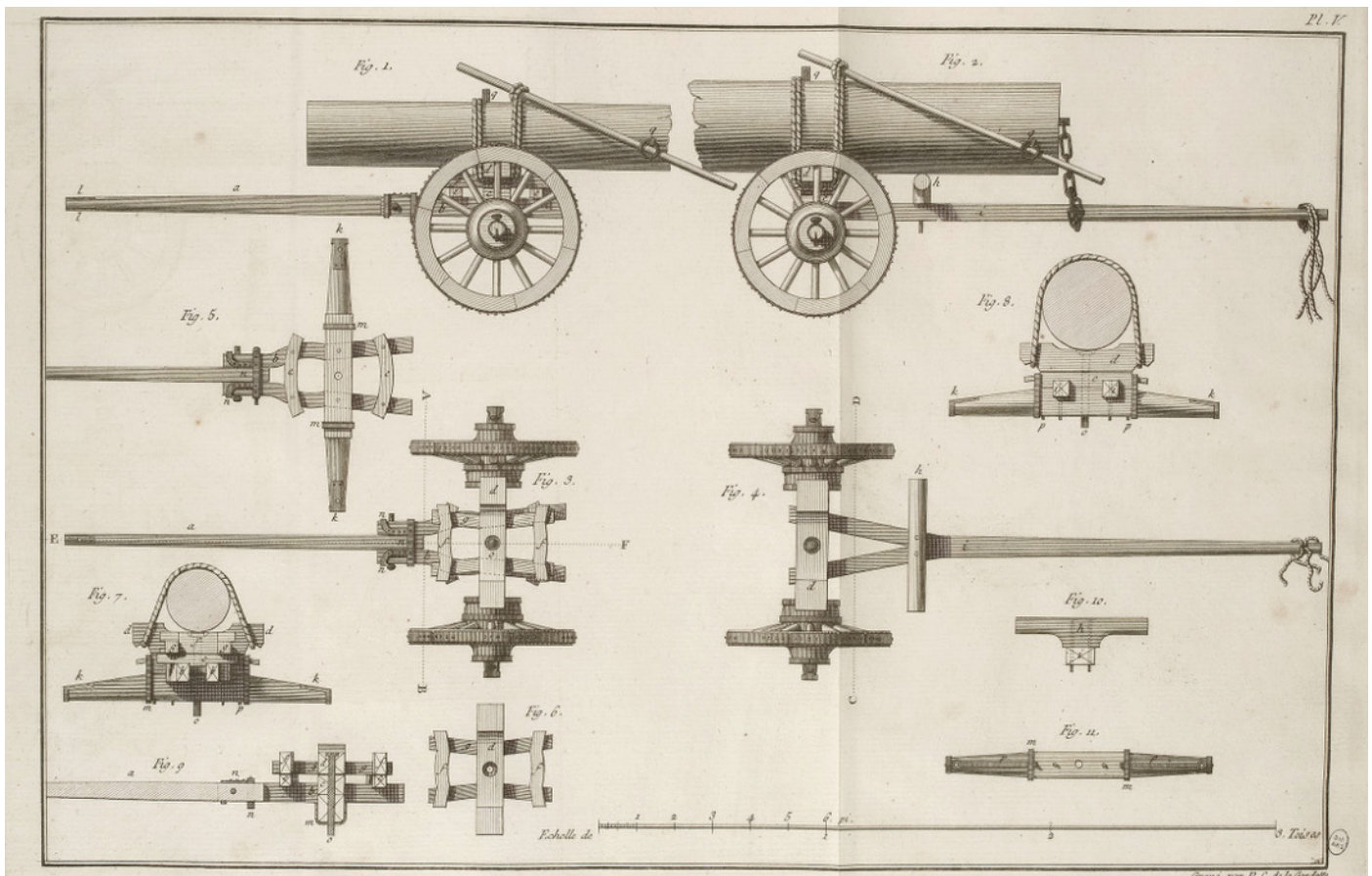


Fig. 5 - Triqueballe a ruote, da Leroy.



Fig. 6 - Triqueballe a traino equino in una foto della metà del secolo scorso.

francesi, le restrizioni imposte dalla corona britannica sul taglio del pino bianco americano si scontrano con le leggi del mercato e con le esigenze dei coloni della Nuova Inghilterra, che sono ancora sudditi britannici: da quanto sopra illustrato è chiaro che tagliare in loco i tronchi in pezzature di minor lunghezza nonché ridurli subito in tavole sia più economico e funzionale. Il prodotto poi ha un lucroso mercato locale come materiale da costruzione: le case dei coloni sono realizzate con tronchi incastrati, pavimenti, solai, tetti, con grandi tavole e scandole; il tutto, oltre a esser un sistema



Fig. 7 - New Hampshire, Copyhold Mill. Targa commemorativa della rivolta del 1734. Si noti la nave in cantiere sullo State Seal.



Fig. 8 - G. Maynard, soldato della Guerra d'Indipendenza americana con la Pine Tree Flag, 1776.

costruttivo “modulare”, semplice e rapido, assicurava anche un eccellente isolamento termico. Ma per la corona britannica i maestosi pini d’oltreoceano sono irrinunciabili risorse strategiche per il dominio sui mari e intensifica i controlli sui tagli, tanto da provocare una doppia crisi con le colonie americane²⁰. Già nel 1734 le restrizioni avevano provocato la “Mast Tree Riot”, la Rivolta degli alberi maestri (Fig. 7), nel 1772 scoppierà la “Pine Tree Riot”, la Rivolta dei pini; il “Boston Tea Party” sarà poi la scintilla della Guerra d’Indipendenza nella quale i ribelli combatteranno non sotto la bandiera stelle e strisce - che ancora non esiste - ma sotto quella con l’albero di pino (Fig. 8). Alberi quindi che si vanno a prendere in valli inaccessibili, o in territori che finiscono per questo con il ribellarsi; perché, se esistono in natura, sono così rari?

Chiediamolo ancora alla storia, che ci ha dato finora importanti indizi (non ultimo quanto accaduto in appena tre anni alle foreste finora intatte dei Pirenei). Un salto indietro di mezzo millennio: all’inizio del sec. XII il centro Italia ha città che si stanno liberando dai vincoli feudali e stanno diventando floride aprendosi ai commerci. In particolare Pisa e Firenze traggono ricchezza dai mercati del Mediterraneo, con l’unico contrasto della pirateria saracena. Insieme armano allora una flotta per attaccare - nel 1113 - le Baleari, base del naviglio musulmano che minaccia i commerci degli infedeli. L’impresa ha un esito positivo e ne nasce un’epopea esaltata da un poema in versi, il *Liber Maiolichinus*²¹. L’opera ricorda dapprima la difficoltà incontrata nel realizzare nuove navi per l’impresa, perché la Corsica, la Lunigiana, la Garfagnana - dalle cui foreste fino ad allora aveva attinto l’arsenale di Pisa - avevano esaurito il legname di alto fusto, e le essenziali “antenne che portano le vele” erano state allora fornite da foreste lontane dal mare, e per questo ancora intatte: quelle del Mugello. Il prezioso legname era stato fluitato fino a Pisa tramite la Sieve e l’Arno.²² Gli alberi adatti dunque - essenzialmente individui di *Abies alba*, *Picea abies* e *Pinus strobus* - erano stati fino ad allora tagliati là dove la natura li aveva fatti crescere; le foreste prossime alla costa ave-

²⁰ Gwyn 2001; Vietze 2018; Pastor 2023.

²¹ Da Maiolica, come anche Dante chiama l’isola di Maiorca. Calisse 1904; Cotza 2017; Faini 2010. p. 27.

²² Quicquid tunc habuit memorosi Corsica ligni / Aut picis innumeros ratium defertur ad usus, / Lunensesque suo privantur robore silve. / Arboribus cesis remanet Curvaria rara; / Antennas que vela ferant, quod gestet easdem / Arboreum robur, celse tribuere Mucelle. / Ceditur omne nemus, cesum descendit ad undas. (*Liber Maiolichinus*, I, vv. 98-104). Un tempo la Corsica aveva molto legname dalla foresta e pece pronti all’uso e i Lunensi si sono privati delle loro robuste foreste, e la Garfagnana resta povera di alberi abbattuti. Le antenne che portano le vele, della stessa forza degli alberi, le fornì l’eccezionale Mugello. La foresta offre tutto, e ciò che è tagliato scende alle onde.