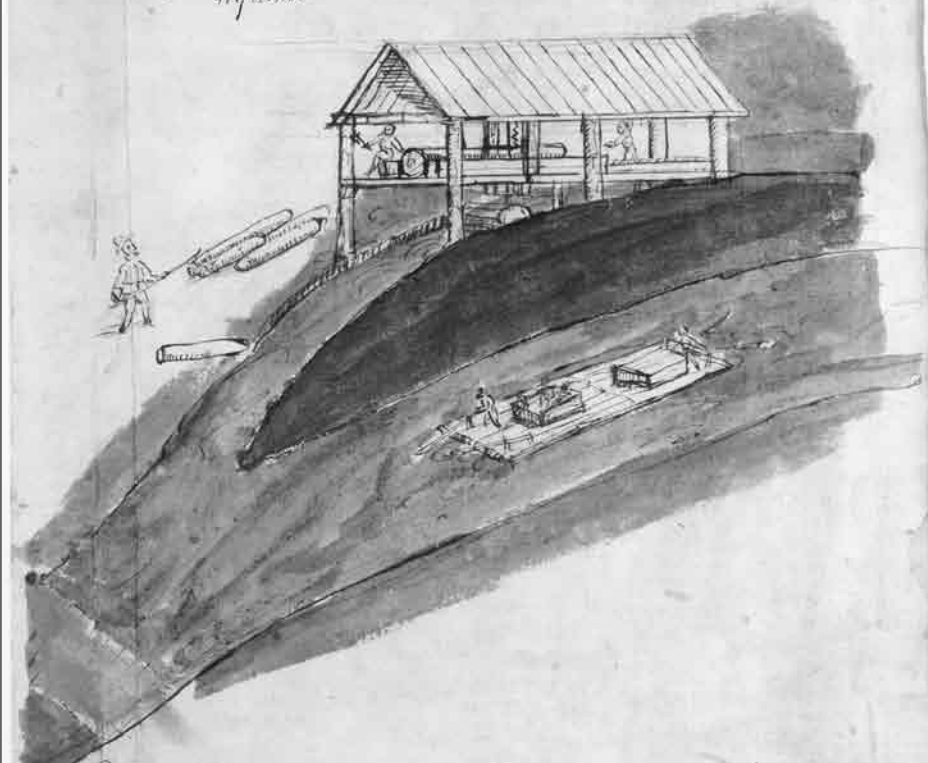


Vicino seno a Ciudale con suoi Terrati Per 150^{mi} caelis s'lega
 Cordiale per 25^{mi} si lega
 Cimino in vien di primario 70^{mi} caelis s'lega
 E tutto la somma di 95^{mi} caelis
 Anche, 15^{mi} caelis con ammociano in fuoco sulla lacuna da questa parte
 di fiume



Preparare de legnami (Stame bollate) per il condalio con appo con lanne emda molle
 che facciano il condalio di tutto il legname bollando con la sta parte ha di legname
 e cala nelle boque, e tra per il primo per una volta lacuna per il secondo per una volta
 tra altre volte et che a un'ora di tempo, et dopo di quello in quantita, et di questo si fanno
 altri, a un'ora di tempo con un modo di nuovo sotto legname che un'ora di tempo
 il fatto con le boque con il condalio con le boque di questo di questo di questo per
 il fatto di questo con un nuovo modo di questo di questo di questo di questo per
 questo di questo di questo di questo di questo di questo di questo di questo di questo
 di questo di questo di questo di questo di questo di questo di questo di questo di questo

Disegno di una segheria (Iseppo e Tommaso Paulini, 1608). Si considera la più antica raffigurazione di una segheria alla veneziana.

LA FLUITAZIONE DEL LEGNAME DAL TRENTINO A VENEZIA: VICENDE STORICHE POCO CONOSCIUTE

L'uomo lungo la sua esistenza ha dovuto affrontare problemi di più varia natura, ma la sua intelligenza gli ha consentito di superarli e per questa via di migliorare la sua vita.

Un esempio tra i tanti è quello che ricaviamo studiando il trasporto del legname utilizzando le vie d'acqua, senza alcun costo come spostamento di materiale, tuttavia non scontato e sempre bisognoso dell'apporto dell'uomo.

Nei secoli lontani il trasporto sulla terraferma di qualsiasi materiale avveniva sulle spalle dell'uomo o su carri trainati da animali.

Poi vennero scoperte le vie d'acqua, torrenti o fiumi e i tronchi d'albero, ovviamente ancora allo stato grezzo presero la via della corrente verso località ove venivano lavorati e utilizzati.

Ovviamente la realtà si presentava complessa, ma il fatto che il legname seguisse la corrente per distanze anche notevoli, alle volte in assenza dell'uomo, fu una scoperta di elevata importanza dato che la sua lavorazione e l'utilizzo raramente avvenivano nel luogo di origine della pianta.

Le possibilità di spostamento erano determinate dalle caratteristiche del corso d'acqua.

Nel caso di torrenti e di vie d'acqua impervi, chiaramente non navigabili, i tronchi scorrevano liberamente. Era la fluitazione libera.

Là dove c'erano fiumi con altezza d'acqua ridotta, quindi non navigabili, i tronchi venivano assemblati come grandi zattere e in questo caso si aveva la fluitazione legata.

Altro caso riguardava i fiumi con possibilità di navigazione, ove le imbarcazioni potevano caricare i tronchi e altre merci.

I corsi d'acqua, almeno nella loro parte iniziale, scendendo tra montagne con boschi, erano già vicini ai luoghi dai quali

veniva ricavata la materia prima da avviare al trasporto.

Un aspetto interessante della fluitazione è dato dal fatto che non esisteva solo lo spostamento dei tronchi dal luogo di produzione al luogo di lavorazione o uso, ma lungo il percorso, in relazione alla viabilità circostante, alle confluenze con altri corso d'acqua o alla presenza di paesi, sorsero attività sempre legate al legno, come segherie, depositi, spazi commerciale, porti per la sosta dei natanti ed anche canali artificiali provenienti dal corso d'acqua principale, sempre utilizzati per lo spostamento del legname.

La raccolta del legname nel Veneto ha una particolare importanza dato che gli approdi conclusivi del lungo viaggio erano paesi e città importanti come Padova e soprattutto Venezia, dove veniva usato in notevoli quantità per la costruzione delle galere, cioè delle navi da trasporto e da guerra, e da sempre, in Venezia, per la palificazione delle fondamenta.

Il legname proveniva da aree boschive di Primiero attorno al fiume Cismon che nei pressi del paese di Cismon del Grappa si immette nel fiume Brenta lungo la Val Sugana.

Fonza, poco lontano da Feltre e primo centro rilevante in territorio veneto lungo il percorso del Cismon, nel tempo divenne assai importante per il traffico del legname diretto alla pianura con la realizzazione di segherie e soprattutto come sede commerciale di molti mercanti.

Naturalmente il passaggio del legname era gravato da un tributo a favore delle autorità locali, una specie di dazio che poteva essere pagato in danaro o anche in tronchi.

Il controllo del legname in transito era effettuato nella così detta serra, una specie di diga che fermando temporaneamente il legname di passaggio, consentiva un accurato controllo.

Da questa attività imprenditoriale emergono due aspetti dai quali si desume la complessità del lavoro.

Il primo riguarda il trasporto dei tronchi dai luoghi del taglio nei boschi ai corsi d'acqua principali e cioè il Cison e il Brenta; tale trasporto avveniva lungo corsi d'acqua secondari adattati con opportuni interventi alle dimensioni necessarie per il transito del legname.

Appare evidente che raggiungere i due fiumi era una impresa carica di difficoltà; il solo adattamento dei modesti torrenti per il passaggio del legname impegnava uomini e tempo quasi continuamente, dato che si rendeva necessaria una ininterrotta manutenzione.

Addirittura a Cison del Grappa venivano raccolti e immessi nel fiume i tronchi tagliati sull'Altopiano di Asiago.

Il secondo aspetto si riferisce alla presenza di operai lungo tutto il corso del Cison e del Brenta, per il transito del legname, libero o in zattere o su barche, spesso reso difficoltoso o addirittura impedito per le piene o per la scarsità di acqua.

In tale caso il recupero dei tronchi, non sempre possibile, doveva essere rimandato all'anno successivo con evidenti conseguenze economiche.

Alla mano d'opera che seguiva il movimento del legname lungo il percorso, si aggiungeva quella fissa nelle località importanti che doveva provvedere alla sosta del legname temporanea o definitiva, al con-

trollo notturno, all'avvio del prodotto verso le segherie o verso l'interno della regione.

Non sono numerosi i dati numerici sul taglio dei tronchi e sul loro trasporto in pianura, ma indicativo appare quello riferito ai mercanti del Veneto che nel 1441, acquistarono ben 20.000 fusti di conifere.

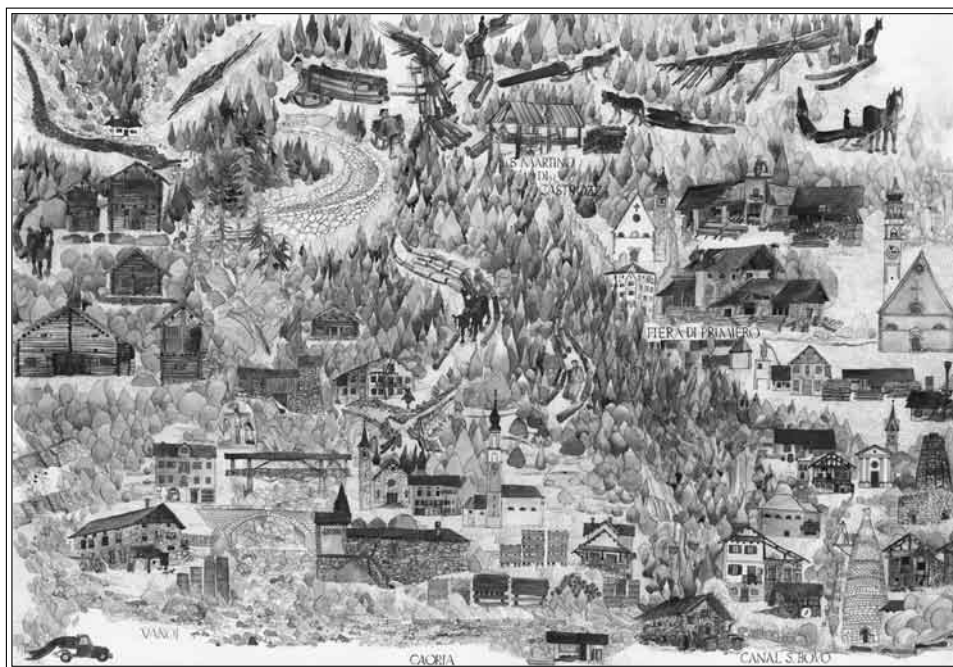
Nel vasto panorama del trasporto del legname dalla montagna alla pianura utilizzando i corsi d'acqua, si è accennato alle molteplici attività collaterali a tale fenomeno come le segherie. Ne sorsero parecchie soprattutto lungo il Cison e il Brenta e tutte utilizzavano la corrente dell'acqua per il movimento delle loro parti.

Naturalmente occorre un "salto d'acqua" sufficientemente elevato di quota per ottenerne il funzionamento; da qui la realizzazione di canali derivati dal corso principale con spazi per il deposito dei tronchi grezzi e dei tronchi tagliati.

Ovviamente, tenuto conto che le possibilità di ricavare dal legno molteplici prodotti o manufatti erano numerose, alle segherie si aggiungevano fucine e altri opifici artigianali.

Non mancavano i molini, anch'essi mossi dall'acqua.

Tutte le varie fasi del trasporto e della lavorazione del legno, nonché dell'accumulo nei depositi, imponevano aree di ampiezza adeguata ricavate lungo i corsi



Acquerello di Roweth Asche, che in una sorta di diorama rappresenta il Fiume di legno che dai monti di Primiero scendeva lungo il Cison e il Brenta.

d'acqua, nei paesi e nelle località ove era possibile il commercio e la lavorazione del materiale.

Studiando la fluitazione del legname e le attività ad essa collegate si comprendono le trasformazioni urbanistiche rilevabili nel territorio interessato per la presenza di nuovi edifici con una precisa destinazione d'uso, localizzati nei luoghi più idonei e di aree disponibili mirate a soddisfare qualsiasi necessità.

La fluitazione e le attività collaterali, ebbero una lunga durata; iniziate intorno al XII secolo continuarono fino al XX e cessarono rapidamente con l'avvio dell'epoca moderna, che in poco tempo cancellò tale mondo economico e produttivo con l'invenzione del motore, relegando nell'antico e nel superato tutti gli altri sistemi di trasporto.

Sulla fluitazione del legname dal Trentino a Venezia, Roswitha Asche, Gianfranco Bottega e Ugo Pistoia hanno scritto: *Un fiume di legno*, che racconta le vicende del trasporto e della lavorazione del legname nel Veneto orientale lungo i fiumi Cismon e Brenta fino alla laguna veneta.

Il testo è vasto e complesso dato che, oltre alle vicende storiche, vengono affrontate la raccolta, il trasporto, l'utilizzo del legno e la sua commercializzazione.

Due capitoli trattano rispettivamente delle segherie e delle macchine ad acqua come mulini, frantoi, fucine.

Non manca il ricordo di un santo, Nicola da Bari le cui reliquie, traslate a Venezia nel 1100, determinarono una forte ed estesa devozione in tutta la laguna, fino alla terraferma tra Mestre, Chioggia e Padova per risalire il corso del Brenta e del Cismon, manifestandosi con la dedicazione di chiese, cappelle e opere d'arte di pittura e scultura.

Il testo è vasto e complesso e scende in dettagli che offrono una conoscenza completa dell'argomento.

L'iconografia è interessante ed anche piacevole per i soggetti e per il cromatismo; delinea l'argomento e lo chiarisce mediante immagini fotografiche, disegni e riproduzioni di opere d'arte.

Nell'ambito dell'iconografia si devono segnalare gli acquerelli di Roswitha Asche per la forza espressiva che l'autrice ha dato ai soggetti con l'originalità del disegno e dei colori.

Oreste Valdinoci

Bibliografia

Un fiume di legno. Fluitazione del legname dal Trentino a Venezia, di Roswitha Asche, Gianfranco Bottega, Ugo Pistoia. Quaderni di cultura alpina, Priuli & Verlucca editori, 2010. Pagine 127, euro 26,50.



Acquerello di Rowith Asche. Valstagna era il centro maggiore di legatura dei legnami in zattere.