

LA FORESTA DEL CANSIGLIO SOTTO IL DOMINIO DELLA SERENISSIMA REPUBBLICA.

relazione di *GIOVANNI CANIATO* desunta dalla registrazione del seminario

A partire dai primi secoli dopo il 1000, Venezia compie la scelta strategica di impossessarsi prevalentemente delle vie di comunicazione, anzichè condurre una acquisizione territoriale di tipo diretto: le vie marittime che consentivano il rifornimento di materie prime, le vie di penetrazione fluviale che consentivano di conferire le merci dall'emporio lagunare ai centri dell'entroterra. Venezia si contraddistingue per una mentalità che non è quella tipica feudale dei grandi imperi, non cerca cioè il dominio territoriale diretto; cerca le piazzeforti, i nodi marittimi, i porti costieri, che le garantiscono libertà di transito e di commercio. Attraverso trattati, talvolta con la forza, cerca di ottenere l'esclusiva, o comunque una posizione preminente, nell'acquisizione delle materie prime essenziali (sale, olio, legno). La possibilità di assicurarsi questa sicurezza dei transiti e dei commerci è perseguita, oltre che nell'ambito fluviale e marittimo, anche nella terra ferma. Questa, a partire dalla disgregazione dell'Impero romano, rimane soggetta a feudi e signorie di varia natura, disgregati tra loro e quindi sempre in una posizione di vulnerabilità; nei primi secoli dopo il 1000 Venezia assume spesso una posizione di pacere rispetto alle continue contese che si generano nell'ambito così frammentato dell'entroterra del Triveneto.

Anche nell'entroterra cerca la libertà di transito, di commercio, e soprattutto la possibilità di avere un continuo e adeguato approvvigionamento delle materie prime, o semi lavorate, essenziali per la sopravvivenza e lo sviluppo di uno stato in continua espansione, per esempio il ferro proveniente dalla Germania, il legname.

La possibilità di avere adeguata e continua disponibilità nei secoli di materia prima è garantita non dal dominio territoriale diretto, ma da una serie di accordi commerciali perfezionati nel tempo con i vescovi di Belluno, con le autorità del trevigiano, con le varie autorità succedutesi nel governo di questi territori. Questa linea strategica di comportamento fa sì che la piccola comunità veneziana, limitata territorialmente ad un'esigua fascia lagunare alto adriatica che va da Grado a Cavarzere, poche decine di migliaia di persone, riesca ad occupare, tra il 1200 e il 1400, una posizione di assoluto rilievo nell'ambito adriatico, se non in quello mediterraneo.

Avere una delle prime flotte militari e commerciali dell'epoca richiedeva una continua e adeguata disponibilità di materia prima: essenze forti come il rovere, proveniente in larga misura dall'Istria, dalla Romagna e in misura minore dalle Isole Egee; le resinose abete rosso, abete bianco e larice, per gli alberi delle navi; il faggio per i remi.

Queste riserve si trovavano in abbondanza accanto al Cansiglio, a Sommadida di Auronzo, a Taiada... e negli altri giacimenti boschivi dell'arco alpino e prealpino del Veneto orientale.

Elemento essenziale era la Piave, via di trasporto privilegiata, che nasce in Cadore, ciruisce l'area del Cansiglio, si apre nella pianura trevigiana e arriva in laguna. Era l'unico modo per

avvallare con rapidità, con sicurezza e con costi relativamente bassi l'enorme quantità di materia prima che dalla montagna giungeva ai luoghi di trasformazione e consumo, coincidenti in larga misura con la città lagunare. Fino a 70 anni fa, cioè fino agli anni 20 di questo secolo, l'unico modo per avvallare questo legname era dato proprio dal Fiume Piave. Questo sistema va in crisi nel momento in cui si afferma la ferrovia, che nell'area veneta nasce tardi (1913/1914), soprattutto lungo la direttrice Venezia-Conegliano-Vittorio Veneto-Cadore; e nel momento in cui la creazione dei primi impianti di sbarramento idroelettrico e di derivazione irrigua (negli anni '20-'30) trasformano quello che era un fiume di grande portata in un fiume, cioè ha perduto quel minimo deflusso vitale garantito che distingue un fiume vero e proprio da un torrente stagionale.

La rivalorizzazione della via d'acqua privilegiata è uno degli obiettivi che potrebbe fare da contorno all'idea di parco.

In questo modo si fa riferimento ad un altro aspetto, anche se forse definirlo ecologico è improprio, dell'atteggiamento assunto dallo Stato veneto nei riguardi del territorio, in particolare dell'entroterra e dell'area montana che sono visti sempre in funzione della protezione della laguna. Garantire che la laguna abbia un invaso sufficientemente ampio e salmastro era per Venezia garanzia di sicurezza strategica, per evitare che il nemico non si avvicinasse alla capitale, per evitare che vi fosse un dissesto sanitario-ambientale che rendesse invivibili certe porzioni dell'invaso lagunare. Quindi una politica che ha percorso i tempi in materia di difesa dell'invaso lagunare dalle alluvioni, dalle tracimazioni, dall'eccessivo apporto di materiale sedimentario da parte dei fiumi e in particolare dalla Piave. La laguna va difesa prima di tutto in montagna garantendo la sussistenza e il rimboschimento dei manti delle foreste montane che consentono di evitare l'eccessivo smottamento delle coste che degradano verso la valle del fiume e quindi tutte le conseguenze di dissesto idrogeologico che attualmente sono sotto gli occhi di tutti. La politica del garantire un adeguato rimboschimento fu attuata non solo per fini strategici e per garantirsi una disponibilità continua di risorse, ma anche per garantire che il fiume non fosse irrompente ma elemento necessario alla vita commerciale dello stato.

Questa politica è sintetizzata nel Codice Paolini del primissimo '600 (1608); questo era un *aricordo* presentato allo stato da un cittadino bellunese (Paolini) con l'intento di ottenerne beneficio, corredato da una serie di immagini ad acquerello che sono in parte dedicate proprio all'area circostante il Consiglio.

Alla fine del '600, con l'intento di evitare che le ripetute tracimazioni e alluvioni del fiume sversante in laguna portassero detrimento all'invaso, il Piave venne deviato a valle di San Donà verso i margini (verso nord-est). La deviazione del vasto bacino fluviale faceva anche in modo che il carico di acque dolci fosse il meno possibile; la condizione salmastra dell'invaso era necessaria per impedire lo sviluppo del canneto e del *malare*, la malaria in senso lato, che avrebbe portato all'inabitabilità di vaste porzioni lagunari e il progressivo interrimento, anch'esso foriero di problemi di ordine strategico.

In ogni modo, per consentire il quotidiano conferimento a Venezia del legname legato in zattere, venne mantenuto in efficienza il sistema dei canali lagunari interni.

L'Arsenale ben presto acquisisce e mantiene il controllo, più o meno diretto, su tutte le risorse boschive in intesa con i

Provveditori ai boschi, magistratura che trattava e gestiva direttamente i boschi, e inviando nei vari giacimenti boschivi i propri esperti, i *proti*, per valutare quali essenze, quali dimensioni, quali quantità fossero riservate allo Stato.


Alcuni boschi vennero banditi e riservati alle esigenze prioritarie dello Stato, dell'Arsenale, già nel 1470; tra questi, il Cansiglio arrivò un po' più tardi, bandito nel 1548 con una serie di cippi e croci in loco incisi nella roccia. Entro questa linea di conterminazione vigevano determinati divieti e determinate norme che non vigevano all'esterno, ed erano comprese delle fasce di rispetto, più o meno rispettate dalle popolazioni locali, nelle quali non era consentito il taglio, il pascolo, se non in determinati periodi e con determinate quantità, la produzione di carbone. Per secoli si è protratta, in modo particolarmente accentuato nel secolo scorso, una lotta continua tra le popolazioni locali, che chiedevano la disponibilità delle risorse boschive per sopravvivere, e le autorità statali, che invece intendevano far prevalere le esigenze superiori dello Stato.

I *proti* periodicamente valutavano in loco le disponibilità registrando tutto negli archivi dei *patroni* e *provveditori all'arsenal* ricchissimi di documentazione: per esempio elenchi delle galere con specificazione della dimensione (a 3, 4, 5 remi), della loro quantità, della loro situazione costruttiva (finite o non). Informazioni preziose per capire le quantità, le essenze e le tipologie del legname necessario a garantire la funzionalità della fabbrica di stato.

Tra la fine del 1400 e la fine del 1500 si registra il periodo di massima espansione dell'Arsenale: il continuo confronto con i turchi richiedeva la necessità di mantenere efficiente una flotta anche di un centinaio di galere, sempre pronte ad essere utilizzate.

La quantità di legname proveniente dal Cansiglio era altissima e continua, quindi era prioritario che la riserva boschiva fosse comunque controllata e riservata in prelazione all'esigenza dell'Arsenale.

Il legname naturalmente non serviva solo alla flotta, ma anche a tutti quegli aspetti che si collegano allo sviluppo della vita civile: Venezia era la città più grande d'Europa per numero di abitanti (150.000 persone) e come si può immaginare la necessità edilizia ed industriale di legname e di carbone era altissima. I carboneri erano presenti a Venezia fino a 25 anni fa (vietati dopo il 1966) e il carbone di legna costituiva una delle produzioni della montagna più abbondanti e continue. Era fatto pervenire a Venezia con un particolare tipo di galea, 3-4 moduli simili aggregati tra loro costituiti da zattere fatte da 20 tronchi appaiati con una casupola precaria per il carbone, unico natante che fino a 70 anni fa poteva consentire l'avvallamento del carbone e del legname dal momento che anche la zattera era materia prima che veniva smantellata e utilizzata, queste particolari zattere giungevano a Venezia nel numero di 3.000-3.500 l'anno.

(Riferimento a disegno secentesco del bosco del Cansiglio) 

Vengono visualizzate tutte le strade di accessibilità e tutta la serie di spiazzati per la produzione del carbone destinati a ridurre il faggio di scarto in carbone e trasportarlo attraverso il lago di Santa Croce e il Piave verso Venezia. La mappa mostra anche quale era il criterio dominante della gestione del bosco cioè quello del taglio disetaneo, talvolta per curazione (si eliminavano tutte le ceppaie, le piante non perfette, destinate

alla produzione del carbone), talvolta per schiarimento (i faggi ritenuti maturi per essere trasformati in 4-6 stele di spacco erano tagliati, quelli non maturi no). Il sistema delle carizade e stradine alpestri ripartisce il Cansiglio in una serie di lotti che nel corso del 1600 vengono codificati in prese: porzione delimitata con segni confinali con cui si intende suddividere un determinato territorio.

Nel *catastico del 1636* il Cansiglio viene diviso in 16 prese, sono visibili le strade di attraversamento del piano che in gran parte confluivano verso il lago di Santa Croce e verso Farra d'Alpago, dalla parte di Vittorio Veneto, infatti, il trasporto via terra veniva fatto, anche se saltuariamente, poichè richiedeva costi più alti e tempi più lunghi (*strada remera*). Sicuramente il modo più rapido e funzionale era quello di avvallare o attraverso il Piave o attraverso le lavine, canaloni molto ripidi che soprattutto d'inverno con la presenza del ghiaccio venivano allestiti per un rapido avvallamento del legno fino al lago dove veniva assemblato attraverso il Rai di Cadola (?).

Sono rappresentate delle casere, ma la presenza umana permanente in Cansiglio non risale prima dell'inizio del secolo scorso quando i Cimbri venuti dall'Altopiano di Asiago crearono degli insediamenti permanenti. Le popolazioni dei comuni contermini, soprattutto del versante alpagoto, utilizzavano i piani del Cansiglio solo per l'alpeggio estivo oltre che per il legnatico.

Altro aspetto fondamentale che emerge dalla mappa è il CX, o meglio *San Marco in figura di leon*, che rappresenta il Consiglio dei Dieci, cioè l'organo che gestiva direttamente questa riserva boschiva e che non a caso era il massimo organo dello stato incaricato della sicurezza (un po' la prefettura di oggi), ad indicare ancora una volta la rilevanza strategica di questa riserva.

Una delle proposte per il parco, ragionando su questa mappa, è quella di garantire nuovamente la praticabilità della via d'acqua, vale a dire della *Secca*, località in prossimità di Santa Croce e Cadola (?) che indica il canale non utilizzato, ormai impaludato, che consentiva un agevole collegamento acqueo fra Santa Croce, cioè tra il centro di Farra, dove confluiva tutta la materia proveniente dal Cansiglio, e il Fiume Piave. Da un punto di vista territoriale questa ipotesi di riapertura di un percorso acqueo potrebbe essere tenuta in considerazione collegandoci, forse in modo anche un po' forzato, al concetto modernissimo di restaurare non il monumento, ma il contesto in cui il monumento è insito. Ragionando a livello territoriale progettare un parco per il Cansiglio richiederebbe il ripristino del porto del Rai di Cadola (?), il ripristino delle vie di penetrazione stradali, ma anche fluviali che dal Cansiglio giungevano a quella che era l'autostrada del passato cioè il Piave.

In Cansiglio non c'erano solo faggi, c'erano abeti rossi e abeti bianchi, non c'era però, se non fino alla fine del secolo scorso, un utilizzo sistematico di queste risorse. Per l'abete rosso non c'è mai stata in epoca veneziana una richiesta continuativa, adeguata e programmata se non per singole alberature dalle caratteristiche eccezionali (alberature che avessero diametro di almeno un metro e che servivano essenzialmente per i pennoni) Abbiamo una *nota analitica del 1694* che elenca le spese (*spese di sua serenità* cioè a carico dello stato) sostenute per il taglio e la condotta del legname dal Cansiglio all'Arsenale di Venezia. Per capire quelle che erano le difficoltà e i costi basta dire che per la costruzione di un pennone erano necessari circa 1.000

ducati, mentre l'affitto annuale per una casa di discrete condizioni ammontava a circa 100 ducati, quindi 10 anni di affitto.