

# Pagava pedaggio stradale a Damos nel 1600 chi trasportava legname col carro a Perarolo



di  
**SERAFINO DE LORENZO**

Anche nei secoli passati Amantenere efficienti le strade era un impegno costante degli enti pubblici. La maggior parte della viabilità cadonina era affidata alle singole Regole, per la parte corrispondente al territorio di ciascuna. Esistevano anche dei consorzi di più enti per i tratti particolarmente gravosi e, in particolare, per la conservazione in buono stato dei ponti, che erano quasi tutti di legno.

La Magnifica Comunità curava la strada della del Canale: da Termine fino alla confluenza del Boite nel Piave, dove cioè andò formando l'abitato di Perarolo, diventato secolo dopo secolo centro del traffico del legname. La strada del Canale faceva parte di un sistema viario noto come strada di Alemagna che dalla pianura veneta arrivava nei territori dell'impero tedesco. Tale nome è passato

appunto di Alemagna.

A Perarolo arrivavano i prodotti dei boschi cadonini, da dove, diventando il Piave navigabile con le zattere, venivano spediti verso la pianura, che ne richiedeva sempre di più. Particolarmente interessato al legname del Cadore era l'Armenale di Venezia che veniva rifornito di antenne (linghe dino a 30 metri) ma anche bordonali e scaloni, pezzi di particolari dimensioni che non potevano essere fluitati come il legname comune, stante il carattere torrentizio dei vari corsi d'acqua. Dovevano invece essere trasportati via terra fino a Perarolo.

Per facilitare il trasporto dei legnami più lunghi fino a Perarolo, quelli provenienti dalla valle dell'Ansiei o dal Comelico, si costruì una strada per evitare talune difficili curve che costringevano a lente manovre, si pensò di sistemare quella della Cavallera sul fianco est di monte Zucco, nel regolato di Tai. Era poco più di un viottolo e venne sistemata con opportuni valori per consentire il transito dei pesanti carri di legnami, trainati da buoi.

Restava aperto il problema della manutenzione che, data la caratteristica dei mezzi transitanti deve

te onerosa. Non si poteva certo addebitare l'onere alla Regola di Tai, né caricare del compito la Comunità data la ristrettezza delle sue finanze. Venne chiesto un concorso alla Repubblica di Venezia, ma la Serenissima non aderì alla domanda. La strada però era stata fatta per facilitare i carradori, che trasportarono anche del legname comune. Arrivava fino nei pressi di Damos, dove per un canale costruito con apposito selciato facevano scivolare il carico fino al Piave, nei pressi della borgata di Sacco. Probabilmente non ci si pensò tanto a risolvere il problema della strada della Cavallera stabilendo una

forma di pedaggio che ciascun carradore doveva versare nelle mani dello stradicario incaricato della manutenzione. Tale tassa di circolazione venne fissata in 10 soldi. Se non veniva corrisposta l'addetto aveva facoltà di requisire qualche attrezzo trovato sopra il carro del trasportatore insolvente. La disposizione prevedeva che poteva essere tenuto come pegno un oggetto come manarino o managgia o strozzi o corde. Non doveva però eccedere nella requisizione onde non danneggiare il debitore oltre il valore del debito.

A tan proposito abbiamo un caso che può essere raccontato, come risulta dagli

atti d'archivio della Magnifica Comunità (busta 121, fascicolo 97) è del 1650 senz'altro indicazione di data. Erano appaltatori per la manutenzione della strada i fratelli da Sacco di Damos. Si trovarono creditori di un tale Gio Batta, carradore anche questo senza altra indicazione. Gli sequestrarono un manarino, valutato 6 soldi. Quello si querelò presso il Consolato e i da Sacco ricorsero al Consiglio di Cadore. La questione venne presto risolta perché il Gio Batta dovette corrispondere i 10 soldi ai da Sacco che restituirono il manarino, facendo presente il Consiglio che il caso doveva servire di esempio per altri.