

Prologo

Quella strada nel nulla

Molti anni fa, sul finire di un'ardua camminata nei Pirenei francesi in compagnia di mio fratello, ci imbattermo per caso in un prodigio dell'ingegneria che aveva contribuito a cambiare il corso della storia dell'umanità e a plasmare il mondo moderno. Scendendo dalle vette verso il villaggio di Etsaut, i prati alpini cedevano il passo alle foreste di conifere della Vallée d'Aspe. Il sentiero, fin lì ampio e facile da seguire, mutò repentinamente. Mentre la valle del fiume continuava a digradare, il sentiero proseguiva mantenendosi allo stesso livello, scavato com'era in una parete rocciosa quasi a strapiombo. Ci ritrovammo ben presto a percorrere uno stretto spuntone precariamente abbarbicato a duecento metri di altezza, sopra gli alberi e il fiume schiumante della Gorge d'Enfer. Il sentiero continuava così per un chilometro e mezzo, prima che la gola si allargasse scendendo al livello del fiume. Giunti finalmente in un punto sicuro, un utile segnale ci informava che avevamo appena percorso lo Chemin de la Mâtùre. Che cosa poteva aver spinto a costruire un sentiero così spettacolare in mezzo al niente? E che cos'era la *mâtùre*?

La risposta è da ricercare nella rivalità sviluppatasi nel XVIII secolo tra le due grandi potenze emergenti del mondo occidentale, Francia e Gran Bretagna, ed è uno degli esempi più lampanti di come il legno abbia contribuito a forgiare la storia dell'umanità. Contendendosi il potere e l'influenza sulle rispettive colonie e territori in espansione, nei Caraibi e nel Nord America, le due nazioni avviarono una corsa agli armamenti con il potenziamento delle proprie flotte. L'obiettivo era costruire vascelli più grandi e muniti di armi più pesanti, in grado di fungere da piattaforme di tiro finanche per cento grossi cannoni e di colpire le altre navi, costringendo le difese nemiche alla resa. Entrambe le nazioni si trovarono però ad affrontare la stessa difficoltà: come rimediare un numero

di alberi sufficiente per la costruzione di queste navi? Il problema non era la mancanza del legno in sé e per sé. Soprattutto la Francia poteva contare su una vasta area boschiva che copriva circa il 30 per cento del suo territorio. Il problema era invece la penuria di tronchi sufficientemente alti e diritti da impiegare come alberi navali, che potevano raggiungere altezze di 30-35 metri. In Europa la maggior parte dei boschi era già stata sfruttata e trovare aree di foresta primaria, con alberi alti, iniziava a diventare sempre più difficile. La soluzione per la Francia stava nelle regioni incolte dei Pirenei, dove si ergevano ancora boschi di maestosi abeti. L'ingegnere Paul-Marie Leroy avanzò l'audace proposta di prelevare gli alberi dalla Vallée d'Aspe, fino a quel momento inaccessibile, aprendo un sentiero sul ciglio della scogliera. L'opera fu completata nel 1772 e prese il nome di Chemin de la Mûture (letteralmente, cammino dell'alberatura). Ben presto alberi navali e legname di altro genere furono trainati giù per il nuovo sentiero, per poi essere trasportati fino al mare a bordo di zattere. Almeno per il momento, i problemi di approvvigionamento della Francia erano risolti.

Per la Gran Bretagna la difficoltà di reperire alberi per le navi era ancora più critica. Il paese aveva una copertura boschiva inferiore al 10 per cento e i boschi erano da tempo sottoposti a sfruttamento. Vi crescevano poche conifere e nessun albero abbastanza alto e diritto da poter essere utilizzato come albero per un'imbarcazione. Già dal XIV secolo, la Gran Bretagna era costretta a procurarsi tutti gli alberi navali dai paesi affacciati sul mar Baltico. Il problema era però che le flotte dei rivali nordici, Olanda e Svezia, minacciavano costantemente di tagliare le forniture, e in ogni caso gli alberi alti diventavano sempre più scarsi e costosi. La Gran Bretagna ripiegò quindi sulle colonie americane, dove la foresta vergine del New England vantava pini bianchi americani altissimi, dal tronco diritto e in quantità all'apparenza illimitate. Dalla metà del XVII secolo in poi, questi alberi, che potevano raggiungere un'altezza di settanta metri per un diametro di oltre un metro, diventarono la prima scelta per la marina britannica; nel suo famoso diario, il funzionario navale Samuel Pepys cita più volte tale commercio e il 3 dicembre 1666 si rallegra per un convoglio per il trasporto di alberi navali sfuggito a un blocco olandese:

È giunta anche l'ottima notizia di quattro navi del New England approdate sane e salve a Falmouth con quattro alberi per le navi del Re; una be-

nedizione davvero inaspettata e senza la quale l'anno venturo sarebbe stato un disastro, a dire poco. Ringraziamo Dio per una simile fortuna, e che seguiti a riservarci il suo favore in altre circostanze!

Purtroppo, nell'intento di assicurarsi la fornitura di alberi per le navi, il governo britannico commise una serie di errori marchiani attuando politiche che avrebbero avuto conseguenze disastrose. Gli inglesi incontravano difficoltà nell'acquisto di tronchi d'albero sul mercato libero in quanto i coloni preferivano abbatterli per ricavarne legname da costruzione: in fin dei conti, considerate le dimensioni ragguardevoli dei tronchi, si trattava di una lavorazione molto più semplice rispetto al trasporto per chilometri e chilometri lungo i fiumi navigabili. Gli inglesi avrebbero potuto comprare aree boschive da gestire direttamente, invece, nel 1691, implementarono una politica nota come *King's Broad Arrow*, ovvero «freccia larga del Re»¹. I pini bianchi con tronco dal diametro superiore a 61 centimetri venivano marchiati con tre colpi di accetta che formavano una freccia rivolta verso l'alto ed erano dichiarati di proprietà della corona. Ben presto questa politica si rivelò però assolutamente impopolare e impraticabile. I coloni continuarono ad abbattere i grandi alberi e a tagliarli in assi larghe 58 centimetri o meno, così da liberarsi delle prove. Guarda caso i pavimenti di grandi assi di legno vennero molto in voga, in segno di spirito di indipendenza. Gli inglesi reagirono riscrivendo la legge e vietando l'abbattimento di tutti i pini bianchi aventi un diametro superiore a trenta centimetri. Tuttavia, poiché gli alberi erano soggetti a controllo solo se non «crescevano all'interno di circoscrizioni o entro i relativi confini o limiti», gli abitanti del New Hampshire e del Massachusetts prontamente ridisegnarono i loro confini in modo che le province risultassero divise quasi per intero in circoscrizioni. Molti coloni rurali ignoravano del tutto le regole, asserendo di non conoscerle, oppure puntavano deliberatamente gli alberi marchiati per il loro ovvio valore. Con pochi uomini al loro servizio e decine di migliaia di chilometri quadrati da sorvegliare, gli ufficiali sovrintendenti ai boschi di Sua Maestà erano praticamente impotenti di fronte alle depredazioni dei coloni; dal canto loro, le autorità locali non erano inclini ad applicare una legge impopolare. Nel 1772, proprio nell'anno del completamento del Chemin de la Mâtùre, la questione culminò in una crisi con un episodio noto come Pine Tree Riot (la Rivolta dei pini)².