Strade, teleferiche ed acquedotti.

Uno dei più gravi problemi che i comandi degli eserciti contrapposti dovettero affrontare nella guerra del 15-18 derivava dalla necessità di rifornire le truppe in linea di viveri e munizioni ma anche
di acqua, energia elettrica, medicinali, combustibile, vestiario ed ogni altra risorsa utile a garantire la
capacità di vivere e combattere a migliaia di soldati in un ambiente tanto ostile.
In particolare nelle Prealpi Venete il fronte si trovò subito sbilanciato in avanti, ben oltre lo storico
confine imperiale, e quindi privo di idonei collegamenti con le retrovie ed i centri logistici della pianura.

Le nostre montagne infatti, all'inizio del secolo scorso, erano servite da una viabilità nata per l'utilizzo agricolo e forestale del territorio. Si trattava di mulattiere e di sentieri caratterizzati da tratti
di forte pendenza, molto spesso non percorribili nemmeno da un carro, e solo nel fondovalle esistevano strade adatte agli automezzi.
Iniziò così la realizzazione di un vasto progetto di adeguamento e di costruzione di nuove strade in
tutte le valli delle Prealpi.
La necessità di trainare i cannoni e gli obici sui passi e sulle cime delle montagne costrinse i comandi
della I^ Armata a realizzare con la massima urgenza un incredibile rete stradale utilizzando migliaia
di uomini, donne ed anche ragazzi che sfidarono non solo i pericoli della guerra ma anche della montagna e di un lavoro a volte rischioso.
La valle dell'Agno si trasformò in un grande cantiere dove in breve tempo furono progettati e realizzati ponti, strade, gallerie, teleferiche, piazzali di deposito di materiali, fontane ed acquedotti.
Per rifornire in fronte del Carega – Coni Zugna fu costruita una nuova strada camionabile da contrada Storti al Rifugio della Gazza e progettata la prosecuzione fino al passo della Lora. Dalla
Gazza poi la viabilità proseguiva con la strada carrettabile per malga Rove e con le mulattiere del
passo Ristele, del passo della Lora e dell'Omo e la Dona.

Sicuramente più impegnativa fu la realizzazione della nuova strada da Merendaore a Campogrosso,
realizzata negli ultimi chilometri sui ripidi versanti di cima Campogrosso. Furono necessari numerosi
tornanti sostenuti da muri a secco di notevoli dimensioni e la costruzione di due gallerie, il tutto completato con opere accessorie come parapetti in legno, cunette, interventi di consolidamento delle
scarpate e gli immancabili fornelli da mina per far saltare la strada in caso di ripiegamento. Lungo il
tratto La Guarda – Campogrosso fu realizzato anche un acquedotto con tre fontane ancora oggi ben
visibili. Nel 1917 la strada rotabile proseguirà verso il Pian delle Fugazze prendendo il nome di "strada del Re". Anche nell'altopiano di Campogrosso la viabilità principale proseguiva con un gran
numero di mulattiere, di strade di arroccamento e di sentieri che raggiungevano le postazioni di artiglieria e la seconda linea o proseguivano verso la prima linea in direzione di Camposilvano o

Obra. Particolarmente importante la mulattiera (sul percorso del primo Anello Storico) che con un
tracciato defilato alla vista ed al tiro del nemico dava accesso alla linea fortificata da cima Postal

fino al Passo del Lupo, a ridosso di Cima Slavazzi e dei Roccioni di San Marco. Altre mulattiere attraversavano il passo di Campogrosso lungo il versante sud della Sisilla o sul lato Sud per il passo
della Regina verso il gruppo del Carega e le postazioni di Monte Mezzo. I rifornimenti su strada però furono integrati su tutto il fronte alpino da un sistema di teleferiche che potevano trasportare
grandi quantità di materiali alle quote più elevate,con qualsiasi condizione meteorologica. Anche

nella conca di Recoaro Terme furono installate tre teleferiche, due raggiungevano Campobrun con
stazioni a valle in località Fienili Lambre (Officina Gazza) e presso Malga Laraute ed una Campogrosso. Quest'ultima teleferica era la più lunga delle tre. La stazione a valle si trovava lungo
la nuova strada della Gazza a Sud della frazione dei Parlati e con due stazioni intermedie (Il basamento e la strada di servizio della seconda ancora oggi chiaramente identificabili lungo la Provinciale di Campogrosso, circa 400 metri a monte di Malga Ravo).
La stazione a monte era ospitata in alcune baracche non lontana dall'attuale rifugio e servita da una
comoda strada rotabile.
A guerra finita rimasero sulle nostre montagne le testimonianze delle battaglie, delle trincee, delle
gallerie e delle mine ma quello che cambio più di ogni altra cosa il territorio e la vita dei montanari fu
il patrimonio incalcolabile di una nuova viabilità che permise migliori condizioni di vita e di lavoro

per i residenti ma anche le premesse del turismo e di un diffuso escursionismo a beneficio di tutti.