

Pietro Monego

FUSINE di Zoldo - SELVA di Cadore

Brevi note su una strada osteggiata dalle autorità militari



Indice

La viabilità della Val di Zoldo dopo l'unità d'Italia	p. 2
Nel 1906 viene annunciata la costruzione della strada Fusine-Selva	p. 4
Il quotidiano "L'Italia" del 29 ottobre 1906 riprende l'articolo del Corriere	p. 6
Un ampio articolo sulla Fusine-Selva appare anche sulla "Gazzetta di Venezia" dell'11 novembre 1906	p. 8
Le incognite militari create dall'apertura della nuova strada per la Staulanza	p. 11
Ruolo del Comitato promotore per l'allacciamento stradale Fusine- Selva	p. 15
Una foto storica	p. 16

Foto di copertina: agli inizi del '900 un carro attraversa Forcella Staulanza. Sullo sfondo il Monte Civetta (m. 3220)

La viabilità della Val di Zoldo dopo l'unità d'Italia

Il prof. Antonio Balestra nel suo libro "*Cenni topografici e storici della Vallata zoldana*" descrive con dovizia di dettagli l'ampio quadro dei lavori pubblici che cambiarono radicalmente la viabilità zoldana nel periodo postunitario.¹

«Zoldo, che durante il dominio austriaco non aveva, si può dire, mosso passo sulla via del progresso, appena unito alla madre patria, avvisò al bisogno di avere anzi tutto una strada carreggiabile, sufficientemente comoda, che, percorrendo il canale, mettesse capo a Longarone sulla grande strada d'Allemagna e facilitasse così le comunicazioni col capoluogo del distretto della provincia e quindi con Vittorio, Conegliano, Treviso, Venezia, dove gli Zoldani hanno i maggiori loro interessi.

Soltanto qualche breve tronco della strada era stato sistemato negli anni 1862, '63, '64: urgeva quindi riprendere i lavori. All'uopo pertanto si costituì un consorzio tra i due comuni della vallata e quello di Longarone, e, adottati i voluti accordi nei riguardi del tracciato e della spesa, se ne ripresero tosto i lavori.

Ma il legname allora, punto ricercato nello Zoldano in causa della mancanza di strade sistemate e della non fluitabilità del Maè, si vendeva a prezzi vilissimi; per cui i lavori della strada proseguirono molto a rilento, inquantochè, per far fronte alle gravose spese, i Comuni non potevano ricavare il danaro necessario che dal prodotto dei boschi.

Finalmente verso il 1882 la strada, sboccando a Longarone, sul piazzale Margherita, poté essere aperta al pubblico in tutto il suo percorso.

La strada principale era già costruita; ma rimanevano da sistemare le vie interne di comunicazione tra le varie frazioni e il rispettivo capoluogo, da erigere i fabbricati scolastici, da costruire gli acquedotti ecc.

Ben presto si constatò che il tracciato della strada non era stato dei più felici.

Vero gli è che del senno di poi son piene le fosse; ma nello stendere i progetti non si tenne conto, quanto sarebbe stato necessario, della irruenza terribile delle piene del Maè.

Da Fusine a Dont la strada che si volle costruita a valle cominciò subito ad essere rovinata dalle piene in località Retorbol, nel punto più basso del tornante. Ogni piena vi cagionava una nuova rovina.

Coi denari ivi spesi nelle opere di riparo si sarebbe costruita una nuova strada.

Nel breve tratto da Fusine a Dont (km. 4) essa attraversava ben tre volte il Maè su ponti in muratura; a Retorbol, alla Lasta, alla Crepa verde.

Avveniva che le piene rovinavano o asportavano ora l'uno, ora l'altro.

Inoltre nella località *Sgraffedera* la strada era minacciata da una frana e il torrentello che scende da Cercenà la ostruiva ogni qualvolta cadeva un forte acquazzone, tanto che si dovette, abbandonando il ponte della Crepa verde, trasportarla dal *Pian delle Calchere* in giù sulla sponda sinistra, costruendo al *Col dei Molin* un nuovo ponte.

E quasi non bastasse, appena sotto il villaggio di Fusine, il Maè, battendo sulla sinistra sponda cagionava in quel terreno ghiaioso una frana che, approfondendosi sempre più, era giunta a compromettere la stabilità della malauguratissima strada, in modo che il passaggio dei carri non era più sicuro.

¹ A. BALESTRA, *Cenni topografici e storici della Vallata zoldana e breve sunto storico del Risorgimento nazionale*, Vicenza, 1927, pp. 180-185.

Finalmente il sindaco di allora, Riccardo Rizzardini, vincendo con non poca fatica le forti opposizioni che venivano dai maggiorenti di Fusine, abilissimi, in quel tempo, nel farsi ascoltare dalle autorità prefettizie, riuscì a far costruire dal ponte di *Col Dal Molin* alla *piazza di S. Nicolò*, la nuova strada che si svolge sulle falde apriche a sinistra del Maè.

Peccato che ad essa, per risparmiare un tornante, si sia data una pendenza eccessiva: pendenza che vorrà certo essere corretta.

Anche il tronco di strada da Dont a Forno, in origine mal tracciato e forse anche mal costruito, fu interamente qua rovinato, là asportato dalle piene, sicché dovette essere ricostruito quasi per intero su nuova sede. E quante volte l'irruenza del torrente Mareson rovinò od asportò il ponte sotto Sommariva?

Se la strada si fosse fatta passare sulla destra del Maè, laddove passava la vecchia mulattiera, non sarebbe più occorso questo ponte, la cui manutenzione costò e forse costerà ancora somme ingenti.

Lungo il canale, ai Pontesiei, un tratto di strada si dovette per intero ricostruire, trasferendone la sede dalla sinistra alla destra del fiume. Ma esso riuscì quanto mai disagevole e scabroso sia per la troppa pendenza sia per le svolte quasi ad angolo retto alle testate dei ponti gettati attraverso il Maè.

E che si deve dire dalla malaugurata riva di Soffranco e della controriva di Igne?

Esse danneggiano immensamente le condotte, perché fanno limitare il carico a tre quarti appena (e forse meno) del normale.

Occorre pertanto che la strada venga rettificata da Pirago al ponte di Soffranco, ricostruendola più in basso, su di una linea in leggiera pendenza.

Zoldo Basso pensò ben presto anche alla sistemazione della viabilità interna.

Così verso il 1872 costruiva la strada di Soccampo-Sommariva; nel 1885 quella di Sommariva-Dozza-Pieve e nel 1892 sistemava quella che da Dozza porta a Bragarezza, che venne poi ulteriormente corretta allorquando nel 1916-17 il Genio militare italiano faceva aprire la carreggiabile Dozza-Villanova-Fornesighe-Cibiana-Venas e quella da Bragarezza a Zoppè.

Anche Villa fu messa in comunicazione con Dont a mezzo d'una comoda via. (...)

Nel 1919 fu costruita la strada da Dont a Goima, nel 1923, da una cooperativa locale mal diretta e disciplinata, quella che da Fusine mette a Brusadaz ed a Costa; nel 1923, la via solida ed amenissima Mareson-Coi. Il Genio militare, durante la guerra, tanto sul versante agordino, quanto su quello di Goima aveva costruito gran parte della strada del Duram lasciandola incompiuta verso la sommità del varco.

Il comune di La Valle, nel capoluogo del quale essa sbocca, d'accordo con quello di Zoldo Alto ne fece completare i lavori di costruzione, tantoché, nel luglio 1926 l'intera via poté essere aperta al pubblico transito dei carri e delle automobili».



Passo Duran

Nel 1906 viene annunciata la costruzione della strada Fusine-Selva

Nell'edizione del 30 settembre 1906 il *Corriere della sera* riportava la notizia della imminente costruzione di una nuova strada tra Fusine di Zoldo e Selva di Cadore.

CORRIERE DELLA SERA		
Corriere della Sera, 30 Settembre		
RECENTISSIME (Per telefono e per dispaccio al <i>Corriere della Sera</i>)		
Il proclama di Taft a Cuba La creazione d'un Governo provvisorio Avana, 29 settembre, notte. Il Governo provvisorio prese oggi possesso di Cuba con la proclamazione del ministro della guerra americano Taft, che s'è dichiarato governatore dell'isola di Cuba.	Il nuovo lord Mayor di Londra Ci telef. da Londra, 29 settembre, notte: Con la solita cerimonia, i rappresentanti delle corporazioni di arti e mestieri della City hanno oggi scelto il nuovo lord Mayor, che entrerà in carica tra un mese. E' stato eletto sir William Treloar, che già da gran tempo faceva parte dell'amministrazione comunale.	L'importanza strategica d'una strada Per la difesa dei nostri confini Ci telegr. da Roma, 29 settembre, notte: La <i>Tribuna</i> riceve da Belluno che l'Italia costruirà presso il confine una strada di molta importanza sotto l'aspetto strategico ed economico. Si tratta della strada Fusine-Di Zoldo-Selva, contro la costruzione-

«Ci telegrafano da Roma, 29 settembre, notte: *La tribuna* riceve da Belluno che l'Italia costruirà presso il confine una strada di molta importanza sotto l'aspetto strategico ed economico. Si tratta della strada Fusine di Zoldo-Selva, contro la costruzione della quale, già fin dal 1881, esisteva il "veto" dell'autorità militare, che in questi giorni è stato tolto per interessamento degli onorevoli Magni e Loero ed in seguito al vivo bisogno dimostratosi nelle recenti manovre dell'Agordino.



La vecchia strada per Fusine.

Il Brentari, nella sua guida del 1887, descrive le condizioni della viabilità altozoldana del tempo, dicendo: «A Fusine finisce la carreggiabile. La mulattiera sale con varie svolte, cattiva e sassosa» a Forcella Staulanza.² Da questa Forcella per raggiungere San Vito di Cadore servivano ben 8 ore di cammino.

² O. BRENTARI, *Guida storico alpina di Belluno - Feltre - Primiero - Agordo - Zoldo*, Bassano 1887, pag. 344.

La strada comincerebbe a Fusine di Zoldo, - paese unito a Forno di Zoldo da una strada di sei chilometri e mezzo la cui viabilità, a dir vero, lascia ancora a desiderare - a m. 1178, proseguendo per Pianaz e Mareson e, per la malga Staulanza (metri 1671), conduce alla Forcella Staulanza (m. 1773).

Questa località è difesa a destra dal Monte Pelmo, a sinistra dal Crot, di dietro dal Civetta che guarda la forcella Forada e la Val Fiorentina.

Dalla Forcella Staulanza la strada proseguirebbe, scendendo, per Pescul, fino a Selva. Come si vede questo tronco stradale servirebbe di allacciamento della Valle Zoldana a quella dell'Agordino e del Cadore e giungerebbe molto vicino alla frontiera, a Selva, allacciandosi poi alla strada che, parallela al confine, discende da Selva a Caprile.

Questa strada è ricca di importanti posizioni strategiche ben difese, occupando opportunamente le quali, si può impedire una possibile invasione da parte dell'Austria.

Anche economicamente considerata, grande è l'utilità di questa strada, il bisogno della quale era proprio sentito, specie per l'interesse della Valle di Zoldo.

I rappresentanti dei Comuni di Selva e di altri comuni interessati si riuniranno quindi quanto prima per accordarsi circa la pronta costruzione di sì importante tronco stradale. Pare anzi - ed è giusto sperarlo - che anche il governo voglia concorrere alla spesa».



Passo Staulanza

Il quotidiano "L'Italia" del 29 ottobre 1906 riprende l'articolo del Corriere

La notizia della costruzione della nuova strada tra Fusine e Selva trovò eco anche nei giornali americani. Infatti, il 29 ottobre 1906 venne riportata nel quotidiano "L'Italia",³ edito negli Stati Uniti da nostri connazionali.⁴



La costruzione della nuova arteria viene però presentata come una sfida al governo austro-ungarico che aveva da poco inaugurato la rotabile Moena-Arabba:

“Ciò che l’Italia oppone all’Austria. Importante costruzione stradale sulla Staulanza”:

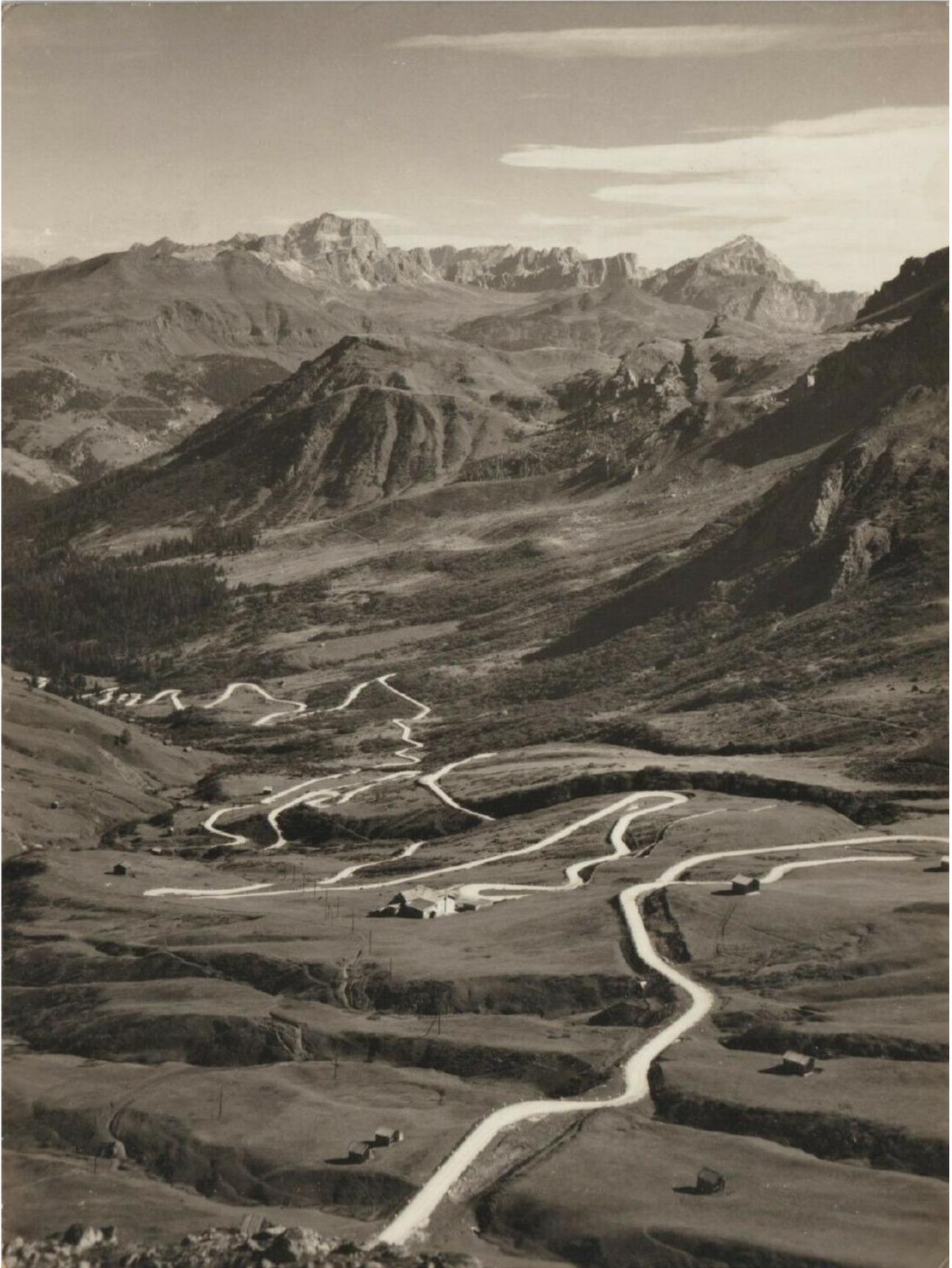
«L’altr’ieri davamo notizia dell’inaugurazione della nuova strada Moena-Arabba che l’Austria ha costruito nel Tirolo molto presso il confine.



Oggi siamo lieti di poter annunciare che l’Italia costruirà presso al confine una strada di non minore importanza, sotto l’aspetto strategico ed economico».

³ Si tratta di un quotidiano che «era sicuramente la prima linea della stampa italiana in America. Un quotidiano eccellente che bene si era insediato in California. Il suo direttore era il Comm. Ing. Ettore Patrizi, veterano del giornalismo, abbastanza conosciuto ed apprezzato dai connazionali. Capo redattore dell’Italia, era invece, un’altra simpatica figura di pioniere del giornalismo italiano: il Sig. Paolo Pallavicini». Da: <http://ideamagazine.com/stampa-italiana-negli-stati-uniti/>

⁴ (<https://chroniclingamerica.loc.gov/search>).



La grande strada delle Dolomiti, costruita dagli Austriaci, presso il Passo Pordoi

Un ampio articolo sulla Fusine-Selva appare anche sulla “Gazzetta di Venezia” dell’11 novembre 1906

Qualche giorno dopo tornava sull’argomento anche la “Gazzetta di Venezia” di domenica 11 novembre 1906 con un articolo che sembra scritto da un vero e proprio “innamorato” della Val di Zoldo:



“Per la nuova strada da Fusine di Zoldo a Selva di Cadore”.

«Chi interrogasse a caso uno di quei venditori ambulanti di pere cotte e di dolci che scendono a Venezia con l’inverno, si sentirà ripetere con una certa fierezza *“Io sono di Zoldo alto”*».

Quanti possono dire oggi allo Zoldano: *“Dall’alto o dal basso che tu venga, tutta la tua magnifica valle ho abbracciata con lo sguardo solo da quel monte Punta che vi sorge (quasi a 2000) nel mezzo, come verde piedestallo al Pelmo?”*.

Sono pochi davvero relativamente, per quanto famosi ed ardit i Veneziani nel cemento con ragioni chiuse ad ogni elementare progresso.

Non perché siano venute intiepidendo le virtù consacrate dalla lapide di Mezzocanale: quelli di Zoldo — come i fratelli Agordini e Cadorini, al di là dei monti e rasenti il confine — si mantennero sempre desti.

Anzi crebbero in audacia indirizzandola a conquiste civili.

Non parliamo ora del Cadore che avrà la ferrovia, perché volle un bel giorno ottenerla.

Restando allo Zoldano è noto che non aveva strade nel vero senso della parola: lacuna questa che significava volgarmente pagar le tasse e continuare a vivere abbandonati come i selvaggi.

Per salire da Longarone alla bassa Valle Zoldana il compito era abbastanza agevole: una postale costata un tesoro a quelle popolazioni!

Anche si poteva giungere — bene o male — sino a Fusine di Zoldo Alto (dislivello m. 330).

Ma poi? ... Come in fondo al sacco, bisognava tornare indietro, fuggire il bello meraviglioso di natura per ricordarsi d’essere legati al mondo civile!

“Ebbene facciamo la strada per il nostro commercio e per gli ospiti che verranno certo” dissero in Selva e in Fusine nel 1881.

Quando, ad opera incominciata, capitò il veto militare che tenne incatenata tanti anni sino allo scorso ottobre la fruttuosa energia dei comuni interessati.

Se fate la strada bisogna difenderla, e non abbiamo i quattrini.

Questa estate l’affluenza dei villeggianti - cresciuta a poco a poco negli ultimi anni - fomentò la ribellione coltivata in segreto.

Inoltre la presenza a due passi dal confine delle truppe alleate, il passaggio dei nostri baldi alpini, le manovre nell’Agordino, fecero pensare più fortemente che se un nemico avesse voluto penetrare nella forcilla Staulanza, la strada attraverso Zoldo alto non era poi impresa difficile.

Il nemico aveva già fin quasi al confine strade di prima classe e ben difese.

Tant’era permettere che la strada si facesse, decidendo infine le fortificazioni del Crot e della Fertazza.

Qualche cosa di simile e più ancora seppe il 22 agosto S. E. il generale Gobbo,⁵ simpaticissima figura di soldato, all'albergo delle Alpi in Fusine, di ritorno dall'ispezione fatta appunto sul Crot, mentre inoperosi sonnecchiavano i due *chauffeurs*.

L'automobile arrampicatasi lassù - miracolo nuovissimo - aveva dovuto cedere all'evidenza dei fatti e accontentarsi di richiamare una folla di curiosi alpigiani che dopo l'invenzione della ferrovia non avevano mai poste le mani avido su maggior portento!



Il Ten. Generale Gaetano Gobbo

Da: <https://myarchivistoricofotografico.com/author/adriano5701/>

Ritirato il veto ecco subito la prima adunanza il 22 ottobre in Forno di Zoldo.

Mancavano i due deputati - che però avevano dato in precedenza il loro valido appoggio - mancavano i rappresentanti di qualche comune zoldano e quelli dell'Agordino, pure virtualmente interessati ma non invitati.

Ragione per cui i presenti autorevoli si limitarono a stabilire la data della prossima riunione plenaria e le norme per l'elezione di un comitato esecutivo.

⁵ Da Wikipedia: **Gaetano Gobbo** (Torino, 1840 – Torino, 1923) è stato un generale italiano che si distinse come ufficiale durante la terza guerra d'indipendenza italiana. Successivamente fu comandante della Brigata Casale, delle Divisioni territoriali militari di Messina, poi di Alessandria. Nel 1902 assunse il comando del V Corpo d'armata, andando in posizione ausiliaria nel corso del 1908. Assegnato dal 15 ottobre 1912 allo stato maggiore del I Corpo d'armata di Torino, transitò nella riserva nel 1913, ma all'atto dell'entrata in guerra del Regno d'Italia, avvenuta il 24 maggio 1915, fu richiamato in servizio. Non ebbe incarichi operativi a causa della tarda età, ma fu nominato comandante del Corpo d'armata territoriale di Verona, alle dipendenze della 1ª Armata allora al comando del tenente generale Roberto Brusati. Mantenne tale incarico sino al 1917. Posto definitivamente in pensione si spense a Torino nel corso del 1923.

Vi concorreranno con pari entusiasmo i sindaci di Agordo, Cencenighe, Alleghe, Rocca, Selva, Zoldo alto, Forno, Zoppè, Longarone, Borca e San Vito. Alla riunione che si terrà domani 12, in Belluno, intervengono i deputati Loero e Magni e i consiglieri provinciali dei due distretti.

Perché l'apertura della strada Fusine-Selva conseguirà, anche per le altre contermini ora esistenti, il diritto di essere considerate provinciali, con minor aggravio di manutenzione per i comuni.

Il comitato sarà composto di cinque membri estranei alle amministrazioni comunali; ai quali, dopo fissate le quote di concorso, è demandato l'incarico del riparto della spesa di costruzione e le pratiche per il sussidio dal Governo e dalla provincia.

Intanto Borca e San Vito hanno annunciato che concedono gratuitamente il terreno nei rispettivi territori. Ora si sa che il governo austriaco sta tracciando il prolungamento della strada Pordoi-Livinallongo alla Falzarego-Cortina con diramazione per Colle Santa Lucia sino a Codalunga presso Selva!

Chi conosce la situazione di tali arterie costruende può anche averle desiderate un giorno "en turiste", o per averle indovinate con intelletto d'amore su di una carta geografica, intuisce subito l'importanza della nuova via Fusine di Zoldo-Forcella Staulanza-Selva di Cadore.

Siano irrequieti alpinisti, placidi villeggianti o uomini d'affari; si tratti di carrozze, di automobili postali (perché no?) o di carriaggi per rapporti agricoli, industriali o commerciali, tutti saranno soddisfatti di comunicare una buona volta direttamente col Cadore, con l'Agordino, col Primiero senza l'obbligo di retrocedere; a meno che non si preferisca continuare con le valigie in gerla e assumersi il disagio d'un valico per mulattiere ... comodissime.

Ricordo di aver visto nell'agosto scorso correre per isbaglio sulle spalle del "mago", al rifugio "Coldai", le valigie dell'on. Co. Marcello aspettate invece in quella sul Pelmo.

Celebre "mago" che ha tutta una storia di salite e di prodezze intorno al Pelmo ed al Civetta, spaccalegna d'inverno pel Comune di Venezia.

Tra due anni avremo dunque questo nuovo tronco di carrozzabile italiana su terra d'incanto, generosa d'ogni attrazione. Dolce quiete, modesti e buoni alberghi, panorami indescrivibili, distese ondulate di prati e boschi ed acque sorgive, una infinità grandiosa di bellezza oltre i mille metri offrirà al visitatore la Vallata di Zoldo.

Le Dolomiti maggiori faranno superbamente ala al passaggio della civiltà sui fili del telegrafo.

Pasutti di Coi e di Costa, vigili sentinelle piantate su in alto, Brusadaz, Pianaz e Mareson: molti e molti verranno allora a conoscervi.

E da Mareson (m. 1362) appunto spiccherà il volo per la forcella Staulanza la via costruenda: da quel giocondo villaggio noto per i tesori lasciati dal Brustolon per la sua florida latteria sociale, indimenticabile ne' geranei smaglianti al sommo dei "tabiai" perenne tentazione di ogni anima gentile».



Mareson

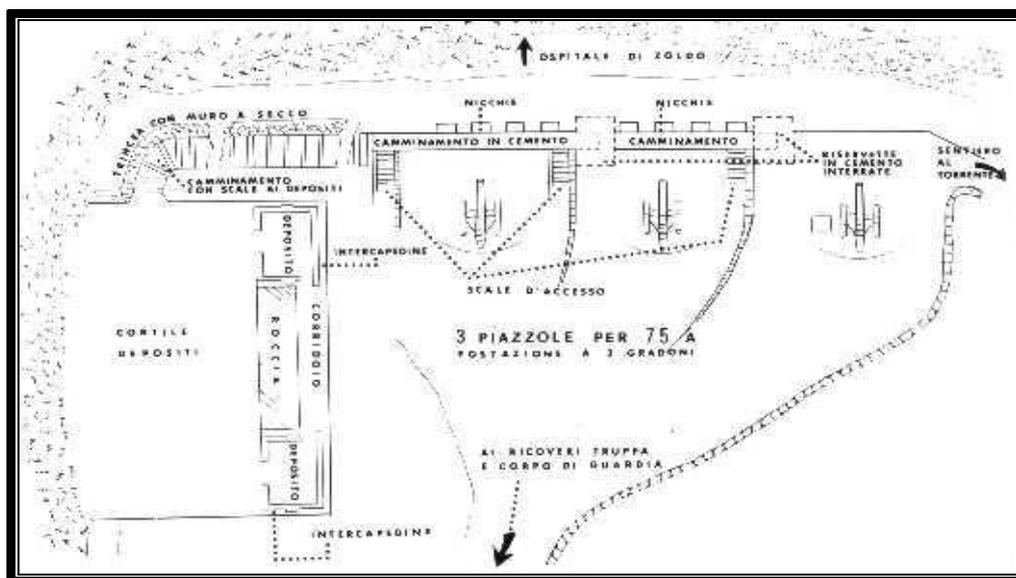
Le incognite militari create dall'apertura della nuova strada per la Staulanza

I quotidiani sopraccitati accennano ad un "veto" delle autorità militari, che aveva impedito per molti anni la costruzione della strada Fusine - Selva. Ma qual'era l'ufficio che aveva assunto questa decisione?

Si trattava dell'Ufficio "Scacchiere Orientale", dello Stato maggiore dell'Esercito, che, nel 1881, si era pronunciato in maniera sfavorevole alla «realizzazione di una rotabile attraverso forcella Staulanza, motivandola col fatto che la facilitazione delle comunicazioni attraverso la Val Fiorentina e la Val Cordevole non sarebbe andata incontro agli interessi della difesa nazionale. L'assetto del tratto di frontiera fra le valli del Boite e del Cordevole esige infatti di non portare modifiche alle comunicazioni nell'alta valle di Zoldo, in quanto l'apertura di un nuovo accesso rotabile, quale si sarebbe verificato col permettere la strada Fusine-Staulanza-Selva, avrebbe giocoforza imposto la dispendiosa costruzione di un congruo sbarramento nella Val Maè. Il Ministro della Guerra rimase così per più di 20 anni tra l'incudine e il martello, sollecitato da una parte dalle ragionevoli richieste, anche all'interno dello stesso governo, di preta valenza politica e civile, e condizionato dall'altra dalle remore strategiche ed ancor più dalla cronica mancanza di fondi per organizzare contromisure fortificatorie idonee».⁶

Nel 1908 si decise il rafforzamento delle opere di difesa sul Maè.

Nel 1909 venne presentato uno studio per una postazione per cannoni da 149 G con relativa rotabile d'accesso a Col Pradamio (m 1113), tra Mezzocanale ed Ospitale di Zoldo, e per un corpo di guardia ai *Casoni*. Le autorità militari erano convinte che da tale posizione si sarebbe potuto sbarrare la rotabile a valle di Forno di Zoldo, località in cui confluivano le strade dalla Val Boite e dalla Val Fiorentina.⁷



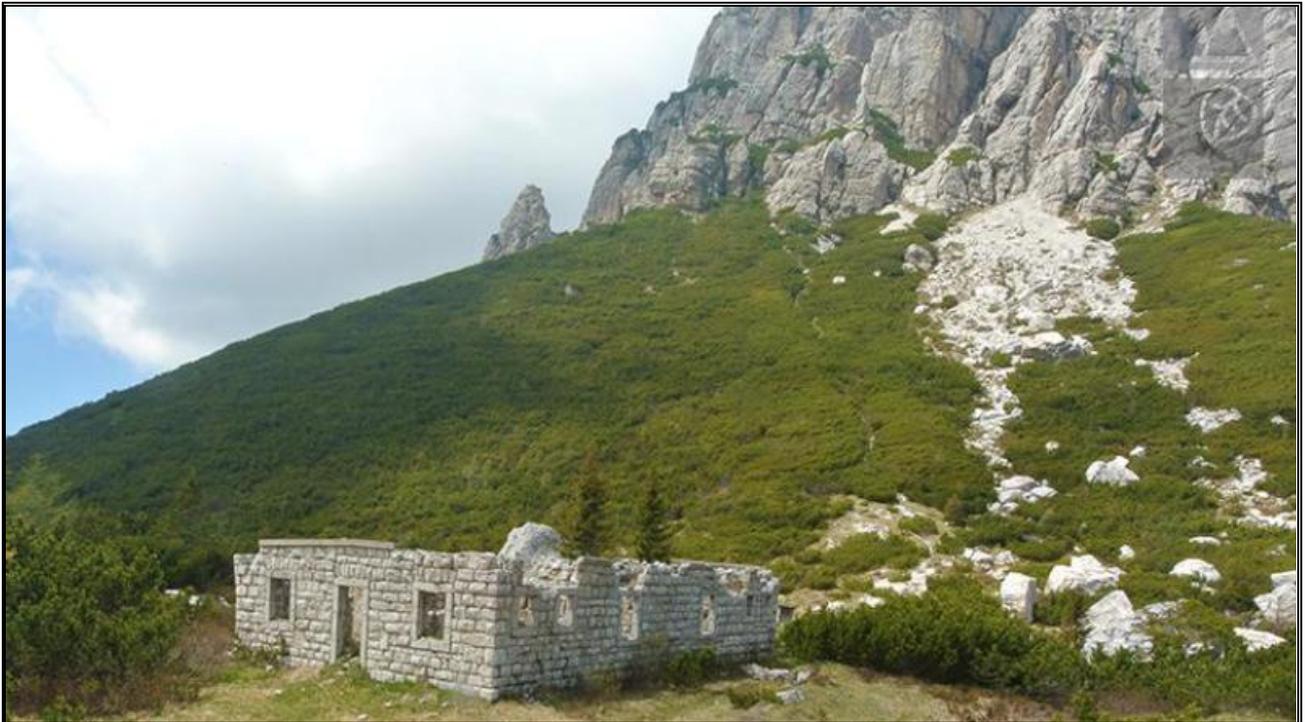
<http://www.fortificazioni.net/Image%20Belluno%20grandi/pradamio.jpg>

⁶ W. MUSIZZA, G. DE DONA', *Una strada "avversata"*, in "Il Corriere delle Alpi" del 7 gennaio 2006, pag. 20.

⁷ «La posizione successivamente perse d'importanza, in quanto l'opera di M. Rite, le postazioni di Sella del Col dei Ciot, Col Baion, Col de Salera e Spiz Zuel facevano ritenere già sufficientemente garantita la difesa della valle del Maè». W. MUSIZZA, G. DE DONA', *Seconda linea. Monte Rite - Valle Imperina*, in "I luoghi della grande guerra in provincia di Belluno", vol. 4, Ed. Comunità montana agordina, 2006, pag. 117.

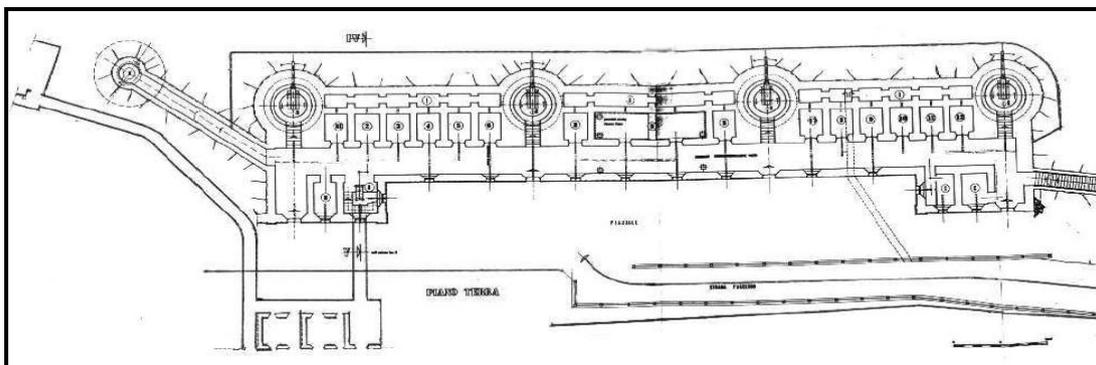
Venne rispolverato anche il progetto, ideato alcuni decenni prima, di fortificare Forcella Moschesin al fine di evitare il possibile aggiramento da parte degli Austriaci delle difese permanenti poste sul Cordevole e sul Boite.

Nel 1910 venne creato su detta forcella il ricovero per un corpo di guardia, cui si aggiunsero poi nelle vicinanze postazioni per mitragliatrici e varie trincee sull'insellatura, importante in funzione dei collegamenti tra Agordino e il Canale del Maè.⁸ L'opera fu ultimata nel 1912.



https://www.agordinodolomiti.it/it_IT/index.php/cosa-vedere/storia/casermetta-di-forcella-moschesin/

«La costruzione del poderoso impianto corazzato sopra M. Rite (m 2183), ultimato nel 1915, implicò altre difese complementari sulle cime vicine, ribadendo la grande valenza delle due direttrici Cadore-Zoldano, ovvero delle strade di Forcella Cibiana e Forcella Chiandolada, in ragione dell'opportunità da esse offerta di un facile aggiramento delle nostre difese di Pieve di Cadore alla volta dello Zoldano.



<http://www.fortificazioni.net/Image%20Belluno%20grandi/ritte%20pianta%20batteria.jpg>

⁸ http://cdn1.regione.veneto.it › resourceId › 18_ita

Ecco quindi che si vollero fortificati pure:

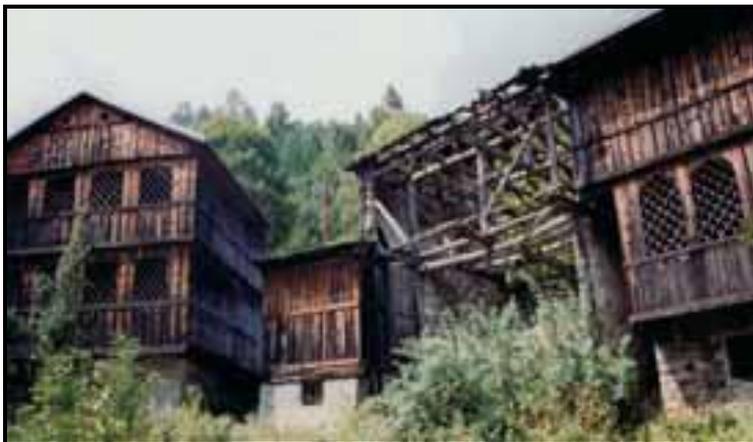
- il Col de Salera,⁹



Col de Salera. Gallerie di guerra.

Da [https://girovagandoinmontagna.com/gim/veneto/monte-punta-\(m-1952\)-val-zoldana\(bl\)/](https://girovagandoinmontagna.com/gim/veneto/monte-punta-(m-1952)-val-zoldana(bl)/)

- il Col Baion, nei pressi di Colcervè,¹⁰



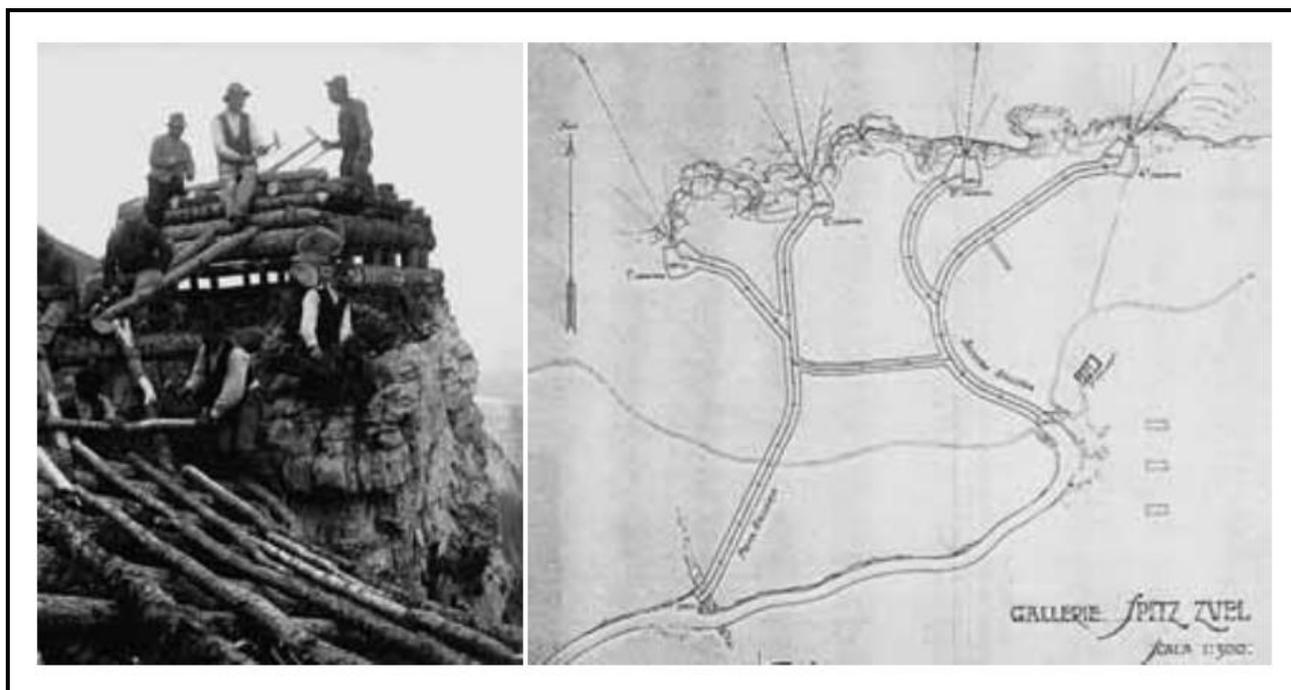
Colcervè

Da: <https://www.google.com/search?q=col+baion+fortificazioni&client=firefox-b-d&sxsrf=>

⁹ «Dal Col de Salera (m 1629), tra Dont e Zoppè, è possibile inquadrare visivamente anche il Col di Lana ed il Monte Pore attraverso F.lla Staulanza e questo dava ulteriore importanza al sito, tanto che nel luglio del 1916 era stato predisposto un progetto (cui lavorò il Ten. Alberto Alpago Novello, cl. 1889) per la realizzazione di una postazione d'artiglieria in caverna. La galleria, cui si accedeva da un singolo imbocco, dopo 30 m circa si biforcava in due rami lunghi circa m 70 ciascuno, i quali portavano a due caverne di tiro, che verosimilmente, date le dimensioni, avrebbero dovuto ospitare cannoni da 149 con direzione di tiro nord e nord-ovest. Lo sviluppo complessivo delle gallerie era di circa m 170, per una larghezza di m 3-3,5 ed un'altezza di 3. Le dimensioni previste per le caverne di tiro erano di m 4,5 x 4,5, con un'altezza di m 3,5, mentre la quota sul livello del mare risultava di m 1592». W. MUSIZZA, G. DE DONA', *Seconda linea. Monte Rite - Valle Imperina*, op. cit., pag. 123.

¹⁰ «Anche su Col Bajon (m 1358), modesto rilievo che domina a settentrione l'abitato di Colcervè, frazione di Forno di Zoldo, fu costruita una postazione per artiglierie di medio calibro che, in sinergia con quelle di Col de Salera (m 1629), situate sul versante opposto della valle, dovevano interdire le provenienze nemiche da Forcella Staulanza, dal Passo Duran e da Forcella Cibiana». W. MUSIZZA, G. DE DONA', *Seconda linea. Monte Rite - Valle Imperina*, op. cit., pag. 123.

- e lo Spiz Zuel,¹¹



http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:FomMROmk5OAJ:www.venetograndeguerra.it/resource/resolver%3FresourceId%3D4bd85073-8a98-42bd-8a88-090ce3f97dab/spiz_di_zuel+&cd=3&hl=it&ct=clnk&gl=it&client=firefox-b-d

con postazioni e blockaus, concepiti appunto per agire in sinergia col forte di M. Rite, bloccando ben più a nord di Col Pradamio i ventilati aggiramenti e sanando in qualche modo le incognite determinate dall'apertura della nuova strada di Forcella Staulanza, per molti anni rimandata proprio per ragioni strategiche».¹²

¹¹ «Lo Spiz Zuel (o Col de l'Agnelessa) è un singolare ed isolato rilievo che s'erge sulla destra del Maè, a nord-ovest di Forno di Zoldo. (...) La sommità del monte consta di una dorsale lunga circa 500 metri, quasi ortogonale rispetto alla valle sottostante e coperta di pini mughi e larici. Due gibbosità rompono l'uniformità del rilievo (quote m 2035 e m 2038) e costituiscono lo Spiz de l'Agnelessa propriamente detto, mentre lo Spiz Zuel è individuato in alcune carte nella quota m 1984, leggermente distaccata in direzione est, verso Fusine. (...) Sulla dorsale il Ten. Alpago Novello progettò e realizzò un complesso sistema di gallerie, il cui sviluppo complessivo era di ben 340 metri e i cui 2 imbocchi sono facilmente raggiungibili tramite la suddetta mulattiera, uno a quota m 1981, l'altro a quota m 1977, dove tra l'altro sono riconoscibili ancora le fondamenta della costruzione voluta per ospitare un gruppo elettrogeno per le perforatrici. La prima galleria (ad ovest) penetrava nella roccia con andamento rettilineo e direzione nord-est per circa 60 metri, piegando poi a sinistra e dividendosi in due bracci distinti, diretti a due caverne par medi calibri, rispettivamente a quota m 1983 e a quota m 1979. La seconda galleria, con andamento più arcuato, volgeva per 35 metri verso ovest, per poi piegare ad est verso altre due caverne, a quota m 1976 e m 1970. A circa metà del loro percorso le due gallerie erano messe in comunicazione tra loro da uno scavo di circa 30 metri. La prima postazione era concepita per battere verso Forcella Coldai e Forcella Alleghe, la seconda e la terza puntavano invece verso la strada che da Passo Staulanza scende a Pecol di Zoldo, mentre la quarta infine controllava le provenienze dal Cadore attraverso il Pian di Rutorto e Forcella Chiandolada. Se l'ingresso della prima galleria è percorribile solo per pochi metri a causa del franamento della volta, nella seconda galleria si può procedere per circa 25 metri prima di trovarsi il passo sbarrato da massi caduti dalla volta». W. MUSIZZA, G. DE DONA', *Seconda linea. Monte Rite - Valle Imperina*, op. cit., pp. 127-137.

¹² W. MUSIZZA, G. DE DONA', *Seconda linea. Monte Rite - Valle Imperina*, op. cit., pp. 127-137. «Il completamento di tale linea era però nell'ottobre del 1917 ancora lontano dall'ultimazione e del resto l'intero

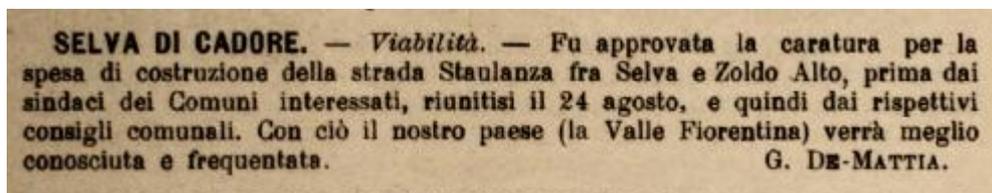
Ruolo del Comitato promotore per l'allacciamento stradale Fusine- Selva

«Il comune di Zoldo alto forse non sarebbe mai riuscito, a causa di rivalità campanilistiche (quasi ogni villa ha il proprio campanile da proteggere), a risolvere il problema della viabilità interna, se non fosse sorto, verso il 1909, il comitato promotore dell'allacciamento della strada zoldana con quella di Selva Cadarina.

Questo Comune, ricco di boschi, aveva da tempo fatto costruire non solo la strada per *Marzeluk* che sbocca a Caprile sulla strada agordina, ma anche quella che dal capoluogo, attraversando il paese, per S. Fosca e Pescul s'inoltra per la stupenda Valle Fiorentina fin quasi sotto il monte *Crot* e aspirava, ad aprirsi un altro sbocco per la Val Zoldana.

L'importanza di tale allacciamento veniva subito compresa dai ben pensanti zoldani e longaronesi, per cui, viste le molteplici difficoltà, la strada, su progetto dell'egregio ing. Colle di Belluno, fu costruita ed aperta al pubblico transito nel 1912.

(La spesa fu ripartita in ragione del 26% a carico di Selva, del 46% a Zoldo Alto, del 17% a Zoldo Basso e dell'11% a Longarone).



Da *Rivista mensile del CAI*, Dicembre 1908, n.12. pag. 420.

Passando questa bellissima via per Pianaz, Mareson ed avvicinandosi a Pecol, mette in comunicazione queste ville col capoluogo del comune e con la sede parrocchiale.

Nella ritirata dopo Caporetto, le nostre truppe, per intercettare l'avanzata dei nemici, ne fecero saltare, a mezzo di mine, un tratto, nella località *Cieve* sopra il *Pian delle calchere*, il quale dopo la vittoria veniva poi ricostruito dal comando del Genio della IV Armata, VI zona».¹³

A lavoro compiuto il Comando stesso fece infiggere nella roccia una lapide, su cui è incisa questa epigrafe:

TU CHE NELL'ORA QUIETA PER QUESTA VIA AMMIRANDO PASSERAI RICORDA CHE NEI GIORNI DEL
DUOLO A CONTRASTARE ALL'AUSTRIACO IL PASSO CROLLÒ LA ROCCIA E CHE NEL TEMPO POI DELLA
RISCOSSA COME MADRE DI SCIENZA E DI BELLEZZA VENNE PROVVIDA L'ITALIA RIPARATRICE

apparato della *Fortezza Cadore-Maè* e dello *Sbarramento Cordevole* non venne mai investito di una funzione chiara ed univoca e fu abbandonato anzitempo, senza poter sviluppare un'adeguata azione di sostegno ai disperati conati difensivi delle nostre truppe in ritirata lungo il Boite, il Cordevole e il Maè». *Ivi*, pag. 33.

¹³ A. BALESTRA, *op. cit.*, pag. 186. Don E. AMPEZZAN, *Storia zoldana*, tip. Piave, Belluno, 1985: «Il 24 settembre 1922, per l'importo di L. 200 mila, andò all'asta la strada Mareson-Coi e la costruzione viene aggiudicata alla cooperativa di lavoro di Igne, che costruisce anche il ponte sul *rusech* al Fop e la casera di Bosconero, mentre il Genio militare ripara la strada *alle Pale della Corgna* (sopra Pecol), mettendo una lapide ricordo nel luogo fatto saltare dai soldati italiani nella ritirata del novembre 1917».

Una foto storica



La foto ritrae il Generalissimo Luigi Cadorna nei pressi di Forcella Staulanza.
La foto è conservata presso il Museo Centrale del Risorgimento con il titolo "S.E. Cadorna verso il Pelmo".
E' stata realizzata dal Reparto fotocinematografico dell'esercito con tecnica di gelatina a sviluppo.

Nome del file: MCRR_P_4/MCRR_0107.JPG