

NEL MONDO DEL PITTORESCO

UNA ARDITA STRADA NEL CANALE D'AGORDO

NELLA luminosa « *Traccia di un grande lavoro* », con la quale il Direttore Generale del Touring ha voluto iniziare la nuova *Rivista mensile del T. C. I.: Le Vie d'Italia*, è fatto cenno, con pochi tratti magistrali, alle orride e caratteristiche bellezze che presentano alcune « gole » poste nella Valle del Cordevole.

Accogliendo l'invito che l'illustre Direttore Generale ha rivolto ai Soci del Touring, ritengo che possa riuscire interessante l'illustrare brevemente il « Canale d'Agordo » e gli importanti lavori che, nell'immediato dopo guerra, vennero eseguiti per migliorarne la viabilità, specialmente nel tratto corrispondente ad una delle « gole » sopra indicate.

Il Canale d'Agordo, così denominasi sul sito quel tratto della media valle del Cordevole posta fra Agordo e lo sbocco del torrente nella convalle bellunese, presenta a metà percorso circa, una lunga strozzatura che dal ponte « della Muda » si prolunga fino quasi al ponte « del Cristo », poco lungi dalle miniere di Val Imperina.

Risalendo il Cordevole ed oltrepassati i pittoreschi ed imponenti detriti morenici del Mas, ai quali sovrasta silenziosa e bianca, raccolta in una pace profonda, la Certosa di Vedana, si presenta fra il M. Peron e la montagna del S. Gottardo, lo sbocco della valle.

Poco a monte, la valle si restringe notevolmente, dominata da imponenti massicci dolomitici che si ergono quasi a picco sul fondo del torrente, concedendo appena lo spazio necessario alla strada provinciale e, qua e là, a qualche ristretto lembo di terreno coltivato.

Le falde che rinserrano la valle, recando ad essa in estate una deliziosa frescura che, appena oltrepassato lo sbocco, subito si nota, erano un tempo coperte da fitti e ricchi boschi, che poco a poco scomparvero. Ora però il rimboschimento comincia ad estendersi e lungo i pendii si scorgono qua e là estese macchie promettenti di piante novelle.

Oltrepassate le case coloniche di Candaten ed il tipico albergo « Alla Stanga », ben noto ai cacciatori di camosci, il fondo della valle si va ancor più restringendo, finché a « La

Muda » le rocce di sponda sinistra sbarrano repentinamente la strada scendendo a picco fino al greto, lambite dalle acque turbinose e spumeggianti del Cordevole.

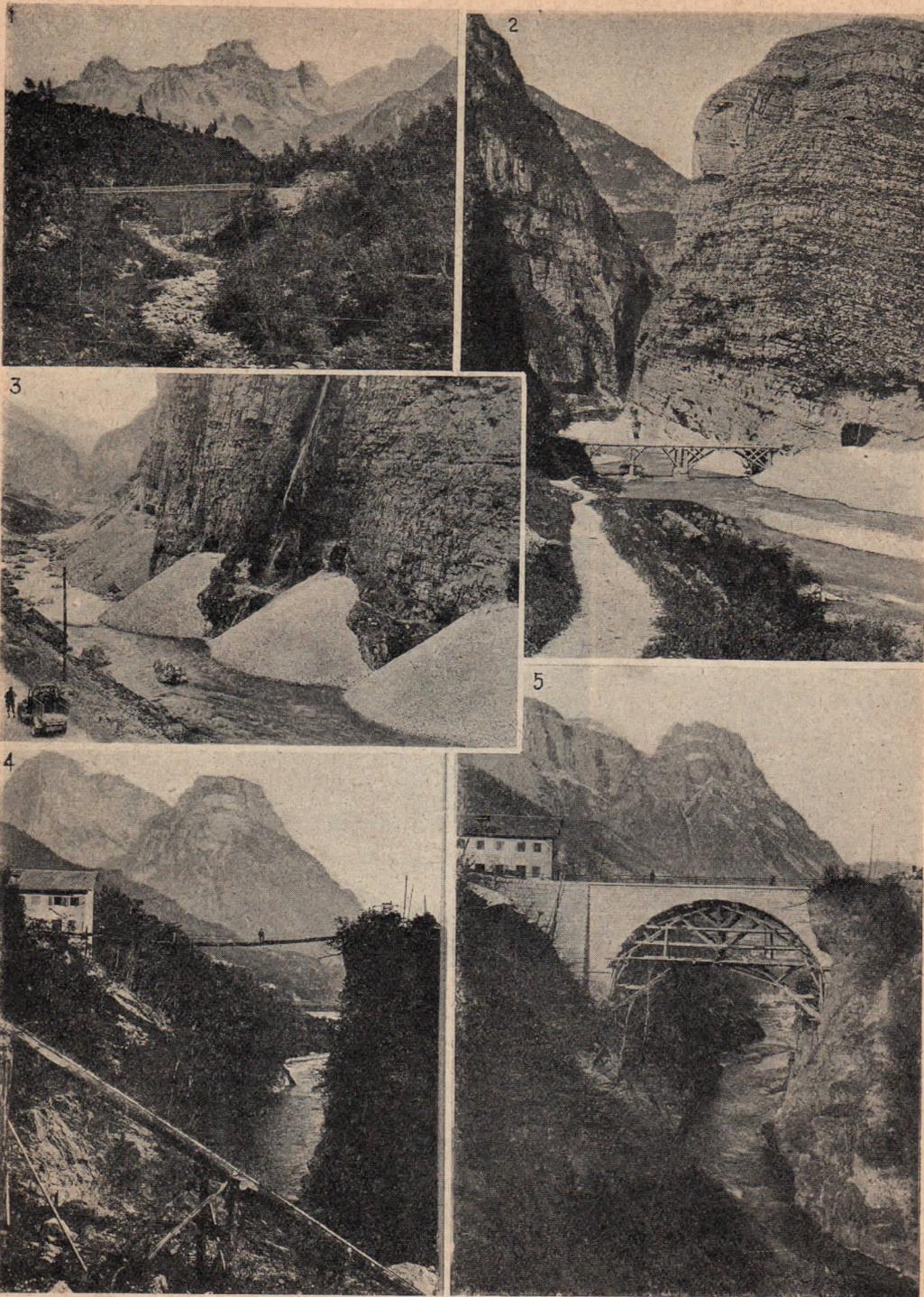
La strada, in quel punto, varcava il torrente sopra un ponte di pietra, e, raggiunta la sponda destra, ne attraversava la falda assai ripida, soggetta a frequenti valanghe, spingendosi fin presso al Sasso di S. Martino. Quivi fino dal 1890 era stata eretta, a difesa della valle, una Tagliata, con sovrastante batteria, destinata a sbarrare la gola nel suo punto più ristretto ed a battere un'importante interruzione predisposta sulla strada provinciale di fronte all'opera di difesa.

Alla Tagliata la strada ripassava il Cordevole sopra un alto ponte di ferro, che durante la guerra, perchè poco resistente, venne sostituito da un ponte basso di legname e proseguiva quindi, parte scavata nella viva roccia della parete a picco di sponda sinistra, situata di fronte alla Tagliata, e parte sorretta da alti e robusti muraglioni, nei quali erano state ricavate le camere da mina della interruzione.

Il Cordevole in questo punto, il più stretto della gola, scorre muggendo incassato in una angusta forra profonda, che contorna la gropa rocciosa ed impervia del Sasso di S. Martino. Sulla sommità di questo e sulle rocce circostanti abbondano le stelle alpine.

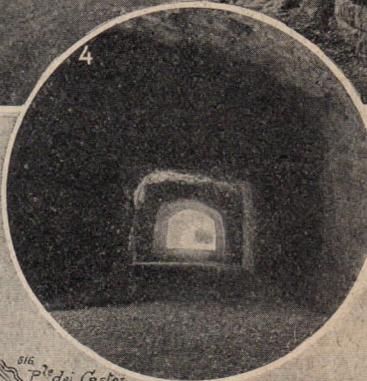
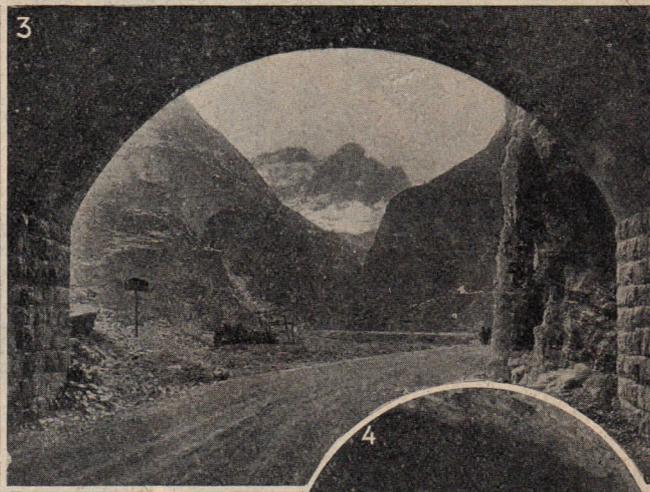
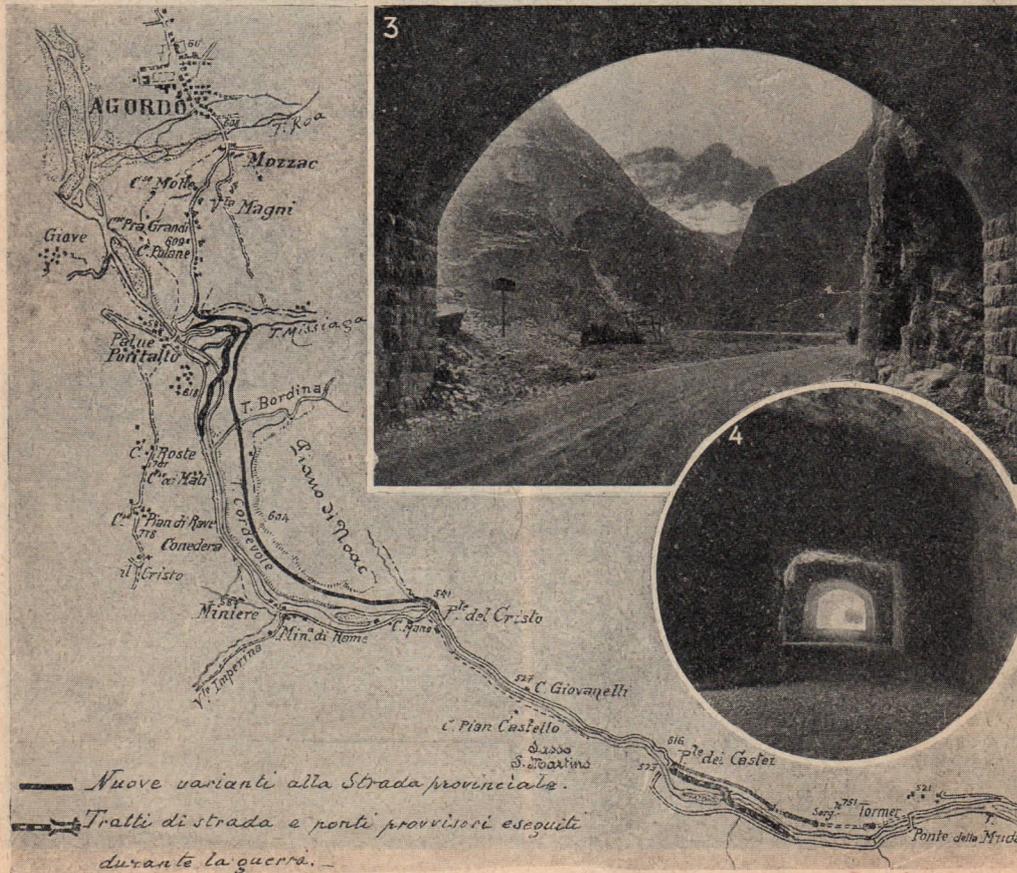
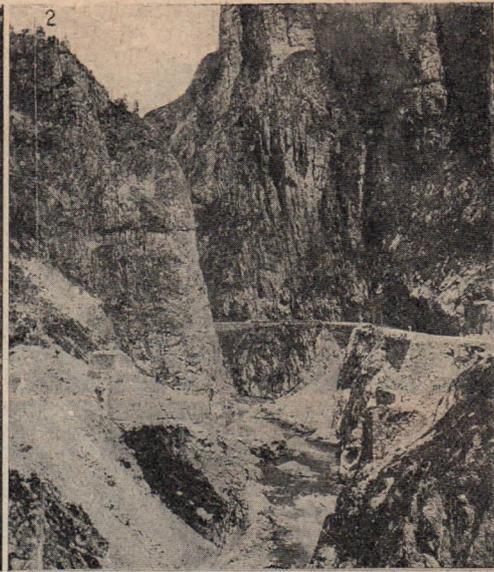
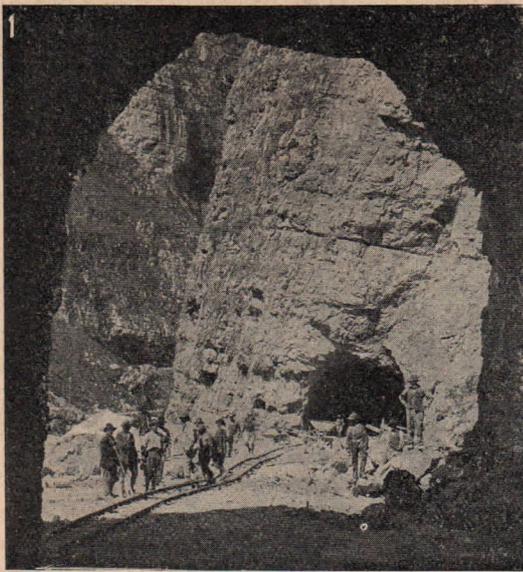
La località del Sasso di S. Martino sul sito è anche denominata « i Castei », perchè vi si rinvennero tracce di antichi fortificazioni e di difese, che mostrano come in tutti i tempi quel luogo, naturalmente assai forte tanto fronte a monte che fronte a valle, abbia servito a contrastare validamente il passo a chi voleva dall'agordino scendere nel bellunese e viceversa.

Subito a monte dei Castei, la valle si allarga alquanto, e la strada giunta al Cristo, ritornava sulla sponda destra varcando il Cordevole sopra un ponte di ferro; proseguiva poscia attraverso una falda di rocce schistose sempre in movimento, oltrepassava le miniere di Val Imperina e, giunta a Ponte Alto, ritornava ancora una volta sulla sinistra del



LA NUOVA STRADA DEL CANALE D'AGORDO.

1. Il nuovo ponte sul torrente Bordina. - 2-3. Il nuovo tronco fra il ponte della Muda e quello dei Castei è particolarmente notevole per opere d'arte; ecco (2) l'imbocco della 1ª galleria e (3) le finestre di scarico e di illuminazione della 2ª galleria. - 4-5. Il nuovo ponte sul Missiaga: la passerella provvisoria (4) e il ponte in muratura (5): sullo sfondo le Pale di S. Lucano. (Fot. della S. A. Bellunese per Costruzioni Civili).



LA NUOVA STRADA DEL CANALE D'AGORDO.
 1. L'imbocco della 2ª galleria del tratto Ponte della Muda-Ponte dei Castei. - 2. Presso il diruto Ponte dei Castei, il congiungimento della nuova colla vecchia strada. - 3. Panorama verso nord dalla 3ª galleria: nello sfondo il M. Agner. - 4. L'interno della 1ª galleria. (Fot. della S. A. Bellunese per Costruzioni Civili).

Cordevole, passando sopra un ponte in legno poco solido che durante la guerra venne sostituito con uno provvisorio più a valle.

Nella stessa località di Ponte Alto, un terzo ponte in legname situato a quota più alta dei due precedenti, univa le due sponde del Cordevole, per collegare la strada provinciale con la rotabile di Rivamonte e Tisèr.

A Ponte Alto, appena girato lo sperone del Col di Foglia che si protende verso il Cordevole, si presenta splendido ed indimenticabile il panorama della conca di Agordo, chiuso da uno dei più imponenti scenari alpini, costituito dalle dolomiti dorate delle Pale di S. Lucano, Framont, Cime di S. Sebastiano, Moiazza, ecc., che ad essa fanno corona.

All'atto del ripiegamento, il ponte in pietra de « La Muda » ed il ponte in ferro « del Cristo », insieme alla « Tagliata » del Sasso S. Martino ed alla interruzione stradale posta ad essa di fronte, furono fatti saltare dalle nostre truppe.

Cacciati gli austriaci e ristabilito un primo passaggio provvisorio, venne disposto per i lavori di riattamento della strada, i quali furono ispirati al concetto: di abolire i 4 ponti sul Cordevole che si sarebbero dovuti ricostruire, due perchè fatti saltare e due perchè poco sicuri e di carattere provvisorio; di evitare la falda di sponda destra soggetta a valanghe ed infine di permettere in seguito, la posa a fianco della strada provinciale, del binario per la ferrovia.

I lavori vennero progettati ed iniziati nel giugno 1919 dal Genio Militare, sostituito poscia nel febbraio 1920 dall'Ufficio Tecnico del Ministero delle Terre Liberate.

Essi furono portati a compimento nel dicembre ultimo scorso, in cui la variante di sponda destra venne aperta al transito.

Le opere principali, partendo dal Ponte della Muda, consistono nell'apertura di 3 gallerie rettilinee nella muraglia di roccia calcarea compatta, aventi in sezione la larghezza di m. 8 e l'altezza di m. 6 in chiave, provviste di ampi finestroni per l'illuminazione e la ventilazione. Dette gallerie hanno lunghezze rispettivamente di m. 230, m. 200 e m. 50; la prima e la seconda sono prive di qualsiasi rivestimento; la terza è più larga e rivestita in calcestruzzo di cemento.

Caratteristico è l'affacciarsi alla seconda finestra della seconda galleria; sotto è il Cordevole che infuria fra i massi ed accanto allo sbocco della finestra, precipita dall'alto in

un pulviscolo d'acqua che si rifrange nei colori dell'iride, una magnifica cascata di portata variabile a seconda delle stagioni.

Il tronco di nuova strada fra la seconda e la terza galleria è pure imponente e venne tutto scavato nella muraglia rocciosa a picco, incavandola in parte a mezza capanna. A colpi di mina fu abbattuto un tratto di muraglia che appariva staccato dagli strati retrostanti. È enorme la quantità di roccia scavata; solo il tratto di muraglia indicato, misura oltre 16.000 metri cubi.

Durante l'esecuzione dei lavori, le perforatrici ansavano e le mine scoppiavano a migliaia ad ogni volata, svegliando gli echi della valle e ricordando altri lavori ed altri colpi. Di fronte alla Tagliata del Sasso San Martino vennero ricostruiti i muraglioni fatti saltare e la strada fu opportunamente allargata e migliorata. Nel tronco fra il Ponte del Cristo e Ponte Alto meritano menzione un notevole taglio di roccia presso la spalla sinistra del Ponte del Cristo, ed i due ponti in muratura sui torrenti Bordina e Missiaga, entrambi della luce di m. 15.

Infine va ricordato anche il ponte di Pontalto la cui svelta e robusta arcata, sostituisce ora il cadente e caratteristico ponte in legname. Col portare la strada sulla sponda sinistra del Cordevole, fra Ponte del Cristo e Ponte Alto, vennero assai migliorate anche le sue condizioni turistiche poichè la nuova strada mantenendosi, nel tratto ora detto, fuori del letto del torrente ed a quota più alta di questo, gode di un più largo orizzonte e permette di ammirare panorami che, percorrendo la vecchia strada di sponda destra, rimanevano nascosti. Fra questi la Valle Imperina, con le rinomate miniere di calcopirite, il verde dosso tondeggianti di Rivamonte con lo sfondo di M. Agnè e in lontananza le vette che contornano la conca agordina.

I lavori brevemente descritti ed illustrati dalle annesse fotografie, oltre che migliorare sensibilmente le condizioni di viabilità della valle del Cordevole e renderla ancor più interessante dal lato turistico, offrono all'agordino ed alle miniere di Val Imperina la possibilità di avere, fra breve, il collegamento ferroviario con la stazione di Sedico Bribano, collegamento da tanti anni atteso e sospirato e che soltanto l'esecuzione degli accennati lavori, consente ora di poter ottenere.

Generale A. DAL FABBRO.