

La nuova ferrovia Bribano - Agordo

L'IDEA di costruire una ferrovia lungo la valle del Cordevole non è recente; parecchi anni prima che si iniziassero gli studi della linea Treviso-Feltre-Belluno, si parlava del progetto di una ferrovia che partendo da Conegliano e sottopassate in corrispondenza del valico di San Ubaldo le Prealpi Bellunesi, avrebbe dovuto risalire la valle del Cordevole e quindi quella del Gader scendere nella Pusteria ed allacciarsi a Fortezza con la ferrovia del Brennero.

Considerazioni ed esigenze di vario genere condussero invece alla costruzione della esistente linea Treviso-Feltre-Belluno, inaugurata nel 1886, che da Cornuda in avanti risale la valle della Piave mantenendosi sempre sulla sponda destra del fiume.

Per molti anni, stazione testa di linea di tale ferrovia fu Belluno. In seguito, sorta la necessità di collegare il Cadore alla ferrovia, invece di prolungare fino in Cadore la linea Conegliano-Vittorio e dare così al Cadore il suo sbocco naturale, per considerazioni di ordine economico, pochi anni prima della guerra veniva prolungata fino a Calalzo la ferrovia Treviso-Belluno.

Altri progetti di ferrovia lungo la valle del Cordevole vennero studiati nell'anteguerra e fra questi uno per una linea a scartamento normale in sede propria Bribano-Agordo e successivamente un altro di linea a scartamento ridotto.

La necessità di collegare l'Agordino alla ferrovia Treviso-Belluno si rendeva sempre più manifesta specialmente per il servizio del trasporto del minerale estratto dalla miniera di Val Imperina situata presso Agordo. Il minera-

le che un tempo si lavorava sul posto per ricavarne il rame, trovato più remunerativo impiego nella fabbricazione dell'acido solforico, veniva da parecchi anni, dopo essere stato sottoposto a macinazione, trasportato mediante carri a cavalli dalla miniera alla stazione ferroviaria di Sedico-Bribano e da questa inoltrato alle fabbriche di prodotti chimici. Il costo però di tale trasporto per mezzo di carri a cavalli, che un tempo si aggirava sui cinquanta centesimi di lira al quintale, andò di continuo aumentando fino a raggiungere altezze notevoli che oggidi si possono, senza esagerare, ritenere proibitive.

Durante il periodo di tempo che va dall'inizio delle ostilità al ripiegamento della 4^a Armata, effettuato in dipendenza degli eventi di Caporetto, l'alta valle del Cordevole fu teatro delle operazioni del IX Corpo d'Armata, il quale era rifornito quasi completamente per mezzo della unica strada rotabile di Val Cordevole. Per sopperire alla deficiente portata logistica di tale importante via di comunicazione, l'Intendenza della 4^a Armata provvide all'impianto di un binario *Decauville* in margine alla strada provinciale da Bribano ad Agordo, percorso da

trenini trainati da piccole locomotive e da quadrupedi. E siccome anche tale provvedimento si era dimostrato insufficiente, poco prima del ripiegamento veniva iniziata la costruzione di una filovia elettrica (1) usufruendo della stessa strada provinciale, che rimase però incompiuta.

Subito dopo l'armistizio, nel concretare e nell'eseguire gli importanti lavori di riattamento della stra-



LA NUOVA FERROVIA BRIBANO-AGORDO.

(1) Autocarri a motore elettrico con energia fornita da linea aerea mediante trolley e senza rotaie.



(fot. G. Burloni, Belluno)

UN PUNTO PITTORESCO LUNGO LA FERROVIA BRIBANO-AGORDO: L'IMBOCCO DELLA GALLERIA FRA CASTEI E MUDA.

da provinciale Agordina, i cui ponti principali erano stati fatti saltare e notevoli interruzioni si erano praticate all'atto del ripiegamento per ritardare l'avanzata del nemico, il Genio militare incaricato di tali lavori di riattamento, tenne conto della possibilità e della convenienza di eseguire i lavori stessi in modo da poter utilizzare la sede stradale anche quale sede di una tranvia elettrica a scartamento ridotto la quale avrebbe dovuto servire sia per il trasporto dei viaggiatori e delle merci ordinarie, come per il trasporto del minerale ricavato dalla miniera di Agordo rendendo così possibile la pronta ripresa del lavoro nella miniera stessa.

Ma la *Società Montecatini*, proprietaria delle miniere, constatato che le correzioni e le varianti apportate al tracciato della strada provinciale avrebbero consentito il finanziamento della costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario fra la stazione di Sedico-Bribano ed Agordo, anziché quella di una tranvia a scartamento ridotto, la quale ultima pel trasporto del minerale ricavato dalla miniera di Agordo avrebbe richiesto un trasbordo alla stazione di Sedico-Bribano delle FF. SS. od altri provve-

dimenti sempre dispendiosi, fece studiare un progetto di massima di ferrovia a scartamento normale ed a trazione elettrica fra la stazione delle FF. SS. di Sedico-Bribano ed Agordo.

In base a tale progetto la *Società Industriale Ferroviaria* di Milano, appositamente costituita dalla Società Montecatini, chiese ed ottenne dal Governo la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia in parola. I lavori di apprestamento della sede stradale, la costruzione delle stazioni e di tutte le opere d'arte stabilite per detta ferrovia, venivano assunti dalla *Società Anonima Bellunese Costruzioni Civili* che nel giugno 1922 iniziava i lavori portandoli a compimento nell'autunno del 1924.

La nuova linea ferroviaria ha uno sviluppo di km. 28.500 e dalla stazione delle FF. SS. di Sedico-Bribano alla stazione di Mas, dalla Muda ai Castei, e dalla stazione delle Miniere ad Agordo, per km. 14.800 circa complessivamente, corre in sede propria; nelle rimanenti tratte, la ferrovia ha sede in margine verso torrente della strada provin-

ziale ed è da questa separata mediante apposita barriera di legname. Inoltre nel tratto da la Muda ai Castei, per ovvie ragioni di sicurezza del transito lungo la strada provinciale, furono destinate ad esclusivo uso della ferrovia le nuove gallerie che erano state ricavate nell'immediato dopoguerra per la strada provinciale e vennero ricostruiti i due ponti sul Cordevole di *la Muda* e de *i Castei*, riportando così, in detto tratto, la strada rotabile nella sua antica sede sulla destra del Cordevole.

Gli elettromotori della nuova linea, del peso di 35 tonnellate, funzionano a corrente continua a 2200 Volt. Questa è una delle prime applicazioni della corrente continua pel funzionamento di ferrovie, che viene eseguita in Italia.

La pendenza massima che detti elettromotori devono superare è quella del 32 per mille in rettilineo e del 28 per mille in curva; le curve hanno m. 1,50 di raggio minimo; la larghezza della piattaforma stradale è di m. 4,30; l'armamento è da kg. 30 al metro.

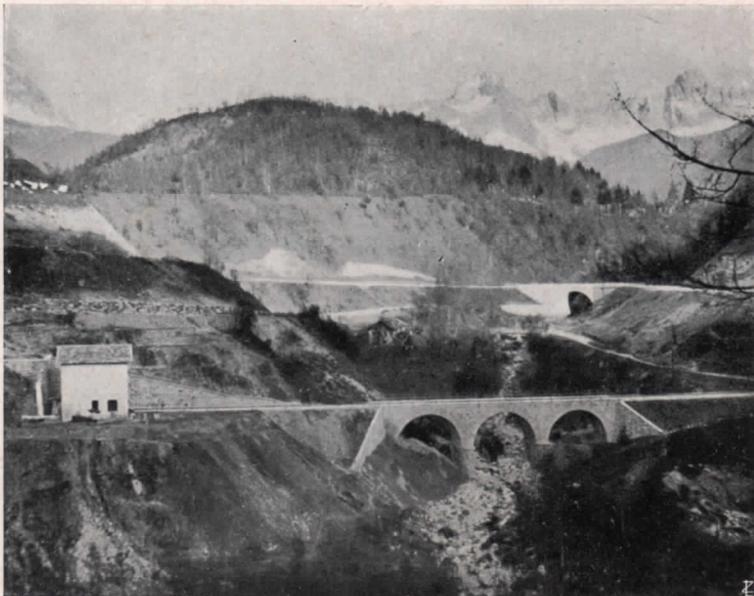
Con ampia curva la nuova linea si stacca dalla stazione di Sedico-Bribano e, in sede propria, si dirige verso settentrione attra-



(fot. G. Burloni, Belluno)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: PONTE SUL CORDEVOLE AI CASTEI.

verso la campagna intensamente coltivata posta fra Bribano e Sedico; lasciata sulla sinistra la collina su cui sorge la villa dei Patt, già proprietà della nob. famiglia De Manzoni di Agordo, poscia ridotta ad uso albergo di lusso, sede durante la guerra della Intendenza della 4^a Armata, gravemente



(fot. Ing. Cian, Belluno)
FERROVIA BRIBANO-AGORDO: PONTE SUL TORRENTE MISSIAGO, IN FONDO LE CIME
DI S. SEBASTIANO.

danneggiata durante l'invasione e non ancora restaurata, la ferrovia attraversa la strada nazionale che da Feltre mette a Belluno ed al km. 2,500 raggiunge la stazione di *Sedico-Landris*, situata a settentrione dell'abitato, di fronte allo sbocco delle valli del Mis e del Cordevole nella convalle Bellunese.

Dalla stazione di *Sedico-Landris* la linea, sempre in sede propria, prosegue avvicinandosi alla sponda sinistra del Cordevole, ed abbandona la pianura per entrare nella zona collinosa delle *masière*, enorme deposito morenico lasciato dal ghiacciaio che, uscito dalla valle del Cordevole, si è arrestato contro i corrugamenti marnosi che costituiscono una serie di basse alture distendentisi fra i torrenti Cordevole ed Ardo ai piedi del gruppo dolomitico delle Alpi Bellunesi comprendenti i massicci del M. Peron, del M. Schiara e del M. Pelf (1).

Di fronte alla *stazione di Roc* (km. 6,700), sull'altra sponda del Cordevole, vedonsi la centrale elettrica che fornisce la forza alla linea ferroviaria e lo stabilimento per la fabbricazione sintetica dell'ammoniaca mediante l'utilizzazione dell'azoto atmosferico.

(1) Vedasi l'articolo *La nuova strada del Canale del Mis* - nel n. 9 del settembre 1922 della Rivista *Le Vie d'Italia*.

Proseguendo, la linea ferroviaria si inoltra ancora fra le *masière* avvicinandosi sempre più alle falde del M. Peron le cui pareti nude formano uno sfondo maestoso al paesaggio. A *Vignole* si scorge la casa sul cui focolare, nei giorni della ritirata del novembre 1917, vennero bruciati il drappo e l'asta della bandiera del 46 Fanteria (Brigata Regio) perchè non cadessero in mano al nemico; la lancia fu nascosta dagli abitanti e gelosamente custodita durante tutto il periodo dell'invasione;

salvata dalle continue perquisizioni, venne restituita e solennemente riconsegnata al Reggimento nei giorni della liberazione.

Con ampia curva la linea piega a sinistra e si dirige verso lo sbocco della valle del Cordevole che si scorge profilarsi al piede del fianco occidentale del M. Peron; raggiunta la provinciale, appare subito la *stazione di Mas* (km. 8).

Situato nel punto dove alla provinciale Belluno-Mas-Agordo si congiunge la strada proveniente da *Sedico*, e si dipartono quelle che, attraversato il Cordevole sul nuovo ponte ricostruito dopo la guerra, conducono l'una a *Gron* e *Mean* mantenendosi sempre sulla sinistra del Cordevole e l'altra alla *Certosa di Vedana*, nella Valle del Mis, a *Mis* e *Sospirolo*, il piccolo gruppo di case del *Mas* è destinato a diventare un centro di smistamento che acquisterà dalla ferrovia sempre maggiore importanza.

Oltrepassato il *Peròn*, gruppo di case che ha preso il nome da un enorme masso (pietrone) rotolato dalla retrostante parete rocciosa del M. Peròn, si scorge sulla destra del Cordevole la *Certosa di Vedana* le cui bianche costruzioni si adagiano al centro di una zona verdeggiante posta ai piedi dell'aguzzo M. Vedana, tutta recinta da alto muro.



(fot. G. Burloni, Belluno)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: GALLERIA DI PONTE ALTO, IMBOCCO SUD.

Nelle vicinanze e più prossima al Cordevole giace la chiesetta di S. *Gottardo*, il cui campanile ha ricoperta la piccola cuspidi rigonfia col primo rame stato colato nei forni che un tempo erano annessi alla miniera di Val Imperina. Forse perchè si tratta di una piccola quantità di metallo, detto rivestimento sfuggì alle depredazioni fatte dagli austriaci durante l'anno d'invasione ed in seguito alle quali furono asportati anche i rivestimenti di rame di tutti i campanili.

A questo punto la ferrovia infila in curva lo sbocco della valle del Cordevole ed il panorama muta improvvisamente di aspetto. Alla valle larga, spaziosa, dal fondo leggermente ondulato è circondata dalla chiostra dei monti lontani, subentra senza transizione una immane fenditura limitata lateralmente da impervie pareti rocciose sul cui fondo per lunghi tratti non v'è spazio che pel torrente, per la ferrovia e per la strada ordinaria. Questo caratteristico passaggio del Cordevole attraverso il massiccio delle Alpi Bellunesi, nel tratto dall'imbocco sopra menzionato ai *Castei*, viene denominato *Canale di Agordo*.

Di tanto in tanto, specialmente in corrispondenza degli sbocchi dei brevi valloni

cellati laterali, si notano degli allargamenti della vallata principale talvolta coltivati, come a *Candàten*, ai *Salèt*, ai *Pinèi*. Le rocce dominano imponenti il paesaggio il cui aspetto cambia continuamente col variare della luce. Le balze rocciose hanno i ripiani coperti di verde; i cespugli, il pino mugo, il pino rosso e l'abete invadono ogni più lieve spazio in cui vi sia possibilità di vita; presso il fondo valle si notano delle piantagioni regolari per rimboschimento e nelle adiacenze della strada piante latifoglie e qualche albero da frutto.

In breve si raggiunge la *fermata di La Stanga* (km. 14.800) che ricorda le soste obbligatorie di tutte le vetture, diligence e carri davanti il vicino albergo dove era disposta la *stanga*, sbarra mobile di legno che chiudeva il transito e che non si apriva al passaggio delle vetture e dei carri che dietro pagamento del pedaggio.

La località è rinomata quale punto di ritrovo per gite assai interessanti e per la caccia al camoscio ed al capriolo.

Proseguendo, la valle si restringe sempre più ed acquista tutti i caratteri dell'alta valle alpina; le rocce dolomitiche che la rinserrano offrono una successione di visioni



(fot. G. Burloni, Belluno)

FERROVIA BRIBANO-AGORDO: AGORDO COI M. AGNER (m. 2872) E LE PALE SI S. LUCANO (m. 2409). IN FONDO A DESTRA APPARE LA MARMOLADA.

di vera e propria alta montagna. La imponenza delle strutture rocciose che successivamente si svolgono in panorami sempre variati ma sempre avvincenti, di balze, di pareti e di picchi talora nudi e talora fasciati di verde che si profilano in mille sagome una differente dall'altra sulla stretta fascia di cielo, la mancanza di abitazioni, il silenzio tipico che su tutto incombe, e l'aria fresca frizzante anche in pieno estate, fanno dimenticare che si è appena lasciata la pianura e danno l'impressione di essere lontani, molto lontani, dalle città rumorose e movimentate.

A monte della Stanga, ed a destra della strada, da una spaccatura della roccia a picco precipita un polverio d'acqua (*la pissà*) che in tempi di pioggia e durante lo scioglimento delle nevi si trasforma in una pittoresca cascata che giunge talvolta fino alla strada e che in certe ore del giorno dà origine a vaghi effetti di arcobaleno.

Interessante è osservare, attraverso le strette fenditure delle brevi valli laterali, le pareti ed i picchi che le rinserrano. Più importante delle altre, la *valle Pegolera*, sulla destra del torrente, lascia scorgere sullo sfondo

un accatastamento di rocce che si lanciano ardite verso il cielo.

La valle si allarga alquanto ai *Pinèi*, gruppo di poche case situate su di un piccolo cono di deiezione proveniente da una valletta di sinistra che scende dal M. Vesovà e posta quasi di fronte alla valle Pegolera dianzi menzionata.

Il canale si restringe nuovamente alla stazione di *La Muda* (km. 20.600). Poche case, che un tempo erano luogo di tappa per le salmerie alle quali, prima della costruzione della strada rotabile, erano affidati tutti i trasporti da e per l'Agordino.

Subito dopo, la valle si restringe nuovamente e si riduce ad una angusta forra chiusa fra pareti rocciose a picco. La strada ordinaria, sopra un ponte in muratura, passa ora sulla destra del torrente mentre la ferrovia entra in tre gallerie successive, mantenendosi in sede propria sulla sinistra del Cordevole.

Poco avanti si scorge il nuovo ponte in muratura dei *Castei* e le rovine della *Tagliata del Sasso S. Martino*, opera di sbarramento fatta saltare dai nostri insieme al ponte ed alla interruzione stradale apprestata al



(fot. G. Burloni, Belluno)

UN PUNTO PITTORESCO LUNGO LA FERROVIA BRIBANO-AGORDO: LA TAGLIATA DI S. MARTINO.

muraglione di sostegno della strada sulla sinistra del torrente di fronte alla Tagliata, all'atto del ripiegamento del novembre 1917.

Superata la stretta, sul fondo della quale le acque del torrente scorrono sempre impetuose spumeggiando fra i massi, la valle si allarga alquanto e le pareti rocciose laterali si allontanano.

La valle si allarga sempre più e si cominciano a scorgere da lungi le vette dei monti della conca Agordina, e sulla destra del Cordevole una piccola centrale elettrica ed un gruppo di fabbricati che appartengono alla Miniera di Val Imperina.

Ecco infatti la *Stazione delle Miniere* (km. 25,500) posta di fronte allo sbocco nel Cordevole della Val Imperina nella quale sono situate le miniere.

Il giacimento molto esteso, incluso fra calcari e scisti carboniosi, era conosciuto fino dal 1420 e fu proprietà della Repubblica Veneta e dei governi Francese, Austriaco ed Italiano; dal 1893 è di proprietà privata.

Anticamente dalla miniera si estraeva calcopirite, galena argentifera e blenda. La calcopirite veniva lavorata sul posto e forniva rame metallico. Dalla miniera di Val Imperina la Repubblica Veneta traeva il

rame necessario pel rivestimento esterno del fasciame dei bastimenti.

Oggidì si estrae dalla miniera soltanto calcopirite che viene spedita agli stabilimenti per la fabbricazione dell'acido solforico e la produzione annua si aggira sulle 50.000 tonn. di pirite mercantile.

Numerosi livelli di coltivazione adducono il minerale a due pozzi di estrazione il principale dei quali è profondo circa 200 m. L'estrazione è effettuata con mezzi elettromeccanici ed il materiale estratto viene frantumato e ridotto commerciale in appositi impianti esterni, situati nelle immediate vicinanze dei pozzi e costituiti da frantumatori, cilindraie e sfangatori. Con essi il minerale proveniente dalla miniera viene ridotto nelle due categorie di dimensioni commerciali la prima delle quali comprende grani fino a m/m. 9 di diametro e costituisce il tipo denominato « *fino* »; la seconda categoria comprende spezzatura fra m/m. 60 e m/m. 190 di diametro e costituisce il tipo detto « *grosso* ». Dagli impianti anzidetti il minerale, per mezzo di una teleferica viene trasportato alla *stazione « Miniere »* e mediante tramogge caricato sui vagoni.

Proseguendo, la valle si apre sempre più

e perde completamente le caratteristiche di paesaggio orrido che prima aveva. La ferrovia abbandona ora la strada e si mantiene più in basso vicino al torrente.

Attraversato sopra un ponte in muratura il torrente Bordina e superato in curva un breve sperone, si scorge di fronte *il Ponte Alto* che attraversa il Cordevole per dar passaggio alla strada di Rivamonte e Tiser. Anche questo ponte è stato ricostruito in muratura nel dopo guerra e sostituisce un vecchio e caratteristico ponte in legname.

Superati un altro ponte in muratura sul torrente Missiaga ed una galleria in curva di 180 m. il panorama delle montagne che cingono la conca Agordina si manifesta in tutta la sua imponente bellezza. Le Pale di S. Lucano, il Framont, le Cime di S. Sebastiano, la Moiazza ecc. in superba corona lanciano al cielo le loro creste rocciose illuminate dal sole; sullo sfondo, lontana, si scorge la sommità della Marmolada.

Ancora un viadotto in muratura che sorpassa il torrente Rova, e dopo una breve trincea si raggiunge la *stazione capolinea di Agordo* (km. 28,300), che è situata a mezzogiorno dell'abitato, nelle vicinanze della caratteristica piazza del Broi e del Municipio.

La nuova ferrovia migliora sensibilmente le condizioni economiche della vallata Agordina; essa agevola in modo notevole l'affluire delle merci e delle derrate delle quali la vallata è priva e permette di intensificare l'esportazione dalla val Cordevole del legname da costruzione e da lavoro, della legna da ardere, burro e di altri pochi prodotti locali. Inoltre la ferrovia nel mentre soddisfa nel modo più conveniente e definitivo le esigenze inerenti allo sfruttamento della miniera, migliora anche notevolmente le condizioni turistiche della regione.

A quest'ultimo riguardo si osserva che la via che risale la valle del Cordevole è quella dalla quale più agevolmente si può raggiungere dalla pianura veneta la grande strada delle Dolomiti, Bolzano-Cortina-Misurina, in un punto intermedio del suo percorso pros-

simo al Pordoi (m. 2242) il più alto passo della regione dolomitica e quello che offre maggior vastità di imponenti vedute. Agordo è, del resto, da molto tempo un centro turistico assai frequentato e sede fino dal 1868 della seconda sezione, in ordine di tempo, costituita dal Club Alpino Italiano.

Migliorate durante e subito dopo la guerra le comunicazioni stradali dell'Agordino con Livinallongo e col Passo del Pordoi che mette in Val di Fassa e pel Passo di Costalunga a Bolzano; col passo di Campolongo da cui si scende in Valle Badia e di qui in Val Gardena od a Brunico in Pusteria; col Passo di Falzarego che mette a Cortina d'Ampezzo (1); con Passo di S. Pellegrino dal quale si scende a Moena in Val di Fassa; col Passo di Valles che da Falcade mette in Val Travignolo; con Gosaldo e Passo Cereda da dove si scende a Primiero; col Passo della Staulanza che mette in Val di Zoldo, la valle del Cordevole può ora considerarsi come uno dei più importanti centri turistici della regione delle Dolomiti.

La nuova ferrovia che risparmia 30 chilometri circa di strada ordinaria per raggiungere Agordo viene ora a rendere più comode e facili le comunicazioni con la vallata.

Completate, coll'estenderle a tutte le strade di allacciamento con le vallate adiacenti sopra menzionate, le esistenti linee automobilistiche pubbliche, le condizioni della regione Agordina per quanto riguarda il turismo saranno ancora notevolmente migliorate, specialmente se verranno convenientemente integrate, proseguendo il miglioramento già iniziato dei mezzi atti ad assicurare ed a moltiplicare buone comodità di soggiorno nei vari centri abitati dell'Agordino e lungo gli itinerari dianzi nominati

A. DAL FABBRO.

(1) Un'altra più diretta comunicazione fra l'Agordino e Cortina d'Ampezzo si avrà quando sarà riattata la strada fra Selva di Cadore ed il Passo di Giau. Ma di ciò parleremo in un prossimo numero giacchè in quel meraviglioso ambiente si svolgerà il IV Grande Campeggio del Touring. (Nota d. R.)

LA PIU ECONOMICA CARTA D'ITALIA

Credete possibile che si possa acquistare per sole L. 5 una carta geografica stampata su sei colori, comprendente il territorio del Regno e la costa della Dalmazia, con l'indicazione delle ferrovie, delle principali rotabili, misurante cm. 87x105? Eppure questo miracolo è possibile. Richiedete la *Carta d'Italia coi nuovi confini* alla scala 1:1.250.000 edita dal Touring. Essa non costa che L. 5. Chi la voglia ricevere per posta raccomandata aggiunga L. 7 per il Regno e Colonie; per l'Estero le spese per il pacco postale a seconda dei paesi di destinazione.