

SCHEDA DI RILEVAZIONE DI OPERE, MANUFATTI E SITI PROGETTO DRAU PIAVE

SCHEDA N. 194 – Le Ferrovie Treviso – Belluno - Cadore Tipologia AI



Il treno in arrivo ad Ospitale di Cadore. Fonte:

<http://tbelluno.altervista.org/gallery/displayimage.php?album=41&pos=17>

DATI IDENTIFICATIVI

Nome dell'opera/ manufatto	La ferrovia Treviso – Belluno – Cadore
Tipo edilizio:	Rete ferroviaria
Localizzazione (Comune, Prov):	Province di Treviso e Belluno
Coordinate GIS:	X: 1728383 Y: 5087787
Anno di realizzazione:	1880 - 1886
Progettista:	Giovanni Battista Locatelli per il progetto del 1865 Luigi Tatti per il progetto definitivo del 1867
Committenza:	Governo Italiano. In gestione alla Rete Adriatica fino al 1905 e poi alle Ferrovie dello Stato

Destinazione originaria:	Ferrovia
Destinazione attuale:	Ferrovia
Accessibilità:	La ferrovia è facilmente accessibile da ogni sua stazione. Il tratto interessante è quello che da poco a nord di Crocetta del Montello si sposta in riva al Piave per percorrerla a tratti (in genere la ferrovia si allontana dal fiume in prossimità dei centri abitati), per quasi tutto il tracciato, fino a Calalzo di Cadore, dove termina il tratto attualmente in funzione
Contatto per la visita:	La ferrovia attualmente in esercizio non è oggetto di visite sistematiche da parte dell'ente che la gestisce (il gruppo Ferrovie dello Stato). Vengono però organizzati periodicamente viaggi su materiale rotabile storico e altre iniziative di carattere storico rievocativo per le quali è possibile avere maggiori informazioni dal sito www.ferroviedellostato.it/homepage.html Gruppi di appassionati e studiosi delle ferrovie locali possono però essere una fonte preziosa per contatti e visite sul luogo. I due principali sono raggiungibili a: http://digilander.libero.it/belluno_ferroviana/index.htm e http://tbelluno.altervista.org/

STRUTTURA EDILIZIA

Tecnica Muraria	Calcestruzzo/muratura per le opere strutturali. Rivestimenti in pietra per il faccia a vista
-----------------	--

ARCHITETTURA INTERNA

Decorazioni:	Le fermate/stazioni non si caratterizzano per elementi di spicco, esse sono riconducibili allo "stile ferroviario di inizio secolo"; fanno invece storia a sé le 25 fermate dell'ex ferrovia Calalzo Dobbiaco, prosecuzione di quella presa in esame che si differenziano per uno stile "austro-alpino"
--------------	---

STATO DI CONSERVAZIONE

Stato attuale:	Buono. In esercizio
Restauri e compromissioni significative:	Alcuni dei manufatti originali (gallerie, viadotti, stazioni) sono stati adeguati all'utilizzo moderno. Nel complesso però la struttura originaria è dovunque ben visibile, anche, e soprattutto nei manufatti che ora sono di uso relativamente minore

RIFERIMENTI

Categoria/ parole chiave	Paesaggi scenici Via degli lattieri Ferrovia, rete di comunicazione
-----------------------------	---

Fonti:	Edite
Archivi:	
Bibliografia:	L. Tatti, <i>Progetto di una ferrovia da Treviso per Feltre e Belluno</i> , Belluno, 1867 http://digilander.libero.it/belluno_ferroviana/index.htm http://tbelluno.altervista.org/

DESCRIZIONE

Descrizione dell'opera/ sito/manufatto	<p>La ferrovia Treviso – Belluno – Cadore.</p> <p>Nel 1865 la Congregazione provinciale di Belluno commissionò all' Ingegnere G.B. Locatelli un primo studio per la realizzazione di un collegamento ferroviario tra Treviso e Belluno. Costui presentò un progetto strutturato su due opzioni: la prima contemplava un tracciato che seguiva il fiume Piave lungo la sua valle, la seconda via Conegliano, Vittorio Veneto e sella del Fadalto. Ad entrambe le opzioni faceva seguito la speranza che tramite il Cadore, la ferrovia sarebbe arrivata sino in Austria. Dopo aspre discussioni che animarono la società trevigiana e che coinvolsero oltre ai politici e amministratori locali, anche industriali (gli Antonini di Crocetta del Montello), militari (il Colonnello Giorgio Pozzolini), la Camera di Commercio di Venezia scelse per l' opzione passante per Montebelluna, Crocetta e Feltre. Quindi nel 1867 l' Ing. Luigi Tatti rielaborò il progetto iniziale, prevedendo tra l' altro una lunga galleria sotto il monte Miesna, alle porte sud della città di Feltre che avrebbe consentito il diretto sbocco a Busche. Oltre a questo, il tracciato in progetto passava parecchio distante anche dai due centri successivi di Santa Giustina e Bribano. Le discussioni sollevate da tale intento contribuirono a protrarre fino al 1880 l' inizio dei lavori, che vennero realizzati su variante per permettere alla ferrovia di raggiungere i centri di Feltre (questione risolta nel 1883) e i due suddetti.</p> <p>La ferrovia raggiunse quindi Feltre che rimase capolinea della tratta per circa due anni. Nel 1886 si ebbero i collaudi per il secondo tronco fino a Belluno, la cui stazione sorgeva sull' attuale Piazza Cesare Battisti. La linea venne inaugurata ufficialmente il 10 novembre 1886, con l' amara consapevolezza che lo sperato collegamento a nord non si sarebbe potuto fare nell' immediato per la mancanza di fondi.</p> <p>Le stazioni, in direzione nord erano le seguenti: Castagnole, Postioma, Signoressa/Trevignano, Montebelluna, Cornuda, Levada, Pederobba/Molinetto, Alano/Fener, Quero/Vas, Feltre, Busche, Santa Giustina, Sedico/Bribano, Belluno. Dopo alcuni anni, proposte e progetti, e spinte delle comunità cadorine nel 1909 si ebbe un primo tentativo di progettazione del prolungamento, non andato a buon fine per la natura stessa del progetto che prevedeva una ferrovia ad armamento leggero e un controllo privato della tratta. Con l' interesse governativo però, a pochi anni da questa iniziativa si rielaborò il progetto e nel 1911 iniziarono i lavori per il primo prolungamento fino a Longarone. Il secondo tratto fino a Perarolo venne completato nel 1913, nonostante le numerose opere d' arte da porsi in opera (ponti e gallerie). Il terzo fino a Calalzo venne inaugurato nel maggio del 1914 dopo che si superarono le perplessità sulla tenuta della galleria di Perarolo e delle sponde del viadotto alla "Busa del Cristo". Il tratto più suggestivo, da Longarone a Perarolo oltre all' incredibile paesaggio presenta particolari attrattive strutturali: brevi rettilinei, curve e tornanti con raggi minimi di 250 metri. Tali curve e controcurve sono spesso protette da sostegni in muratura o realizzate su cavalcavia, il tutto con una pendenza media che raggiunge il 15%. In 15 chilometri di percorso, (tra i cui burroni si vede spesso il fiume) sono presenti 29 gallerie per uno sviluppo totale di 3 chilometri e mezzo. Dopo Ospitale di Cadore, la sua stazione (sede di passati fasti legati al commercio del legname, e la bella cascata del Tovanella), attraverso la chiusa del</p>
---	--

	<p>Rucorvo, e dopo 8 chilometri si arriva a Perarolo dove una nuova galleria sotto il Monte Zucco (costruita nel 2003, 2700 metri e 25% di pendenza) si taglia parte del vecchio tracciato a tornanti e che da tempo causava problemi al transito per le frequenti frane e cedimenti. Dopo 11 chilometri, parte costeggiando il lago di Centro Cadore si arriva a Calalzo.</p> <p>Da Belluno, le stazioni percorse sono: Ponte nelle Alpi/Polpet, Faé/Fortogna, Longarone/Zoldo, Castello Lavazzo, Ospitale, Perarolo, Sottocastello/Tai, Calalo</p>
Descrizione del contesto di riferimento:	<p>In un ipotetico itinerario ferroviario della provincia: a Bribano si può proseguire verso Agordo, lungo il percorso della ferrovia ora dismessa che serviva quella tratta e le miniere di valle Imperina (visibili ancora alcuni manufatti, gallerie); a Calalzo, verso Cortina e Dobbiaco lungo il tratto della ferrovia dismessa (ora parte pista ciclabile), in cui sono visibili le 25 fermate originarie connotate da uno stile più caratteristico o “austro-alpino”</p>
Descrizione altre attrattive (paesaggi e luoghi d’acqua, prodotti tipici locali)	<p>La cascata del Tovanella e la chiusa del Rucorvo ad Ospitale di Cadore. Quasi ad ogni fermata corrisponde un punto di interesse segnalato in altre schede (cfr borghi fluviali, etc)</p>
Commenti/note	
Compilatore della scheda	Francesco Antonioli