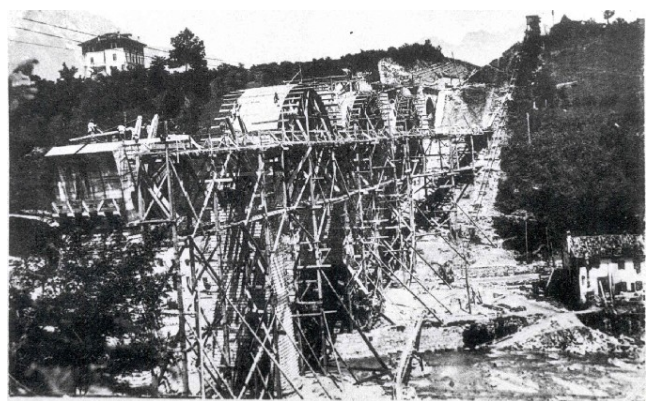
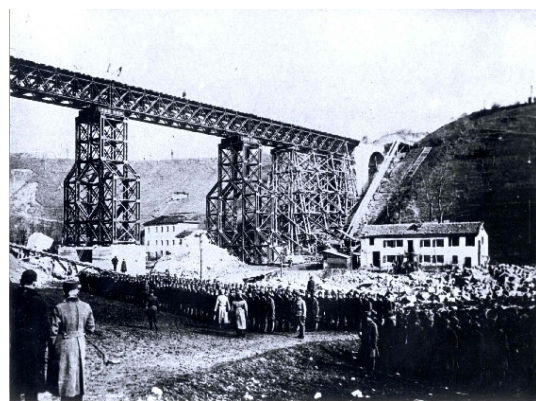
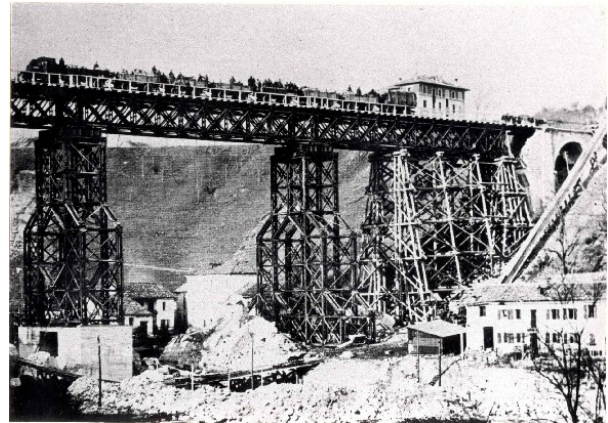
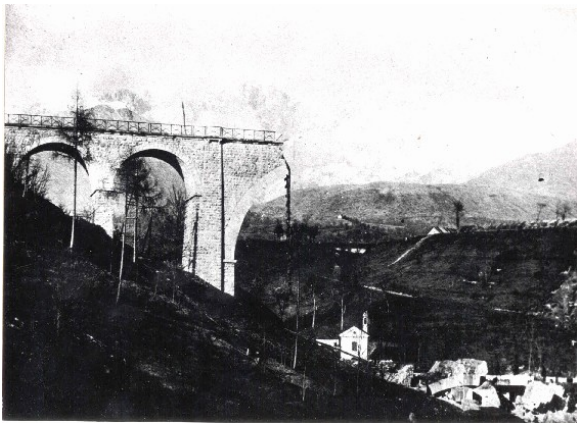
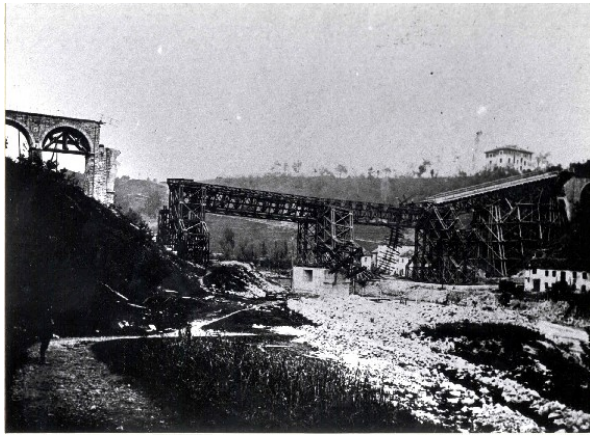


**SCHEDA DI RILEVAZIONE DI OPERE, MANUFATTI E SITI  
PROGETTO DRAU PIAVE**

**SCHEDA N. 58 – Ponte Ferroviario sull'Ardo  
Tipologia ASA**





7



8

- 1: Fase di costruzione del ponte – Pila centrale agosto 1911. Fonte: ASCBL  
 2: Il ponte in una cartolina d'epoca. Fonte: AICS – Dolomiti magazine – Agosto 2007  
 3: Il viadotto ferroviario sull'Ardo abbattuto dalle truppe italiane in ritirata dopo caporetto – Belluno novembre 1917. Fonte: De Cian – Biblioteca civica di Belluno – Archivio fotografico  
 4: Passaggio del primo treno sul viadotto ricostruito dagli austriaci – inverno 1917-18. Fonte: foto De Cian – Biblioteca civica di Belluno – Archivio fotografico  
 5: Inaugurazione del viadotto ferroviario austriaco sull'Ardo Belluno – 1917-18. Fonte: foto De Cian – Biblioteca civica di Belluno – Archivio fotografico  
 6: I grandi lavori sul ponte: fotografia scattata 10 minuti prima del disastro – 1919. Fonte: foto Ed. Bortolon – Biblioteca civica di Belluno – Archivio fotografico  
 7: Il viadotto abbattuto dagli austriaci in ritirata Belluno – novembre 1918. Fonte: foto De Cian – Biblioteca civica di Belluno – Archivio fotografico  
 8: Il ponte oggi, visto dal Ponte Nuovo. In primo piano il Ponte degli alpini.. Fonte: foto A. Guadagnin -2010

## DATI IDENTIFICATIVI

Nome dell'opera/ manufatto	Viadotto ferroviario sull'Ardo
Tipo edilizio:	Ponte
Localizzazione (Comune, Provincia, Stato):	Belluno (attraversa l'Ardo e corre parallelo al vicino Ponte degli Alpini, nella zona compresa tra l'inizio di Via Col di Lana e Borgo San Francesco) BL – Italia
Coordinate GIS:	X: 1748328 Y: 5115349
Anno di realizzazione:	1911 in occasione della realizzazione della tratta ferroviaria Belluno-Longarone
Progettista:	Ing. Antonio PATRIGNANI
Committenza:	Ferrovie dello Stato
Destinazione originaria:	Ponte per il transito ferroviario
Destinazione attuale:	Ponte per il transito ferroviario, con percorso ciclo-pedonale affiancato (separato da opportuna recinzione)
Accessibilità:	Dal centro della città di Belluno: si raggiunge il Palasport, sulla grande curva che compie Via A. Gabelli (di fronte alla Polizia Municipale), si affianca il parcheggio e si raggiunge il Piazzale Associazione bellunese volontari del sangue. Si parcheggia

	l'auto e da lì si compiono pochi passi per raggiungere l'accesso pedonale del ponte
Contatto per la visita:	Non necessario

## STRUTTURA EDILIZIA

Pianta	Il ponte del 1911: lungo 160 metri, alto 33, costituito da 8 campate alte 20 metri e 3 campate alte 8 metri. Il ponte del 1919 presenta 6 campate tutte uguali
Tecnica Muraria	La struttura è interamente in pietra: sia le arcate che i piloni sono realizzati in conci di pietra ben squadriati

## ARCHITETTURA INTERNA

Pavimentazione:	Il tratto ferroviario è tipico con la parte centrale dei binari; a fianco il percorso ciclo-pedonale asfaltato
Scale:	L'accesso pedonale è rialzato rispetto al Piazzale dove si parcheggia l'auto; sono presenti alcuni scalini realizzati in c.a.
Decorazioni:	Non sono presenti

## STATO DI CONSERVAZIONE

Stato attuale:	Buono
Restauri e compromissioni significative:	La storia del viadotto è legata agli eventi bellici che hanno toccato anche la città di Belluno: costruito a partire dal 1911, subisce un primo abbattimento nel 1917 causato dalle truppe italiane per arrestare l'avanzata austriaca. Nel 1918 viene ricostruito dagli austriaci, che poi lo abatteranno durante la ritirata. Venne ricostruito dopo la Prima Guerra Mondiale, nel 1919 era già nuovamente in uso

## RIFERIMENTI

Categoria/ parole chiave	Passaggio sull'acqua
Fonti:	Edite
Archivi:	Archivio Storico del Comune di Belluno (ASCBL) Archivio fotografico – Biblioteca civica del Comune di Belluno
Bibliografia:	AICS, Dolomiti magazine, <i>Il treno delle Dolomiti</i> – Belluno 11-16 Agosto 2007 – anno XVI n.3 <a href="http://www.tramtreniealtro.com">www.tramtreniealtro.com</a>



## DESCRIZIONE

<p>Descrizione dell'opera/sito/manufatto</p>	<p>La costruzione del ponte ferroviario sul torrente Ardo fu avviata nel 1911 con la realizzazione sino a Longarone, del primo troncone della linea per Calalzo di Cadore (ultimato nel 1912). L'opera, completamente in muratura, risultò di significativa grandezza con i suoi 33 metri di altezza e 160 di lunghezza con cinque luci di 20 metri e tre di 8. La tratta sino a Calalzo di Cadore fu inaugurata il 18 maggio 1914. Con l'entrata in guerra dell'Italia la linea, nel biennio 1916/1917, divenne strategica per far affluire quanto necessario per sostenere il fronte e la via più veloce per far defluire, con dei treni ospedale opportunamente allestiti, gli innumerevoli feriti. Nel novembre 1917, con la "Rotta di Caporetto", il genio militare, per ritardare l'avanzata austriaca, fece saltare alcuni ponti della linea e tra questi quello sull'Ardo. Il genio militare austriaco, in breve tempo, riattivò l'esercizio della linea costruendo in ferro e legno una struttura provvisoria in sostituzione delle 5 luci fatte crollare dagli italiani. Il nuovo ponte, per effetto della controffensiva italiana e della sconfitta delle armate austriache nella Battaglia del Piave, fu a sua volta fatto brillare. Finita la guerra, il ponte venne ricostruito, sempre in muratura, in forme meno eleganti rispetto al precedente manufatto, ma i lavori furono eseguiti così celermente da consentire la riattivazione dell'intera linea già nel 1919 (AICS, Dolomiti magazine, <i>Il treno delle Dolomiti</i> – Belluno 11-16 Agosto 2007 – anno XVI n. 3, pag. 2)</p>
<p>Descrizione del contesto di riferimento:</p>	<p>Il viadotto aiuta a superare una forra non tanto profonda, attraversata dal Torrente Ardo, in un tratto in cui il corso d'acqua compie una piccola ansa. Al di sotto del manufatto, ai lati del letto del fiume il terreno è particolarmente fertile e coltivato in piccoli orti o lasciato a prato; vi è la presenza consistente di alberi a medio e alto fusto. Il ponte collega una parte della città prossima al centro storico e la zona di Cavarzano e Borgo San Francesco</p>
<p>Descrizione altre attrattive (paesaggi e luoghi d'acqua, prodotti tipici locali e servizi turistici aggiuntivi)</p>	<p>Continuando dal Piazzale del Palasport (prossimità del Viadotto), percorrendo tutta Via A. Gabelli, si giunge obbligatoriamente in Via Simon da Cusighe. Imboccando quindi Via San Biagio (chiesetta di San Biagio – consacrata il 4 marzo 1184) si giunge a Borgo Pra', una parte della città di Belluno che era molto attiva fino alla seconda guerra mondiale, ricca di proficue attività artigianali che sfruttavano l'acqua del vicino torrente tramite un canale sopraelevato ("roia") che serviva tutti i laboratori da Fisterre fino a Borgo Piave</p>
<p>Commenti/note</p>	<p>Se dal Palasport invece si vuole risalire Via A. Gabelli, ci si può collegare al centro storico di Belluno, dove si possono ammirare alcuni manufatti coevi al Viadotto progettati dall'arch. Riccardo Alfarè: Palazzo Coletti (1910-11), in Piazzale C. Battisti; il Garage Bellotti poi Tonegutti (1922) in Via I. Caffi; il Cinema Italia (1926) in Via Garibaldi</p>
<p>Compilatore della scheda</p>	<p>Arianna Guadagnin</p>