

VIABILITA' STORICA

Nella viabilità antica del Canale di Brenta dobbiamo distinguere tre direzioni principali:

1 - L'asse della Brenta che collega la pianura, i territori montani e il Nord dell'Europa.

2 - La via pedemontana e il complesso di percorsi paralleli che collegano le due sponde della Brenta e le vallate del Piave e dell'Astico.

3 - Le vie che collegano sui due versanti il fondovalle con la sommità delle montagne che la circondano.

Strade, mulattiere e sentieri storicamente più importanti.

1 La strada postale detta anche regia o imperiale.

Metteva in comunicazione la pianura veneta e la "Germania". Fu molto frequentata dagli eserciti che scendevano in Italia.

In epoca romana il percorso è testimoniato fino al Covolo di Butistone.

2 La strada sulla sponda sinistra della Brenta detta Campesana. Notevole la variante antica Borgo Angarano (Bassano) – Campese, in parte ancora percorribile.

3 Mulattiere e sentieri di importanza storica particolare:

- San Eusebio – Castellaro – Privà
- Sarson – Caluga – Pra Cavallo – Caina.
- Campese – Bocchetta- Pra Cavallo – Caina.
- Campolongo – Madonna della Salute – Caina
- Oliero – Pozzette (due sentieri)
- Valstagna – Fontanelle – Calà del Sasso
- Valstagna – Fontanelle – val Frenzela
- Valstagna – Pian grande.
- Valgadena
- Piovega di sotto
- Piovega di sopra

- Pove – Costa della croce – Gusella
- Pove – Cornon – Campo Solagna
- Solagna – Cornon
- Solagna – Campo Solagna
- Solagna Villa – San Giorgio
- San Nazario – Pian castello Fenilon
- Cismon – val Goccia- val Cesilla – Col dei Prai.
- Tombion – strada del genio.

- Le mulattiere costruite durante la prima guerra mondiale sono quelle che servivano in particolare le cortine di sbarramento che con trincee, camminamenti, opere in caverna attraversavano il Canale di Brenta.

Le cortine principali erano:

San Marino

Grottella

Carpané

Merlo

Monte Campolongo - San Giorgio

Caina – San Giorgio

Premarin (Campese) – Bastia – Gusella.

VIABILITA' STORICA

Nella viabilità antica del Canale di Brenta dobbiamo distinguere tre caratteristiche principali:

1 - L'asse della Brenta che collega la pianura, i territori montani e il Nord dell'Europa.

2 - La via pedemontana e il complesso di percorsi paralleli che collegano le due sponde della Brenta e le vallate del Piave e dell'Astico.

3 - Le vie che collegano sui due versanti il fondovalle con la sommità delle montagne che la circondano.

1

L'asse viario principale del fondo valle corre sulla riva sinistra della Brenta.

Il percorso è stato frequentato certamente in età romana e lo testimonia l'insieme di reperti archeologici attestati in particolare sulla riva sinistra e in corrispondenza dei "passi forti". I ritrovamenti noti ci riportano per la parte settentrionale del Canale all'incirca al II - III secolo d.C.

1.1 Quasi certamente non si trattava di una "via strata", come le grandi strade romane, ma di una pista o percorso che costituiva una via più breve per raggiungere Ausugum (Borgo Valsugana) e di qui la via dell'Adige. Questa via coincideva anche con il percorso della transumanza dai monti alla pianura.

1.2 Fino a Solagna e a Sarson-Campese Quasi certamente era una strada vera e propria che collegava le ville rustiche alla centuriazione di Bassano e Marostica.

1.3 Nel medioevo, certamente dal 915, la via pubblica percorreva tutto il Canale da Primolano a Bassano.

1.4 Successivamente divenne una importante arteria di traffico tra l'Impero e la pianura veneta.

1.5 Questa via toccava tutti i paesi della sponda sinistra e correva, per quanto era possibile, discosta dal fiume.

In epoca napoleonica (1812 circa), fu rettificata in alcuni tratti. Dopo l'unità d'Italia fu ulteriormente rettificata e allargata.

1.6 Sulla sponda destra corre la via che collega il territorio di Angarano con il territorio di Campese che nel medioevo si estendeva fino al Ponte della Piovega.

1.7 Sulle due rive del fiume si trovavano due strade di cui rimangono ancora tracce in particolare tra Solagna – Campese e Bassano – Angarano.

2

2.1 La grande via, o la rete di sentieri e percorsi, che si snodava lungo la pedemontana ha lasciato una serie di tracce tra Campese-Solagna e Angarano – Bassano. Questa via è certamente antichissima in considerazione del fatto che la necropoli di Angarano, nella sua fase più antica, è di epoca villanoviana – paleoveneta.

2.2 L'attraversamento della Brenta avveniva lungo una fitta serie di guadi:

- al Margnan in corrispondenza della chiesa e sorgente di “acque salutarie” di San Pancrazio.
- Presso la chiesa di San Biagio.
- Presso la chiesa di San Bortolo
- Alla Rea di Campese
- Tra l'abitato di Campese e la via verso Pove
- All'altezza della pieve di Santa Giustina di Solagna.

San Pancrazio, San Biagio, San Bortolo si caratterizzano come tipiche chiese di guado.

2.3 Da Solagna fino a Primolano i guadi hanno la funzione preminente di collegare i villaggi sulle due sponde.

3

3.1 I sentieri tra il fondo valle e la linea di cresta hanno avuto il loro sviluppo particolarmente a cominciare dal medioevo.

Servivano principalmente:

- come via di comunicazione verso i pascoli montani e per la transumanza.
- per trascinare a valle il legname e il carbone di legna
- per calare a valle le pietre estratte dalle cave

3.2 Un grande sviluppo di strade, mulattiere e sentieri si ebbe durante la prima guerra mondiale.

LE VIE DI COMUNICAZIONE PRINCIPALI

1 – La strada *regia* detta anche *imperiale* o **postale**, sulla riva destra.

In gran parte è stata inglobata nella successiva strada statale.

Luoghi in cui è ancora riconoscibile:

Pove: Cisternone – Rivagge – Fusari – Torre. Variante posteriore: Cisternone – Fusari.

Solagna: Torre – centro di Solagna – attuale osteria “da Doro” – Villa. Variante napoleonica: Centro di Solagna – Mignano.

San Nazario: Mignano Cavallini – Lanari – Sarzè – centro di San Nazario – Fabbri.

Carpanè: Londa – Stazi di Carpanè.

Cismon: Cismon – Pedancino – Vanini

Covolo di Butistone: sentiero sottostante il Covolo.

Primolano: Primolano – stazione ferroviaria – vecchio confine di stato.

*** Questi tratti sono caratterizzati da muri di contenimento con rivestimento in pietra, masiere, muretti in pietra legati con calce, “paracarri” in pietra.

A Solagna merita di essere rimessa in evidenza la vecchia strada napoleonica nel tratto lungo la Brenta evidenziando le massicciate e le opere di difesa verso il fiume ora in parte occultate da successivi rifacimenti.

All'altezza di Rivalta esiste ancora un “ponte Vecchio”; sotto il Covolo merita particolare attenzione la vecchia sede stradale ridotta ora a sentiero e la fontanella presso l'ingresso a ciò che resta del forte inferiore.

Tutti questi elementi caratterizzanti devono essere conservati.

2 - La via sulla destra Brenta detta strada campesana.

Sostanzialmente ripercorre il tracciato napoleonico.

E' caratterizzata da muretti laterali in pietra in parte ormai scomparsi o ridotti allo stato di rudere, e da masiere di contenimento.

*** *Questi elementi caratteristici sono assolutamente da restaurare e ripristinare in quanto contribuiscono ad armonizzare la strada con il paesaggio e gli ambienti urbani attraversati.*

Questa via ha delle varianti nel tratto Angarano – Campese che, se conservate, hanno un notevole valore anche turistico in quanto permettono un transito pedonale non disturbato dalla motorizzazione.

In particolare sarebbe suggestivo ripristinare la via lungo la Brenta che dal ponte di Bassano raggiungeva Campese e il Monastero di Santa Croce.

3 – Mulattiere e sentieri di importanza storica particolare:

- San Eusebio – Castellaro – Privà
- Sarson – Caluga – Pra Cavallo – Caina.
- Campese – Bocchetta- Pra Cavallo – Caina.
- Campolongo – Madonna della Salute – Caina
- Oliero – Pozzette (due sentieri)
- Valstagna – Fontanelle – Calà del Sasso
- Valstagna – Fontanelle – val Frenzela
- Valstagna – Pian grande.
- Valgadena
- Costa - Valgoda
- Piovega di sotto

- Piovega di sopra
- Pove – Costa della croce – Gusella
- Pove – Cornon – Campo Solagna
- Solagna – Cornon
- Solagna – Campo Solagna
- Solagna Villa – San Giorgio
- San Nazario – Pian castello - Fenilon
- Cismon – val Goccia- val Cesilla – Col dei Prai- cima Grappa
- Tombion – strada del genio.

- Queste strade sono quelle principali fino alla prima guerra mondiale. Sono caratterizzate per lunghi tratti dal fondo selciato per agevolare il transito delle slitte da carico e la transumanza delle vacche. Sono testimonianze preziose di una antica civiltà del lavoro. Oltre alle strade citate ne esistono innumerevoli altre ugualmente meritevoli di considerazione e rispetto.

- Le mulattiere costruite durante la prima guerra mondiale sono quelle che servivano in particolare le cortine di sbarramento che con trincee, camminamenti, opere in caverna attraversavano il Canale di Brenta.

Le cortine principali erano:

San Marino

Grottella

Carpané

Merlo

Monte Campolongo - San Giorgio

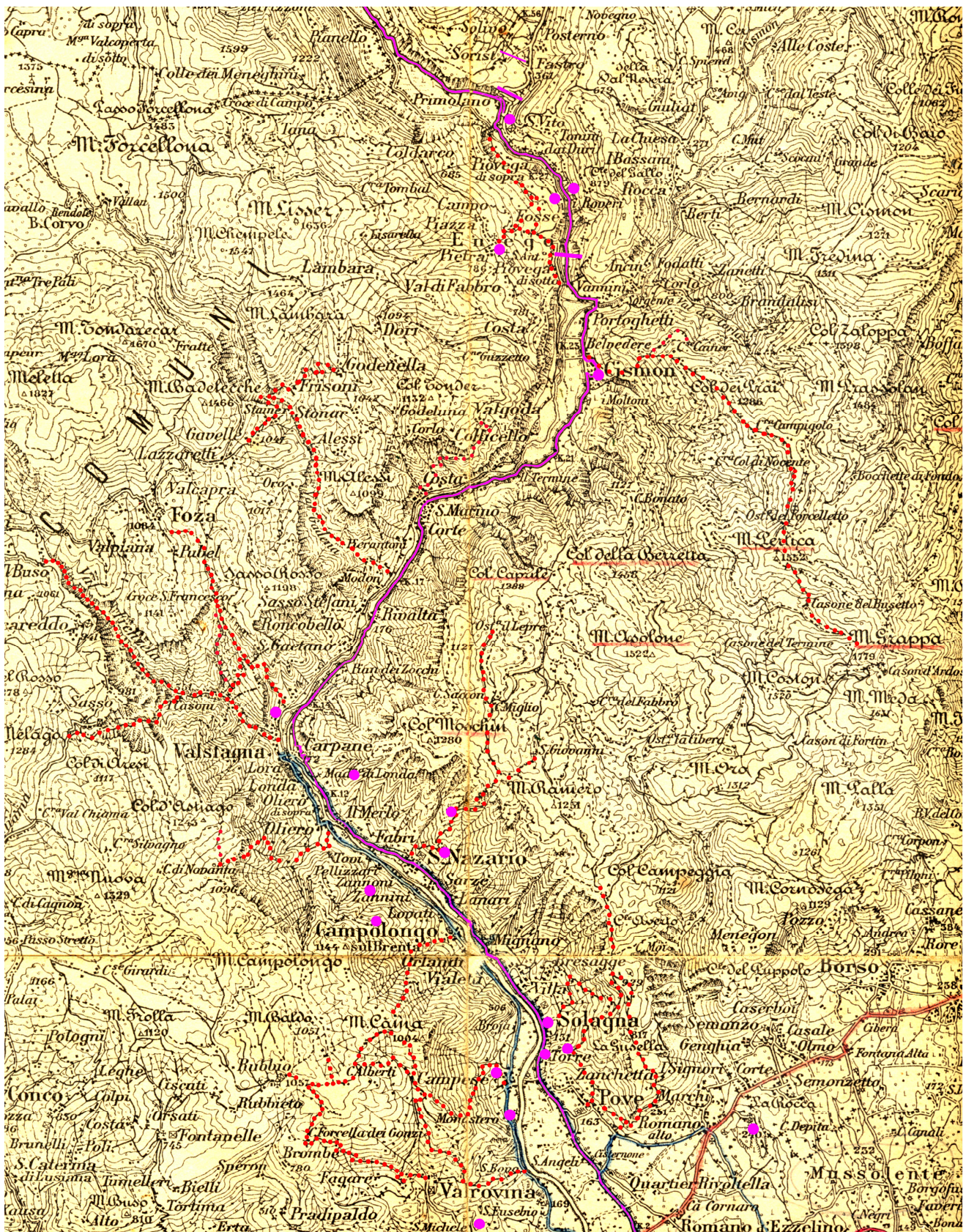
Caina – San Giorgio

Premarin (Campese) – Bastia – Gusella.

I GUADI

Erano innumerevoli.

Per salvaguardarne i siti è necessario fare attenzione alle vie di accesso alla Brenta caratterizzate da rampe in terra battuta o selciate.



CANALE DI BRENTA PERCORSI PRINCIPALI

-  Strada regia postale, poi Statale 47.
-  Strade armentarie e mulattiere tra fondovalle e Altopiano dei Sette Comuni e Grappa
-  Luoghi fortificati antichi di avvistamento e controllo
-  Forti di sbarramento tagliate stradali della fine del XVIII secolo.

IGM 1902, Tavole Bassano 1/100.000, rielaborato.