

La **CIMINIERA** e **il Cirotano** presentano:
NOTIZIARIO DEL COMPRENSORIO CROTONESE

Speciale Scuola

i 49

Quaderni

a cura di Pasquale Natali



Mario DOTTORE

L'antica viabilità romana nel

BRUTTIUM

come
patrimonio
culturale
intangibile



i Quaderni del Centro Studi Bruttium - Allegato a La Ciminiera - 2023

DISCLAIMER:

Le immagini riprodotte nella pubblicazione, se non di dominio pubblico, riportano l'indicazione del detentore dei diritti di copyright. In tutti i casi in cui non è stato possibile individuare il detentore dei diritti, si intende che il © è degli aventi diritto e che l'associazione è a disposizione degli stessi per la definizione degli stessi.

Per eventuale stampa il formato della pagina è un A5

Il Formato A5 ha le seguenti dimensioni:

in centimetri è 14,8 cm x 21,0 cm

in millimetri è 148 mm x 210 mm

in pollici è 5,8 in x 8,3 in



Allegato a La Ciminiera - Anno XXVII - 2023

Direzione, redazione e amministrazione

CENTRO STUDI BRUTTIUM®

via Bellino 48/a, 88100 - Catanzaro

tel. 339-4089806 - 347 8140141

www.centrostudibruttium.org

info@centrostudibruttium.org

Periodico di cultura, informazione e pensiero del Centro Studi Bruttiun® (Catanzaro) Registrato al Tribunale di Catanzaro n. 50 del 24/7/1996. Chiunque può contribuire alle spese. Manoscritti, foto ecc.. anche se non pubblicati non si restituiranno. Sono gratuite (salvo accordi diversamente pattuiti esclusivamente in forma scritta) tutte le collaborazioni e le prestazioni direttive e redazionali. Gli articoli possono essere ripresi citandone la fonte. La responsabilità delle affermazioni e delle opinioni contenute negli articoli è esclusivamente degli autori.

Mario DOTTORE

L'ANTICA VIABILITÀ ROMANA NEL BRUTTIUM

PRIMA EDIZIONE



CENTRO STUDI BRUTTIUM® EDITORE
MMXXIII

Mario DOTTORE - L'antica viabilità romana nel Bruttiūm



Volumi pubblicati sui siti associativi e distribuiti gratuitamente.

il Cirotano
NOTIZIARIO DEL COMPRENSORIO CROTONESE



iQuaderni

ISSN 2280-8027

Dossier

Centro Studi Bruttiūm© - iQuaderni 49 - 2023

L'antica articolazione viaria romana nel Bruttium come patrimonio culturale intangibile

In ricordo dell'Illustre Professore Victor W. Von Hagen, grande percorritore di tutte le grandi strade del passato, ai cui suoi meticolosi studi pubblicati, si è venuto formando da giovane l'autore.

• La Premessa

“Tutte le strade portano a Roma” recitava un noto andante del passato, ma era pur vero che tutte le strade da **Roma** si diramavano verso i luoghi più remoti di un vasto impero, materializzando circa 53.000 miglia di comunicazioni (*miglio romano pari a mt.1481 c.a.*).

Non rientra negli scopi del presente lavoro, trattare della vasta tematica sull'antico Sistema Viario Romano, bensì tentare di evidenziare gli elementi principali alla base della *“fama”* che, sempre e comunque, accompagna questi duraturi monumenti realizzati dalla Civiltà di Roma nel mondo ed anche in **Calabria**.

- **L'essenza del successo infrastrutturale viario di Roma Antica**

Si può asserire, con una certa sicurezza, che l'argomento va inquadrato, tenendo costantemente presente tre elementi cardini e determinanti per comprendere a fondo la buona riuscita e la prolungata durabilità di questo articolato e ramificato sistema strutturale stradale :

a) La tecnica costruttiva e la validità progettuale

b) la preparazione e l'esperienza soprattutto pratica di tecnici e progettisti, i quali riuscivano anche a sfruttare al massimo le prestazioni di una strumentazione tecnica e più in generale di una tecnologia topografica, per l'epoca chiaramente "povera".

c) la razionale gestione logistica dei cantieri e delle risorse umane impiegate.

In riferimento al primo punto come ci ricorda il **Von Hagen (1967)**

"le <viae> romane non erano costruite sovrapponendo a casaccio strati di materiali diversi, ma secondo un piano preciso, incastrando in un

*letto cedevole di ghiaia o di sabbia
grandi blocchi di pietra tagliati con
precisione a tronco di cono perché
avessero maggiore stabilità.*

*Pesanti e massicci com'erano,
questi selcioni poligonali rendevano
la superficie delle strade solida e
resistente come le virtù romane, tanto
da durare almeno un secolo, senza che
ci fosse bisogno di ripararle".*

In riferimento alla professionalità ed esperienza degli ingegneri e tecnici romani va sottolineato che questi nel realizzare un'arteria stradale non cercavano di aggirare gli ostacoli naturali che si presentavano di volta in volta lungo il progettato tracciato, ma li affrontavano con determinazione.

In somma, se si trovavano di fronte ad un fiume lo oltrepassavano con un ponte, così se sul percorso c'era una palude sopraelevavano la strada con un terrapieno.

Le strade romane valicavano a zig zag le stesse **Alpi**, né ci si faceva scrupola perforarle, praticando tunnel veri e propri laddove non si riusciva a trovare altra soluzione; così pure l'insidia delle acque era tenuta in debito conto al punto che prudentemente i costruttori si assicuravano sempre e comunque che il terreno fosse asciutto.

- **Realizzazioni stradali romane ed un artefice storico caduto nell'oblio**

E' documentato come i Romani all'epoca delle loro prime conquiste nella penisola, utilizzassero le vie italiche preesistenti.

Tuttavia, quando la potenza militare di Roma crebbe, di pari passo con l'estendersi dei suoi domini, si stimò che, inderogabilmente, venisse costruita una rete viaria in grado di concentrare, rapidamente, nelle aree sensibili e dove era necessario far giungere tempestivamente, il maggior numero possibile di sue efficienti legioni.

Da questa fondamentale ed improrogabile necessità strategica e militare scaturì l'adozione come documenta l'ing. **Giuseppe Rogliano da Scigliano**(1963), che di strade e di viabilità se ne intendeva davvero, di

"tracciati costituiti da rettilinei in piano od in poca pendenza, raccordati da curve di ampio raggio, per cui si procedette prima a modificare ed a migliorare le vie antiche anche in base alle condizioni geofisiche dei suoli in evoluzione costante e, di poi, alla costruzione di arterie viarie maestre".

La Programmazione generale ed organica del “*sistema Viario*” romano fu ideata e fermamente voluta da **Caio Gracco** che, di fatto, ne sollecitò l’esecuzione con la promulgazione di un proprio editto, nel quale oltre i vari punti programmatici venivano anche indicati i criteri tecnici costruttivi da adottare scrupolosamente.

Purtroppo, con la scomparsa di questo grande statista e geniale riformatore, Tribuno e difensore della plebe e degli umili rurali, i patrizi volendo condannare alla “*damnatio memoriae*” anche la nobilissima ed antichissima famiglia dei **Gracchi** disposero che tutte le vie costruite in ottemperanza alla “*programmazione stradale*” ed alle direttive tecniche varate dal tribuno **Caio Gracco** portassero il nome dei Pretori o dei Consoli che si erano opposti ai disegni politici e sociali promossi dai celebri fratelli **Gracco**.

Fu così che, per disposizione del Senato Romano, la via per la **Terza Regione (Calabria)** e *che si articolava dal fiume Selaro (Sele) fino a Capo Leucopetra (Capo d'Armi, Rc)* ricevette il nome del Pretore **Popilio**.

In effetti, allorquando fu emanata la legge, la quale sanciva che

"se un qualche magistrato (funzionari che rivestivano incarichi pubblici n.d.r.) avesse bandito un cittadino senza sentenza del giudice, il popolo poteva chiamarlo in giudizio",

il magistrato **Popilio** reo, per non assoggettarsi al giudizio del popolo era fuggito dall'**Italia**.





Tratto della via Popilia in provincia di Reggio Calabria

• Le Vie Romane nel Bruttium

La Calabria, peraltro, costituendo **amministrativamente**, sotto il principato di Augusto l’”inquieta” 19° Provincia, III regione della penisola italica, si trovò innestata nel complesso reticolto stradale di Roma antica, nel quale accanto ad oscure stazioni di sosta spiccavano prestigiosi capolinea stradali e portuali sulle rotte terrestri e marittime del mondo allora conosciuto.

Le arterie viarie romane erano denominate, usualmente ed indifferentemente con i termini di **“consolari, pretorie e militari”** e comode per i tempi facilitavano il passaggio di carri, salmerie, milizie; flussi

turistici, mercantili, religiosi ecc. ma altresì, avendo i loro capolinea al mare, a grandi o più importanti città e municipi, miravano a rendere rapide e sicure le comunicazioni.

La più nota e celebre arteria stradale di Roma era **l'Appia**, detta per antonomasia **"regina viarum"** e che prese il nome dal senatore **Appio Claudio "il cieco"**, il quale ne volle la costruzione al tempo della guerra di **Roma** contro **Pirro, re dell'Epiro (280-275 a.C.)** precisando che, inizialmente, l'Appia da Roma terminava a Capua, venendo in epoca successiva **prolungata fino a Benevento ed a Brindisi**.

Dalla **"regina viarum"** si snodavano altre arterie verso le regioni conquistate da



Appia antica

Roma e che, inserendosi in un più generale quadro d'unione, contribuivano così a creare un singolare e preminente reticolo stradale.

Le ragioni d'essere erano sempre, fondamentalmente, militari, economiche e commerciali, poiché permettevano, sincronicamente, il rapido passaggio di legioni inviate, generalmente, per domare improvvise rivolte, soffocare tempestivamente focolai di guerriglia; di commercianti con i loro carriaggi nonché di pellegrini diretti verso i più famosi santuari dell'antichità.

Lungo le arterie venivano posti i **miliari**, cippi di forma cilindrica per indicare le progressive chilometriche di miglio in miglio, evidenziando che il miglio romano, ***milia passum (M.P.)***, corrispondeva a circa **1481 mt.** mentre il miglio italiano dell'epoca degli storici - topografi come il **Morisani**(1800) ed il **Romanelli** (1813) era di circa **1800 metri**.

Dopo la conquista della Sicilia, alla fine della Prima Guerra Punica (241 a.C.), i Romani decisero di prolungare l'**Appia da Capua** fino al "**Fretum Siculum**" (*Stretto di Messina*), attraverso la Lucania e la regione dei Brezi.

Il realizzatore di questo prolungamento

della via Appia fu, nel giudizio più condiviso tra gli storici, **il proconsole Manlio Aquilio Gallo**, che al tempo della **Seconda Guerra Servile (103-98 a.C.)** era stato Pretore in Sicilia secondo la testimonianza dello *storico L. Floro o Foro (lib. III cap.XIX)*.

La **via Aquilia**, sulla base di altre fonti storiche e dei miliari ritrovati nel corso degli anni, viene chiamata, più o meno appropriatamente, anche **Annia o Popilia** dal nome dei consoli che ne curarono l'esecuzione iniziale o il successivo allungamento al tempo della loro carica.

In verità, la prima parte della preziosa fonte documentale marmorea rappresentata dal *"lapis tabellarius"*, detto anche *"cippo"* o *"marmo"di Polla*, antica cittadina del **Cilento**, si presenta mutila del nome del costruttore, generando così lacune ed incertezze negli studiosi.

Più specificatamente, la **"pietra" di Polla** su cui venne inciso tutto l'itinerario stradale che, in direzione Sud, si dipartiva da **Polla** attraversando diverse città, doveva essere posta in origine nella vetusta città di **Marcilliana, poco distante da Polla**, da identificare con l'attuale **città di Sala Consilina**.

Tuttavia, già il **Morisani (1720-1777)**



Polla, l'iscrizione originale.

Il "Lapis Tabellarius" di Polla

attraverso una accurata e meticolosa ricerca scientifica ne identificò l'artefice nel pretore **Aquilio Gallo**.

Giuseppe Morisani, illustre e dotto canonico reggino, lasciò una trascrizione, ritenuta da specialisti del tempo come **l'abate Domenico Romanelli (1756-1819)**, veritiera ed attendibile.

La trascrizione che il **Morisani** fece è qui di seguito riportata con la relativa traduzione letterale, annotando che la distanza **da Capua a Reggio è di 321 M.P.**

La via Aquilia, Annia o Popilia, che noi chiameremo semplicemente **Consolare per la Calabria od anche **Via Appenninica**,**



VIAM·FECEI·AB·REGIO·AD·CAPVAM·ET
IN·EA·VIA·PONTEIS·OMNEIS·MILIARIOS
TABELARIOSQVE·POSEIVEI·HINCESVN
NOVCERIAM·MEILIA·LI·CAPVAM·XXCII
MVVRANVM·LXXIII·COSENTIAM·CXXIII
VALENTIAM·CLXXX · AD·FRETVMAD
STATVAM·CCXXXI · REGIVM·CCXXXVI
SVMA·AF·CAPVA·REGIVM·MEILIA·CCC
ET·EIDEM·PRAE·TOR·IN [XXI]
SICILIA·FVGITEIVOS·ITALICORVM
CONQVAEISIVEI·REDIDEIQVE
HOMINES·DCCCCXVII· EIDEMQVE
PRIMVS·FECEI·VT·DE·AGRO·POPlico
ARATORIBVS·CEDERENT·PAASTORES
FORVM·AEDISQVE·POPPLICAS·HEIC·FECEI

VIAM·FECEI·AB·REGIO·AD·CAPVAM·ET
IN·EA·VIA·PONTEIS·OMNEIS·MILIARIOS
TABELARIOSQVE·POSEIVEI·HINCESVN
NOVCERIAM·MEILIA·LI·CAPVAM·XXCII
MVVRANVM·LXXIII·COSENTIAM·CXXIII
VALENTIAM·CLXXX · AD·FRETVMAD
STATVAM·CCXXXI · REGIVM·CCXXXVI
SVMA·AF·CAPVA·REGIVM·MEILIA·CCC
ET·EIDEM·PRAE·TOR·IN
SICILIA·FVGITEIVOS·ITALICORVM
CONQVAEISIVEI·REDIDEIQVE
HOMINES·DCCCCXVII· EIDEMQVE
PRIMVS·FECEI·VT·DE·AGRO·POPlico
ARATORIBVS·CEDERENT·PAASTORES
FORVM·AEDISQVE·POPPLICAS·HEIC·FECEI

Traduzione

Feci la via da Reggio a Capua e in quella via posì tutti i ponti, i miliari e i tabellarii.

Da questo punto a Nocera 51 miglia, a Capua 84, a Morano 74, a Cosenza 123, a Vibo Valentia 180, allo Stretto presso la Statua 231, a Reggio 237.

da Capua a Reggio in totale 321 miglia.

*E io stesso, pretore in Sicilia, catturai e riconsegnai gli schiavi fuggitivi degli Italici, per un totale di 917 uomini, e parimenti per primo feci in modo che sull'agro pubblico i pastori cedessero agli agricoltori.
In questo luogo eressi un foro e un tempio pubblici.*

M. AQUILIU M.F. GALLUS PROCONSUL

Io Marco Aquilio Gallo Proconsole

VIAM FECEI AB REGIO AD CAPUAM

Feci la via da Reggio a Capua

ET IN EA VIA PONTEIS OMNEIS

e in quella via tutti i ponti

MEILIARIOS TABELLARIOSQUE POSEIVEI

i miliari e i tabellari posì

HINCE SUNT NOUCERIAM MEILIA LI

Da questo punto a Nocera 51 miglia

CAPUAM XXCIII - MURANUM LXXIII,

a Capua 84, a Morano 74

COSENTIAM CXXIII - VALENTIAM CLXXX

a Cosenza 123, a Vibo Valentia 180

AD FRETUM AD STATUAM CCXXXI,

allo Stretto presso la Statua 231

REGIUM MEILIA CCXXXVII

a Reggio 237

SVMA·AF·CAPVA·REGIVM·MEILIA·CCCXI - ET EIDEM PRAETOR

In somma da Capua a Reggio miglia 321 - ed io stesso, pretore.

IN SICILIA FUGITEIVOS ITALICORUM CONQUAESIVEI

in Sicilia, catturai e riconsegnai gli schiavi fuggitivi degli Italici

MEDIDEIQUE HOMINES DCCCCXVII - EIDEMQUE

per un totale di 917 uomini, e parimenti

PRIMUS FECEI UT DE AGRO PUBLICO ARATORIBUS

per primo feci in modo che sull'agro pubblico agli agricoltori

CEDERENT PASTORES - FORUM AEDESQUE PUBLICAS

i pastori cedessero il posto, un foro e un tempio pubblici.

HEIC FECEI

In questo luogo eressi

onde rimanere estranei ad infruttuose diatribe toponomastiche rispetto alla finalità espositiva, fu successivamente prolungata **da Reggio verso nord, in direzione della penisola Salentina, lungo la sponda del mare Ionio.**

Giuseppe Rogliano (1963) trattando di questa importante arteria che attraversava la **Calabria** ci fornisce preziose informazioni su personaggi e fatti ad essa collegati.

Infatti, con dovizia di particolari, l'autorevole ingegnere e studioso da **Scigliano, Cs**, documenta come

“dalle epoche più remote a quella romana e da questa fino alla strada borbonica del 1789, la Popilia è stata la via Maestra, anche se con varianti sostanziali, di tutti i traffici e di tutti i trasporti tra la Val di Crati ed il mar Tirreno.”

Attraverso questa via l'abate **Gioacchino da Fiore** si recò a **Messina** per incontrarsi con **Riccardo Cuor di Leone**; mentre secondo altri studiosi , tra i quali il **Barone Henrion**, autore tra il 1843 ed il 1849 di una interessante *“Storia Universale della Chiesa”* le cose sembrerebbero essere andate diversamente.

Infatti, la storico ottocentesco, lascia intendere che fu proprio il re d'Inghilterra a recarsi a ***San Giovanni in Fiore*** per incontrare l'abate calabrese, la cui fama "profetica" e di santità aveva valicato oramai i confini della terra di **Calabria**.

Il **Rogliano** ci informa anche che:

"Isabella d'Aragona moglie di Filippo III di Francia, al ritorno dall'Oriente (Terra Santa) sbarcò a Tempsa, da dove intraprese il viaggio, via terra, lungo la Popilia.

Nell'attraversare il ponte di Annibale sul Savuto (viene c.d. ma con Annibale non c'è niente in comune n.d.r.) cadde da cavallo perdendo la vita assieme alla sua maternità nel 1271.

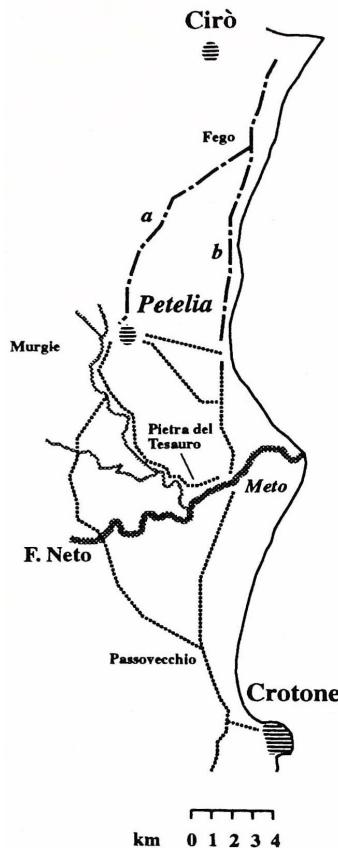
Fu sepolta nel Duomo, Chiesa Madre dell'Archidiocesi di Cosenza, in un sarcofago tuttora visibile.

Francesco da Paola (1416- 1507), il Taumaturgo, fondatore dell'Ordine dei Minimi, per recarsi in Sicilia percorse il seguente itinerario < si partì da Paterno alla fine del Marzo 1464, avendo a compagni Padre Rendacio e frate Giovanni da San Lucido e, a piedi, attraverso Vallo Savuto e la Piana di

S.Eufemia raggiunse Zaccanopoli sul Poro.

Da Zaccanopoli a Jonadi e di qui a Laureana di Borrello.

Da < Passo di Borrello>, dopo altri due giorni raggiunse Catona, da dove, inginocchiatosi sul proprio mantello che gli fece da barca, veleggiò in Sicilia.>"



Sistema viario intorno a Petilia, con traghettamento del fiume Neto. I percorsi a e b sono quelli possibili per le truppe romane inviate da Taranto per attaccare Locri. La Statio di Meto è sicuramente successiva al periodo in questione: qui se ne è indicata la collocazione.

• La Testimonianza di Tito Livio

Alla trasversale ionica “**ab Regio Juli ad Tarentum**” nella tradizione locale tramandata con la denominazione di “**Litoranea**” fà riferimento, viceversa, un drammatico episodio verificatosi nel corso della **Seconda Guerra Punica (218-202 a.C.) e precisamente nell'anno 208 a.C.**

Infatti i consoli romani di quell'anno, **Marco Claudio Marcello** e **Quinto Crispino**, come racconta lo storico **Tito Livio**, per attaccare via terra la città di **Locri Epizefiri** (*arresisi nel 216 a.C. ai Cartaginesi n.d.r.*) comandarono che “*si mandasse da Taranto una parte dell'esercito* (le cifre liviane raffrontate alla fonte storica polibiana circa l'ordinamento strutturale dell'esercito romano di quel periodo, lasciano intendere la consistenza numerica di un Manipolo tipo, costituito da una base di 30 Centurie con 20 “Velites” per Centuria, n.d.r.), *che era ivi alla guardia*.

Essendo ciò venuto a notizia di Annibale, per opera di certi Turini, questi mandò molta gente in agguato su la strada, che vien da Taranto, e qui sotto il colle di Petelia furono messi occultamente 2000 cavalli e 3000 pedoni, nei quali rintoppandosi i Romani (che senza spie camminavano) perderono

intorno a 2000 armati, che furono uccisi, e quasi 1200 presi; gli altri per i monti, e per selve ritornarono a Taranto” (Annales, Lib. VII, III dec., trad. Jacopo Nardi, 1825).



(Per gentile concessione Francesco Colombraro) Loc. “ Manche”, Strongoli, Kr, tratto rimaneggiato della romana “ Silica della regina”

Vale la pena ricordare come a **Petelia**, oggi **Strongoli**, si conserva ancora un tratto secondario, sebbene in parte interrato da una frana, di questa famosa arteria romana, detta **“Silica della Regina”**, di cui il **Lenormand (1887)** ne fece questa descrizione *“si vede un bel frammento della strada, pavimentata in gran blocchi di pietra irregolari, della ramificazione secondaria della via Appennina che conduceva da Equus Tuticus di Apulia a Reggio, seguendo la*

spiaggia del mar Jonio a partire da Eraclea.

E' proprio questa strada che i geografi italiani chiamavano d'ordinario Via Traiana; nome che dovrebbe sparire assolutamente, perchè proveniva da una iscrizione grossolanamente falsa, inventata dal pur celebre Pirro Ligorio".

Comunque, dopo la fine delle guerre



Scigliano,Cs, l'antico Ponte romano
“Sant’Angelo” o “Ponte di Annibale”
della Stazione “AD FLUMEN SABBATUM” (*)

puniche i **Romani** furono particolarmente duri verso le popolazioni Bruzie per la loro alleanza stretta con **Annibale**.

In merito il **Kirsten (1962)** così testualmente rappresenta i rapporti tra **Roma** e le comunità brettie

“è certo, in ogni caso” scrive, infatti, l'illustre studioso *“che il territorio della Magna Grecia cambiò il suo volto dopo le guerre Puniche.*

Dopo la partenza di Annibale, i Romani punirono severamente i federati con la confisca di grandi parti dei loro territori.

Quest'atto fu l'origine dell'agro pubblico così esteso nella Lucania, e nel Bruzio, ma dava anche la possibilità per le future fondazioni di colonie romane”.

Com'è ovvio dedurre, tutta questa *“nuova politica”* espansionistica di **Roma aveva necessità**, per una materiale realizzazione e stabilità, di disporre di strutture ed infrastrutture logistiche di supporto, particolarmente efficienti ed efficaci.

Ciò contribuiva, ampiamente, a dare sistematicità e continuità ai preventivati modelli di vita sociale ed economica da applicare ai territori conquistati e da poco annessi allo Stato Romano.



Ponte sul fiume Savuto. E' sovrastato dal borgo di Lupia di Scigliano (CS) ed è noto anche come "Ponte di Annibale" o "Ponte di S. Angelo" (Foto Givigliano, 1970)



Mario DOTTORE - L'antica viabilità romana nel Bruttiun

- **LA STRADA BORBONICA PER LA CALABRIA**



Ponte della Maddalena - Edicola votiva di San-Gennaro 1880 ca - by G.Sommer

Nei testi si fa spesso riferimento alla strada borbonica per la Calabria, per cui diventa indispensabile trattare, seppur a margine, di questa importante arteria storica di comunicazione, che iniziava proprio dalla capitale del Regno delle Due Sicilie, Napoli.

I Capilinea di questa importante arteria, sono stati riportati dall'economista **Maria Galanti** nella sua opera ***"Nuova Descrizione Geografica e Politica delle Sicilie"***, stampata a Napoli nel 1789.

Il Galanti (1789) relaziona che *"si è dal re determinato, che nelle nostre strade s'indicassero le miglia dalla Capitale* (Napoli n.d.r.) *con tante colonnette di travertino. In*

MIGLIA	
42	Eboli: Posta;
46	Ponte sul fiume Sele;
51 /1/2	Duchessa: Osteria, Posta;
54 / 1/2	Tuppino;
62	Auletta: ponte sul fiume Tanagro;
66 / 1/2	Polla;
70 / 1/2	Atena;
75	Sala - Valle di Diano;
87 / 1/2	Casalnuovo; Calore: fiume; Ponte sul fiume Calda;
98	Lagonegro: Posta; Serra: Fiume; Cafaro, fiume con ponte all'ingresso di
106	Lauria;
114	Castelluccio; Mercurio, fiume; (fiume Mercure);
121	Rotonda: Posta; Ponte del Cornuto sul fiume Serico, che divide la Basilicata dalla Calabria; Valle di S. Martino; Campotenese;
133	Morano; Coscile: fiume con ponte;
137	Castrovillari. Vi è la dogana. Posta; Esero: fiume con ponte; Posta; Celso: Osteria; Posta; Crate: fiume; S. Antoniello: piccola abitazione per posta Si tratta due volte il fiume Crate, senza ponte;
175	Cosenza. Vi è la dognana. Posta;
181	Rogliano: Posta; Savuto: Fiume con ponte; Scigliano: Posta; Decollatura;
201	Nicastro; S. Ippolito: fiume; Fondaco del Fico: Posta; Angedola: senza ponte; Fondaco delle Seresi;
225	Monteleone: Posta; Passo di Jonadi;
234	Mileto;
240	Rosarno; Drosi; Ponte sul fiume Petrace;
250	Seminara;
262	Passo di Solano: Osteria;
272	Fiumara di Muro: Posta;
280	Reggio: Posta.



Lungo tutta la strada erano poste le cosiddette "pietre miliari", grandi colonne circolari o rettangolari riportanti diverse informazioni come: distanza da Roma, distanza dalla città precedente e successiva e altre informazioni.

tutte quelle, che si trovano finora erette, si è inciso il numero del miglio dalla capitale (Napoli n.d.r.) col Giglio borbonico. Questo gusto delle pietre miliari era dei Romani, i quali usavano alte colonne, nella maniera che se ne è eretta una sul ponte della Maddalena, sulla strada di Portici e della Calabria”.

Va dato merito al **Galanti** in quanto ci fornisce una rilevante messe di notizie di estremo interesse per comprendere l'importanza di questa storica via per la **Calabria**, ai fini dello sviluppo dei rapporti economici di scambio e sociali di corrispondenza tra il centro e le periferie del Regno del Sud.

"Le sole strade di Roma e di Puglia sono fornite di poste (nell'accezione di stazioni di sosta fornite di alloggi e servizio ristoro per

i viaggiatori n.d.r.).

La strada di Calabria per ora ha le poste per i soli corrieri” testimonia l’illuminato scrittore.

“Queste strade maestre” continua la relazione “come si è detto hanno principalmente in oggetto di facilitare il trasporto dei prodotti delle provincie, per consumarsi nella capitale la facilità delle strade influisce direttamente ad accrescere i prodotti della terra, il valore della proprietà, il frutto dei vettigali e della circolazione, per cui il vantaggio principale lo ritraggono i feudatari, che contribuiscono meno degli altri (al mantenimento e conservazione strutturale viario n.d.r.).

Senza il sussidio delle Chiese, non si sarebbe potuto forse costruire strada niuna.

L’economia delle nostre strade, come si è osservato, ha per centro la capitale che niente contribuisce a tale opera.”

A tale proposito, il Galanti rappresenta, come elemento di raffronto, la diversa legislazione che vigeva in Inghilterra circa la costruzione e manutenzione delle strutture viarie.

Infatti, in questa nazione *“le strade sono di due specie”* precisa l’economista *“Alcune*

si riparano o si mantengono con un'imposta generale, che si raccoglie a tale oggetto sopra le strade maestre; altre sono mantenute a spese delle diverse parrocchie, per le quali la strada passa.

Dove si raccoglie l'imposta , le strade sono mantenute dal prodotto della medesima. "

Il **Galanti** passa ad esaminare poi alcuni aspetti tecnici relativi alla qualità dei materiali, tecniche di costruzione ed effettuando nel contempo un raffronto strutturale con quelle romane, circa la durabilità .

"La durata" egli relaziona "dipende egualmente dalla buona qualità dei materiali, che dall'economia del loro mantenimento.

Le nostre non hanno la solidità delle strade dei Romani, e perciò sono soggette a continue riparazioni.

Tutte le strade del Regno sono fatte col metodo, che usano i Chinesi.

Questo si riduce in appianare il suolo a forma di schiena d'asino, con un piccolo fosso laterale, perché così acquisti nei due lati il giusto pendio, e l'acqua abbia il solo scolo; e la strada si tiene il più che sia possibile esposta al sole ed al vento.

Si riveste questo suolo di un letto di selci

calcarei rotondi, l'uno dietro l'altro disposti, e di maggiore grossezza dove lo richiede la qualità meno consistente del suolo; e finalmente si ricopre questo letto di sassolini, che lo chiamano minuto brecciamè, con lasciar la cura ai carri ed alle vetture di stritorarlo ed appianarlo.

Questa deve per necessità essere di poca durata, poiché si scomponе sotto al peso enorme dei carri.”

A questo punto il **Galanti**, per delineare più in dettaglio i caratteri delle strade del meridione d'Italia fa riferimento, al periodo del “*regno di Filippo II, di Filippo III e di Filippo IV, quando si fecero molte spese in costruire la strada di Puglia: molti tesori vi ha profusi il re Carlo Borbone, ed appena se n'è sospesa*”, annota ancora l'economista, “*la restaurazione annuale, l'abbiamo veduta ridotta allo stato della pura natura, dove che al tempo nostro esistono ancora e si ammirano in molti luoghi le opere dei Romani*”.

Il **Galanti**, fra l'altro, nell'evidenziare che “*il nostro metodo di costruire le strade è molto adatto alle vetture ed al corso*” riporta un interessante confronto con la similare tecnica di costruzione viaria in **Gran Bretagna**.

Qui, materialmente “*nei terreni cretosi*

*e pantanosi, si fa prima la base di rami d'Olmo (*Ulmus campestris L.*) e di cespugli di spine tagliati verdi; questa base si ricopre di terra, indi vi si adattano i selci ed il brecciam...*

In Inghilterra la larghezza delle strade maestre ordinariamente è di 60 piedi e di 40 quelle delle minori (Nel Regno delle due Sicilie la larghezza delle strade principali si aggirava sui 40 palmi, oltre i fossi di drenaggio laterali n.d.r.)”.



Diligenza in viaggio tra Salerno e Cosenza – Immagine tratta dalla rivista francese *L'Illustration*, 1858

- **PANORAMICA SULLE STRADE DELLA CALABRIA NEL PERIODO POST UNITARIO**

La “**Via delle Calabrie**”, con qualche suo ramo secondario, sostanzialmente costituiva, con i suoi 420 Km circa, quel che formava la rete infrastrutturale delle comunicazioni terrestri tra la Regione ed il resto d’Italia.

Tale situazione oggettiva fu ufficialmente evidenziata quando la Calabria fu inclusa, con 412 comuni, nel nuovo ordinamento amministrativo sancito dalla nascita dello stato unitario italiano, dopo la spedizione vittoriosa di **Giuseppe Garibaldi** e le sue camicie rosse.

Attraverso questa arteria che terminava a Villa (*da Villa a Reggio il tratto stradale era più simile ad una carovaniera mentre lungo la costa non mancavano fiumare che, in mancanza di ponti dovevano essere ancora guadate*), la corsa di una diligenza, partita ad intervalli di tre o quattro giorni per Napoli, fermandosi a non oltre venticinque “poste”, cioè stazioni di sosta con alloggi, impiegava nel 1830 dieci giorni, ridottisi ad otto nel 1860, per giungere nella capitale del Regno del Sud.

Questo stato di disagio legato al cattivo stato strutturale viario induceva molti cittadini a preferire le vie marittime.

Storicamente, ad esempio, è accertato che la famiglia **Nunziante** tra il 1868 ed il 1870 per raggiungere i suoi latifondi siti a **Rosarno (Rc)** si imbarcava a **Napoli** su un battello.

Dopo due giorni, se la navigazione era propizia, l'imbarcazione ancorava nel porticciolo di **Pizzo Calabro (VV)**. Da qui la famiglia Nunziante continuando, poi, in carrozza, per circa una giornata di viaggio lungo la **"Via delle Calabrie"** che dai terrazzamenti di Vibo si snodava per la valle del Mesima nella pianura di Rosarno, raggiungeva le sue proprietà.

Si esulerebbe dall'argomento trattato, soffermarsi in dettaglio su questa, comunque, importante tematica infrastrutturale che interessa la **Calabria**.

In questa sede si ritiene sufficiente sottolineare, in sintesi, come fondamentalmente lo sviluppo di una ramificata rete carrozzabile ebbe solo inizio nel **Bruzio a partire dal 1875**.

A partire dall'intorno di quest'anno, infatti, fino agli anni dei grandi cataclismi del 1905 e 1908, il movimento di apertura

di strade nella nostra regione fu veramente notevole.

In tale direzione, l'opera dei vari governi nazionali fu concreta e condotta con zelo e con largo impiego di risorse finanziarie: nel 1906 la rete stradale in Calabria ascendeva a circa 3.450 Km. vale a dire del +88% rispetto al 1860.

- **I MILIARI E LE STAZIONI DI SOSTA NEL BRUTTIUM**

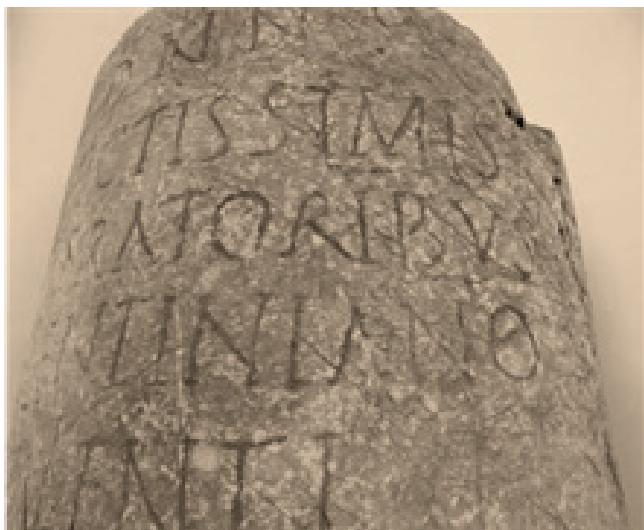
Si fa notare anche **come l'esame di tre importanti miliari della Litoranea Romana Jonica**, di cui due custoditi presso il **Museo Nazionale di Reggio di Calabria** permette di ampliare le nostre conoscenze storiche.

In particolare **due dei miliari (*)**, il **XX ed XXI (reciprocamente similari)**, provengono da **Melito di Porto Salvo (RC)**, l'antica **Decastadium (nell'"Itinerarium Antonini" n.d.r.)**, ed uno, mancante di numero progressivo, da **Bova (Rc)** sito sullo stesso asse viario.

Nel XX cippo furono apposte diverse iscrizioni, delle quali alcune successivamente

Mario DOTTORE - L'antica viabilità romana nel Bruttium

abrase perchè i personaggi ricordati erano caduti in disgrazia. Le iscrizioni e la loro cronologia riguardano la menzione **dell'Augusto Costantino (314 d.C.)** e **dell'Augusto Licinio (315-317 d.C.)**; la dedica ai tre Cesari: Crispo, Liciniano e Costantino; l'abrasione di Licinio e Liciniano (324-325 d.C.). Il Miliario di Bova reca la menzione **dell'imperatore Massenzio**. Poichè questi era stato colpito da **"damnatio memoriae"**, il cippo stradale fu capovolto e riscritto successivamente con una dedica agli **imperatori Valentiano e Valente**, sulla base di quanto relazionò **la Lattanzi (1987)**, nome illustre nell'albo d'oro dell'archeologia italiana



Bova, Museo "Archeoderi" Il Miliario ritrovato nel 1913

Tale “braccio viario” della Consolare per la Calabria è segnalato anche in un’altra fonte documentale di epoca imperiale romana (II sec. d.C.), rappresentata appunto dall’**“Itinerarium Antonini”**, come un ramo della **via Appia**.

L’**“itinerarium Antonini”** viene qui di seguito riportato

Stazione iniziale:

- 1. Equotutico** – da identificare con S. Eleuterio, a nord di Ariano.

Stazioni successive:

- 2. Sentianum**
- 3. Baleianum**
- 4. Venosa**
- 5. Ad Pinum** – da identificare con Spinazzola
- 6. Ypinum** ovvero Oppidum
- 7. Caelianum** – da identificare con Cirigliano
- 8. Eraclea** – da identificare con Policoro Ad Vicesimum .

**Per la parte che interessa la Calabria
si segnalano :**

- 1. Turios** – da identificare con Turio ed il sito della stazione AD XX,da identificare con Amendolara
- 2. Roscianum** –da identificare con Rossano
- 3. Paternum** – da identificare con Cirò (*)
- 4. Meto** – da identificare con il fiume Neto, o verosimilmente con l'area portuale di Petelea
- 5. Tacina** – da identificare con il fiume Tacina
- 6. Scylacis** – da identificare con Squillace
- 7. Cocinto** – da identificare con Stilo, oggi Monasterace marina,dove sorgeva l'antica Caulonia
- 8. Succeiano**
- 9. Subcisivo**
- 10. Altanum**
- 11. Hipporum**
- 12. Decastadium** – da identificare con Melito Porto Salvo*
- 13. Regio** – da identificare con Reggio di Calabria



Loc. Taverna, Cirò Marina,Kr. Miliario della Consolare “Ab Regio ad Tarentum”(*)



Castello di Sant’Onofrio D’Ippona,VV.
Miliario della Consolare per la Calabria

Si precisa che un Miliario, poco conosciuto, **similare a quello di Sant’Onofrio d’Ippona** ed attribuibile all’area della **Stazione di Paternum** (*) si ritrova a Cirò Marina (Kr) in località **Taverna** a circa 500 mt dal c.d. **“Epitaffio doganale d’epoca medievale** nella pertinenza dell’antico **“Palagio Alizio” degli Spinelli, Principi di Tarsia.**

L’**itinerarium Antonini** materializza anche un percorso viario che, partendo da **Milano**, tocca la **Calabria** con stazione finale **Ad Columnam**.

Le tappe con la relativa distanza sono qui di seguito riportate, evidenziando anche qui, che il miglio romano, milia passum (M.P.), corrispondeva a circa

1481 metri mentre il miglio italiano dell’epoca degli storici - topografi **Morisani** (1800) e **Romanelli** (1813), il quale ne rettifico’ le distanze era di circa 1800 metri.

STAZIONI	RETTICA LETTURA	DEL ROMANELLI
SUMMURANO	M.P.	
CAPRASIS	M.P. XXI	
CONSENTIA	M.P. XXVIII	
AD FLUMEN SABBATUM	M.P. XVIII (*)	XII
AD TURRES	M.P. XVIII	
AD FLUMEN ANGITULAM	M.P. XIII	X
NICOTERAM	M.P. XXV	
AD MALLIAS	M.P. XXIV	
AD COLUMNAM	M.P. XIV	VIII

La Consolare romana, pertanto, entrando nel Bruzio toccava le stazioni (*mansiones*) di :

1. **Summurano** (sub - Muranum), ovvero sotto Morano Calabro
2. **Caprasis**, identificata con Tarzia
3. **Consentia**, oggi Cosenza
4. **Flumen Sabbatum**, oggi fiume Savuto o Sabuto
5. **Ad Turres**, oggi Maida
6. **Flumen Angitulam**. all'attualità fiume dell'Angitola
7. **Nicoteram**, l'odierna Nicotera
8. **Ad Mallias**, ovvero Mallia, località attuale denominata Melia o piano di Melia
9. **Ad Columnam**, da identificare con la cittadina di Catona .



Scigliano, CS, Aspetti strutturali del piano di calpestio della strada romana presso il "Flumen Sabbatum"(*)

Invero, un altro stralcio viario presente nell' "itinerarium Antonini", si snodava sulla via Appia, da Roma fino a Capua e poi, "recto itinere", attraverso la consolare del Bruzio giungeva fino alla 'Columnnam " (Catona).

L'itinerario viene qui di seguito riportato

ITER AB URBE,	APPIA VIA	RECTO ITINERE AD COLUMNAM
SUMMURANO	M.P.	
CAPRASIS	M.P.	XXI
CONSENTIA	M.P.	XXVIII
AD SABBATUM FLUMEN	M.P.	XVIII (*)
AD TURRES	M.P.	XVIII
VIBONA	M.P.	XXI
NICOTERA	M.P.	XVIII
AD MALLIAS	M.P.	XXIV
AD COLUMNAM	M.P.	XIV

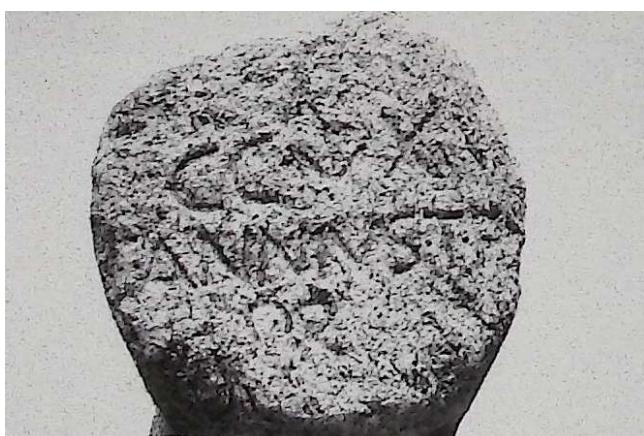
Si evidenzia che nel 1952 nel territorio

di **Sant'Onofrio d'Ippona** fu ritrovato un
Miliario della strada romana



Cippo di S. Onofrio (VV),
presso Vibo Valentia: il
miliario (foto Sopr. Arch.
calabria).

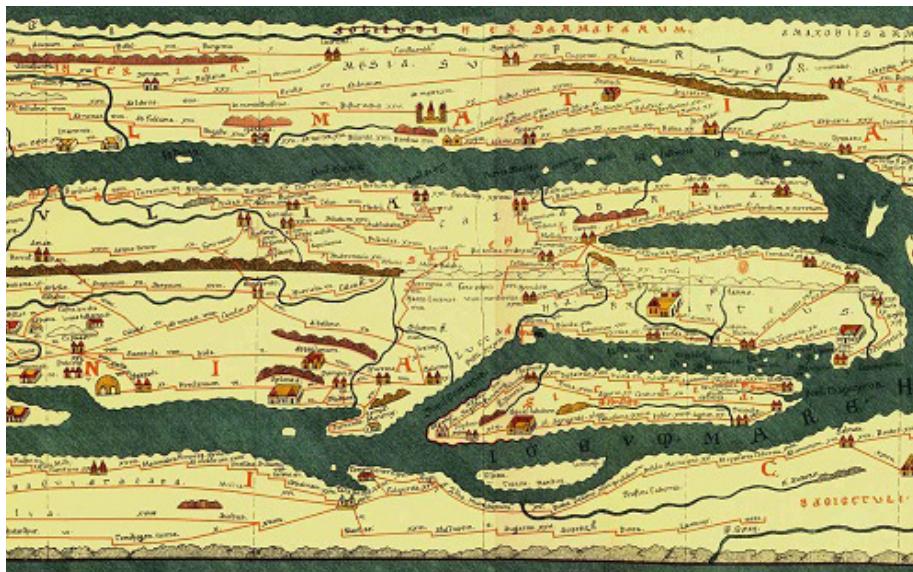
Sotto - Iscrizione parte
superiore.



La consolare per la Calabria riportata "letteralmente" nell'"*itinerarium Antonini*" si trova rappresentata planimetricamente, senza proporzioni in scala, nella ben nota "*tavola Peutingeriana*". Incisivamente, la "tavola" di Mesler – Peutinger, in una generale valutazione degli esperti, è riconosciuta come una copia medioevale di una antica mappa romana.

Essa, antesignana delle moderne carte stradali, riporta l'articolazione delle vie romane nei territori dell'impero.

Inoltre forniva, con l'uso di icone, nomi e progressive chilometriche ecc., utili informazioni che facilitavano il viaggio per chi doveva spostarsi verso luoghi poco conosciuti.

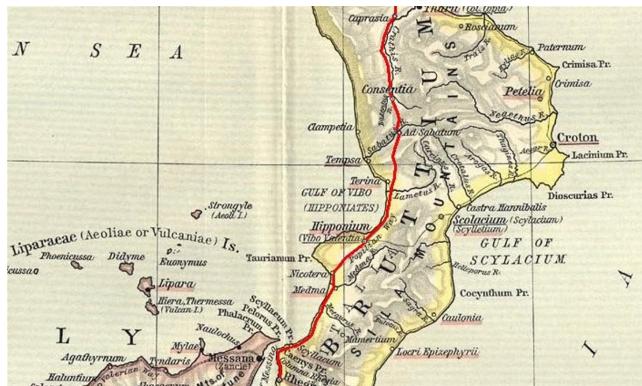


Mario DOTTORE - L'antica viabilità romana nel Brutti

- LA CONSOLARE PER LA CALABRIA NELLA TAVOLA PEUTINGERIANA, CON LE RETTIFICHE DEL ROMANELLI (1813), DISTANZE IN MILIA PASSUM (M.P.) ED AGGIUNTE TOponomastiche

Stazioni	Rettifica lettura	Aggiunte toponomastica
Nares Lucanas	0	Marciliana
Vico Mendicolco	00	XXII
Nerulos	XXVI	XX
Interamnio	XXVIII	XX
Caprasia	VIII	
Crater Fl.	XXVI	
Crathis	X (ex Holst)	
Cosentia	XVIII	
Temsa	XX	(Sopra i monti al di là di CS)

Qui finisce il cammino, il quale ricomincia dalle sorgenti del fiume Crati presso Cosenza.



Il tracciato della consolare romana fino al fretum siculum

Stazioni	Rettifica lettura - Aggiunte toponomastica
Crater	00
Aque Ange	XI - Aquae Angitulae XXXVI
Annicia	VIII - Amnicia IV
Vibona Balentia	00 . Valentia X
Tauriana	XXIII -
Arciade	XII -
??	XII - VI
Regio	XVII - XII
Leucopetra	0 -
??	Halex flumen - V
Scyle	0 - Herculeum Promontorium XX
Lucis	LX - Locris XXIII
Caulon	XXX - XVIII

Qui s'interrompe il cammino viario, il quale ricomincia dopo il tratto litoraneo del promontorio di Scyllacium (loc. Copanello).

Stazioni	Rettifica lettura - Aggiunte toponomastica
Scyllacium	XX -
(Castrum) Annibali	00 - V
Lacenium	Lacinium Promontorium - XXXVI
Crontona	XL- Croton VIII
Petelia	00 - XV
Turis	XXXVII - Thuris...XXXXVIII
Semnum	00 - Siris flumen (sele) XXXV
Heraclea	IV -
Turios flumen	XXV - Bradanus flumen XVI -
Tarentum	00 - XXX

Rispettando l'illustrazione contenuta nella tavola di Mesler-Peutinger, la via appenninica da Marcilia, identificata con la cittadina di Sala Consilina, passava per Vico Mendicolco, località identificata con Lagonegro in Lucania, e da qui toccava le successive “**mansiones**” di:

- **Nerulo**, oggi Rotonda
- **Interamnia**, oggi Firmo
- **Caprasia**, oggi Tarsia
- **Crater**, identificata con il fiume Crati
- **Cosentia**, oggi Cosenza
- **Temsa ionica**, corrispondente verosimilmente, a Longobucco (CS). Sulla carta c'è anche una Temsa tirrenica.
- **Sorgenti del Crater**, ovvero fiume Crati, sotto Cosenza in direzione Sud
- **Aque Ange**, da leggere sicuramente Aquae Angitulae, identificate con il fiume Angitola, che scorre tra i comuni di Francavilla e Pizzo sulla costa tirrenica

Nella tavola non vengono citate le stazioni di “**AD SABBATUM**”, vale a dire il fiume **Savuto** ed “**AD TURRES**”, corrispondente alla cittadina di **Maida**, le quali al contrario sono presenti nell’“**Itinerarium Antonini**”. Si rileva anche che la strada passa,

direttamente sulla carta, dal fiume **Crati** al fiume **Angitola**.

Tuttavia, dalla attenta visione della carta, da **"Vibona Balentia"**, la medioevale **Monteleone** oggi **Vibo Valentia**, una strada portava dopo **"XXV" M.P.** a **"Scilano"**, centro montano nei pressi del fiume Savuto, dove tuttora esiste un noto ponte romano, entrato nella cronaca per le *"plateali"* manomissioni illegali operate.

Dalla stazione di **"Scilano"** la strada continuava verso Est per **"XXX"** o **"XXX + XXX" M.P.**, raccordandosi con la litoranea nel luogo denominato **"Annibali"**, da leggere sicuramente **"ad castra Hannibalis"**, oggi **Roccelletta di Borgia**.

Questa cittadina sita sulle sponde dello storico golfo di **Scyllium**, ovvero **Squillace**, fu un antico e fiorente centro marittimo e commerciale sulle rotte del Mediterraneo, come è documentato anche dalle significative e grandi scoperte archeologiche degli anni passati.

Non viene riportata, come precisato in precedenza, la stazione di **"Ad Turres"**, ovvero **Maida**, che potrebbe essere collocata ad uno dei due **"XXX" M.P.** riportati sulla tavola dopo **"Scilano"**, non volendo riconoscere in questa distanza il sito di

Squillace, come ritiene il **Romanelli**.

La strada, dalle “**Aque Ange**”, Aquae Angitulae in lettura rettificata, proseguiva verso le **stazioni** di :

- » **Annicia**, identificata in una località tra Monterosso e Capistrano.
- » “**Vibona Balentia**”, dove nel vicino comune di S. Onofrio fu rinvenuto il miliarium CCLX.
- » **Tauriana**, identificata con la sponda sinistra del Metauro.
- » **Arciade**, che prendeva il nome da uno dei sette rami del Metauro, identificata con la località “**Piano della Corona**”, tra Palmi e Bagnara.
- » “**Gran Casamento**” dipinto ma non precisato, verosimilmente và correlato con la stazione di “**Scyle**”, ovvero Scilla, dal trascrittore erroneamente traslata nei pressi di “Lucis” ovvero Locri.
- » **Regio**, ovvero Reggio di Calabria.

- **Il segmento viario costiero della fascia tirrenica della Calabria.**

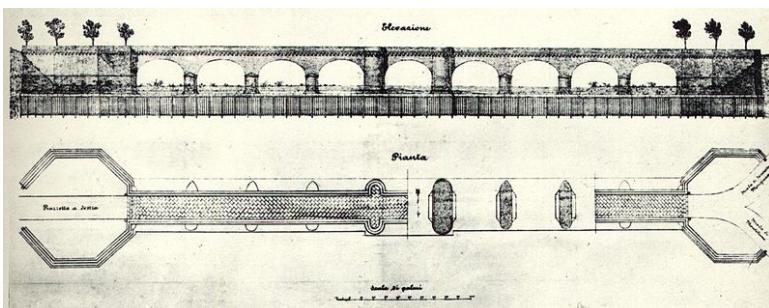
Questo percorso, si rileva dall'esame della **Tavola Peutingeriana**, con rettifiche di lettura del **Romanelli in Milia Passum**.

Stazioni	M.P.	Rettifiche di lettura
Pestum		
Ceserma	XXXVI	Caesariana-XXXII
Blanda	VII	XVII
Lavinium	XVI	Laus
Cerilis	VIII	
Clampeia	XL	Clampetia
Tempsa (Tirrenica)	X	
Tanno Fl	XIIII	Lametum
Vibona Balentia	XI	Valentia XVI
Tauriana	XXIII	
Arciade	XII	
??	XII	Scylla VI
Regio	XVII	XII

In termini topografici reali, il segmento viario costiero della fascia tirrenica della **Calabria** iniziava da **Pesto** ed aveva il suo capolinea meridionale a **Reggio di Calabria**, attraverso le località di:

- » **Ceserma**, da identificare con Casalnuovo Lucano
- » **Blanda** non identificata

- » **Lavinium** non id.
- » **Cerilis**, da identificare con il paese di Cirella
- » **Clampeia**, verosimilmente identificata dal Cluverio (1580- 1622) e dal Romanelli (1813) con Lampeia, ovvero la cittadina di Amantea
- » **Tempsa**, identificata da alcuni studiosi in località “Torre del piano” nelle prossimità di Amantea
- » **Tanno Fl**, da identificare con il fiume Amato
- » **Vibona Balentia**, da identificare con Vibo Valentia, la vecchia Monteleone
- » **Tauriana** verosimilmente la sponda sinistra del fiume Metauro
- » **Arciade**, verosimilmente corrispondente al “piano della Corona” tra Palmi e Bagnara
- » **Scylla**, oggi Scilla .



La principale arteria stradale che attraversa il territorio della Valle dell'Angitola è la storica via Regia delle Calabrie,

• **Tabella Sinottica della toponomastica e delle Stazioni delle Strade Romane nel Bruzio secondo Giuseppe Rogliano 1963.**

Cippo di Polla	Miglia	Tavola Peutingeriana	Miglia	Itinerario Antonino	Miglio
Capua	0	Capua	0	Capua	0
	--	Suessula	9	--	--
	--	Nola	9	Nola	21
	--	Teglanum	5	--	--
Nocera	33	Nocera	9	Nocera	15
	--	Salerno	8	Salerno	--
	--	Icentia (Pontecagnano)	12	--	28
	--	Sele (Fiume)	9	Tanagro (Fiume)	--
	--	Nares Lucanas	9	--	--
	--	Aceronia (Brienza)	9	--	--
Atena	51	Athena (Forum Popilii)	5	--	--
	--	Lugonegro (Mendicolco)	16	Calore (Fiume)	24
	--	--	--	Montesano (Marciliana)	25
	--	Rotonda (Merulo)	26	Casalbuono (Caesariana)	21
Morano	74	--	--	Rotonda (Nerulo)	23
	--	Firmo (Interamnia)	28	Morano	13
	--	Caprasia (Cerreto)	8	Caprazia (Cerreto)	21
	--	Crate (Fiume)?	26	--	--
Cosenza	123	Cosenza	18	Cosenza	26
	--	Tempsa	11	Savuto (Fiume)	18
Valentia	180	Valentia	18	Castiglione Marit. (Telles)	18
	--	Tauriana	23	Vibo Valentia	21
	--	Arciade	12	Nicotera (?)	18
	--	Allo stretto	--	Melia (ad Mellias)	24
Alla statua	231	Alla statua	17	--	--
Reggio	237	Reggio	17	Alla Colonna (Catona)	14
Totale	321	Totale	329	Totale	330

• LE STRADE DEL BRUTTIUM
NELL'OPERA DEL GEOGRAFO ARABO
EDRISI



Particolare della Mappa ufficiale di Edrisi relativa alla Calabria.

Si nota come alcuni degli antichi centri del Bruzio registravano, in epoca normanna, una regressione verso l'interno e le cimose litorali

Come è noto l'opera del geografo arabo, segretario del gran re normanno Ruggero del casato degli Hauteville, lo sceriffo abu abd allah Muhammad ibn abd allah ibn Idrisi, comunemente chiamato con il nome di Edrisi, costituisce un documento storico importantissimo per avere un'idea anche della realtà topografica, ecologica ed economica di numerosi centri della regione Calabria nel corso del XII secolo.

A ciò si unisce l'opportunità di poter effettuare un utile raffronto infrastrutturale viario, nonché in termini chilometrici, tra i centri del Bruzio, citati negli itinerari romani antichi e le nuove realtà demografiche, affermatesi all'epoca della dominazione normanna.

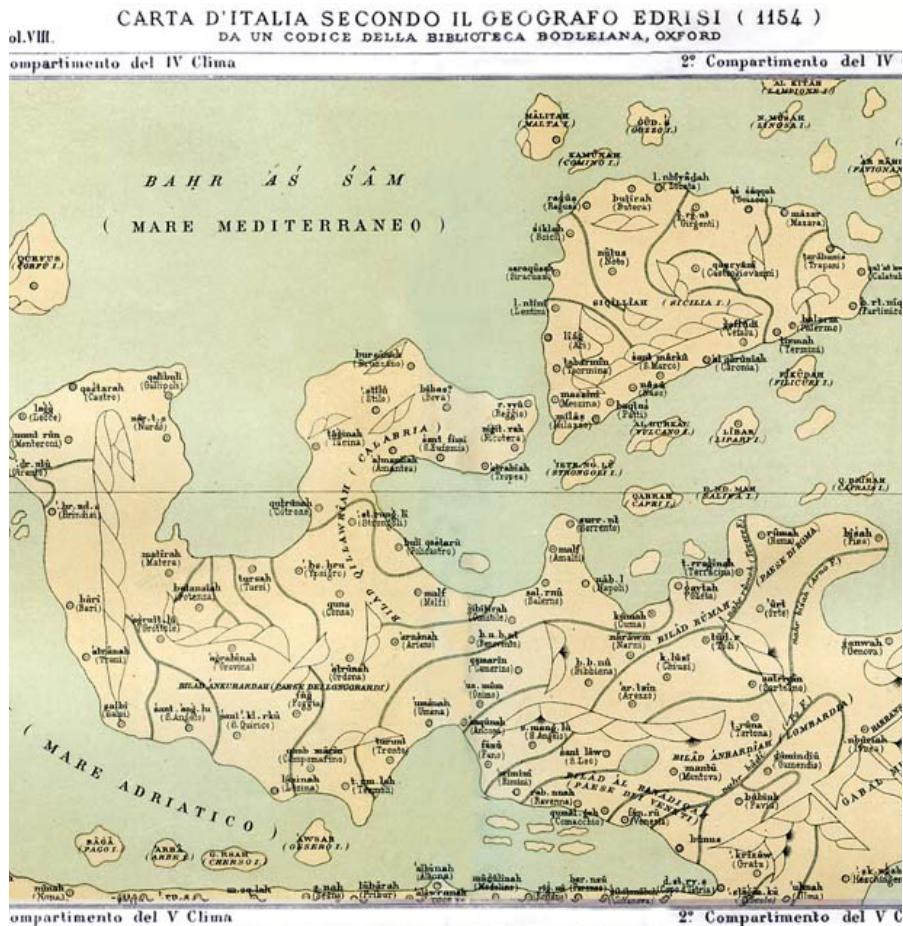
“*Il gran libro del re Ruggero*” del geografo arabo **Edrisi** accreditato, come accennato, alla corte siciliana del re Ruggero D'Altavilla nel XII secolo, fu tradotto, con meticolosità, dagli autorevoli studiosi Italiani, il prof. **Michele Amari** ed il prof. **Celestino Chiapparelli** nel 1876.

Questo importante testo materializza, fra l'altro, una fonte documentale molto interessante, in quanto permette di ricostruire un percorso stradale regionale, espresso in miglia romane, che dipartendosi dalla città di Reggio di Calabria si snodava nella Calabria Settentrionale; mentre dalla stessa città dello stretto si articolava anche una strada che toccava alcuni centri costieri della Calabria siti sul versante tirrenico.

Grazie a queste preziose informazioni si è potuto così constatare, come le quote altimetriche dei luoghi riportati da **Edrisi**, metta in risalto l'aspetto di “un balzo” all'indietro, reso evidente anche dalla distanza dalla linea di costa, subito dagli antichi centri marinareschi della Calabria, con solo

pochissime eccezioni come Reggio e Crotone.

Tale cartografia permette, perciò, a parere dell'autore, di usufruire di un quadro d'insieme toponomastico, senza alcun dubbio, di estrema valenza "visuale".



“LA STRADA” COME PATRIMONIO INTANGIBILE

L'illustrazione dell'articolazione delle principali arterie romane nella nostra Regione, con un riferimento supplementare a quelle normanne e borboniche, ha mirato ad evidenziare, pertanto, l'inserimento della nostra Regione in un più ampio e capillare reticolo stradale, che alimentò per secoli un flusso di uomini, mezzi, merci ed idee che, sempre e comunque, come ricordava **il La Cava (1980)** “*devono viaggiare più delle gambe dell'uomo*”.

In realtà topograficamente “tormentate” come quelle del Meridione d'Italia, caratterizzate dalla netta prevalenza per oltre il 70% da aree montane e collinari, a fronte di un restante 30% c.a. di pianure, le infrastrutture stradali contribuirono, senza alcun dubbio, a contrastare l'insorgere di fenomeni di separazione e di insularità socio-economica e culturale, inserendo le parti frazionate in un organico e più ampio “*Quadro d'Unione*” che coincise con un “*insieme storico*” di grande valenza.

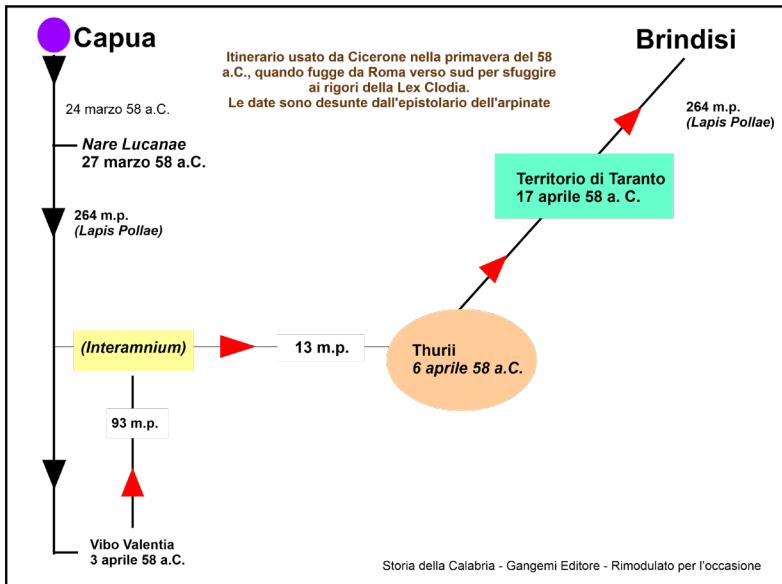
Su tale scenario ecologico ed umano ricadono, a nostro avviso, le precise osservazioni del Galanti che, categoricamente riconosceva come “*le strade comode e sicure*

fanno di un regno una città sola. Con questo mezzo i costumi si inciviliscono, e con l'agevolarsi la circolazione si accresce l'agricoltura, la ricchezza, la popolazione. Gli ordini del governo hanno ancora una speditezza maggiore. Quindi la costruzione delle strade è divenuta una dei principali oggetti della moderna economia".

Vale infine ricordare, necessariamente ed utilmente, sul filo conduttore delle risultanze degli studi interdisciplinari di settore del compianto Prof. Von Hagen (1967), il fondamentale e determinante *"lavoro degli uomini, a cui si debbono quei monumenti indistruttabili, le strade imponenti gettate fra le regioni più remote, che i Romani continuaron a costruire per otto secoli finchè, come è destino di tutti gli imperi, non crollò anche il loro. Ma oramai Roma aveva pavimentato il Mondo"*.

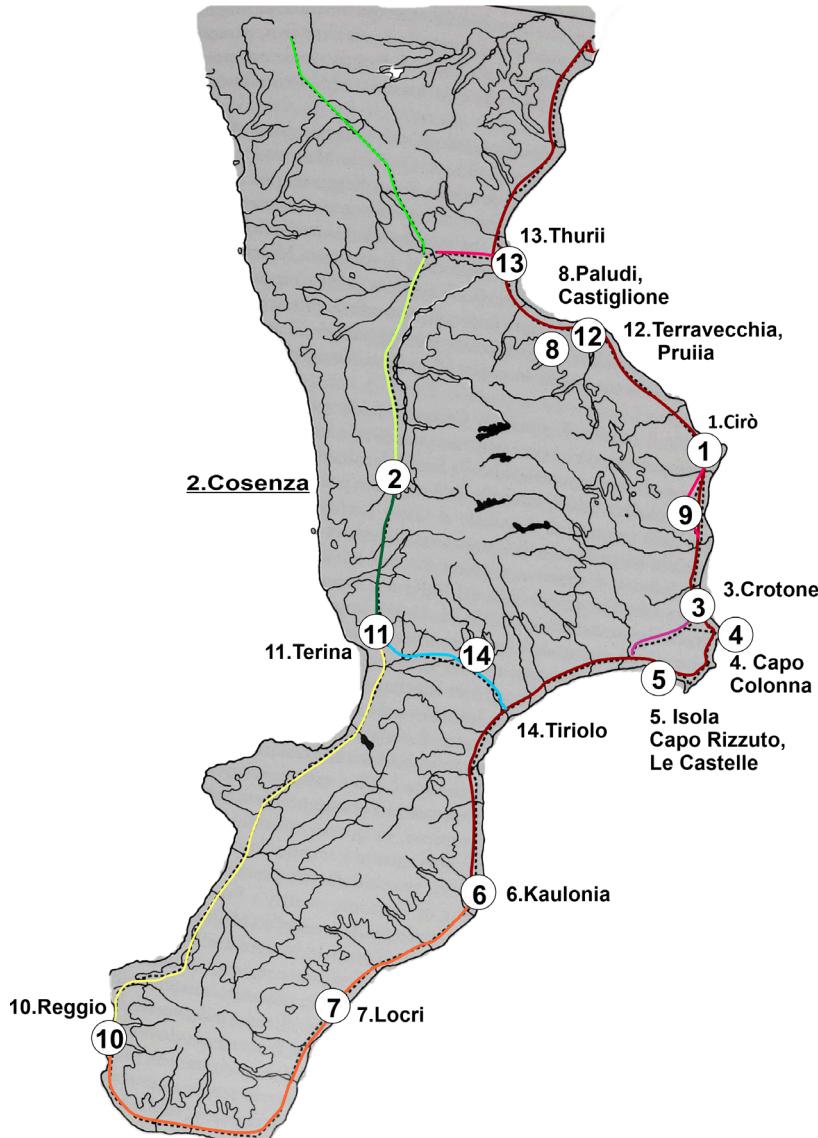


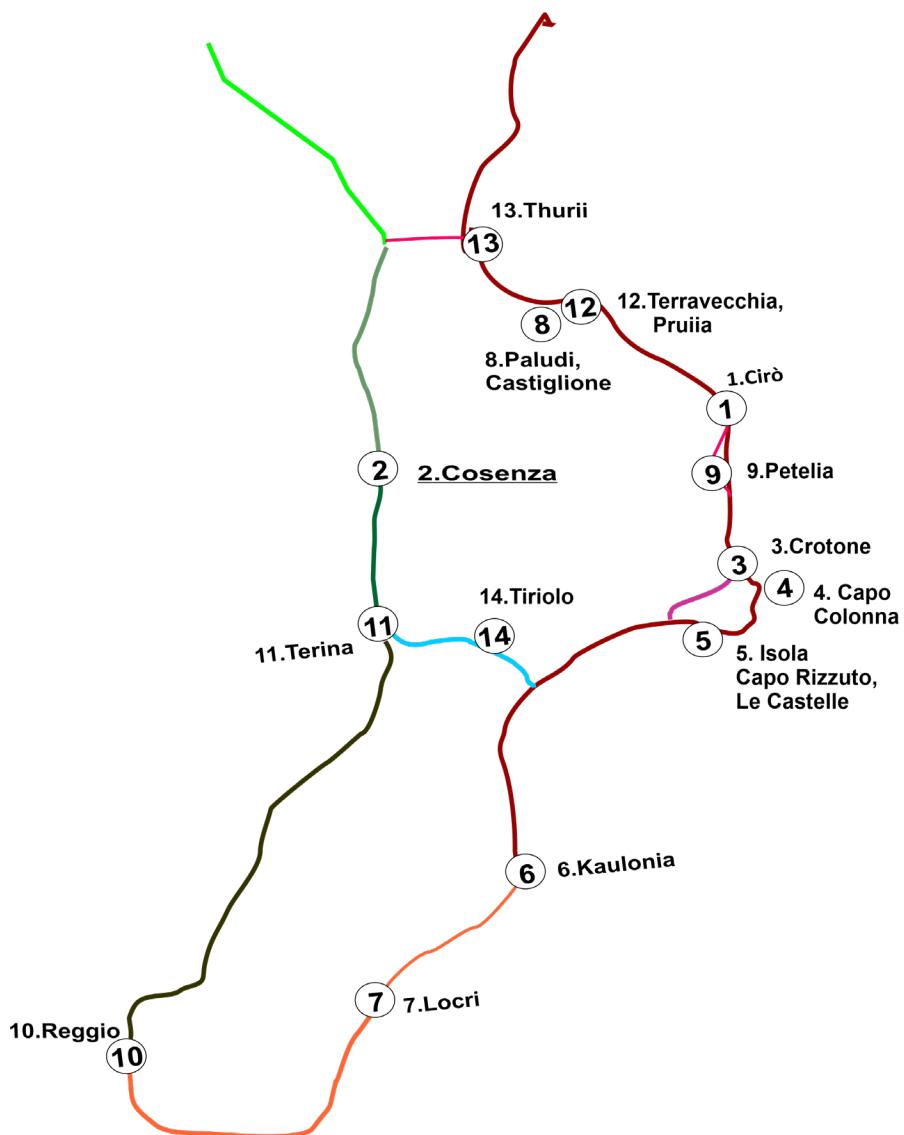
La costruzione di una strada romana da parte di legionari (colonna Traiana- Roma)



Mario DOTTORE - L'antica viabilità romana nel Bruttium

- **Percorsi utilizzati durante la guerra annibalica.**





Mario Dottore



Nato e residente a Cirò Marina (Kr) il 03.09.1953 - alla via taverna 15 -

Cod. Fisc DTT MRA 53PO3726S,
E-Mail mariodottore53@libero.it

PERCORSO FORMATIVO ED ESPERIENZE MATURE:

- Diploma di Maturità Classica conseguita nel Liceo Ginnasio " Ivo Olivetti" di Locri (Rc) nel 1972;

- Laurea in Scienze Forestali e Diploma per l'esercizio della Libera professione conseguiti nel 1984-1988 presso la Facoltà di Agraria,

- Corso di Laurea in Scienze Forestali dell'Università di Bari, Centro Studi Mediiterranei.

- Esperto in Agricoltura Tropicale e Subtropicale ed Ecologia

- Articolista dell'ex giornale Locale " IL Setaccio", del " Quotidiano di Calabria", della Rivista Calabrese " IL Calabrone", di " Storie di Calabria.

- "Abstract" di suoi lavori di studio sono stati pubblicati in vari periodi dal giornale " Il Crotonese" e dalla "Gazzetta del Sud" alla " La Ciminiera" e iQuaderni del Centro Studi Brutti.

- Ex Direttore di Redazione del giornale d'informazione " Krimisa Notizie" della locale Associazione di Commercianti ed Artigiani di Cirò Marina.

- Responsabile Editoriale di Crotone de "La Ciminiera" del Centro Studi Brutti.

E' stato saltuariamente anche Assistente di Polizia Giudiziaria, incaricato di redigere delicate perizie inerenti il sequestro di coltivazioni in loco di "Canapa Indiana" nonchè saltuariamente consulente del WWF nella stesura di perizie forestali ,,,, ed altro ancora.



il Crotone
NOTIZIARIO DEL COMPRENSORIO CROTONESE

