





VINCENZO ROMEO

# À REBOURS

UN VIAGGIO NEL PASSATO PER ILLUSTRARE  
A UN AMICO PIEMONTESE LA CALABRIA E LA SUA STORIA  
SULLE TRACCE DELL'ANTICA REGIA STRADA PER LE CALABRIE

*Prefazione di*

ENZO RANDONE





aracne



ISBN  
979-12-5994-896-0

PRIMA EDIZIONE  
**ROMA 22 MARZO 2022**

## INDICE

9     *Prefazione*

17    **Capitolo I**

La *Regio-Capuam*, 17 – Vie pastorizie, 17 – Conquista romana della Magna Grecia e territorio dei *Bruttium*, 18 – *Lapis Pollae*, 18 – Ipotesi sul nome della strada romana Annia – Popilia, 19 – Il percorso della via consolare, 21 – La Regia strada per le Calabrie e l'antica Dirupata, 21 – Le due strade da Campo del Galdo a Castrovillari, 26 – L'autostrada Salerno – Reggio Calabria, 27 – Il monte Pollino, 32 – Morano, 33 – Mormanno, 41 – Vecchia ferrovia Lagonegro – Spezzano Albanese, 44 – La Sila, 47

55    **Capitolo II**

Contrada Crocifisso, 55 – S. Basile, 57 – Castrovillari e il castello, 59 – I Normanni e Castrovillari, 60 – Valle del Crati, 69 – Le due Strade e loro percorso, 72 – Riceta, 74 – Casino Gallo, 77 – Villa Romana Camerelle, 77 – Ciparsi, 80 – L'antica Sybaris, 81

85    **Capitolo III**

La “Torre antica”, 85 – Castello di Scribla, 85 – Via Annia – Popilia e lo Stadio di Caprasia, 88 – La Peschiera, 90 – Torre Jentilino, 90 – S. Lorenzo del Vallo, 91 – Spezzano Albanese, 92 – Torre Mordillo e necropoli, 94 – Tarsia, 96 – Roggiano Gravina e resti della villa romana, 97 – Stadio di Caprasia e punti in comune tra le due vie, 102

107 **Capitolo IV**

Valle del Crati, 109 – Commenti dei botanici Petagna, Terrone e Tenore, 109 – Ponte sul torrente Campagnano, 110 – I *Brettii* o *Bruzi*, 112 – San Marco Argentano, 112 – Bisignano (storia di Pietro di Tiro), 114 – Luzzi, 119 – Mattia Preti, 123 – Montalto Uffugo e il castello, 124 – I valdesi, 128 – Torino: il ponte sul fiume Po, 132

135 **Capitolo V**

Differenza tra Castellum e Castrum, 135 – Il Castra Romano, 136 – Il Kastron bizantino, 137 – Sistema di fortificazione importato dai normanni, 138 – Trasformazioni dei castelli a seguito della polvere da sparo, 140 – Rose, 141 – Castiglione Cosentino, 142 – Rende, 145 – Arrivo a Cosenza dei tre botanici e loro impressioni, 147 – Cosenza, 148 – Castello di Cosenza, 152 – Cattedrale di Cosenza, 153 – I Casali di Cosenza, 155 – La strada Regia dopo Cosenza, 160 – Marzi, 162 – Ponte romano Fratte sul fiume Savuto, 163 – Il fiume Savuto, 164 – Ponte di Annibale, 166 – Ferrovia Cosenza – Catanzaro, 169 – Ponte Tavolara, 171 – Ponte Ischia Romana, 174

175 **Capitolo VI**

Il cammino della via consolare da Cosenza a Martirano e altre ipotesi, 177 – I briganti assaltano un battaglione dell'esercito napoletano, 181 – Le tecniche costruttive dei romani nelle vie di comunicazioni, 184 – Martirano, 190 – Il castello di Nicastro, 192 – La strada Regia da Nicastro al tempio di Proserpina, 196 – Storia mitologica di Proserpina, 198

203 **Capitolo VII**

Maida, 203 – Il castello di Maida, 208 – Osservazioni su Maida dello scrittore Alexander Dumas, 209 – La battaglia di Maida, 212

217 **Capitolo VIII**

L'antico paese di Sant'Eufemia e i ruderi romani, 217 – La torre di Malta, 218 – Matrimonio tra il conte Ruggero e Giuditta, 219 – I tracciati delle due strade, 222 – S. Onofrio e ritrovamento di un migliario in contrada Vaccarizzo, 222 – Vibo Valentia, 224 – I normanni e il castello di Vibo Valentia, 229 – Le due strade dopo Vibo, 231 – Mileto, 231 – Cattedrale di Mileto, 233 – S. Costantino Calabro, 235 – Rosarno, 238 – Drosi, 238 – Necropoli Nolio–Carrozzo, 241 – Torre Pietre Nere, 242 – Seminara, 245

## 247    Capitolo IX

Ipotesi sui diversi percorsi della strada Regia e della via Annia – Popilia, 248 – Gioia Tauro, 251 – Palmi, 253 – Bagnara, 258 – Castello di Bagnara, 259 – Torre di Capo Rocchi, 261 – Scilla, 262 – Il castello di Scilla, 264 – Fiumara di Muro, 267 – Reggio Calabria, 271 – Il castello aragonese di Reggio Calabria, 275

## 279    Capitolo X

L'Aspromonte, 279 – L'isola alloglotta della Calabria, 282 – Rogudi Vecchia, 283 – Bova e antico sistema difensivo, 284 – L'antico borgo dell'Amendolea con il castello, 286 – Roccaforte del Greco, 288 – Pentedattilo e il castello, 289 – Pentedattilo: strage degli Alberti, 290 – Palizzi, 294 – Gallicianò, 296 – Chiesa bizantina di S. Maria de Tridetti, 298 – Chiesa bizantina S. Maria di Terreti, 303 – Canolo: Dolomiti del Sud, 307

## 311    Capitolo XI

Gerace, 311 – I Normanni a Gerace, 313 – Il castello di Gerace, 315 – Dominazione angioina a Gerace, 317 – La cattedrale di Gerace, 317 – Terremoti a Gerace, 324 – La Cattedrale dopo il terremoto del 1783, 328 – Paolo Piro-malle e Siderno, 335 – La nascita di Stilo, 337 – L'antica Kaulonia, 338 – Il Castello di Stilo, 341 – La Cattolica di Stilo, 342 – Caulonia e il castello, 345 – I Bronzi di Riace, 350 – Locri Epizefieri, 353 – Pagliopoli e la Torre, 357

## 365    Capitolo XII

La via Traiana Jonica, 365 – La via Traiana Tirrenica, 367 – La via Istmica e altre strade, 368 – La convergenza di tutte le vie a Reggio Calabria, 373

375    *Bibliografia*



## PREFAZIONE

Enzo Romeo presenta ora l'ultimo suo studio: *À Rebour. Un viaggio nel passato sulle tracce dell'antica Regia Strada per le Calabrie per illustrare a un amico piemontese la Calabria e la sua memoria storica*, per il quale, e in virtù della lunga amicizia, volentieri scrivo quattro parole d'Introduzione, riservandomi, com'è ovvio, di prescindere dai sentimenti personali e di attenermi a tutta l'oggettività di cui sono capace. Per questo ho cercato di isolare le strutture concettuali, per loro natura tendenzialmente neutre, che sorreggono la ricerca dell'Autore, giacché è mia convinzione che l'analisi delle connessioni logiche protegga i testi da interpretazioni anche involontariamente di parte.

Rispetto alle precedenti opere dell'Autore, sempre dedicate alla sua terra, quest'ultima sua fatica evidenzia una naturale metamorfosi che, con il passar degli anni, fa di ogni nostro pensiero una mistura continua e di trasformazione, rendendo quest'ultimo suo lavoro *Un viaggio nel passato per illustrare a un amico piemontese la Calabria e la sua memoria storica sulle tracce dell'antica Regia Strada per le Calabrie* maggiormente legato al mondo dell'uomo e alla storia.

Presenta, insomma, una maggiore accentuazione dell'aspetto storico; e poiché la storia è necessariamente anche tradizione, le vicende narrate in questa storia (che è poi il mondo dell'uomo e della sua avventura) non possono essere separate dalla "tradizione". Quello di "tradizione" è senza dubbio un concetto complesso. Tuttavia basta rifletterci con calma per venirne a capo del problema.

Non tutto ciò che ci viene consegnato dal passato, — in latino *tradere* significa alla lettera: consegnare, affidare — tutto ciò di cui vi è tradizione costituisce un valore, cioè qualche cosa che deve essere scelto, amato e conservato. Forse che dovremmo riproporre le scritte e le raffigurazioni

pornografiche degli antichi luoghi di decenza solo perché anch'esse essendoci state tramandate, si presentano con una loro tradizione? Evidentemente la Tradizione difesa dall'Autore non è affatto di quest'ultimo genere; esprime invece un carattere essenziale non soltanto della Calabria, ma dell'Italia intera e si alimenta delle sue bimillinarie radici greco-latine, ossia dei punti più alti raggiunti dalle civiltà dell'Ellade e di Roma. Guai a dimenticare i "valori" spirituali che sostengono l'eredità della cultura greco-latina. Per la nostra epoca l'"oblio", verso il quale forse ci avviamo, configurerebbe il futuro più devastante.

Codesti "valori" danno stabilità al libro di Enzo Romeo per il quale la Calabria è il legame infrangibile tra il patrimonio ideale della piccola patria e i pilastri culturali della grande patria. Se assumiamo il giusto atteggiamento, non può esserci contrasto tra la "piccola" e la "grande" "terra dei padri" – ma il sommo Goethe avrebbe detto la terra delle Madri, die Mutterland. La piccola e la grande "terra delle madri" possono vivere — debbono convivere — unicamente se si pongono l'una in funzione dell'altra.

Soltanto uno sprovveduto potrebbe ritenere insignificante tale aspetto, giacché esso non si limita a rinsaldare i rapporti fra l'Italia come nazione e tutte le sue terre, le sue — diremmo oggi — regioni, ma, dissolve alla radice ogni "campanilismo". A questo proposito, vien da pensare alla rinnovata, viscerale inimicizia tra i sostenitori dell'Italia sabauda-unitaria e quelli del suo Meridione borbonico, gli uni come luogo della conquista e dell'oppressione dei "Piemontesi" e dagli altri come il grande evento che ha condotto all'unità della patria comune. Insomma gli alfieri<sup>(1)</sup> del mito della "Borbonia"<sup>(2)</sup> e i sostenitori dell'unificazione nazionale sabauda, l'un contro l'altro armati.

Se il binomio Calabria – Italia, rappresenta il primo snodo dell'analisi di Enzo Romeo, un secondo punto riveste una importanza pari (se non maggiore), perché verte sul concetto di "viaggio." Questa parolina, in apparenza così semplice, ha invece una fisionomia composita e tanto complessa da mettere in difficoltà chi voglia assaporarne la ricchezza. Per giunta, l'espressione "à rebours" che accompagna il vocabolo "viaggio" significa letteralmente "all'indietro" — il nostro Camillo Sbarba-

(1) Il termine "Alfiere" rimanda all'omonimo romanzo di Carlo Alianello (1942) che insieme ai successivi *Soldati del Re* (1952), *L'eredità della Priora* (1963) *La conquista del Sud* (1972). Da un punto di vista storico-politico questi scritti furono considerati come progenitori di una nuova linea interpretativa del Risorgimento che non trascurava le buone ragioni dei Borbone delle Due Sicilie.

(2) Questo sostantivo che, per quanto ho potuto leggere, è desueto, ricalca quello di *Kakania* coniato da Robert Musil per l'imperiale (*kaiserlich*) e regia (*königlich*) monarchia austro-ungarica. Imperiale e Regia iniziano entrambe con una kapp (in tedesco *ka* – donde *Kakania*). Imperial-regia, perché, dal 1867, Francesco Giuseppe I era al tempo stesso Imperatore d'Austria e Re d'Ungheria.

ro la traduce in modo appropriato con “Controcorrente”<sup>(3)</sup>. Essa aderisce bene alle convinzioni di Enzo Romeo, il titolo del cui libro allude al risalire la corrente del tempo. Un tempo che non rivive solamente nella ricerca del passato della Strada Regia, ma che si anima di storie fattesi leggenda o di leggende che continuano a rivelarci la verità nelle forme primigenie del mito. Non credo di esagerare quando dico di aver avvertito, nei racconti di Enzo (e poi ritrovati nelle letture che ho potuto fare sui “viaggi” sette–ottocenteschi) di alcuni episodi, ora drammatici ora decisamente comici: come quello di un ben pasciuto monsignore che, per difendersi dai briganti, aveva congegnato un breviaro alla cui apertura le due pistole nascoste all’interno del volume sparavano contemporaneamente sugli assalitori. Oppure riuscire a captare quella parvenza d’eterno, cioè di un passato così arcaico da parere separato dal tempo, quale si riaffaccia nella pagine di uno scrittore oggi pressoché dimenticato, Alfredo Oriani che percorrendo in bicicletta la via Æmilia, vecchia di duemila anni, dimentica gli anni prosaici in cui vive e si abbandona all’illusione di rivivere nell’atmosfera della Roma eterna.

Parrebbe un contrasto insanabile tra realtà e sogno. Invero la ragione di quest’apparente contraddizione fra ciò che appartiene all’oggi e ciò che è eterno, fra ciò che si radica nella memoria e ciò di cui memoria non si dà ancora, rappresenta il carattere fondamentale del libro di cui stiamo discorrendo. Ed è così essenziale... da non essere mai dichiarato esplicitamente. Proviamo a chiarirlo con un esempio. Chi non si è chiesto, almeno una volta, che cosa significhi Qualcuno o qualche cosa di eterno, vale a dire di libero dal tempo? O, più semplicemente, chi non è stato toccato sin nei precordi, al pensiero che la pietra del marciapiede che si sta calpestando risale a un tempo immemoriale? I valori eterni, e perciò immutabili e lo svariare degli eventi soggetti al tempo eppure connessi in qualche modo a principi sovratemporalì, trovano in quegli istanti una vivezza abissale.

Non vorrei apparire pedante né tantomeno parlare con urtante saccenteria. Vorrei semplicemente mettere in luce come le idee cui questo “viaggio” fa riferimento riecheggino domande filosofiche ultrabimillinarie e tuttora cariche di significati. Si aggiunga a ciò una condizione particolarmente felice che dall’Autore passa con assoluta naturalezza nella pagina scritta: il naturale equilibrio tra l’affetto per la sua terra natale, la Calabria, che, come il primo amore non si scorda mai, e il legame con la seconda patria, il Piemonte la cui capitale, la “regal Torino” invece che, anziché “incoronata di vittoria” come un tempo appare oggi sminuita nel prestigio e sofferente nella vita quotidiana. I vincoli di Enzo Romeo con Augusta Taurinorum e i suoi tre magici fiumi, sovrastati e allietati da una ridente “collina” a mezzo tra le rigidità del Nord e la sgargiante vitalità mediterranea del Sud,

---

(3) Questo infatti è il titolo con il quale il celeberrimo romanzo di J.K. HUYSMANS, *À rebours*, compare nell’altrettanto nota versione del grande poeta ligure Camillo Sbarbaro (1888–1967) apparsa a Milano, presso Garzanti nel 2008.

con il passar degli anni si sono viepiù rafforzati. Al punto che egli sostiene con legittima sicurezza di avere due “passaporti”: uno calabrese e l’altro piemontese.

Se teniamo presente che “viaggio all’indietro” viene a significare “viaggio nel passato” e che questo particolare “passato” è la Tradizione autentica, mi pare che fra le “quattro parole” promesse abbiamo già detto le prime. Non resta dunque che aggiungerne poche altre a proposito del “viaggio”. Quello nel passato, infatti, è anch’esso un viaggio, ma del tutto particolare: è caratterizzato, come tutti gli altri, dallo spazio (per esempio alle Maldive) e dal tempo (a esempio, durante le vacanze estive) o addirittura dallo spazio–tempo (in questo caso, il tempo come “durata: alle Seychelles per due settimane). Come si vede la famosa quadratura spazio–tempo che costituisce la gloria di Einstein ... può essere evocata in modo molto improprio e assai primitivo, giacché serve unicamente per rispondere alle tre semplici domande: dove?, quando?, per quanto tempo?

Eppure, quantunque elementari, quasi infantili, forse frivoli, celano una prospettiva, uno stimolo, un tempo così attraenti da renderne impensabile, eppure sciaguratamente reale, l’oblio in cui oggi sono cadute. Un grande studioso del “viaggio”, Attilio Brilliha sintetizzato efficacemente quello che anch’io vorrei far intendere laddove ha scritto:

Il viaggiatore di oggi non ha più molto da scoprire: non è più coll’ignoto che si deve confrontare, ma con una realtà ambientale sempre più erosa dalla consuetudine sempre più stravolta dall’intervento dell’uomo. Che margini restano allora all’immaginario del viaggiatore? Per quanto esigui, è paradossalmente da questi margini entro cui si collocano le testimonianze di quanti fecero del viaggio materia narrativa, che ci viene offerta la possibilità non già di una “riscoperta” banalizzante, ma di un’originale esperienza, quella di trovar un contatto autentico con le antiche magie del paesaggio “italiano”<sup>(4)</sup>,

nonché — si può aggiungere — per apprezzare l’opera civilizzatrice dell’uomo che costruisce.

Oggi, pare buffo anche solo parlare di viaggi di tal genere. Forse soltanto i pochi che amano l’avventura in sé e per sé; oppure che, per devozione, sorretti da umana e religiosa *pietas*, affrontano un pellegrinaggio; oppure ancora che si illudono di risuscitare carrozze e trine del tempo che fu, pensano a viaggi di tal genere e a spendervi il denaro e l’impegno necessari. Oggi si prenotano i “quindici giorni” tutto compreso ai Caraibi, per sottrarsi allo *stress* quotidiano, per riposarsi e non già per trovare spunti di riflessione e arricchire la propria cultura. Perlopiù, dominati come siamo dalla

---

(4) A. BRILLI, *Il grande racconto del Viaggio in Italia. Itinerari di ieri per viaggiatori di oggi*, Bologna, il Mulino, 2014, p. 295.

fretta, ci accontentiamo di itinerari preconfezionati che sempre rinascenti agenzie propinano come cibo genuino ma che è al contrario moneta contraffatta, alimento ben poco “spirituale”. Il libro di Enzo Romeo si prefigge di prender per mano il viandante, farlo salire idealmente in carrozza, e accompagnarlo alla (ri)scoperta dei tanti luoghi della Calabria in gran parte oramai avvolti nell’oblio.

Si diceva delle numerose forme che può assumere il “viaggio”. Tra queste, importantissimo in tale molteplicità, quello “di formazione”. In particolare il *Viaggio in Italia*. Ci fu un tempo in cui non si poteva immaginare di essere per davvero colti se ancora non si era fatto *Viaggio in Italia*. Di quest’opinione era stato già Montaigne anche se i motivi che lo muovevano erano in buona parte diversi da quelli dei suoi successori. Montesquieu aveva considerato i viaggi come il mezzo più adatto per conoscere usi, costumi istituzioni civili e politiche dei vari paesi. In generale il Seicento aveva visto notevolmente accrescersi, fra le classi colte, il prestigio e la frequenza dei “viaggi in Italia”. Quest’idea doveva trovare compimento nella cultura tedesca del Settecento e del primo Ottocento, allorché il fascino del mondo greco<sup>(5)</sup> aveva riempito di luce l’orizzonte della prosa e della poesia, della riflessione filosofica delle arti figurative e, primo fra tutti, quello dell’architettura. Tale aspirazione, stante le difficoltà di raggiungere l’Ellade s’era poi trasferita nell’Italia meridionale, trovandovi, per dir così, il suo sbocco naturale. Sicché, tra fine Settecento e primo Ottocento non ci fu alcun artista né “classico” né “romantico” che, in qualche modo, non si sia abbeverato a fonti mediterranee.

Mediterranee è termine rigoroso, perché abbraccia, oltre alla Grecia propriamente detta, le colonie greche insediatesi così sulle coste dell’odierna Anatolia, come su quelle dell’Italia meridionale cioè nelle ampie aree che avevano visto affermarsi la civiltà Ellenica. Per questo gli insediamenti in prossimità del Tirreno e dello Ionio raggiunsero un grado di civiltà certamente non inferiore a quello della madrepatria. Insomma la Magna Grecia non è un sottoprodotto della Grecia nel suo insieme (o delle sue varie *polis*), quasi un’anticamera di servizio che introduce al primigenio splendore di quella. Tale fioritura culturale ci testimonia ancor oggi, con le sue vestigia, le vette che quelle popolazioni seppero raggiungere.

È vero che non c’è rosa senza spine. Qualche volta una cattiva fama ha accompagnato l’immagine della Magna Grecia, con la conseguenza di sminuirne le bellezze “artistiche” ma anche “naturali”<sup>(6)</sup>.

(5) Si ricordi che a combattere e morire per la libertà della Grecia, allora soggiogata dalla dominazione turco-ottomana, ma considerata da molti come la madre dell’intera Europa, furono uomini di primo piano, come l’inglese George Byron e il piemontese Santorre Derossi di Santarosa, ricordato da Ugo Foscolo come “quei che a Sfacteria dorme”.

(6) Esempio il caso di Goethe, quando nella prima pagina del terzo libro degli *Anni di apprendistato di Wilhelm Meister* definisce la Sicilia come la terra sulla quale “i limoni fioriscono” o forse meglio ove “i limoni fioriscono rigogliosi” (*wo die Citronen blühen*). Al proposito bisogna ricordare che l’itinerario classico del *Viaggio in Italia* prevedeva che, da Napoli, il

Forse ciò derivò anche dalle molte inadempienze che, vere o pretestuose che fossero, appena compiuta l'unità d'Italia<sup>(7)</sup> si imputarono al Meridione.

Non stupisce nemmeno che quando, dal Rinascimento in poi, la classicità venne sostanzialmente a costituire l'unico vero canone di bellezza, si consolidasse anche quel mito del "viaggio in Italia" (di cui quello di Goethe è l'idealtipo) al quale — proprio perché coincideva con la lezione della classicità — tanto deve la cultura di molti paesi non illuminati dal Mediterraneo.

Sostituiti i veicoli d'antan, cioè la carrozza o la diligenza con la jeep e la "camera ottica" con l'apparecchio fotografico digitale, al racconto del nostro Autore non sono venuti meno né il senso dell'avventura né l'adattabilità alle situazioni impreviste e imprevedibili che caratterizzano l'esploratore. Nel corso di questa ricerca, talvolta mossa da semplici indizi<sup>(8)</sup>, infatti, il riscontro sul terreno, lo schizzo e l'appunto rapido, tanto quanto la ricerca della migliore fotografia, hanno spesso presentato le stesse difficoltà che si incontravano nel passato gli strumenti dell'epoca. Per questo sono persuaso che, tutto considerato, il libro di Enzo Romeo debba essere apprezzato come il resoconto di un viaggio vero e proprio dal quale il passato, secondo la parola di Dante Alighieri, continui a trarre Vita Nova. I riscontri tecnici, sono e restano parte essenziale del libro — e come tali interesseranno di per sé, il lettore appassionato di soluzioni ingegneristiche e costruttive.

Ma, in verità, questi particolari paiono disciogliersi, quasi smaterializzarsi in un orizzonte ben più ampio: a una lettura superficiale il libro dell'amico e di Siderno e di Torino, (anche per questo a me particolarmente caro) potrebbe sembrare una ricognizione chiarificatrice su una antica, geniale via di comunicazione. Ma quest'interpretazione sarebbe una scappatoia troppo facile, perché, in ciò simili alle antiche erme dal doppio volto, queste pagine recano, più in profondità, un memore omaggio, da parte di un figlio devoto, alle radici dei padri. Marcel Proust osservò una volta che un viaggio è autenticamente tale soltanto quando, al ritorno, chi lo ha effettuato vede il mondo con

---

viaggiatore si imbarcasse per Palermo e, visitata la Sicilia, tornasse sul continente ancora via mare. Molto spesso alla Calabria era così negata buona parte di questo particolarissimo "turismo". Anche per sopperire a una certa scarsità di studi sugli itinerari calabresi lo studio di Enzo Romeo appare singolarmente utile.

(7) Molti ricorderanno il giudizio che, su questa linea, un famoso personaggio italiano diede di un altrettanto noto uomo politico campano quando lo apostrofò spregiativamente additandolo come "un intellettuale della Magna Grecia". Si trattò, evidentemente, di una svista che appare tuttavia imperdonabile non appena si ponga attenzione alla quantità e allo splendore delle testimonianze che, nel Sud della nostra penisola e in Sicilia sono sopravvissute dell'arte greca, quelle meraviglie che contribuiscono a fare dell'Italia veramente un museo a cielo aperto.

(8) Non è da sottovalutare l'impegno profuso per passare da un semplice indizio, per esempio il presunto passaggio della Strada Regia, a una proposta verosimile in grado di convincere anche il profano che io sono.

occhi diversi da prima. Per questo non riesco a staccarmi dall'idea che anche il "viaggio" raccontato in questo libro abbia un tale magico potere.

ENZO RANDONE



## CAPITOLO I

*Ama l'amicu tua ccù li vizi sua.*

(Ama l'amicizia con tutti i suoi difetti.)

Il problema della viabilità costituisce da sempre, per la Calabria, un punto dolente. Il suo asse viario si è dimostrato quasi sempre insufficiente. È pur vero che negli ultimi decenni la viabilità è decisamente migliorata; tuttavia restano difficoltà, inconcepibili nel XXI secolo perché i romani, per esempio, potevano godere di una situazione viaria che, considerando i tempi, era decisamente migliore. Nel 131 a.C., infatti, con la costruzione della via *Regio-Capuum* (che diverrà poi la via Annia – Popilia), erano riusciti a creare un asse attorno al quale gravitava l'intera rete delle comunicazioni. La strada romana partiva dall'antica *Capuum* e arrivava fino a Reggio Calabria, attraversando i territori dei Bruttii, dei Lucani e dei Sanniti, oltre che delle comunità italiche della Magna Grecia, cioè le attuali Campania, Basilicata e Calabria.

Nel quadro dell'antica viabilità, vanno ricordate pure le vie percorse dai romani già in età greca, in special modo la litoranea ionica (all'incirca omologa all'attuale S.S. 106). Che tale strada non solo esistesse ma fosse abitualmente percorsa è testimoniato, tra l'altro, dall'uso che i romani ne fecero durante la guerra contro Pirro. Dall'altro versante la via di comunicazione era la cosiddetta tirrenica il cui tracciato, l'odierna S.S. 18, in linea di massima ricalca. La rete stradale generale, prima della conquista romana dell'Italia meridionale, era assicurata prevalentemente da vie pastorizie (tratturi), adatte alla transumanza delle greggi, o da viottoli che collegavano la regione interna, montuosa, con la costa.

Considerando poi che, in età greca, gli insediamenti umani erano situati perlopiù lungo la linea rivierasca per sfruttare al meglio le vaste e fertili pianure, l'espansione dei nuovi colonizzatori romani si era diretta progressivamente verso l'interno; si trattava quindi di aree destinate ad uso agricolo,

che intrattenevano però stretti rapporti con le città limitrofe. In età *brettia* gli insediamenti non soltanto accorparono le città greche (ormai in decadenza, ma che pure conservavano una qualche loro organizzazione), ma si estesero sulle alture che dominavano sia le vie di comunicazione sia le vallate più fertili.

Gli eventi decisivi furono dapprima la conquista romana della Magna Grecia che sconvolse il territorio del *Bruttium* e poi la terza guerra punica culminata nel 146 a.C. con la distruzione di Cartagine. Come si sa la strategia dei Romani, già al termine della seconda guerra punica, era stata quella di premiare le popolazioni italiche che erano state fedeli alla Repubblica e ridurre in servitù quelle che si erano schierate con Annibale. Non è superfluo ricordare che il progetto di Annibale — quello di poter contare sulla ribellione completa delle popolazioni italiche a Roma era fallito, e che, nonostante la disastrosa sconfitta di Canne (216 a.C.), Roma era risultata vincitrice, e che, la conquista romana aveva favorito lo sviluppo dei territori meridionali.

Per questo, solo per fare un esempio, i vecchi tratturi e i sentieri furono trasformati gradualmente in strade. In questo contesto venne costruita una *via consolare* con destinazione non solo strategico-militare, ma anche di promozione delle attività agricole. Quest'ultima caratteristica spesso fece sì che il percorso viario nell'antico *Bruttium* attraversasse i terreni geologicamente più produttivi, così come le zone pianeggianti della piana di Sibari, della valle del Crati, dell'alto piano di Vibo Valentia e della piana di Rosarno e Gioia Tauro. Le terre della Calabria divennero patrimonio dello stato (*ager publicus*) e il suo territorio fu diviso in due grandi blocchi: la fascia medio alta del bosco a sfruttamento diretto di Roma; la rimanente parte fu data in concessione alla classe senatoria. Roma aveva uno spiccato interesse per le terre di Calabria poiché col suo tessuto urbano in continua espansione e con le molte navi da rinnovare, e nell'insieme la flotta da ampliare, aveva un perenne bisogno di legname e pece che attingeva copiosamente da codesta regione; si trattava quindi di un controllo del territorio, poiché per i viaggi commerciali era preferita la via del mare. Tuttavia va aggiunto che con l'avvento dei romani, gli usi e costumi di quei popoli non furono completamente cancellati. Conformemente alla saggezza politica di quei governanti, si assistette, con il passare del tempo, ad una sostanziale assimilazione delle popolazioni e delle loro consuetudini.

Torniamo ora alla strada romana. Una pietra miliare del II secolo a.C., la cosiddetta "*Lapis Pol-lae*", (Cippo di Polla, in provincia di Salerno), la cui traduzione letterale è sotto riportata, ne indica il tracciato che si snodava attraverso gli abitati di Capua, Nocera, Morano, Cosenza, Vibo Valentia e Reggio.



... UNA VIA FECI DA REGGIO A CAPUA E IN QUELLA VIA POSI MOLTE PIETRE MILIARI E INCISIONI DA QUI A NOCERA VI SONO 51 MIGLIA, A CAPUA 84, A MORANO 74, A COSENZA 123, A VALENTIA 180, ALLO STRETTO PRESSO LA STATUA 231, A REGGIO 237, IL TOTALE DA CAPUA A REGGIO 321 MIGLIA E IO STESSO, PRETORE IN SICILIA, CONQUISTAI E RICONSEGNAI 917 SCHIAVI FUGGITIVI DEGLI ITALICI E IO STESSO PER PRIMO FECI CHE I PASTORI CEDESSERO UNA PARTE DEL TERRENO PUBBLICO AGLI AGRICOLTORI QUI FECI EDIFICARE UN FORO PUBBLICO

Dall'epigrafe manca il primo rigo andato distrutto, che per molti studiosi avrebbe riportato il nome del console che ordinò di costruire la strada. La *Lapis Polla* indica le distanze dal Foro, cioè da S. Pietro di Polla (SA) in direzione nord fino a Capua; in direzione sud, fino a Reggio; Polla S. Pietro distava da Nocera 51 miglia, e 84 a Capua; si deduce quindi che 33 miglia (cioè 84-51) separavano Nocera da Capua. In direzione sud, e sempre da S. Pietro di Polla, in ordine progressivo la distanza fino a Morano era di 74 miglia, fino a Cosenza 123, a Vibo Valentia 180, alla statua presso lo stretto 231, a Reggio 237. La lunghezza della strada romana era complessivamente di 321 miglia<sup>(1)</sup> (237+84), pari a circa 475 chilometri. La via *Annia – Popilia* diventava così l'asse portante di una diversa organizzazione del territorio sia militare sia commerciale. Le nuove *villae* a carattere contemporaneamente agricolo e abitativo, decretavano la fine dell'isolamento degli antichi centri urbani greci.

(1) Un miglio romano corrisponde a km 1,480.

Circa il suo nome, molto si è discusso: la doppia denominazione non appare in alcuna fonte storica, anche se la strada è menzionata in diversi documenti dell'epoca; Strabone, ricordando il sistema stradale della Magna Grecia, fa riferimento a tre arterie: la via Appia, la via Traiana e quella che da *Regium* si congiungeva, appunto, con la via Appia. La sua realizzazione è stata attribuita a Publio Popillio Lenate, console nel 132 a.C. oppure a T. Annio Rufo, a T. Annio Lusco, a M. Aquilio Gallo. Alcuni studiosi affermano che il costruttore della strada abbia lasciato un'epigrafe enigmatica che presenta elementi sia dell'*elogium* sia del *miliarium*. Come si è detto, sopra, l'epigrafe si trova a Polla, in località S. Pietro. Qui era il Foro di Annio, detto anche Foro del popolo (Forum populi); per un errore di trascrizione dell'amanuense, Forum populi si sarebbe trasformato in Foro di Popilio (Forum Popilii), così come compare nella "tavola Peutingeriana" (cfr. fotografia sotto riprodotta).



Tabula Peutingeriana.