

Escursione, nel tempo, nei dintorni di Campotenese

di Gianfranco Oliva



Premessa

Il massiccio del Pollino ha da sempre costituito il baluardo naturale frapposto alle comunicazioni tra Lucania e Calabria (Fig. 1).

La sua parte orientale ionica, collinare, si innesta gradualmente in quella centrale che culmina alle quote di 2.248 m della cima del Pollino e ai 2.267 m di quella del Dolcedorme, fino a convergere nella dorsale appenninica ovest a quota 1.987 del Cozzo del Pellegrino.



Fig. 1

Campotenese rappresenta, il più alto valico da superare con i suoi 1.081 m in corrispondenza del Colle di S. Martino (bivio per il piano di Ruggio); detta quota è riferita alla via che da Campotenese si raccorda con Rotonda, tracciato pressochè corrispondente alla vecchia via di età "napoleonica" realizzata da Gioacchino Murat e risalente al "Decennio Francese" (1806-1815) e alla più antica "Regio-Capuam" romana (II secolo a.C.).

Oggi la viabilità principale, provenendo da sud, devia verso ovest per Mormanno (vecchia S.S. 19, oggi S.P. 241; la stessa autostrada SA-RC segue questo percorso).

Gli antichi insediamenti nel territorio settentrionale della odierna Calabria (antica Brettia) vengono datati dagli studiosi, in base ai ritrovamenti, a circa dieci secoli a.C. e risultano dislocati prevalentemente lungo le coste ionica e tirrenica; la Fig. 2 mostra uno stralcio dei principali siti preistorici di questo territorio¹.

¹L. Gambi, *Le regioni d'Italia, Calabria*, UTET, Torino 1978, Vol. XII, pp. 108-109

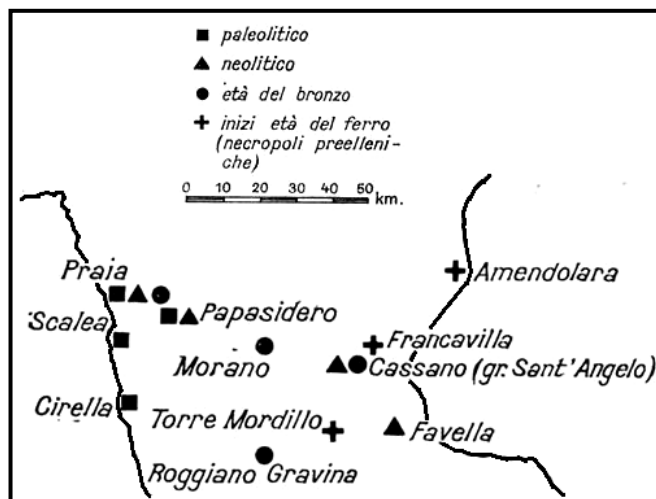


Fig. 2

Il passaggio dalla preistoria alla storia si manifesta all'incirca dall'inizio dell'VIII secolo a.C. con la colonizzazione greca e più precisamente, nel territorio in oggetto, con la fondazione di Sybaris.

A metà del VI secolo a.C. l'intero territorio della Brettia risultava suddiviso in zone d'influenza, veri e propri stati, così come rappresentato nella Fig. 3; le linee tratteggiate indicano le principali direttrici di collegamento tra la costa ionica e quella tirrenica (vie istmiche, collegamenti più brevi fra costa e costa) ovvero tra i centri principali ionici e le loro "sub colonie" tirreniche².

Direttrici che vanno considerate alla stregua di rudimentali piste, ovvero tratturi percorribili a piedi, o mulattiere.

E' molto probabile che il loro utilizzo risultava limitato a pochi periodi dell'anno, dovendo superare crinali e valichi nei monti che d'inverno risultavano coperti di neve e piste dislocate nelle valli e lungo i corsi d'acqua, che in primavera, quest'ultimi, aumentavano la loro portata idrica.

La via istmica che transitava per l'attuale Campotenese era la Sybaris-Laos, evidenziata con tratto in rosso nella figura.

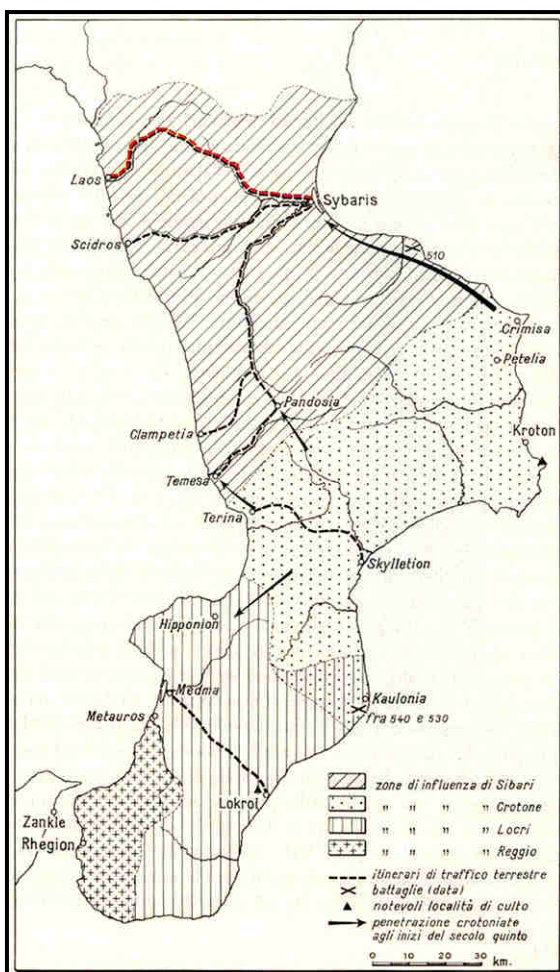


Fig. 3

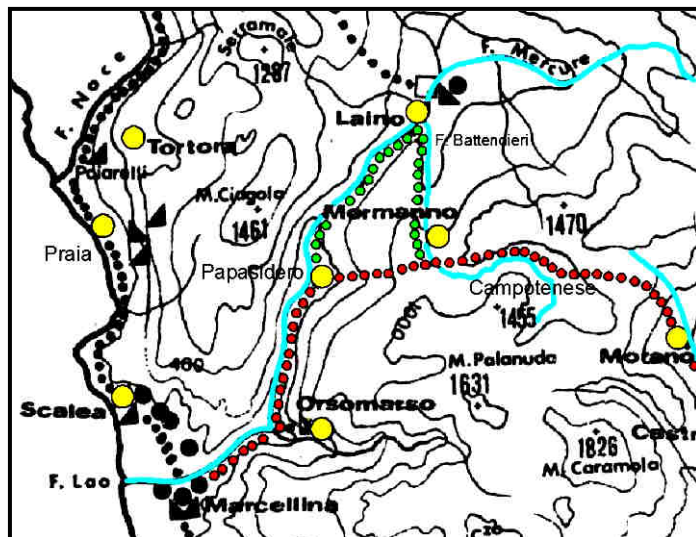
²L. Gambi, op.cit., p. 113

La via istmica Sybaris-Laos

Secondo quella che viene definita dagli studiosi “l’ipotesi di Maiuri”, una via istmica, ovvero un collegamento tra l’antica Sybaris e Laos (quest’ultima colonia sibarita tirrenica approssimativamente collocata alla foce del fiume Lao, nei pressi dell’attuale Marcellina), veniva percorsa per fini commerciali, fra le due coste³.

La cartina schematica di Fig. 4 (G.P. Givigliano), leggermente rielaborata,

mostra con tratto in rosso l’itinerario, secondo A. Maiuri, che sfruttando i corsi dei fiumi Coscile (Da Sibari a Morano), di quota parte del Battendieri fino alla sua deviazione verso Nord in corrispondenza della attuale Mormanno, proseguiva in direzione Sud-Ovest verso



Papasidero e, seguendo

il corso del Lao, seguiva per Orsomarso e Marcellina.

Gli scavi e i rinvenimenti degli ultimi decenni hanno fatto propendere gli studiosi per il percorso con tratto evidenziato in verde che dalla attuale Mormanno conduce verso Nord a Laino (sempre nell’ambito del corso del Battendieri) per poi da quel punto seguire verso Sud il corso del Lao verso Papasidero, Orsomarso e quindi Marcellina⁴.

Puntualizza G.P. Givigliano⁵:

“Il fatto, poi, che da Laino troviamo indicazioni di una frequentazione greca che dal periodo arcaico va a quello ellenistico-romano, per attenerci soltanto al periodo qui trattato, deve inevitabilmente supporre l’esistenza di un tracciato, relativo a quell’epoca, che vi passasse”.

Si può aggiungere che l’itinerario per Laino risultava maggiormente congruente con le possibilità di collegamento verso la Lucania e di seguito, la Campania.

³ A. Maiuri, *Passeggiate in Magna Grecia*, L’arte Tipografica, Napoli 1963, p. 125-135.

⁴ G.P. Givigliano, *Sistemi di comunicazione e topografia degli insediamenti di età greca nella Brettia*, Quaderni di storia antica-1, Edizioni Il Gruppo, Cosenza 1978, pp. 25-26, 56-61.

⁵ G.P. Givigliano, *Op. cit.*, p. 60. L’autore inoltre elenca alcuni tra i principali reperti rinvenuti nei pressi del piazzale della vecchia stazione F.C.L. di Laino, fra cui i resti di un edificio greco a due ambienti, interposto tra la linea ferroviaria e la ex S.S. 19.

Gli scavi e ritrovamenti di cui sopra, che fanno principalmente riferimento a quelli del piazzale della vecchia stazione di Laino, sono in gran parte venuti alla luce durante i lavori di costruzione della tratta ferroviaria Lagonegro-Laino negli anni '20 del secolo scorso; risulta probabile che ulteriori reperti possano essere stati ritrovati anche durante la costruzione della "Variante Campotenese-Pianette" (vedi p. 16) realizzata subito dopo l'Unità d'Italia e coincidente con la suddetta S.P. 241, ex S.S. 19 .

Quest'area risulta limitrofa al sito dell'antica Nerulum lucana, "presuntivamente" ubicata in località S. Gada nel comune di Laino, subito a nord della suddetta stazione ferroviaria⁶ (Fig. 5, zona tratteggiata); precedentemente la si pensava ubicata nelle adiacenze dell'attuale Rotonda.

La fondazione della città risale al VI secolo a.C. ed è stata distrutta da parte dei romani a cavallo del 300 a.C.

Lo stralcio topografico è relativo ad una carta I.G.M. del 1959 in cui compare ancora, tratteggiato in giallo e nero, il tracciato della ormai dismessa linea ferroviaria F.C.L. Lagonegro-Spezzano Albanese.

Sempre di origine Lucana sembrerebbero essere i reperti ultimamente venuti alla luce durante i lavori di ammodernamento della Sa-Rc in località Pietragrossa.

La Foto 1 ne mostra un dettaglio⁷ e la Fig. 6 il sito.

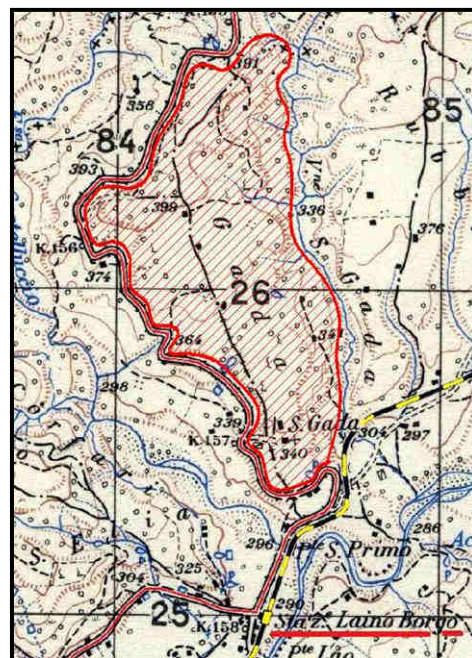


Fig. 5



Foto 1

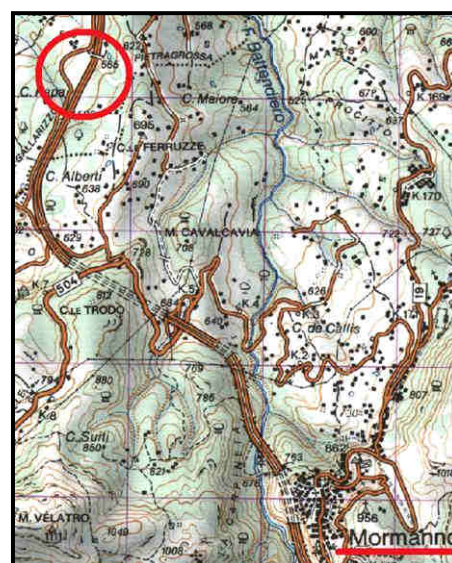


Fig. 6

⁶ P. Bottini, "La conca di Castelluccio e il problema di Nerulum", in *Basilicata, Atti del convegno di Venosa 1987*, Venosa 1987, pp 159-167.

⁷ Foto di Pinuccio Fortunato.

La via Regio-Capuam (Annia-Popilia)

La Fig. 7 mostra, in ciano, la linea di displuvio fra Lucania e Calabria comprendente anche il gruppo montuoso del monte Sirino e, in verde, la cosiddetta “fascia d’ingombro” nella quale per oltre due millenni, fino ad oggi, si sono incuneate le varie viabilità centrali tra le due regioni.

Le fonti storiche fanno risalire alla fine dell’ inizi del III secolo a.C. gli eventi che determinarono la fine della colonizzazione greca e l’inizio della dominazione romana nella Brettia.

Ed è verso la fine di questo secolo che, prevalentemente per scopi militari, iniziò la costruzione dell’arteria che permetteva di congiungere Roma, attraverso un innesto a Capua sulla via Appia, con l’attuale Reggio all’estremità della penisola, permettendo naturalmente di collegare l’Urbe anche con i principali centri della Lucania e della Brettia.

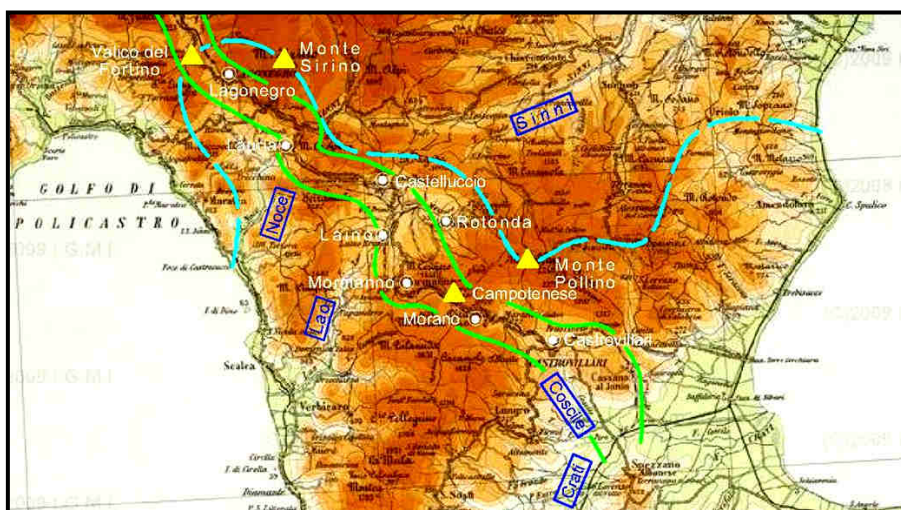


Fig. 7

Molti tratti dell’arteria erano già esistenti a maggior ragione del fatto che l’esercito romano li aveva percorsi durante le fasi di occupazione della Brettia per cui vennero semplicemente sistemati⁸.

La Regio-Capuam segna il trapasso dalle precedenti modalità e concezioni di trasporto riferite a percorsi di per se già tracciati dalla natura (corsi d’acqua, vallate, selle tra i monti ecc) e, come si è detto, percorribili a piedi o su animali quali asini, muli e cavalli, a quella della moderna tecnica dei lavori stradali.

Le note storiche inerenti questa arteria fanno riferimento a tre fondamentali documenti: il più antico è l’iscrizione miliare “Lapis Pollae” o “Elogium”, probabilmente contemporaneo all’epoca della costruzione quindi di età repubblicana; come puntualizza G.F. La Torre⁹:

“...è il più attendibile dal momento che si tratta di un testo epigrafico di prima mano, non soggetto ad errori di trascrizione...”

⁸G.F. La Torre, “Per lo studio della viabilità romana in Calabria: considerazioni sul tracciato della via cosiddetta Annia o Popilia dalla conca di Castelluccio a Vibo”, in *Klearchos* 32, 1990, p 153.

⁹G.F. La Torre, Op. cit., p 154.



Foto 2

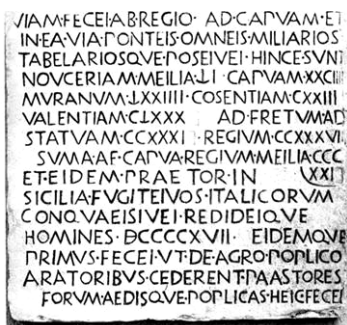


Fig. 8

“Feci la via da Reggio a Capua e in quella via posi tutti i ponti, i millari 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”

Oggi si trova inserita in un cippo (Foto 2, Fig. 8), edificato agli inizi del ‘900 nel territorio del comune di Polla (SA) lungo la S.S.19 (la traduzione dell’epigrafe è riportata al lato).

Tra le “*stationes*”¹⁰ elencate compare, sulla tratta di transito per Campotenese, solo “*Muranum*”, corrispondente all’attuale Morano.

Risultano ancora aperte le problematiche su chi sia stato l’autore dell’epigrafe (mancante della prima parte) e, di conseguenza, chi sia stato il costruttore della via, ovvero sulla denominazione della stessa (Annia o Popilia); a riguardo si vedano i saggi di F. Cantarelli¹¹ e di G.F. La Torre¹² con elencate le relative bibliografie a riguardo.

Gli altri due documenti sono successivi e rappresentano dei veri e propri cataloghi delle strade esistenti all’epoca: : “*l’Itinerarium Antonini*” (circa III secolo dopo Cristo, ripreso da un’originale e pubblicato per la prima volta, nel 1521) e la “*Tabula Peutingeriana*”, copia medievale del XII secolo di una carta stradale romana di epoca imperiale che riporta le strade di tutto il mondo allora conosciuto.

Negli ultimi due documenti aumenta il numero delle “*stationes*” mentre alcune scompaiono sostituite con altra denominazione; ma a tal riguardo si rimanda ai saggi elencati che puntualizzano sull’argomento.

Per la tratta compresa tra Castelluccio e Morano comprendente l’attraversamento del valico di Campotenese, l’ipotesi ormai accreditata è quella di far corrispondere il tracciato, fino alla località “*Taverna*” subito dopo il vecchio svincolo della SA-RC (vedi pag. 16), con l’antica via “*Regia*” o “*Consolare*”, ovvero con la successiva sua ristrutturazione in età “*napoleonica*” che, sommariamente, ricalcava la prima; oggi Castelluccio-Rotonda-Campotenese.

L’ipotesi di tracciato coincidente con l’antica via istmica che da Castelluccio transitava per i territori delle attuali Laino e Mormanno è stata formulata da T. Grasso¹³; questa ipotetica direttrice corrisponde alla attuale S.P. 241, ex S.S. 19 e l’autore ne dà questa motivazione:

“Unico indizio per determinare con precisione il tracciato a Sud di Nerulo¹⁴ potrebbe essere il cosiddetto “*Ponte del Diavolo*” sul fiume Battendiero¹⁵ (scheda 67). Sull’asse stradale dovrebbero gravitare, comunque, la villa monumentale di S. Gada di Laino (scheda 69) e l’insediamento di località S. Ianni (scheda 68)”.

Le schede citate fanno riferimento, nello stesso saggio, a descrizioni più dettagliate.

¹⁰ Le “*stationes*” erano originariamente quasi sempre posti di guardia con dislocata una guarnigione, e si trasformarono, nel tempo, in veri e propri centri abitati.

¹¹ F. Cantarelli, “*La via Regio-Capuum: problemi storici e topografici*, Prima parte, in *L’universo* 60, 1980, p. 934-953.

¹² G.F. La Torre, *Op. cit.*, p. 151-152.

¹³ T. Grasso, *Considerazioni topografiche sulla via Annia tra Muranum e Valentia*, in *L’Erma di Bretschneider*, *atta 3*, 1994, pp. 8 e 23.

¹⁴ E’ Da intendere la *Nerulum* romana, *statio* localizzata in località Pian delle vigne nel comune di Castelluccio (vedi P. Bottini, nota 6); compare nell’*Itinerarium Antonini*.

¹⁵ E’ interessante notare come i vari autori utilizzino alternativamente Battendieri e Battendiero.

A tal riguardo, G. Renda a sua volta osserva¹⁶:

“Una seconda ipotesi (la prima è quella inerente il tracciato Castelluccio-Rotonda-Campotenese, ndr), formulata da Taliano Grasso, vede invece la strada costeggiare il comune di Laino Borgo e seguire il corso del fiume Battendiero nel territorio di Mormanno, perché allo studioso sembra di poter riconoscere un ponte romano nel cosiddetto Ponte del Diavolo, sul fiume suddetto, oltre al fatto che su questa direttrice graviterebbero l'insediamento in località S. Ianni e la villa monumentale di S. Gada di Laino, entrambi d'epoca romana. A mio avviso pare alquanto arduo, allo stato attuale, valutare la “romanità” del Ponte del Diavolo, la cui struttura che è stata completamente modificata circa 20 anni fa¹⁷ dal proprietario del terreno in cui il ponte si trova e per il quale è impossibile poter risalire alle strutture preesistenti all'ultima sistemazione. Mancando dunque conferme archeologiche di un certo rilievo, nessuna delle due ipotesi circa la direzione seguita dalla strada è da scartare, sebbene sarei più propensa per la prima tesi proprio per il supporto delle fonti storiche che, oltre a parlare di “strada consolare” relativamente alla via per Rotonda, la annoverano come la direttrice più importante fino alla costruzione della strada francese”

La ricostruzione in Fig. 9 (assolutamente schematica) è stata sviluppata sulla ipotesi e sulle indicazioni della stessa G. Renda, montando il tracciato per Rotonda su una base topografica datata 1877 (sicuramente una delle prime realizzate con curve di livello su rilievi effettuati nei primi anni successivi all'Unità d'Italia) al fine di avere una condizione del territorio più congruente con quella degli eventi.

In rosso è rappresentata la strada di età “napoleonica” pressoché corrispondente alla vecchia via “Regia” o “Consolare” comprendente il vecchio tracciato della “Dirupata”; da Rotonda, fino all'incirca alla località “Taverna”, la Regio-Capuam seguiva questa direttrice; subito dopo (color magenta) deviava in sx in corrispondenza del “Vallone Poello”¹⁸ fino ad intercettare la “Fontana dello scannato” per poi immettersi nella “Valle dell'Ospedaletto”¹⁹ e quindi, attraverso il “Vallone S. Paolo”, arrivare all'omonima “Contrada S. Paolo” nei pressi di Morano.

In giallo la “Variante Campotenese-Pianette” transitante per Mormanno e ancora oggi corrispondente alla attuale S.P. 241, ex S.S.19.

Nella Fig. 10 un dettaglio montato su base topografica datata 1959 ove appaiono la Dirupata con il tracciato ancora oggi ancora in servizio e la dismessa ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese.

Le successive Foto 3 e 4 forniscono la vista d'insieme ed un particolare della fontana; in ogni caso si rimanda alla pubblicazione di G. Renda per gli interessanti dettagli a riguardo.

¹⁶ G Renda, *Precisazioni sulla via Regio-Capuam nell'altopiano di Campotenese e nel territorio di Morano Calabro*, in *L'Erma di Bretschneider*, atto 3, 1999, p. 24-25

¹⁷ Essendo la pubblicazione di G. Renda del 1999 i lavori di modifica possono essere riferiti all'incirca a cavallo del 1980.

¹⁸ Anche in questo caso si nota come nella toponomastica inerente la carta del 1958 il Vallone Poello del 1877 diventa Povella. Sarebbe interessante conoscere l'evoluzione di queste variazioni.

¹⁹La Località Ospedaletto è compresa fra la Fontana dello Scannato e il Valico delle Teste (Vivaio Pavone); il Vallone S. Paolo è compreso fra Località Ospedaletto e Località S. Paolo nel fondovalle; la Località S. Paolo è dislocata nel fondovalle alla fine del Vallone di S. Paolo.

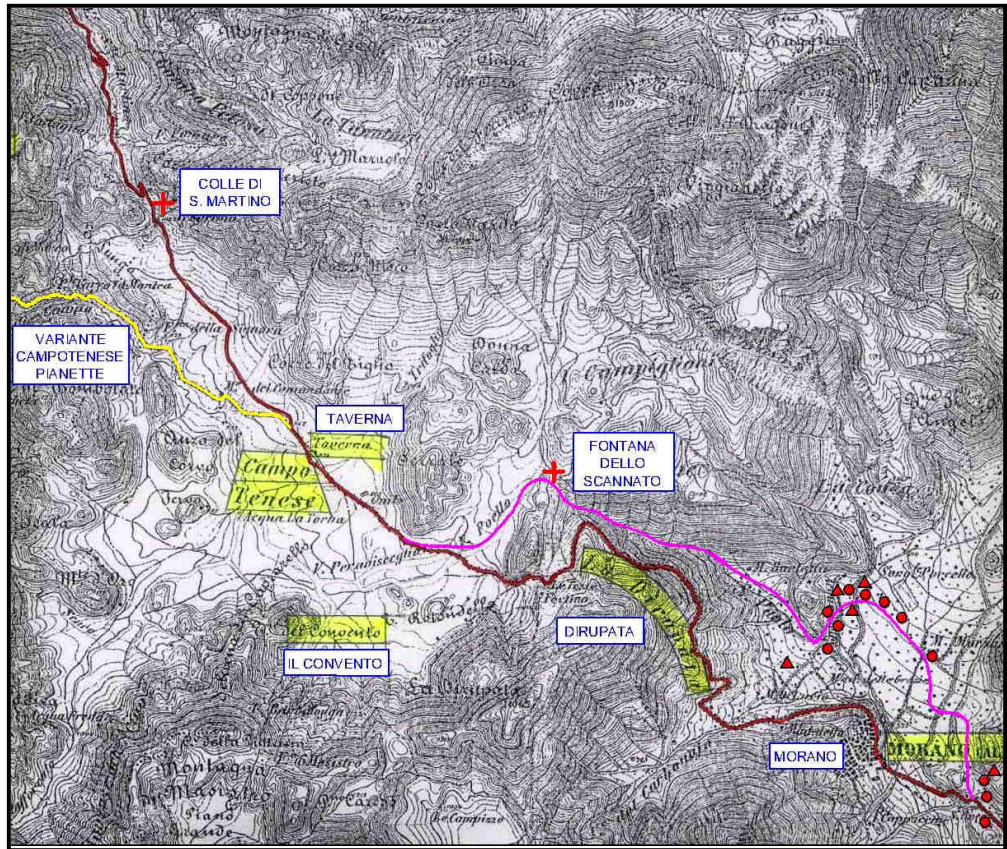


Fig. 9

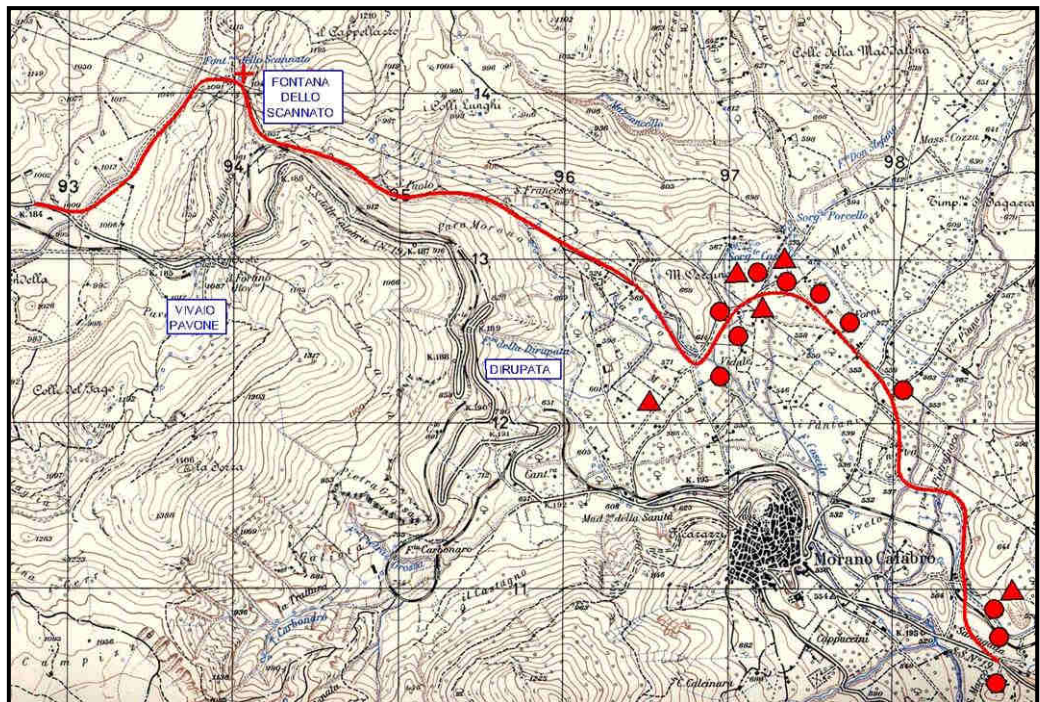


Fig. 10

- ▲ Resti di epoca greca
- Resti di epoca romana

Questa seconda parte del tracciato è caratterizzata dalla ipotesi (G. Renda) che esso risultasse adiacente, appunto, alla “Fontana dello Scannato” tuttora utilizzata per le mandrie al pascolo.



Foto 3



Foto 4

L'autrice fa notare a riguardo di essa²⁰:

“La costruzione lunga pari a m. 7,50 e larga m 1,15, consta di grandi lastroni di pietra dura e squadrata e regolarizzata a scalpello, le cui misure non sono precisabili con esattezza a causa della consunzione dei bordi: tuttavia l'accuratezza di esecuzione e il taglio della pietra utilizzata, non riscontrabili in nessuna fontana della zona, potrebbero far pensare ad un'opera molto antica che rimarcava il tracciato viario. Se la strada transitava da qui, la fontana si troverebbe in un punto importante, proprio alla fine di una salita impervia per chi proviene da Morano e subito prima dell'altopiano, luogo ottimo per una sosta e per l'abbeveraggio dei cavalli...”

Oltre al tracciato fra Campotenesese e Morano sopra indicato, sono stati proposti altri percorsi dislocati più a nord, alcuni dei quali si fanno coincidere con le vie di transumanza e tutti sono dettagliatamente descritti da V. Perrone²¹ in una sua pubblicazione.

A riguardo alcuni di que'ultimi, sono da ricordare alcune considerazioni di F. Cantarelli²²:

“Ciò che resta da chiarire per chi accogliesse queste indicazioni (a parte la scarsa rilevanza delle tracce archeologiche), è però il tratto successivo alle pendici della Serra del Prete o di Colloredo fino a giungere alla Rotonda. L'orografia del territorio sembra ovunque ancor più difficile ed il transito nella stagione invernale è praticamente impossibile”.

Considerazioni similari svolge G. Renda²³.

Dopo la caduta dell'Impero Romano (476 d.C.), in base alle documentazioni storiche inerenti i transiti verso il meridione, la Regio-Capuam rimase efficiente, all'incirca, fino all'epoca della discesa dei Normanni in Italia (≈XI secolo); ovviamente si manifestò un progressivo degrado che determinò la totale scomparsa del tracciato.

“Non ce ne restano né tracce della pavimentazione, né dei muri di terrazzamento, né dei tagli di rocce e dei viadotti, né, quel più che duole, dei ponti gettati sulle più larghe fiumare ” ²⁴.

²⁰ G. Renda, *Op. cit.*, p. 25-26

²¹ V. Perrone, *Evoluzione del sistema viario antico tra il Pollino e la piana di Castrovillari*, 1996, Edizioni Il Coscile, Castrovillari.

²² F. Cantarelli, *“La via Regio-Capuam: problemi storici e topografici*, Seconda parte, in *L'universo* 61, 1981, p. 108.

²³ G. Renda, *Op. cit.*, p. 25.

²⁴ A. Maiuri, *Op. cit.*, p. 8.

Gli studiosi hanno ricostruito l'intero probabile tracciato assieme a quelli che risultano essere tratti di variante realizzati successivamente a cura dei potentati di turno e non da uno stato centrale come ai tempi dell'Impero.

Il percorso Castelluccio-Rotonda-Morano è rimasto pressoché lo stesso nel tempo, per tutto il periodo dei “secoli bui” fino a circa il XVII secolo.

In quell'intreccio di culture che si susseguirono fino a metà del XIX secolo con l'Unità d'Italia, probabilmente l'evento storicamente più di rilievo lungo questa direttrice fu il fenomeno del monachesimo bizantino, detto anche basiliano, favorito dagli impervi territori dislocati tra la valle del Lao e l'Argentino con la presenza di eremitaggi fatti di grotte e capanne di cui ne rimangono a testimonianza molteplici ruderi (nella Foto 5 la “Grotta dell'Angelo sotto Timpa della Simara” nel comune di Orsomarso).

Il geografo Leandro Alberti transitò per Campotenese nel 1525 e così descrisse l'altopiano²⁶:

“Lasciando adunque Laino & entrando fra gli aspri e sassosi monti, & alzando gli occhi se scopre sopra un piccolo colle rittodo, il Castello Ritonda, talmete nominato (come io credo) per esser edificato in cima di quello in ritodo agli edifici, tal che paiono un Castello Ritodo. Egli discosto questo luogo da Castelluzzo, Castello di Basilicata quattro miglia. Dopo altro tanto spatio pur fra i monti appare la Valle di s. Martino molto diletteule & piena di chiare acque, che quiui scaturiscono. Et più auanti u'è una seluaposta sopra i monti. Nel cui capo eui una molto uagha Pianura nominata Campo Thenese... El è assai piu longa che larga, tutta de monti intorniata, nella entrata & nel fine de essa selua, uedesì la foce di quella sicome la foce d'un fiume (Battendieri, ndr), da ogni lato hauendo l'alti ruppi sfaldate dalla natura. Et detta Pianura è tutta cultiuata, & è produceule di grano. Nel tempo delle neui ella è molto pericolosa a quelli che passano per essa, imperochè ferandosi i uenti contrarii in questo luogo fra gli alti colli.....”.

A parte il lessico sicuramente arcaico, si evince che la via di transito utilizzata da Leandro Alberti è quella che congiunge Rotonda a Campotenese; infatti nel testo non si fa riferimento a Mormanno, che nel 1525 esisteva già da circa settecento-ottocento anni (la sua fondazione si fa risalire alla seconda metà del VII secolo d.C.)²⁷.

Lo stesso Alberti evidenzia come il clima fosse caratterizzato da condizioni proibitive per chi si trovava a transitare sull'altopiano durante il periodo invernale.

Interventi più consistenti di ristrutturazione della via, ma sempre parziali, si ebbero nel '600 da parte del duca d'Alcalà (periodo del vicereame dei Borboni)²⁸ e bisogna attendere l'Aprile del 1778 per il decreto con il quale Ferdinando IV deliberò una serie di importanti opere pubbliche tra le quali la “Regia strada delle Calabrie” che avrebbe dovuto collegare la capitale del Regno, Napoli, con Reggio Calabria; nel 1791 la strada

²⁶ L. Alberti, *Descrittione di tutta Italia*, In Bologna per Anselmo Ceccarelli, 1550, p. 185.

²⁷ B. Cappelli, *Note e documenti per la storia di Mormanno*, Archivio Storico per la Calabria e la Lucania, 1941-42, p. 174.

²⁸ A. Maluri, *Op. cit.*, p. 9



Foto 5

aveva raggiunto Lagonegro; solo nel decennio francese, venne completato definitivamente il tratto Lagonegro-Castrovillari²⁹.

All'incirca nello stesso periodo in cui Leandro Alberti transitò per Campotenese, nella *"Platea et sententia Morani"* del 1546 (una sorta di catalogo dei beni della famiglia Sanseverino di Bisignano nel territorio di Morano) , si fa

riferimento alla residenza di caccia del *"Feudatario"* in sx della vecchia strada che conduceva a Mormanno (vedi pag. 12) , da cui la denominazione della località *"Il Palazzo"*³⁰.

Ne restano, ad oggi, alcuni muri di consistente spessore del piano terreno; risultano tutti immersi nella vegetazione nel bel



Foto 7



Foto 9



Foto 6



Foto 8

mezzo di un campo di grano (Foto 6-7).

Sempre in sx della vecchia strada per Mormanno, tra il 1694 e il 1699, venne edificato il *"Convento dei Cappuccini"*, distrutto nel 1806 durante la *"battaglia di Campotenese"* tra francesi e borbonici³¹; da cui la denominazione del *"Timpone del Convento"*; anche di questo, risultano poche rovine, ricoperte, come nel caso del *"Palazzo del Feudatario"*, da una intensa vegetazione (Foto 8-9).

Quest'ultimo è citato da Giuseppe Maria Galanti, storico e viaggiatore napoletano, durante il suo passaggio per Campotenese nel 1792:

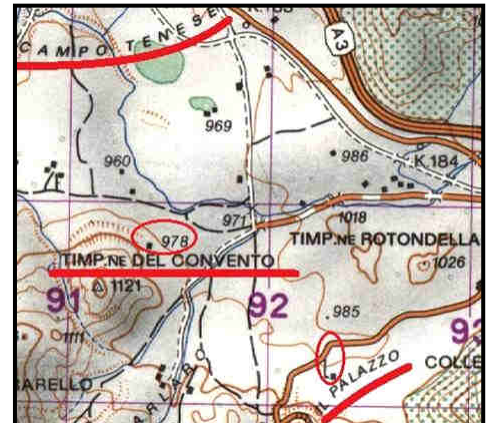


Fig. 11

*"Vi è un convento di Cappuccini, i quali hanno l'obbligo di suonare la campana quando vi è neve ed i venti formano de' vortici e de' turbini. Spesso vi resta nell'inverno gente seppellita sotto la neve"*³²

Nello stralcio planimetrico della Fig. 11, sono indicate le due località: *"Il Palazzo"* ed il *"Timpone del Convento"* con i siti dei due edifici.

²⁹ E. Ricciardi, *Lungo il cammino delle Calabrie*, 1981, p. 2013, pp. 19-33.

³⁰ F. Mainieri, *Agricoltura e pastorizia nella memoria di un paese del sud*, Teda Edizioni, 1989, p. 37.

³¹ V. Perrone, *Di qua e di là della via Regia*, 1994, Cultura Calabrese Editrice, Lamezia Terme, pp. 52-55.

³² G.M. Galanti, *Scritti sulla Calabria*, a cura di A. Placanica, 1993, Di Mauro Editore, Cava dei Tirreni (SA), p. 110.

L'Ottocento

Nel 1781 Ferdinando IV commissionò all'ing. G. A. Rizzi Zannoni, geografo padovano, la stesura dell' *"Atlante Geografico del Regno di Napoli"*; egli sviluppò tutta una serie di tavole applicando per la prima volta il metodo topografico delle *"triangolazioni"*; nella grafica mancano ancora le curve di livello.

L'atlante venne pubblicato nel 1808, riportando, oltre alla viabilità realizzata in epoca borbonica, anche percorsi secondari medievali o addirittura anteriori.

Lo stralcio di Fig. 12 estratto dalla Tav. 25 dell'Atlante, è rappresentativo del territorio comprensivo dei comuni di Castelluccio, Rotonda, Viggianello, Laino, Mormanno e Morano.

Lo stato di fatto è sicuramente inerente agli anni a cavallo tra il '700 e l'800, considerando i tempi resisi necessari ai rilievi e alle restituzioni grafiche, date le tecniche e le apparecchiature dell'epoca.

L'arteria principale, che ricalcava l'antica Regio-Capuum, metteva direttamente in collegamento Morano con Rotonda proseguendo per Castelluccio.

Subito dopo Morano, verso nord, il tracciato risultava spostato sulla Dirupata; la messa fuori servizio della tratta lungo il Vallone S. Paolo (vedi pagg. 7-8) risale all'incirca al 1768, periodo della costruzione del ponte del Carbonaro, a ovest dell'abitato della stessa Morano³³.

Lo scollinamento avveniva all'incirca nei pressi dell'attuale *"Vivaio Pavone"* e da lì si distaccava il percorso secondario per Mormanno, che dalla grafica (tratteggio) risultava essere una sorta di mulattiera che inoltrandosi nella piana di Campotenese, attraverso la sella tra i monti Bombolato e La Scala, discendeva in località Pantano riportandosi in quota nei pressi del cosiddetto, in seguito, Tracciolino, seguendo un percorso all'incirca congruente con la S.P. 241, ex S.S. 19, proseguiva verso l'abitato di Mormanno; questo vecchio tracciato, trasformato in parte in percorso carrabile, è ancora oggi esistente.

Mormanno e Laino erano collegati da una strada che, sempre dalla grafica, possedeva caratteristiche confrontabili con la viabilità principale, ma non proseguiva per Castelluccio, interrompendosi in corrispondenza del fiume Lao; Viggianello risultava isolata.

Ovviamente la carta non riporta quelli che erano i tratturi e le carrarecce che mettevano in comunicazione questi vari centri, mentre riporta due interessanti dettagli.

Il primo (Fig. 13) è relativo al *"Convento dei Cappuccini"*, ubicato lungo la vecchia strada per Mormanno e di cui si è già parlato a pag. 11; il secondo è inerente al *"Convento dei Cappuccini"* di Mormanno costruito nel 1579, oggi inglobato nell'edificio del *"Seminario Estivo Diocesano"* all'estremo sud dell'abitato, assieme alla chiesa di S. Maria degli Angeli (Fig. 14).

³³ G. Renda, *Op. cit.*, p. 8.

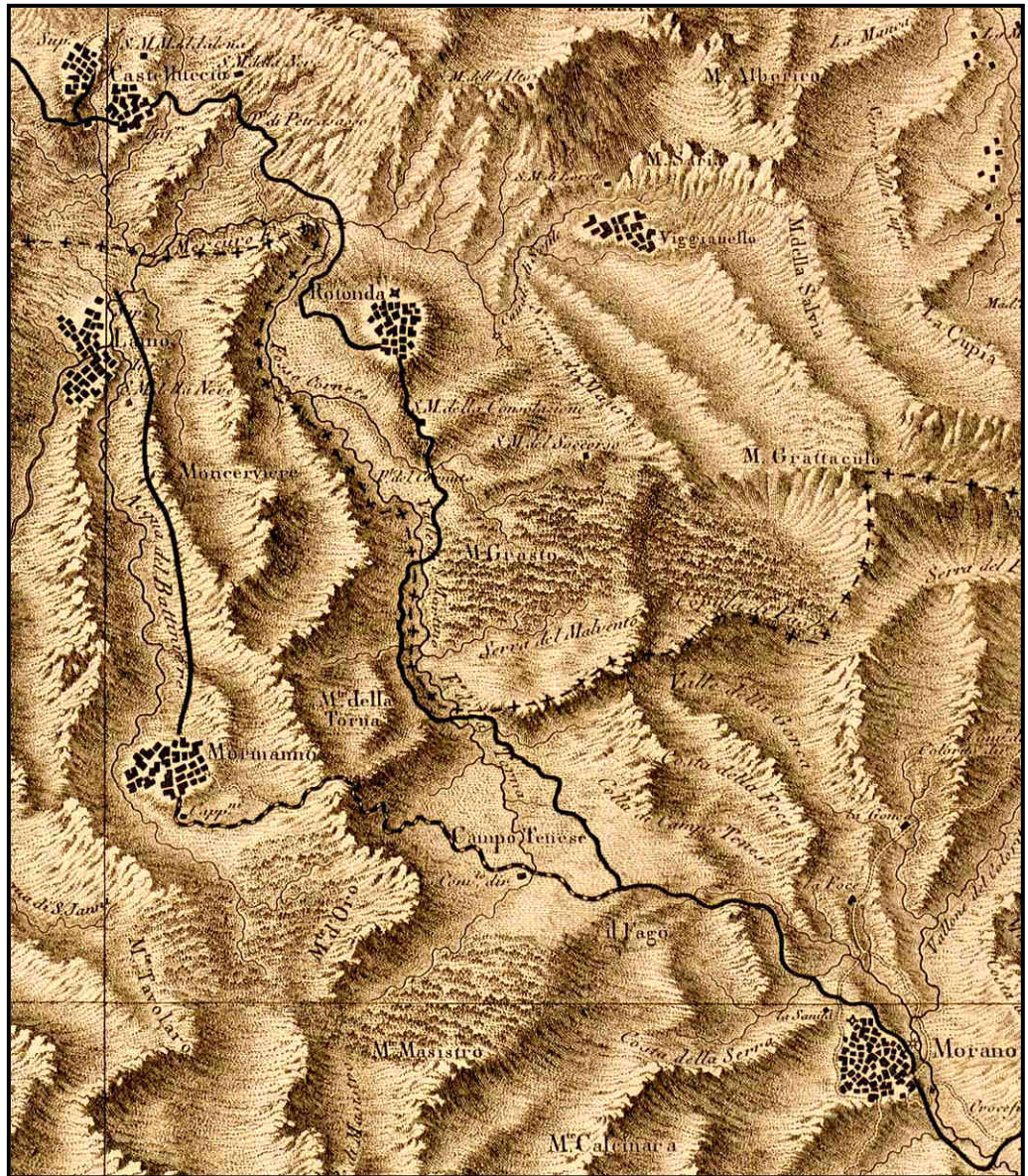


Fig. 12

Per le sopravvenute problematiche del brigantaggio, che si manifestarono principalmente durante il “*decennio francese*”, furono edificate nel 1822 due torri di guardia; la prima a nord, in corrispondenza del “*Valico del Colle di S. Martino*” e la seconda a sud in corrispondenza del “*Valico delle Teste*”; così le descriveva Giuseppe Sacchi, pedagogista e viaggiatore, nel 1838:

”Tanto lo sbocco, quanto l’entrata di quella gola, sono guardati da due posti di gendarmeria, che stanno entro bicocche a ponte levatoio, e munite di feritoie a modo di cittadelle. L’uscita ha due di queste bicocche collocate l’una rimpetto all’altra su due rocce, e innanzi ad esse vi hanno dei pali che tengono giacche di ferro in cui stanno teste di banditi recise poste lì a modo di spauracchio e imbiancate al sole, esse ringhiano co’ denti e paiono schernire chi passa³⁴”.



Fig. 13



Fig. 14

³⁴ G. Sacchi, *Napoli e le Calabrie*, 1838, Tipografia di S. Tammaso d’Aquino, Bologna, p. 210-211.

La descrizione delle due torri è conforme ai disegni di progetto di V. Uberti (circa 1820) conservati presso la Biblioteca Nazionale di Napoli che Emilio Ricciardi ha inserito nella sua pubblicazione³⁵ (Fig. 15). Si rileva un ambiente interrato, un piano terra, un primo piano ed un piano sottotetto, il ponte levatoio e le feritoie distribuite lungo i muri.

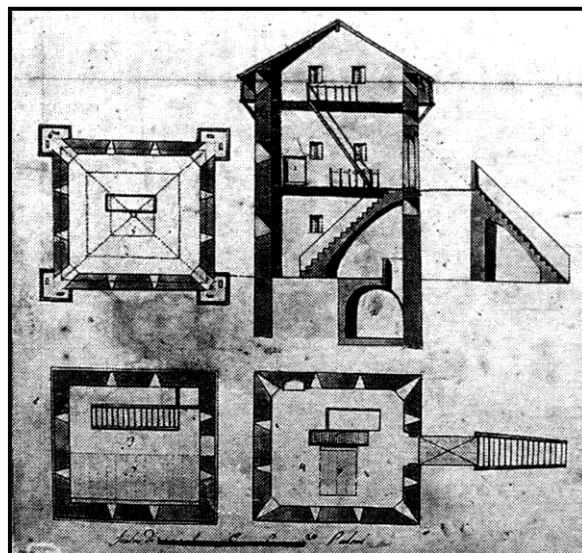


Fig. 15

Della Torre nord restano alcuni ruderi dei muri del piano terra che con il passare del tempo diventano sempre più fatiscenti; la Foto 10 mostra uno scatto del sottoscritto del novembre del 1974, quarantadue anni fa, in cui si rileva ancora, sul retro della costruzione, un residuo di parete con la presenza di un vano di entrata e una finestratura laterale.

La Foto 11 mostra così come attualmente appaiono detti ruderi in uno scatto, sempre del sottoscritto, dell'agosto di quest'anno.



Foto 10



Foto 11

Analoga problematica la si ritrova nel sito del Convento di Colloredo (Foto 12); purtroppo quella dell'abbandono del patrimonio storico è una costante che si riscontra puntualmente sull'intero territorio italiano e, come per i suddetti casi, diventa più grave nell'ambito delle zone protette (basti pensare agli eventi di Pompei).



Foto 12

A riguardo la torre gemella al valico "Le Teste", Vincenzo Perrone nei suoi due saggi citati, afferma che non ne rimane alcuna traccia.

³⁵ E. Ricciardi, *Op. cit.*, p. 49.

A tal proposito, sempre nel mese di agosto di quest'anno si è organizzata una scarpinata nel sito, oggi compreso nel perimetro del Vivaio Pavone, ove questa costruzione venne edificata.

Le risultanze sono riassunte nelle Foto 13 e 14 di seguito.

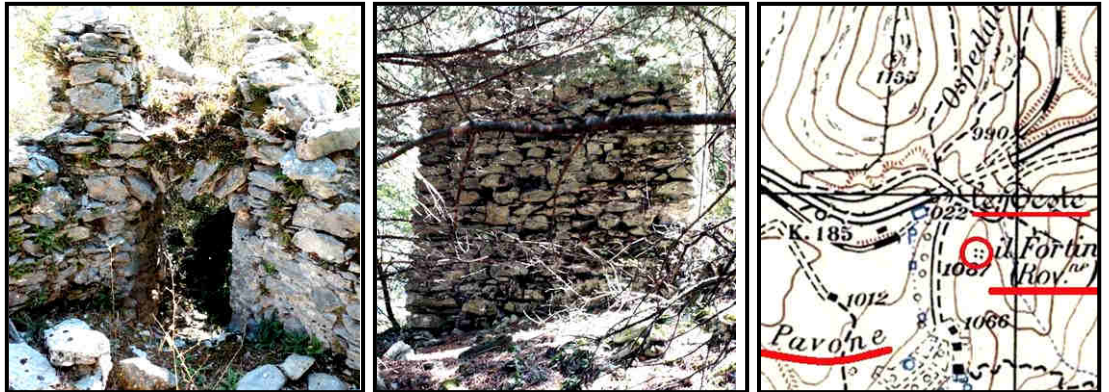


Foto 13

Foto 14

Fig. 16

I resti sono più consistenti di come appaiono nelle foto e comparabili, in prima approssimazione, con quelli della torre gemella del Colle di S. Martino; risultano completamente avvolti dalla vegetazione ed è stato problematico introdursi in quel che resta; una modica operazione di disboscamento permetterebbe di valutarne l'entità con maggior dettaglio³⁶ (lo stesso dicasi per la "Casa del Feudatario" e per il "Convento dei Cappuccini" di cui alla pag. 11).

La sua dislocazione è indicata nello stralcio topografico di Fig. 16 (1959) e, amichevolmente, tocca smentire Vincenzo Perrone a riguardo la scomparsa della "Torre di Guardia" sud.

La seconda parte dello scritto di Giuseppe Sacchi a pag. 13, fa riferimento a ciò che è all'origine del toponimo "Le Teste", ovvero alle teste dei briganti esposte nelle gabbie di ferro.

Un po' diversa la descrizione che fa Horace Rilliet (ma la sostanza rimane la stessa), che transitò per questi luoghi al seguito del Re Ferdinando II nel 1852³⁷:

"Dopo un'ora di sosta a Campo Tenese, continuammo la nostra strada. All'uscita di quella pianura, si trova una vecchia torre in rovina che serve da rifugio a capre e pecore, che in greggi numerose brucano nelle rocce. Là vicino, al lato della strada, si vedono cinque colonne in muratura. Sono servite da supporto alle teste di altrettanti briganti che furono decapitati, una decina d'anni fa per aver derubato il fisco in questo stesso luogo".

Horace Rilliet dell'episodio, oltre alla descrizione (anche lui parla di una sola torre), ha lasciato uno dei tanti bozzetti realizzati durante il viaggio (Fig. 17).

³⁶ Si puntualizza che si è rilevata la presenza di una sola torre contrariamente a quanto descritto da Giuseppe Sacchi (pag. 13).

³⁷ H. Rillet, *Colonne mobile en calabre dans l'annèe 1852, 1853*, Pilet & Cougnard - Ginevra. I riferimenti sono estratti dalla traduzione italiana "Colonna Mobile in Calabria", 2008, Rubettino Editore, Soveria Mannelli, pp. 79-80.

La Torre di Guardia, dopo appena trenta anni dalla sua costruzione, risultava “in rovina”.

Sempre Horace Rilliet, proveniente da Rotonda, racconta di un ulteriore episodio all'arrivo presso il Colle di S. Martino³⁸ (Fig. 18):

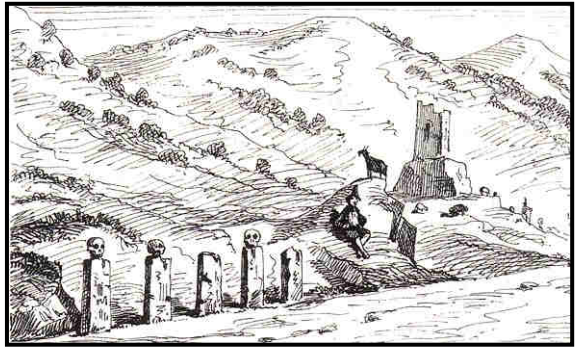


Fig. 17

“Tuttavia finimmo per arrivare in vetta, incoronata da una vecchia rovina (la Torre di Guardia nord, anch'essa descritta come rudere, ndr) presso la quale troviamo tutta la popolazione del villaggio di Mormanno (situato nelle montagne a destra della strada) con il sindaco e la guardia municipale in testa, allineata lungo la strada vicino



Fig. 18

ad un arco di trionfo di foglie dove sono scritte parole di benvenuto a Sua Maestà e ai principi. Su un tavolo alcuni enormi fiaschi mostrano le loro vaste rotondità da cui scorrono gratuitamente fiotti di nettare per quelli che ne vogliono”.

Un'altra particolarità di questo periodo storico è stata la costruzione nel 1825 della “Taverna”, una sorta di locanda (in adiacenza al punto in cui oggi si ritrovano gli edifici dell'ANAS), da cui ha preso il nome la località (Fig. 19, 1959); così la descrive G. Sacchi³⁹:

“In quel vasto deserto non si conta che un solo casolare: è un tetto di rifugio abitato dai corvi ed aperto ai viaggiatori sorpresi dagli uragani”.

Aveva anche funzione di stazione di posta per l'abitato di Mormanno e si presume anche per quello di Laino, che risultavano fuori dalla direttrice della “Via Regia”:

“I viaggiatori si recavano alla Taverna per prendere la messaggera, trainata dai buoi alla salita della Dirupata”⁴⁰.

Con la realizzazione del nuovo tracciato, “Variante Campotenese-Pianette” (località quest'ultima tra Laino e Castelluccio) avvenuta subito dopo l'Unità d'Italia, il percorso deviava per l'abitato di Mormanno escludendo definitivamente quello di Rotonda; Vincenzo Minervini racconta così l'evento⁴¹:

“...In pochi anni, la variante fu costruita ed allora, con grande dolore dei Rotondesi ed immensa gioia dei Mormannesi, la messaggera passò per Mormanno. Furono offerti ai corrieri della carrozza postale caciocavalli ed altri doni ed una grande folla adunavasi in piazza per attenderne l'arrivo”.

³⁸ H. Rillet, *Op. cit.*, p. 70.

³⁹ G. Sacchi, *Op. cit.*, p. 210.

⁴⁰ V. Minervini, *Mormanno di una volta*, 1940, Stabilimento Tipografico Eduardo Patitucci, Castrovillari, p. 5

⁴¹ V. Minervini, *Op. cit.*, p. 51-52.

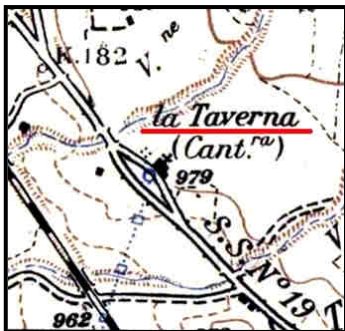


Fig. 19

Il Novecento

Bisogna attendere i primi decenni del novecento affinché si realizzino nuovi piani di viabilità, sia stradale che ferroviaria, interessanti Campotenese e il circondario.

Il 1° luglio del 1931 entrò in servizio il tronco Laino-Morano delle Ferrovie Calabro Lucane⁴² e sempre negli anni trenta del novecento venne realizzata una adeguata ristrutturazione della stessa tratta inerente la S.S. 19 ridisegnando il tracciato della Dirupata con l'inserimento di una serie di nuove livellette e tornanti che la resero maggiormente fruibile alla nuova motorizzazione.

Il valico "Le teste" venne ridotto in quota con la realizzazione della sottostante omonima "Galleria Le Teste", che mantenne questa denominazione fino all'incirca ai primi anni sessanta del novecento, prendendo quindi l'attuale denominazione di "Galleria Campotenese".

Nella Fig. 20 (1959), sono rappresentati in verde i tronchi dismessi del vecchio tracciato viario, in rosso il nuovo tracciato e, con la linea tratteggiata in nero e giallo, la "Ferrovia Calabro Lucana".

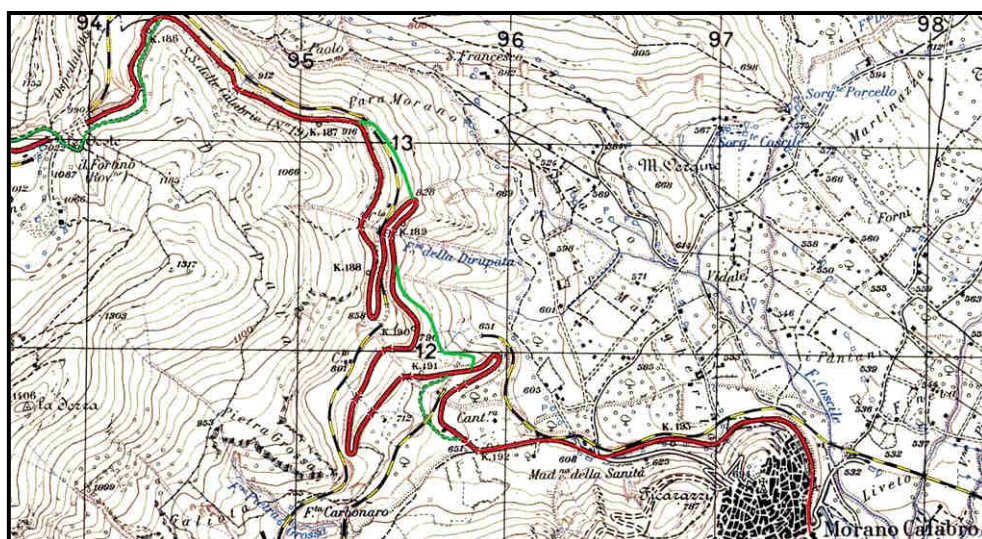


Fig. 20

Nel primo dopoguerra, prese piede l'industria boschiva e vennero realizzati a tal fine una strada che dal Colle di S. Martino conduceva al piano di Ruggio ed un impianto di teleferica per la discesa del legname all'altopiano di Campotenese (operava a Campotenese la Ditta Palombaro di Roma); detto impianto attraversava la S.S. 19 fra l'attuale Hotel Regina e la Casa Cantoniera ANAS e completava il percorso in un piazzale di scarico con annesso un capannone adibito a segheria; per ovvi motivi di sicurezza in corrispondenza dell'attraversamento si costruì una sorta di sovrappasso in legno che preservava il sottostante traffico della S.S. 19 da eventuali distacchi del carico.

L'attività si concluse verso la fine degli anni cinquanta.

A metà degli anni sessanta inizia la costruzione della Sa-Rc.

Il 18 giugno del 1978 il tronco ancora in servizio della Ferrovia Calabro Lucana, Bivio Latronico-Castrovillari, fu definitivamente chiuso⁴³.

Il resto, fino all'ammodernamento della Sa-Rc, è storia di oggi.

⁴² L. Costanzo, *Storia delle Ferrovie in Calabria*, 2005, Edizioni Orizzonti Meridionali, 2005, Cosenza, p. 107

⁴³ L. Costanzo, *Op. cit.*, p. 108.

Conclusioni

Per il Colle di S. Martino, per più di due millenni, sono transitati nel tempo le Legioni Romane, Spartaco con il suo esercito di schiavi, quindi le orde di Alarico, i Longobardi, i Bizantini, i Normanni, gli Svevi, gli Angioini e Aragonesi, i Borboni, i Francesi e di nuovo i Borboni fino all'Unità d'Italia.

Oltre due millenni di storia, purtroppo sprofondati nell'oblio, considerando che anche delle due torri di guardia borboniche, storicamente più recenti, ne resta solo qualche traccia (*...un'azione di consolidamento di questo rudere sarebbe altamente auspicabile...* commentava Vincenzo Perrone nel 1996 a riguardo della torre nord⁴⁴); lo stesso dicasi per gli altri ruderi citati e per quel che resta della vecchia strada di età "napoleonica" ogni anno più fatiscente (Foto 15).

Viene a mancare, anche nell'ambito di questo contesto, da parte delle tante Amministrazioni e dei vari Enti preposti, "distratti" dalle nuove costruzioni, quell'interesse alla conservazione dei reperti storici esistenti nonché alla ricerca archeologica di quanto ancora potrebbe emergere, tra Castelluccio e Morano, legato alla storia antica e recente di cui si è parlato in questa breve nota, senza dimenticare quelle testimonianze

di archeologia industriale che fanno anch'esse parte del territorio, a volte giustamente e adeguatamente riutilizzate per altri usi, strappandole così al degrado, ma spesso, ancora efficienti, fatte addirittura scomparire a mezzo demolizione (Foto 16) al solo fine di poter recuperare aree edificatorie per altre nuove

opere di discutibile futuro utilizzo visto, purtroppo, l'andamento della popolazione residente⁴⁵ nei comuni precedentemente citati (Fig. 21). Qualcuno definisce tutto ciò cultura della memoria, ovvero, quel sapere collettivo e condiviso su cui si fonda la peculiarità di ogni società, piccola o grande che sia, e di cui ne potrebbe giovare anche quel tanto agognato, atteso e mai consolidato turismo che potrebbe e dovrebbe trasformarsi, almeno in parte, in turismo più di qualità e meno godereccio.



Foto 16

visto, purtroppo, l'andamento della popolazione residente⁴⁵ nei comuni precedentemente citati (Fig. 21).

Comune	2001	2014	%
Castelluccio Superiore	986	833	-15,5
Castelluccio Inferiore	2.333	2.166	-7,2
Laino Castello	902	860	-4,7
Laino Borgo	2.266	1.973	-12,9
Mormanno	3.724	3.079	-17,3
Rotonda	3.894	3.546	-8,9
Viggianello	3.483	3.057	-12,2
Morano	4.968	4.654	-6,3

Fig. 21

⁴⁴V. Perrone, *Evoluzione del sistema viario antico tra il Pollino e la piana di Castrovillari*, 1996, Edizioni Il Coscile, Castrovillari, p. 25.

⁴⁵Elaborazione <http://www.comuni-italiani.it/> su base dati ISTAT.

Foto 15

