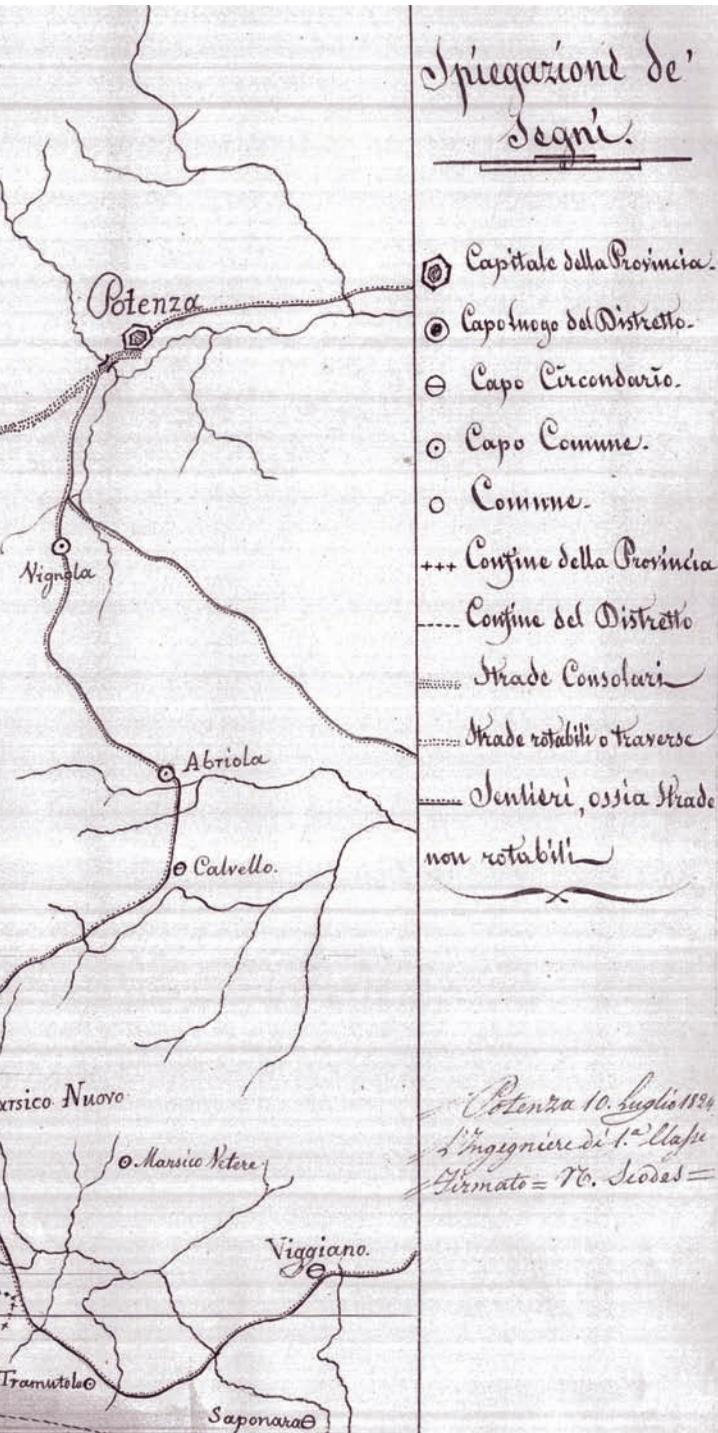




Macchia topografica di una parte
 del Distretto di Potenza, su cui è
 segnata a color rosso la strada tra
 Polla che diramandosi da quella di
 detto Capoluogo a Vietri nel sito della
 miliaria 85., e passando per l'abitato di
 Pietrafesa, Brienza, ed Atena va a sboc-
 care sulla strada Regia delle Calabrie nel
 punto della miliaria 69.

Il progetto della strada tra Tito ed Atena (Asp, Intendenza, B. 74 fasc. 361)



LA LUNGA STORIA DELLA VIABILITÀ DEL POTENTINO NORD OCCIDENTALE: LA STRADA TITO-ATENA NELL'800

Antonio Capano

L'area del Potentino occidentale, grazie alla sua ubicazione strategica nei contatti con la Lucania occidentale ma anche con le coste ionica e tirrenica, tramite le valli del Basento, dell'Agri, del Sinni e del Tanagro, è stata attraversata fin dall'antichità da una importante viabilità, utilizzata fin dalla protostoria, cioè dalla media età del Bronzo (XV-XIV sec. a. C.), quando un sito della *facies* appenninica "è indiziato da frammenti decorati rinvenuti in giacitura secondaria" nell'abitato lucano di Torre di Satriano¹; e nel IX-VIII sec. a. C. allorché l'Enotria verso occidente "si connette quasi senza soluzione di continuità al Vallo di Diano e giunge ad affacciarsi sul Tirreno in corrispondenza del golfo di Policastro"². Torre



La "Provincia di Basilicata" di Benedetto Marzolla. Napoli 1851. L'area tra Tito, Pietrafesa e Brienza appare ancora priva di strade (da M. Cataudella, op. cit., Tav. II).



"Provincia di Basilicata": Carta di Cola Antonio Stigliola e di Mario Cartaro, realizzata tra il 1590 ed il 1594, e probabilmente ricopiata nel 1613: particolare dell'area in trattazione. Da notare che Brienza ricadeva allora nel Principato Citra e non vi sono riferimenti alla viabilità (da M. Cataudella, Atlante della Basilicata, Napoli 1987, Tav. I.)

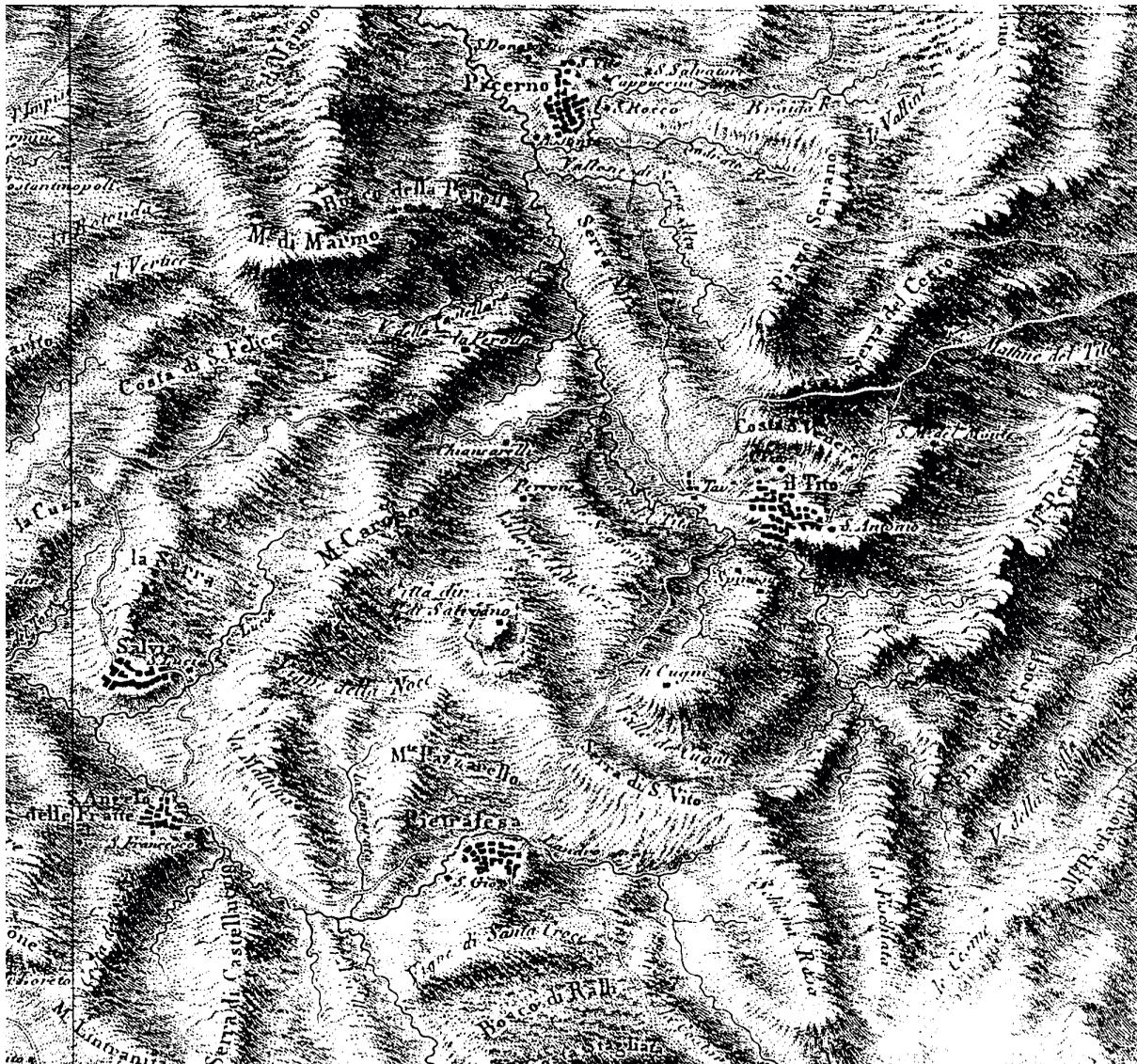
di Satriano è interessata da un abitato dell'VIII sec. a. C.³ e nel tratto Tito-Satriano-Brienza l'area era occupata da insediamenti, probabilmente fin dall'età arcaica ma sicuramente a seguito del nuovo assetto territoriale intervenuto con i Lucani tra la fine del V ed gli inizi del III sec. a. C., dislocati sulle alture a controllo delle vallate (v. ancora Satriano e Brienza); in epoca romana gran parte degli insediamenti fortificati lucani vengono in buona parte abbandonati, aggregandosi a centri più importanti ristrutturati, come nel caso dei *municipia* di *Potentia*, *Grumentum*, Buccino (*Volcei*) ed *Atina*, dominante sul Vallo di Diano⁴; l'area del Melandro continua, comunque, ad essere attraversata e interessata dalla viabilità che sarà un diverticolo della Via che nel corso del IV sec. d. C., per la manutenzione e ristrutturazione effettuata dall'imperatore Massimiano Ercoleo (286-305 d. C.), sarà definita *Herculea*, e che si congiungerà sotto Marsiconuovo con l'altro itinerario che cavalcava la Maddalena, del quale è attestato un cippo miliario⁵. Ancora in età moderna e contemporanea si utilizzerà il tracciato, collegato anche alla transumanza, se conserverà il nome di "Trazzera degli Stranieri", recuperando

un termine di origine siciliana⁶. La Via Erculea è anche seguita da martiri come Felice di Thibiuca (Africa) che subisce il martirio a Venosa ove è giunto "per mare, con un primo approdo in Sicilia e per terra percorrendo la Via Popilia, con l'arrivo in Lucania attraverso *Nerulum-Grumentum-Potentia*⁷.

Durante l'occupazione gota di V secolo "la Lucania, crocevia per le comunicazioni terrestri dalla costa del Tirreno alle estreme regioni meridionali, si trovò così a essere attraversata più volte e aspramente contesa"⁸; e Tulliano, uno dei maggiori e più autorevoli possessori della regione, con il suo contingente fu inviato a presidiare i passi che dalla Campania conducono alla Lucania occidentale⁹.

Di età normanna è la torre di Satriano, posta al controllo del torrente Melandro¹⁰; quello della viabilità tra la Basilicata e il Vallo di Diano era assicurato, invece, da Brienza, ove "le mura recingevano solo una parte del rilievo collinare, escludendo il borgo sottostante"¹¹; la cui importanza strategica favorirà la sua demanializzazione in epoca sveva¹².

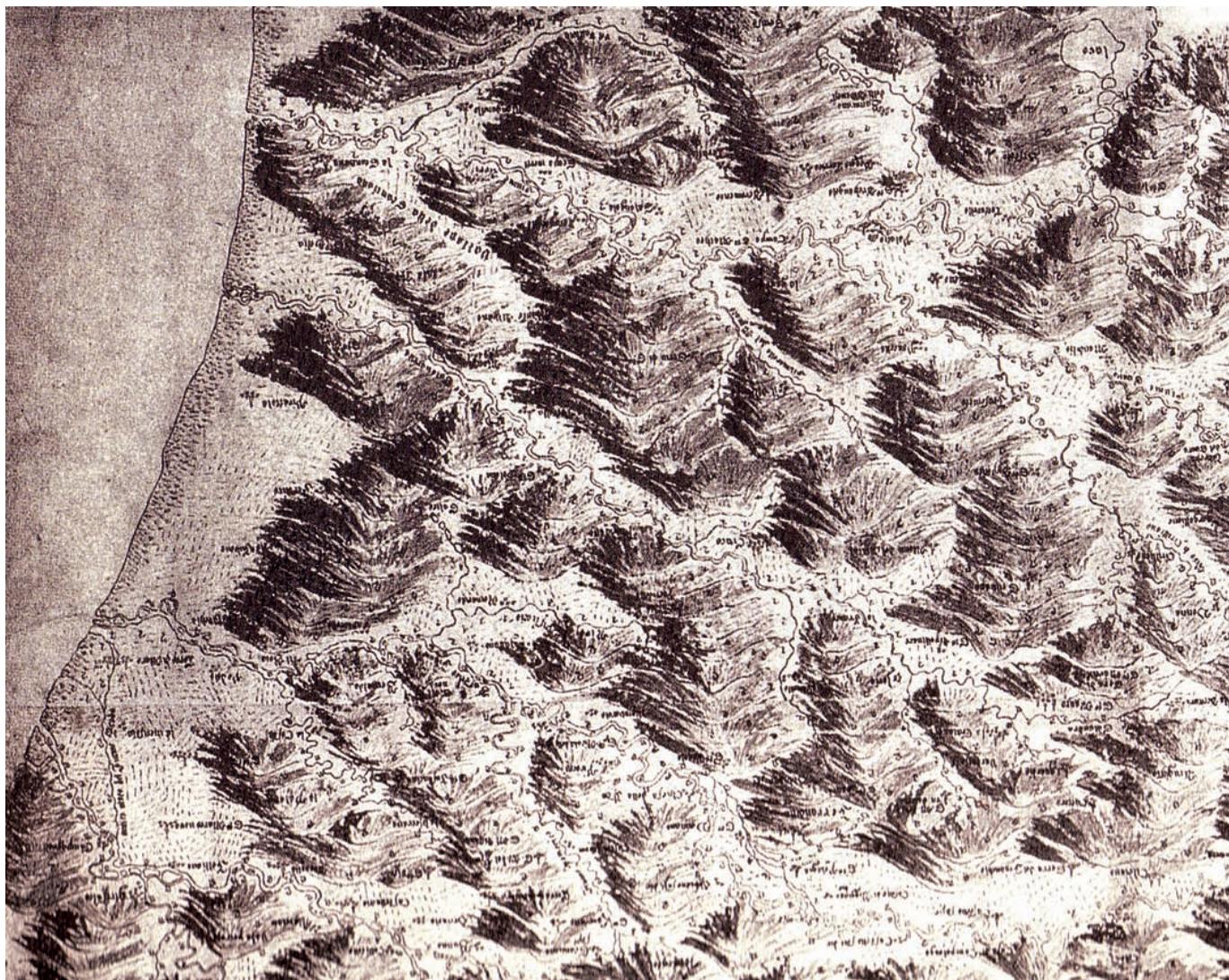
In età angioina "lo scollamento tra poteri centrali e pe-



Carta dell'Atlante geografico del Regno di Napoli del Rizzi - Zannoni. Particolare dell'area tra Tito e Pietrafesa (da I. Principe, op. cit., fig. 87)

referenci emerge in tutta la sua gravità quando non si riuscì ad intervenire localmente nel settore dell'ordine pubblico, in particolare della vigilanza delle strade, pur in presenza di precise ordinanze che ne potenziavano il controllo con guardie stipendiate, e a fronteggiare i riflessi della Guerra del Vespro, particolarmente evidenti

nello stato di insicurezza delle strade, che interruppe il rapporto con i mercati cittadini": il baiulo di Potenza si dovette occupare della sicurezza della strada "qua itur a Potentia usque Burgentiam"¹³. L'abbandono di Satriano, forse a causa di pestilenze più che per un assalto armato, porterà alla soppressione



della sede diocesana, il che provocò "alla Basilicata la definitiva perdita di una porzione di territorio, il Vallo di Diano e una parte del Cilento, che da allora incominciarono a gravitare in area campana"¹⁴, mentre erano ancora "frequenti i casi di rapine e omicidi su quelle strade, che risultavano predisposte per assalti di questo tipo in quanto attraversavano le tante foreste che allora ricoprivano la regione ..."¹⁵.

Nella Relazione dell'avvocato fiscale Rodrigo Maria Gaudioso (1735), "La Terra di Tito", rientrante nel "Ripartimento" di Tricarico, dista da quella di Vignola, attuale Pignola, 6 miglia, e da Pietrafesa, l'odierna Satriano di Lucania, 3 miglia. Allora Brienza era in Principato Citra¹⁶. Con l'avvento al trono di Carlo di Borbone (1734), si diede inizio alla costruzione delle strade principali delle Puglie, degli Abruzzi e della Calabria; quest'ultima



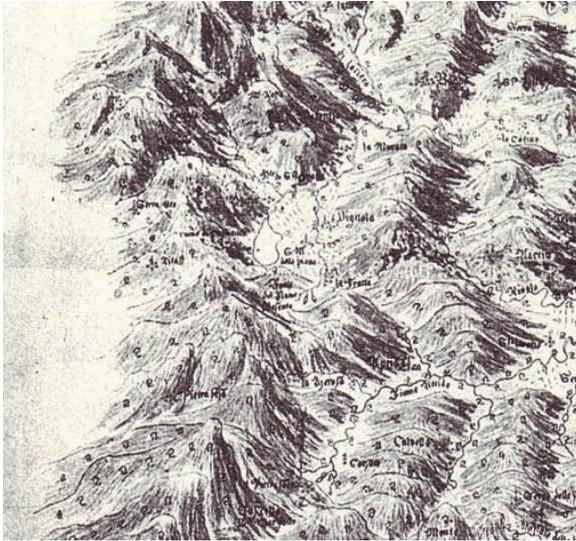
nel 1760 completata fino ad Eboli¹⁷, ed a strade "atte a ruota", ad es. da Napoli a Persano, che collegavano Napoli con i centri più vicini delle province, "trascurando quasi completamente qualsiasi collegamento tra i singoli centri ed il loro territorio". Tale criterio venne seguito anche da Ferdinando IV, e "nel disegnare la traccia delle nuove strade si seguì il più delle volte l'andamento degli antichi sentieri per non privare alcuni Comuni e le

osterie di pertinenza dei baroni del diritto di passaggio di cui godevano. Invece di scegliere una direzione più agevole, furono affrontate e superate le difficoltà opposte dall'aspra natura del terreno, sopportando, così, un maggiore onere delle spese di costruzione, pur di soddisfare questi meschini interessi locali"¹⁸.

Il "Cammino di Calabria", partiva da Napoli conducendo a Torre Annunziata, Nocera, Salerno, Vicenza (Piscenza, cioè Pontecagnano), Eboli, Taverna della Duchessa (presso gli Alburni), Auletta, Sala, Casalnuovo, Lagonegro, Lauria, Castelluccio, Rotonda, Castrovillari etc.¹⁹. Da tale strada, una delle sei grandi arterie principali, che nel 1792 fu completata²⁰, si formava il "Ramo di Basilicata" che da Auletta (a miglia 62 da Napoli) e per il Ponte sul fiume Bianco, passava per Vietri (di Potenza) (72 miglia), Tito (80 miglia), Potenza (88 miglia), proseguendo quindi alla volta di Matera²¹, mentre il "Ramo di Tursi, da Sala e per il tramite di S. Lorenzo di Padula, passava per "Sarcone" (odierna Sarconi), S. Chirico (Raparo), Senise e Tursi.

Nel Decennio napoleonico (1806-1815), nel tratto tra Tito ad Atena non si erano realizzate opere stradali significative²², ma nel successivo periodo borbonico il dibattito sull'esigenza di questa importante arteria diventa più incisivo.

Il 23 settembre 1821 a Brienza una riunione decurionale ha ricordato che la strada "era vicina al suo termine, quando un cambiamento di cose portò un nuovo sistema nell'Amministrazione comunale. Che per indolenza de' passati amministratori si è lasciata un'opera che era costata tanti dispendj, che è la sola che può vantaggiar la sorte del Paese; ed onde è venuto che la strada è cominciata ad andare in deperimento, e che il Ponte vicino al Paese andrà in totale crollamento ... la somma per il completamento non eccede i ducati cinquemila; sarebbe oltremodo duro gravare la Comune di una nuova Gabella; ma dai 1000 alberi del bosco Perillo che corrispondono esattamente ad un moggio può ritrarsi



Carta di periodo aragonese (fine '400) nella trascrizione parigina del 1766 curata dal segretario dell'ambasciata napoletana Ferdinando Galiani (da Ilario Principe, *Atlante della Basilicata*, Capone Editore, Cavallino di Lecce 1991). Si notano Le Murate (Potenza), Tito, Pietrafesa.

benissimo la somma di ducati quattro in cinquemila ..". Il 25 settembre 1821 apprendiamo che quel Decurionato ha progettato "la ricostruzione della traversa rotabile che da questo Comune conduce ad Atena, non che l'accomodo del ponte che unisce questa strada, ch'era prossimo a crollare, come in effetti è crollato ... L'Intendente per l'importanza dell'opera ha approvato la perizia fatta dall'ing. Curcio ed ha ordinato mettersi l'opera a ribasso". La spesa dell'opera si fa ascendere a ducati 6.800.

Il successivo 1° ottobre 1821, la medesima assemblea cittadina brianzana, "prendendo in considerazione lo stato di deperimento cui va incontro il braccio della strada consolare che da Atena conduce in questo Comune, nonché il vantaggio che si ritrarrebbe dalla cittadinanza se non solamente si riattasse la parte già fatta, ma si terminasse il poco che resta da farsi, ha deliberato essere sommamente necessario di portarsi a fine quest'opera, e ne ha proposto i fondi corrispon-

denti"²³.

E l'11 maggio 1824 si precisa dal sindaco all'Intendente che "questo Comune non ha altri mezzi per far fronte a quest'esito, se con il taglio di mille cerri progettato coll'altra deliberazione de' 27 settembre 1821, aggiungendo altri 500 piedi, perché essendo il bosco dell'estensione di mille moggia ... e mille faggi nel bosco denominato Lago".

Il Ministro e Real Segreteria di Stato degli Affari Interni - 2° Ripartimento - Napoli 25 febbraio 1824 scrive a sua volta all'Intendente: "Con Rescritto de' 24 Gennajo scorso le comunico la sovrana risoluzione di sentirsi il voto de' rispettivi decurionati de' Comuni, da cui venisse il fondo de' D. 10.000 che il Consiglio Provinciale deliberò addirsi alla strada da Potenza a Lagonegro. Desidero che Ella mi faccia conoscere con celerità i risultamenti di questi sovrani ordini".

Tra l'altro, la Direzione Generale di Ponti e Strade - Opere Pubbliche - Ufficio di corrispondenza, con nota Napoli 5 maggio 1824 inviata all'Intendente rende noto: "Eccellenza / Con Real Decreto del 12 marzo 1816 furono classificate le strade della Provincia di Basilicata, e per queste in quarto luogo venne posta quella da Potenza a Lagonegro, capoluogo del quarto Distretto. Stando in quella Provincia, e riflettendo allo stato incolto e poco penetrabile della parte montagnosa di essa, osservai di quale utilità sarebbe, se la strada già ordinata di comunicazione da Potenza a Lagonegro, si portasse per l'alto delli Appennini circa, secondo la linea (a) segnata in verde per Stigliano, Aliano, S. Chirico Raparo e Castelluccio. La Basilicata avrebbe per essa lo scolo de' generi cereali, di cui abbonda ...".

Ma, si apprende anche (nota del Ministero citato all'Intendente del 21 agosto 1824): "la Traversa dal Comune di Tito alla Provinciale non è della larghezza voluta da regolamenti, ed essendovi il progetto di prolungare la detta traversa da detto Comune di Tito fino alla Consolare ... allora si dovrebbe congiungere anche detto

tratto formato dal Comune di Tito". Si chiede di sentire i decurionati dei Comuni, ai quali sarebbe utile il prolungamento da Tito alla Consolare ...".

Il 1° settembre 1824 si ribadisce che "tra i progetti più interessanti di costruzione di nuove strade rotabili per la comunicazione del Capoluogo della Provincia coi Distretti, e per gli altri vantaggi della Provincia stessa, vi è stato quello dell'apertura della strada da Potenza sulla Consolare delle Calabrie per Brienza, ed Atena. Questo progetto porta la continuazione della traversa da Tito ad Atena, ed in essa è principalmente interessato questo Comune, poiché tal cammino rotabile rende più breve, facile e sicuro quello a questo Capoluogo, e ne' Distretti di Sala, e Lagonegro, ne anima il commercio e l'industria anche all'interno de' tre Distretti.

A proposito poi del maggior vantaggio sia per la vicinanza, sia per ogni altra utilità, debbono i Comuni concorrere alla spesa per la costruzione. A me pare che senza divenirsi ad imposta di dazj potrebbero addirsi all'oggetto i debiti de' contabili arretrati sia del decennio sia posteriori ...".

Ma lo stesso Comune di Tito il 24 settembre 1824, pur esprimendo buone intenzioni precisa che "non ha rendite, ma sopporta i pesi dell'Amministrazione Comunale con dazii di consumo". Inoltre: 1° - malgrado l'urgente spesa confortata finora dal nostro Comune nel costruire la traversa, che parte da questo abitato s'imbocca nella consolare di Potenza sul piano di Sant'Aloja; 2° e malgrado che il Comune che rappresentiamo non abbia una rendita sufficiente a far fronte a' suoi bisogni, per lo che vive a gabella; tuttavia penetrati dall'importanza dell'oggetto che ci si propone e trovandolo conforme al genio spiegato da questa Cittadinanza a pro delle opere pubbliche, offre per la costruzione della strada in discorso, la somma di ducati seicento 600 da pagarli nel seguente modo: ducati 200 l'anno durante la costruzione di detta strada; e si prenderanno dall'art. 37° dello stato discusso dal fondo cioè addetto alla co-



struzione della nostra traversa, il cui perfezionamento essendo presso al termine, in forza dell'appalto preso dal Sign. Farina volentieri potranno addirsi al prolungamento della medesima verso Brienza; 3° - 200 altri ducati saranno somministrati in tante opere turnarie, durante il tempo in cui il travaglio dell'indicata strada sarà impiegato nel tenimento di Tito.

Questa somma potrà naturalmente essere replicata nel secondo, e forse nel terzo anno, se il bisogno il richiede. 4° - Cento quaranta quattro ducati saranno erogati per una sola volta, e saranno presi dall'avanzo di cassa del 1815. 5° - Trentasei ducati saranno contribuiti anche in ogni anno da questo Comune durante la costruzione di detta strada; e saranno presi dal fondo del dazio sul vino, che questo Decurionato aveva fissato a ducati quaranta sullo stato discusso; ed ora intende di elevare

a ducati 76 nello stato di variazione che anderà a formare. 6° - finalmente ducati 29 in compimento di ducati 600 saranno presi dall'art. 20° dello stato discusso, invertendo cioè il fondo che vi si trova addetto per la pigione della Casa comunale, a quello della strada di cui è parola".

Tra i Comuni che rispondono nel merito del contributo, a S. Angelo le Fratte il Decurionato verbalizza che "malgrado che dalla strada sudetta non sortisce alcun vantaggio questo Comune di S. Angelo le Fratte, poiché dovendo gli abitanti di esso recarsi in Napoli non possono avvalersi di altra strada che di quella di Auletta, e dovendo far viaggio per le Calabrie, non possono servirsi di altra che di quella di Polla, o finalmente dovendo andar in Potenza non possono servirsi che quella che sin'ora esiste e cominciano a goderla sotto Potenza, e propriamente alla traversa di Centomani, o alla Piana di Sant'Aloja. Pure per far cosa grata a' Comuni limitrofi di Pietrafesa, Tito e Brienza, che ne partecipano tutti i vantaggi, offre per la costruzione della cominciata traversa gli avanzi di cassa dello scorso esercizio dell'anno 1823, dedotti i ducati 60 restati per la costruzione del ponte di legno sul fiume Melandro, approvati dal Signor Intendente sullo stato discusso del 1822; ed altre piccole spese anticipate da quel cassiere per le carte di questo cadente anno, ammontante l'avanzo netto a circa ducati 40, non avendo affatto altre risorse, essendo il Comune povero di rendita, come costa dallo stato discusso, e non essendovi arretrati né da' contabili del decennio, né da' posteriori".

A Calvello, il 1° ottobre si dichiara nel decurionato che "questo Comune deve concorrere per quanto più può a questo bene, che se gli presenta; stante che oltre alla vicinanza in cui è situato il Comune di Brienza, ed alla utilità che si ricava al commercio, tanto per le Calabrie, quanto per la Capitale, capo della Provincia, e Distretto. Perfezionata la strada sudetta si renderà allora facile aprire un braccio da Calvello al Campo di S. Vito per

dove la Comune di Marsico aprirà sicuramente il suo, per attaccarlo a quello di Brienza; quel braccio porterà mediocre spesa per la posizione del suolo, quale offre il doppio vantaggio di non doversi costruire de' ponti e di essere quasi ad un piano inclinato ... purtuttavia avendo presente le posizioni svantaggiate di questo Comune, il quale non può concorrere nemmeno alla riparazione della chiesa matrice, che sta per crollare, e di un ponte, che unisce il suborgo di S. Antuono al Comune medesimo, non poter fissare somma alcuna per la strada di cui ha fatto menzione ...".

Il comune di Pietrafesa, a sua volta, il 3 ottobre "considerando che la miseria attuale di questi Cittadini non li permette un gran pagamento in contributi, che di buon animo sarebbero pronti a fare, si è unanimemente stabilito quanto segue: 1° - di aprirsi una tassa di ducati cento per tutti i cittadini a proporzione delle loro rispettive finanze, la quale dietro la superiore approvazione, sarà da piazzarsi sullo stato di variazione del seguente esercizio per la traversa sudetta. 2° - E come questa Comune è abbondante di materiali necessari per la costruzione di un ponte, offre di dare a sue spese, rendendolo rotabile, l'attuale ponte di Santa Maria sul fiume Meandro, qual ponte a' termini della perizia del Sig. ingegnere Schola, dovrebbe essere costruito dagli appaltatori. 2° Questa Comune per la costruzione di tal ponte progetta i seguenti mezzi: 1° l'espurgo regolare dei boschi comunali detti di Satriano e Malanimo?, nonché lo sfollamento regolare degli stessi nelle forme prescritte dalle leggi forestali, e de' risultati de' legni far fronte alle spese necessarie per la costruzione del ponte sudetto; 2° la mano d'opera de' cittadini per portare a termine il lavoro sopra indicato, e gli altri per l'interno del Paese all'oggetto".

Il decurionato di Vignola risponde, a sua volta, il 17 ottobre: "ha deliberato non potersi affatto prestare sussidio alcuno per le seguenti ragioni dettate non dal capriccio, né dalla poca ubbidienza e rispetto agli ordi-

ni superiori, ma da una stretta ed assoluta importanza. 1° Che non avendo questo Comune redditi sufficienti a sostenere i pesi comunali, per supplirvi viene questa popolazione assoggettata ad un dazio annuale sul consumo dell'oglio. 2° Che corre il quarto anno da che questo Comune istesso fu autorizzato ad aprire una strada traversa dall'interno di questo paese e comunicarla con la consolare, che si apre il commercio per Napoli, per i Distretti di Sala, Lagonegro, e delle Calabrie, per le spese della costruzione e mantenimento furono con autorizzazione superiore destinati non solo tutti i fondi de' debiti de' contabili arretrati, ma benanche fu aumentato il dazio sudetto. 3° Che si dié principio a tale costruzione, e lentamente si progredisce, perché non sufficienti gli assicurati fondi a proseguire l'impreso travaglio con un corso ordinario, il quale condurrebbe a termine detto lavoro, che terminato sarebbe l'unico ristoro e risorsa di questo pubblico. 4° Che nell'interno di questo paese ci occorrerebbero delle ingenti spese per la riparazione de' ponti, e costruzione de' nuovi in varj punti a cagione della devastazioni avvenute dalle tempeste per cui nell'inverno resta intercettato il cammino, e passaggio necessario per le campagne ai coltivatori delle terre, e per la indigenza generale non può questo Comune decidere ad erogare tali spese con una nuova soprainposta. 5° Sin dal 1810 questo Comune trovasi assoggettato ad una contribuzione annuale di docati cinquecento per la strada rotabile della Provincia, contribuzione questa giusta sui verj principj dell'utilità generale, altrettanto ingiusta sulla ripartizione, nella quale venne questo Comune gravato, per non essersi serbata proporzione tra i Comuni ... 6° La continuazione della traversa da Tito ad Atena niun vantaggio può arrecare a questo Comune il quale ha il camino più facile, e breve ne' distretti di Sala, Lagonegro, ed altri luoghi ...".

In seguito, il 16 novembre del 1824 l'Intendente scrive al Ministro Segretario di Stato degli Affari Interni che " i Comuni del distretto capoluogo hanno offerto

D. 5240 circa oltre della mano d'opera gratuita, che si è promessa di farsi prestare da cittadini degli altri Comuni. Attendo ancora la deliberazione degli altri decurionati, e specialmente di taluni Comuni del Distretto di Lagonegro".

A sua volta il Sotto Intendente di Lagonegro, B. di Battafarano, lo stesso giorno rende noto all'Intendente che il progetto "creduto di niun vantaggio, nulla s'intende contribuirsi, come rileverà, avuto riguardo ancora alla scarsezza de' mezzi di cui le casse sono attualmente sprovvedute, ed alla miseria degli abitanti stanchi ormai di soffrire nuove imposte ... tra le diverse opere provinciali tanto in progetto, ch' eseguite, non si è parlato di quella, che lo riguarderebbero particolarmente, come sarebbe il ponte sul Sinni, la strada di comunicazione tra' due mari, replicate volte raccomandata senza effetto dal Consiglio Distrettuale...".

E il sindaco Pasquale Tannini di Trecchina, il 3 ottobre, fa verbalizzare nella convocazione del decurionato : "considerando che da Potenza vi esiste la strada rotabile sino alla Consolare delle Calabrie, e per questa si allontana pochissime miglia, dunque questo Distretto può avvalersi di questa strada già fatta, e per la quale questa Comune di unita alle altre ne ha contribuito ogni anno la sua tangente sino a quest'anno corrente. Considerando ancora, che niun vantaggio può risultare dall'apertura di questa strada al nostro Distretto per il commercio ed industria, giacché, come sopra, vi esiste la strada. Considerando finalmente, che le finanze particolari di questo Comune non permettono trovar mezzi come concorrere a quest'esito, senza di gravare la popolazione di nuovi dazj, la quale essendo miserabile, non può soffrirli, e sarebbe lo stesso che farne pagare i cittadini del Comune ed andarsene altrove ad abitare, per non poter pagare altri pesi. E per lo riflesso da noi non si è progettata l'apertura di una nuova strada dal porto di Maratea sino al Fiume di Lauria che ci unisce alla Consolare, la qual distanza non è più che circa

sei miglia, e per l'istessa considerazione fatta, non si è progettata, nonostante che questa sarebbe di gran vantaggio non solo al Distretto, ma ancora alla Provincia, perché si aprirebbe il commercio col mare, e la Terra". Ancora, il 27 febbraio 1830, l'Intendente in una nota al Ministro puntualizza²⁴: "Col discorso da me pronunciato al Consiglio Provinciale riunito in maggio del passato anno 1829, è egli vero di aver proposta la traversa rotabile da Tito ad Atena per incontrar la Regia Strada delle Calabrie verso il miglio 71. Con siffatta proposta però se l'idea fu quella di sospendere per poco il cominciamento dell'opera colossale della strada da Potenza a Matera ebbe poi per punto certo, che dessa avrebbe dovuto avere esecuzione dopo terminata la strada da Potenza ad Atella per la quale trovansi destinati i fondi e per la ragione che siccome la costruzione di essa esige una spesa al di là di ducati 200mila, e quella di Tito ad Atena richiede circa ducati 15.000, così quest'ultima somma nell'atto che prolungherebbe di poco la costruzione della prima strada, non le sarebbe di ostacolo né cagionerebbe una distruzione de' fondi ed offrirebbe poi alla provincia il gran vantaggio d'incontrarsi con la strada della Calabrie dopo venti miglia dal suo capoluogo, darebbe l'anima al Distretto di Lagonegro, che sempre ha pagato per le opere pubbliche senza riceverne alcuna, ed infine offrirebbe una più facile comunicazione da Potenza alla Capitale del Regno, con evitarsi le aspre salite del Marmo e delle Selvitelle".

Il dibattito, comunque, continua, se il sindaco di Brienza (nota del 25 marzo 1830 all'Intendente) scrive che è falso quanto ha sostenuto il Signor Ponticelli che vi sono de' punti molto difficili a potersi ridurre rotabili, essendo franosi, e cioè fiumi che hanno delle larghezze da non potersi costruire de' ponti, e particolarmente uno chiamato faragnito", mentre "solo si vuole sostenere la strada costrutta per Picerno", il Consiglio Provinciale si chiede se non "si dovesse pensare piuttosto ad aprire una comunicazione che attualmente manca tra

il Capoluogo del Ristretto ed i suoi tanti Comuni sparsi verso lo Jonio, la qual cosa sarebbe di maggiore utilità ed importanza pel distretto medesimo ...".

Nel periodo post-unitario, il Lacava, trattando delle strade di 2a Serie, per metà a carico dello Stato, per metà della Provincia, cui ricadeva anche la manutenzione, ripercorre le prime fasi della sua progettazione: "il pensiero di attuare la presente via rimonta fino al 1816. Di poi Tito, Pietrafesa e Brienza, cercarono a proprie spese costruirla, e sottostarono a grandi sacrificii; si imposero del dieci e del quindici per cento sul contributo fondiario, oltre di una tassa speciale per i proprietari dei luoghi che attraversava, cioè di grana quattro a moggio pei terreni alla distanza di un miglio, di 2 alla distanza di due miglia, di un grano alla distanza di tre; nonché offerte volontarie, opere turnarie, e recisione di alberi nei boschi comunali. Vi concorse anche la filantropia di qualche straniero, come l'inglese Major La provincia la votò provinciale fin dal 1841 ed accordò dei sussidii. Tutti questi sforzi permisero a Brienza fare un ponte sul Pergola, un tratto verso Atena, e tre miglia verso Pietrafesa; Pietrafesa un miglio verso Brienza; e Tito ancora fece un buon tratto... Questa via segue approssimativamente il corso di una antica via romana: la diramazione della via Aquilia, che passava per Acerronia (probabilmente vicino Brienza) ed andava a Potenza"²⁵. "Questa via – egli continua – parte dalla Nazionale Calabro, passa per Atena, Brienza, Pietrafesa, vicino la distretta Satriano, per Tito, e va all'incontro dell'Appulo-Lucana nelle pianure di S. Loia, e propriamente tra la miliaria 85 ed 86; la sua totale estensione è chilometri 48,307 metri.

È divisa in cinque tratti: 1° Dall'Appulo-Lucana a Tito 4,544 metri. 2° Da Tito a Pietrafesa 12,349 metri; 3° Da Pietrafesa a Brienza 13,370 metri. 4° da Brienza ad Atena 12,957. 5° Da Atena alla Nazionale Calabro, 5,087 metri (traversa comunale di Atena ora sistemata). Della totale estensione di questa via, chilometri 10,162 m.

cadono nella provincia di Salerno; e 38,145 nella Basilicata.

Questa via è importante, congiungendo due ferrate: la Eboli-Metaponto, e la Sicignano-Lagonegro. È trafficabile in tempo d'inverno, poiché le nevi di rado vi cadono in abbondanza, e cadendovi sono di breve durata; e più di tutto varrà a correggere i difetti del tronco da S. Loia ad Auletta della Nazionale Appulo-Lucana; tronco massimamente progettato ed eseguito che per le alture di Marmo e di Salvitelle, prolunga di molto la distanza da Potenza a Napoli, andando dalle più alte gioaie degli Appennini al fondo delle più basse valli".

Note

- 1) M. Cipolloni Sampò, *L'Eneolitico e l'età del Bronzo*, in G. De Rosa e A. Cestaro (a cura di), *Storia della Basilicata*, 1, L'Antichità, a cura di Dinu Adamesteanu, Laterza – Bari 1999, p. 120 e n. 74.
- 2) A. Bottini, E. Setari, *Il mondo Enotrio tra Greci e Lucani*, in AA. VV., *I Greci in Occidente. Greci, Enotri e Lucani nella Basilicata meridionale*, Electa Napoli 1996, p. 57: L'Enotria "frequentata già nel corso del IX e dell'VIII secolo ... conosce un chiaro sviluppo a partire dalla metà del VII secolo: sono questi gli anni in cui sulla costa ionica si rafforza la presenza dei Greci con la fondazione della colonia di *Siris-Polieion* ... Contemporaneamente sembrano cominciare anche i primi rapporti con il mondo etrusco, la cui propaggine più meridionale è rappresentata dal grande centro corrispondente all'attuale Pontecagnano ... Alla base di questo duplice e concomitante interesse vi è con ogni probabilità il fatto che gli insediamenti indigeni erano appunto collocati lungo il corso dei fiumi che costituivano l'unica via di terra in grado di rispondere al desiderio sia greco che etrusco di creare stabili relazioni di scambio, non tanto di uomini, quanto di materie prime e di prodotti artigianali. Il consolidarsi di tali rapporti, soprattutto dopo che al predominio di Siris si sostituisce quello più incisivo di Sibari" determina "una fase di sviluppo in primo luogo demografico che si protrae per circa due secoli, dal VII ai primi del V, allorché si determina l'inizio di un rapido e definitivo declino".
- 3) "Di questo sito si conosce una sepoltura in fossa terragna delimitata da ciottoli con inumato rannicchiato oltre a ceramiche geometriche del pieno VIII secolo. Altre due sepolture sono state rinvenute nel corso di recenti indagini. Di particolare interesse sono due vasetti a impasto di influenza campano-laziale" (S. Bianco, *La prima Età del Ferro*, in *Storia della Basilicata* citata, p. 170 e n. 57). Alcuni aspetti culturali sembrano far gravitare siti come Satriano ed altri "ubicati in punti nodali degli itinerari interni" verso l'ambito Japigio, sviluppatosi come quello tirrenico fin dagli inizi del IX sec. a. C. (ivi, p. 176).
- 4) Sui *municipia* di *Potentia* e dei centri del Vallo di Diano, cfr. A. Russi, *La Romanizzazione: il quadro storico. Età repubblicana ed età imperiale*, in *Storia della Basilicata*, I, cit., 523-538.
- 5) Quanto alla *Via Herculea* ed al cippo miliario di Marsiconuovo, cfr. R. J. Buck, *The Via Herculia*, in "BSR", 39, 1971, pp. 66-87.
- 6) Cfr. anche A. Pellettieri, *Borghi nuovi e centri scomparsi*, in *Storia della Basilicata*. 2 – *Il Medioevo* a cura di Cosimo Damiano Fonseca, Laterza – Bari 2006, p. 193.
- 7) C. D. Fonseca, *Le istituzioni ecclesiastiche*, in *Storia della Basilicata*, 2. *Il Medioevo* cit., p. 270.
- 8) G. Breccia, *Goti Bizantini e Longobardi*, ivi, p. 51
- 9) Ivi, p. 53.
- 10) Tra XI e XII secolo, in Basilicata si dà corso alla costruzione di nuove fortificazioni e al rifacimento di molte strutture preesistenti, ciascuna delle quali aveva il compito di controllare un territorio, una direttrice fluviale, una vallata, un abitato fortificato e un castello prospicienti". N. Masini, *Dai Normanni agli Angioini. Castelli e fortificazioni*, in *Storia della Basilicata*. 2 – *Il Medioevo* cit., pp. 699-700; fig. 4. La rete dell'incastellamento in rapporto alle principali direttrici fluviali e viarie tra XI e XII secolo: pp. 701 e 702.
- 11) Ivi, p. 706.
- 12) Ivi, p. 725, fig. 14.
- 13) *I Registri della Cancelleria Angioina*, vol. VI, p. 337. n. 1266 in P. Dalena, *L'età angioina e aragonese: gli assetti istituzionali*, in *Storia della Basilicata*. 2. *Il Medioevo* cit., p. 132, n. 31.
- 14) A. Pellettieri, art. cit., p. 193 con riferimento a N. Masini, A. Pellettieri, M. R. Potenza, *Satriano: città fortificata*, in C. D. Fonseca (a cura di), *"Castrum ipsa possunt et debent reparari". Indagini conoscitive e metodologiche di restauro delle strutture castellane normanno-sveve*. Atti del Convegno Internazionale di Studio, Castello di Lagopesole, 16-19 ottobre 1997, Roma 1998, pp. 779-786. Sugli scavi di *Satrianum* ritorna C. D. Fonseca, *Le istituzioni ecclesiastiche dal tardoantico al tardo Medioevo*, in *Storia della Basilicata*. 2. *Il Medioevo*, cit., p. 264 e n. 148. Di recente, cfr. L. Colangelo, M. Osanna, B. Serio, *Le ricerche a Torre di Satriano nel 2006. Rapporto preliminare*, in "Siris" 7, 2006, pp. 163-170.
- 15) A. Pellettieri, art. cit., p. 210.
- 16) T. Pedio (a cura di), *La Relazione Gaudioso sulla Basilicata*, Edizioni del Centro Librario, Bari 1965, p. 67.
- 17) A. Bulgarelli Lukacs, *Le comunicazioni del Mezzogiorno dall'arrivo di Carlo di Borbone al 1815. Strade e poste*, in "ArchStoProvNap" – XCIV – 1977, p. 285.
- 18) Ivi, p. 286.
- 19) Eadem, art. cit., Parte seconda, – in "ArchStoProvNap" – XCV – 1978, pp. 292-293; sull'importanza di tale strada per gli spostamenti dell'esercito francese nel periodo napoleonico, ivi, p. 326.
- 20) Ivi, p. 282.
- 21) Ivi, p. 295.
- 22) Ivi, p. 327.
- 23) ASP (= Archivio di Stato di Potenza), *Intendenza*, B. 74, fasc. 361.
- 24) Ivi, fasc. 362.
- 25) *La viabilità della Provincia di Basilicata pel Dottor Michele Lacava*, Potenza 1890, pp. 28-29 e n. 1.