

Celestino Grassi

DALLA MEFITE A VENOSA LUNGO LA CAPOSTRADA E CONZA

UNO DEI COMPITI DEI CULTORI DI STORIA LOCALE È QUELLO DI fornire dati ed informazioni che possono sfuggire agli addetti ai lavori, spesso costretti a lavorare lontano dal territorio, affinché costoro ne valutino l'importanza alla luce di un più ampio e consapevole quadro storico. Le considerazioni seguenti sono sviluppate con questo intento: esse si riferiscono all'originaria via Appia di epoca repubblicana¹ e tengono conto di evidenze ed elementi emersi negli ultimi anni². Sono informazioni in molti casi poco note negli ambienti specializzati ed invece molto utili per verificare l'attendibilità di tesi consolidate nel tempo senza un adeguato vaglio critico. Temo che questo valga per il tracciato irpino della via Appia così come attualmente rappresentato nei testi più diffusi. Mi propongo di esporre nel seguito le mie perplessità.

Occorre premettere che chiunque voglia studiare la nascita della via Appia in Irpinia deve calarsi in quel particolare momento storico: Roma, vinta la lega sannitica, aveva un nuovo territorio da gestire, una nuova strada da costruire. I decisori dell'epoca erano guidati da due obiettivi primari, uno politico, l'altro tecnico. I consoli, mirando al controllo delle città e dei crocevia strategicamente più importanti, avevano bisogno di potervi portare le legioni rapidamente ed in qualsiasi stagione. Gli ingegneri dovevano assicurare l'affidabilità del percorso, magari utilizzando sentieri già disponibili, pendenze lievi e tratturi rettilinei in modo da ridurre

1. Da non confondere con le numerose varianti e integrazioni, talvolta omonime, nate soprattutto in epoca imperiale. Questo studio si riferisce esclusivamente al primo tracciato della via Appia.

2. La definizione del percorso della via Appia in Irpinia richiede un'adeguata conoscenza della topografia locale e delle problematiche ingegneristiche che ne derivano nonché dei reperti archeologici che via via vengono restituiti dal suolo. In questa ottica anche Internet e lo strumento informatico sono molto importanti: si pensi alle potenzialità di Google Earth o ai data base consultabili. Ne deriva che il quadro informativo, arricchendosi di nuovi contributi, migliora col tempo e consente ipotesi sempre più documentate e quindi realistiche. Nel caso specifico occorre tener presente che molti studiosi, anche di chiara fama come il Salmon, nelle loro ipotesi sul tracciato dell'Appia irpina non poterono contare su tutti i dati oggi disponibili: questo rende inevitabile un riesame critico di alcuni loro assunti.

costi e tempi di realizzazione della costruenda arteria¹.

Alla data gli studiosi concordano su due tappe dell'Appia antica: gli abitati di Mirabella Eclano e di Venosa. Il tratto intermedio, ovvero il tracciato irpino, in mancanza di riscontri adeguati², ha finora consentito diverse ipotesi, ma nessuna del tutto convincente.

Una prima ipotesi fa riferimento al corso dell'Ufita per poi risalire a Bisaccia e Lacedonia e di lì traversare l'Ofanto all'altezza del Ponte di Santa Venere, identificato come il *Pons Aufidi* della *Tavola Peutingeriana*. Questa ipotesi ha trovato credito negli ultimi anni sulla scia dell'entusiasmo seguito al ritrovamento di necropoli ed abitati, prevalentemente pre-romani, soprattutto nel territorio di Carife. Essa presenta però due punti molto deboli: il primo è dovuto al fatto che le tracce di romanità lungo questo tragitto sono troppo modeste se rapportate al potere di attrazione che la *Regina Viarum* ha esercitato per tanti secoli anche dopo la caduta di Roma. Il secondo punto critico è rappresentato dalla discordanza con le misure della Tavola di Peutinger e dell'Itinerario Antonino che, tra i dati a disposizione degli studiosi, costituiscono un riferimento ineludibile, sia perchè forniscono misure precise sulla lunghezza delle tratte stradali sia perchè i numeri lasciano poco spazio alle interpretazioni soggettive. Da notare inoltre che col prolungamento della via Appia i Romani avrebbero dovuto per la prima volta traversare l'Ofanto con una strada; come a dire che su quel fiume il ponte di Santa Venere dovrebbe risultare il più antico dei ponti romani: vedremo nel seguito che questo non è vero.

Al momento prevale, più per tradizione che per argomentate motivazioni, una seconda ipotesi basata sul percorso Frigento/Mefite/Taverne di Guardia/Bisaccia/Ponte di S. Venere nonostante anche in questo caso la datazione del ponte di S. Venere e le distanze riportate dalla Tavola di Peutinger e dall'Itinerario Antonino autorizzino molti dubbi, a cominciare dall'identificazione di *Romulea* con Bisaccia e dalla conseguente collocazione di *Sub Romula*³.

Nel tratto iniziale la suddetta ipotesi è certamente attendibile per via della notorietà e della frequentazione della Mefite (viene citata da Virgilio, Cicerone, Plinio, Seneca, Strabone), delle evidenze archeologiche di Frigento⁴, del toponimo

1. È bene sottolineare che, nel procedere della ricerca, questi due obiettivi costituiscono un fondamentale punto di riferimento, dato che la topografia dei luoghi è rimasta sostanzialmente la stessa e che le regole del buon senso non sono mutate col tempo.

2. Sulla carenza di elementi attendibili basti ricordare che per molto tempo gli studiosi hanno utilizzato come testo di riferimento il viaggio del 37 a. C. narrato da Orazio in una sua ode laddove è tutto da dimostrare che il poeta, giunto a Benevento, abbia proseguito per l'antica via Appia e non per uno dei tanti diverticoli aggiuntisi nel corso di due secoli. Come se non bastasse è ormai dimostrato che la *Tres Vici* da lui citata non ha alcun rapporto con l'attuale Trevico, che subì tale nome solo nel '500 per volere del suo feudatario. Questa errata identificazione ha indotto molti autori a collocare la via Appia nella parte più montuosa dell'Irpinia.

3. Si suppone che la *Sub-Romula* della via Appia abbia preso il nome dalla vicina e sovrastante (sub inteso come a valle) *Romulea* distrutta dal console Decio Mure. Ma se l'odierna Bisaccia dovesse coincidere con l'antica *Romulea* irpina riesce difficile collocare a valle *Sub-Romula* se non aumentando ulteriormente le discrasie con la Tavola e l'Itinerario.

4. Nel territorio di Frigento sono state rinvenute grandi cisterne d'acqua che i Romani erano soliti costruire lungo le vie più importanti a conforto dei viaggiatori.

Taverne che richiama una *mansio* tipica delle strade consolari, della monumentale tomba romana in località “Pietri” di Guardia. Ma di qui in avanti non solo le evidenze di epoca romana scarseggiano ma non è coerente col pragmatismo dei Romani l’idea di piegare verso nord con un giro tortuoso e pieno di asperità quando tutto suggerirebbe di puntare subito a sud lungo il più comodo corso dell’Ofanto.

Alle perplessità di natura geografica occorre aggiungere che, nell’area compresa tra Mirabella e Venosa, il Municipio di gran lunga più importante era Conza perchè controllava l’Ofanto, ovvero la principale via di comunicazione tra Adriatico e Tirreno¹.

È noto che nell’ottica dell’espansionismo romano il primo obiettivo della via Appia fu quello di assicurare il controllo del territorio; le legioni dovevano essere in grado di arrivare quanto prima nei punti strategicamente più delicati ed a tal fine il controllo di Conza era fondamentale: l’importanza di quella roccaforte non aveva confronti. Come se non bastasse da Guardia per arrivare a Bisaccia occorre attraversare il Formicoso che all’epoca era non solo tutto ricoperto di boschi e perciò molto insidioso, ma già noto per essere a lungo impraticabile d’inverno a causa della neve.

Al contrario, poco dopo le *Tabernae* di Guardia (poste a circa 920 metri s.l.m.), proprio in località “Pietri”, inizia un’antichissima strada² che scende dolcemente fino ai 450 metri s.l.m. di Conza: un vero e proprio ponte naturale che i locali continuano a chiamare “Capostrada” nonostante sia da tempo poco più che una interpodereale. Chi costruisce strade sa che i percorsi più antichi sono i primi ad essere riutilizzati; gli ingegneri romani avevano a disposizione un sentiero collaudatissimo, tutto di crinale e sostanzialmente rettilineo: perchè non servirsene? Pechè mai avrebbero dovuto preferirgli il Formicoso, più esposto ad



La capostrada

1. In questo periodo Bisaccia contava molto poco anche a causa della sua posizione geografica. Risalendo l’Ofanto fino alle sue sorgenti si incontravano quelle del Sele, che portava fino alla piana di Paestum, e quelle del Calore, che attraverso il Volturno giungeva di nuovo al mare. I fiumi erano di fatto le autostrade dell’antichità e l’insieme Ofanto, Sele, Calore escludeva Bisaccia e la Baronia da questa rete di collegamenti mentre Conza e la Sella di Conza rappresentavano il punto nodale dei traffici tra Puglia e Campania e tra il Centro-Italia ed il ricco Meridione: e tale ruolo privilegiato durò almeno fino al regno angioino.

2. I professori Francesco Fedele e Salvatore Forgione ne hanno illustrato i reperti preistorici con conferenze e pubblicazioni.

agguati ed inaffidabile nei mesi invernali?

In base a queste considerazioni chi scrive ha concentrato la propria attenzione sulla Capostrada, incoraggiato dal fatto che un toponimo così antico e popolare¹ doveva pur avere una motivazione.

Un primo importante elemento lo ha fornito l'Ofanto che, variando periodicamente il suo corso, ha rivelato alla confluenza col torrente Sarda il massiccio pilastro di un ponte romano² che attraversava il fiume proprio in corrispondenza della Capostrada, a sua volta caratterizzata dalle tracce di un antico selciato. Al riguardo, sulla destra del fiume, in prosecuzione del ponte, testimoni oculari ricordano un tratto di circa 15 metri, largo circa quattro metri, lastricato con grosse pietre poligonali di colore scuro, simili a "quelle della via Sacra del Foro Romano"³.

Su un rilievo poco distante dal pilastro e dalla Capostrada, nella masseria Renna in agro di Conza, il prof. Johannowsky ha dissepolto una villa romana i cui reperti sono visibili nel Parco archeologico di Conza; in direzione di Morra, a poche centinaia di metri, in località Piano dei Tigoli⁴, lo stesso studioso ha riportato alla luce nel settembre 1979 un tempio italico con tracce di abitato e di incendio: un insieme che suggerisce la presenza di un significativo insediamento.

È importante considerare, ai fini della nostra ricerca, il fatto che l'inizio della Capostrada è ubicato ai "Pietri" in contrada Luparelli, nei pressi di una chiesetta dedicata a S. Pietro, poi riedificata in forme moderne dopo il terremoto. Lì accanto, ai margini della strada, sorgeva un monumento funebre a pianta circolare (diametro di circa 8 metri) che il liberto *Iucundus* aveva dedicato a sè ed al figlio quattuorviro *Rufinus* ed i cui bassorilievi sono custoditi nella villa dell'orefice Iannaccone in Avellino. Tombe di questa importanza venivano costruite di norma ai lati delle strade consolari.

Lungo la Capostrada, in pochi chilometri, tra la tomba di *Iucundus* ed il pilastro sull'Ofanto, oltre ai già citati siti archeologici di Masseria Renna e Piano dei Tigoli, sono emerse le seguenti evidenze:

- monastero di papa Leone, in contrada Papaloia (toponimo da papa Leone?), citato nel 1137 in "Altercatio pro Cenobio Cassinensi" da Pietro Diacono che

1. Il termine non è riportato nelle mappe dell'Istituto Geografico Militare, nemmeno in quelle post unitarie, e non compare nella cartografia ufficiale: ciononostante resiste da secoli per tradizione orale!

2. Il pilastro si presenta con una base di oltre 12 metri quadri, che lascia intuire l'importanza della strada di cui era al servizio. Una sua foto è visibile sul sito www.morresemigrato.ch/storia.

3. La testimonianza (tra virgolette) è stata riportata dal gen. Nicola Di Guglielmo della Società Storica Irpina anche in occasione del Convegno sulla via Appia tenutosi a Conza nell'agosto 2012. Lo stesso ha citato un suo sopralluogo condotto con un altro noto studioso, il compianto prof. Nicola Fierro, poco dopo il terremoto del 1980. Purtroppo il sito è oggi difficilmente accessibile perchè incluso nell'area protetta dell'Oasi WWF del lago di Conza ed in zona divenuta paludosa.

4. Il toponimo deriva dai numerosissimi tegoloni ivi recuperati dai contadini. Nelle ultime mappe catastali qualche disinfomato estensore ha modificato il toponimo in "Piano dei Tivoli" cancellando per i posteri un'informazione preziosa in termini storici.

descrive il suo avventuroso viaggio da Montecassino, via Benevento e Guardia, per Melfi;

- villa romana a Cervino, su precedente abitazione sannitica; i residenti indicano il sito come il muro di Cervino;
- chiesa di Montecastello (le *Relationes ad limina* ne documentano l'esistenza nel 1053);
- contrada Chiancheroni: toponimo interessante quanto Capostrada perchè la planca è la pietra piatta, caratteristica delle grandi strade romane, che ha dato origine anche ai toponimi Chianche, Chianchetelle e simili¹;
- Castiglione di Morra, fortilizio nato in epoca imprecisata per controllare la Capostrada: promosso feudo normanno, sparì sul finire del XIII sec.;
- chiesa di S. Vitale: la chiesa era ridotta a rudere già nel '500 e sorgeva sul Serro Torone, il punto più alto della zona che mostra tracce di un più antico terrazzamento dovuto all'uomo². In adiacenza ad un muro della chiesa è stata ritrovata una tomba alto-medievale a cielo aperto contenente, oltre alle ossa del defunto, una croce metallica ed una fibula con effigie³. La tomba aveva le pareti di semplici pietre squadrate ma era ricoperta da un pregiato monolito (cm. 205 x 70) recante sul bordo una iscrizione di epoca romana⁴: segno evidente di riutilizzo di un preesistente e più ricco monumento funebre.



Tomba alto-medievale (chiesa di San Vitale)



Croce metallica (chiesa di San Vitale)



Fibula con ardiglione (chiesa di San Vitale)

1. A titolo di curiosità ricordiamo che la voce dialettale chianca = macelleria nasce proprio dalla pietra piatta su cui si macellavano le bestie.

2. Il prof. Paolo Peduto, dell'Università di Salerno, nel corso di un sopralluogo, ha ipotizzato un precedente insediamento, civile o militare, legato alla posizione dominante del sito che offre ampia visuale sulle vallate circostanti. Ha ribadito che la zona è di notevole interesse archeologico.

3. Da una prima sommaria ricognizione della Sovrintendenza questa effigie parrebbe di epoca longobarda ma ispirata alla monetazione bizantina (VIII-IX sec.). L'archeologo Archidio Mariani, che ringrazio, mi segnala che l'immagine raffigura un busto frontale vestito di clamide, cioè con il manto di porpora che veniva agganciato sulla spalla con una fibula. Nella mano sinistra sembra avere un'akakia (cilindretto contenente della polvere come monito alla mortalità dell'uomo) mentre nella destra regge il classico globo sormontato dalla croce.

4. Il coperchio è del tipo "con acroteri angolari". Sul cordolo laterale si leggono bene le ultime tre lettere B(ene) M(erenti) P(osuit) mentre sono da confermare la parole MVL (mulier?)...CONIV. (coniuge?).. PI (pio?) che qualificherebbero il manufatto come commissionato da una moglie per il defunto marito.



Monolito di copertura della tomba



Iscrizione romana

Questo reimpiego è un ulteriore elemento a riprova del ruolo di primo piano della strada sia nel periodo romano sia in quello longobardo;

- tre epigrafi latine in tre punti diversi, ma tutte in aree circostanti la strada¹; la prima testimonia un culto solare, la seconda ricorda una Calvia morta a 27 anni, la terza fa riferimento ad una Regilla. Quest'ultimo reperto, nonostante mutilo, lascia intendere un importante manufatto a pianta circolare, viste le sue dimensioni e la qualità dei caratteri;
- un'iscrizione dedicata "a Diana Cacciatrice" su una pietra lavorata ad arco di corona circolare²;
- evidenti tracce di centuriazione nel tratto più a valle, riscontrabili non solo nelle mappe catastali ma persino nel moderno reticolo stradale; l'uso di distribuire ai veterani le terre sottratte ai vinti toccò inizialmente le aree fiancheggianti le vie consolari.

1. Furono rinvenute nelle proprietà di Camillo Biondi-Morra (in località Feudo), Ernesto Maccia (contrada Bosco Nuovo), Angelo Pagnotta (Masseria La Corsana a Selvapiana). Sono conservate nel castello di Morra. La terza fu pubblicata in *Morra De Sanctis tra cronaca e storia*, Salerno 1982, pag. 29.

2. La descrizione, fornita dal vecchio proprietario Mario Marra, fa pensare ai resti di un'ara. Purtroppo il manufatto, dopo il terremoto, è risultato irreperibile.

Sono tutti elementi che confermano la primaria importanza della strada pro-

trattasi ben oltre la caduta dell'impero romano visto che in un raggio di parecchi chilometri non esiste una paragonabile concentrazione di memorie.

Ulteriori argomenti a favore di una via Appia passante per Conza sono le testimonianze che ci vengono fornite dai testi classici:

- Strabone (VI, 3, 7) evidenzia in età augustea solo due percorsi da Brindisi a Benevento: uno adatto ai muli per *Egnatia* ed *Herdonia*, l'altro più a sud che, passando per Taranto e Venosa ed essendo percorribile dai carri, richiede un giorno in più ed è chiamato Appia;
- Tito Livio spiega che Annibale, dopo Canne, si ferma a Conza (e non a Bisaccia o a Carife) indeciso se muovere verso Roma e vi lascia poi un forte presidio col fratello Magone;
- Procopio di Cesarea narra ne *La guerra gotica* che i Goti superstiti tentano l'ultima resistenza, dopo la morte di Teia, a Conza e non in Baronia;
- i Longobardi scelgono Conza come gastaldato confermando la strategicità della cittadina la cui importanza viene ribadita con l'insediamento di un arcivescovo responsabile di una vasta Regione Ecclesiastica;
- nel *Libro di Ruggero* (1154), nel descrivere la via che da Taranto porta a Napoli, il geografo arabo Idrisi cita esplicitamente le tappe Gravina-Venosa-Melfi-Conza-Frigento;
- Konrad Mannert (1756-1834), storico e geografo di riconosciuta competenza, sulla base di dati a noi poco noti, scriveva due secoli fa che *Romulea* e *Subromula* erano poste nell'area Guardia/Morra.

A questo punto, nell'ipotesi che la via Appia toccasse Conza, resta da individuare il percorso per arrivare a Melfi e Venosa. Ci soccorre una mappa del primo '800 nella quale figura una strada, oggi scomparsa, che da Conza, costeggiando la sponda sinistra dell'Ofanto, passava sotto Cairano, Calitri e Monteverde: qui traversava l'Ofanto col ponte detto Pietra dell'Oglio¹. Questo ponte², per le sue caratteristiche costruttive (uso del calcestruzzo tra paramenti ad *opus incertum*), è databile tra 200 e 100 a.C. e ben si presta, piuttosto che il successivo ponte di Santa Venere, ad essere

1. Si noti che nei pochi chilometri tra Morra e Monteverde il Catalogo dei Baroni di epoca normanna elenca i feudi di Castiglione di Morra, Castiglione della Contessa e di Pietra Palomba, ognuno con relativo castello, ulteriore conferma del ruolo strategico della strada ancora nel medioevo.

2. Lo studio condotto dall'ing. Gerardo Troncone (riassunto sul *Corriere dell'Irpinia* del 2/9/2012) su questo ponte è di fondamentale importanza per la definizione del tracciato originale dell'Appia: basta riflettere su dove e quando fu costruito per dedurne le finalità che non potevano certo consistere nel collegare i piccoli centri separati dal fiume. Da notare che già l'arcivescovo Vito Buglione (*Storia di Monteverde*, cap. IX e X) aveva identificato il ponte di Pietra dell'Oglio come il *Pons Aufidi* della via Appia, sottolineando che era stato costruito molto prima del ponte di S. Venere. Analoga conclusione viene esposta da Nicola Fierro in *Rassegna storica irpinia*, n.13-14, pagine 13-54; da notare che in questo stesso articolo l'autore, mentre ipotizza diversi tracciati per la via Appia, non ha incertezze nel dimostrare con dovizia di particolari che la *Tres Vici* oraziana non ha nulla a che vedere con l'attuale Trevico.

identificato come il *Pons Aufidi* della Tavola e dell'Itinerario Antonino.

Si noti che gli studiosi convengono che entrambi i suddetti documenti fissano le distanze tra *Aeclanum* e *Sub Romula*, e tra *Sub Romula* ed il ponte sull'Ofanto rispettivamente in XXI e XXII *milia passuum*. Queste distanze corrispondono perfettamente con una *Sub Romula* posta nei pressi dell'Ofanto e della Capostrada e con il ponte di "Pietra dell'Oglio" identificato come *Pons Aufidi*. Si tratta di un dato di notevole rilievo perché basato su numeri esatti e non confutabili: ogni ipotesi di percorso alternativo dovrebbe essere giustificata da pari precisione¹.

A titolo di curiosità si aggiunga che, per dirla con il Pratilli, i Romani erano soliti costruire le strade consolari "tirate per le vie più corte" e che nel tratto Mirabella-Ponte dell'Oglio la via Appia, come da noi ipotizzata, conterebbe ben cinque rettilinei: quello sotto Frigento, quello adiacente la Mefite, quello delle Taverne di Guardia, la Capostrada, il tratto Sarda-Ponte dell'Oglio che costeggia l'Ofanto.

Quanto esposto, in gran parte ignorato dalle pubblicazioni specializzate, lascia supporre che la Capostrada fosse un tratto della via Appia, che questa passasse per Conza e di lì, dopo Calitri ed il Ponte di Pietra dell'Oglio, puntasse verso Melfi e Venosa². Forte rilievo probante assume la datazione del ponte di Pietra dell'Oglio che corrisponde al più antico attraversamento dell'Ofanto della via Appia. In altre parole: il primo ponte romano sull'Ofanto di una certa importanza non può essere stato che quello legato alla via Appia, quindi non possono sussistere dubbi sul fatto che il ponte di Pietra dell'Oglio, essendo più antico del ponte di Santa Venere, vada identificato con il famigerato *Pons Aufidi*.

Ritengo a questo punto opportuno riassumere almeno i principali motivi che giustificano questa conclusione:

1. l'importanza strategica di Conza ed il suo ruolo in età romana;
2. l'inaffidabilità invernale e militare del Formicoso a fronte dell'utilizzo continuato, dalla preistoria al medioevo, di un tracciato naturale e di crinale;
3. i due ponti (Sarda e Pietra dell'Oglio) troppo importanti per un traffico locale;
4. le cinque tombe romane lungo la Capostrada, di cui due (ai Pietri e a S.Vitale) monumentali;

1. Tracciati diversi afferenti al Ponte di S. Venere costringerebbero a dichiarare inattendibili le due fonti perché viziate da errori degli antichi copisti. Ammettendo questo improbabile doppio errore, di fronte alle prove che dimostrano essere il Ponte dell'Oglio ben più antico di quello di S. Venere, non esisterebbe un'accettabile spiegazione sul perché i Romani lo avrebbero costruito per primo.

2. Nicola Di Meo, appassionato cultore di storia locale, ha condotto un'attenta ricerca sulla via Appia tra l'Ofanto e Venosa. Un suo studio è riportato più avanti. Anche lui arriva alla conclusione, con argomenti obiettivi, che la via Appia passava per il ponte di Pietra dell'Oglio prima di dirigersi verso Melfi e Venosa. Si noti che il ponte dell'Arcidiaconata da lui citato è simile, per tecnica costruttiva, al ponte dell'Oglio e, con ogni probabilità coevo, ad ulteriore conforto della tesi che la prima via Appia passava per i suddetti due ponti.

5. la corrispondenza con le distanze riportate nella *Tavola Peutingeriana* e nell'Itinerario Antonino¹;
6. le centuriazioni lungo il percorso;
7. i toponimi Taverne, Capostrada e Chiancheroni;
8. le due ville romane, a Cervino e Serro Renna;
9. le chiese di S.Pietro, S.Leone, Montecastello, S.Vitale;
10. le fortificazioni militari lungo il percorso; in particolare Castiglione di Morra e Pietra Palomba nascono, con evidenti funzioni di controllo, a ridosso dei ponti sulla Sarda e di Pietra dell'Oglio;
11. le testimonianze di numerosi scrittori.

Non essendo noti alla data itinerari alternativi supportati da documenti e reperti altrettanto probanti è quanto mai opportuno che gli esperti valutino le precedenti considerazioni.



Epigrafe riferita a Regilla (la convessità conferma un monumento circolare)

1. Il fatto che Conza non sia esplicitamente citata in questi due documenti non è significativo. Allora come oggi molte stazioni erano ben fuori dei centri abitati, soprattutto quando questi erano arroccati sui rilievi. Valga come esempio la ferrovia Ofantina che conta gran parte dei paesi sulle colline (Teora, Morra, Andretta, Conza, Cairano....) e le stazioni a valle.



Il ponte di pietra dell'Oglio – arcata laterale (foto Mario Spagnuolo)