

La Strada Consortile e il Burrone Castanò

La mappa del centro abitato evidenzia come la parte edificata nel corso degli anni si fermava all'inizio della via **San Giovanni** all'altezza della **via Galileo**.

Attualmente meglio riconosciuta come

La Cona

. In verità si dovrebbe scrivere che le case cessavano di esistere sul limite dove finiva la strada San Giovanni, Strada alla quale dava il nome la Chiesa di San Giovanni.

I tetti e i muri delle case si scorgevano, dunque, sul finire della "traversa interna San Giovanni" e più avanti il

Burrone Castanò

dava forma ad un restringimento che rappresentava un

limite invalicabile .Così rimase

il posto sino al 1869 quando

il sindaco Gregorio Giliberti e l'intero Consiglio Comunale, trovarono la determinazione

,condivisa dall'intera popolazione, dacché

si desse principio

a rimuovere tale

impedimento che ostacolava il prosieguo

dei lavori

da farsi

perché

”

la Strada Consortile era

da passarsi solo di dentro all'abitato

“

•

La presenza del dirupo ,profondo , scosceso e pantanoso ,ostacolava fisicamente qualunque continuità territoriale oltre l'abitato verso ovest e questa asperità del luogo accentuava parecchio le difficoltà “ per lo speso da affrontare “. Del luogo non esistono documentazioni appropriate ma le descrizioni casuali che si incontrano danno una visione completa del burrone .

Descrizioni che si incontrano nei deliberati riportati dal cancelliere Elia Panzarella e dai scarsi e approssimati rilievi cartografici del tempo.

Ma cos'era la Strada Consortile e il Burrone Castanò

Nell'Italia unita, altrove (leggi Nord) ,si discuteva in quel periodo storico sul ruolo dei trasporti

ferroviari che in Inghilterra avevano aperto alla modernizzazione , sia della vita sociale che di quella economica , facilitando la movimentazione delle persone , gli spostamenti facili delle attività di impresa e soprattutto i trasferimenti dei prodotti sul territorio.

Nell'ex Regno dei Borbone si parlava ,invece, delle vecchie carrettieri ,delle sconnesse mulattiere (come le descrive [Alexandre Dumas](#), nel libro "Viaggio in Calabria " del 1835) e delle carreggiabili percorrendo le quali si era preoccupati dell'insicurezza per i tortuosi itinerari e di più per gli attacchi delle bande di delinquenti al punto che si preferivano gli spostamenti in barca.

Una strada ben fatta ,meno angusta e che unisse più comuni , era il desiderio agognato dalle nostre popolazioni per portarsi sia a Catanzaro che a Nicastro

Strade carrettabili esistevano, invece,per gli itinerari maggiori che collegavano i grossi centri e i porti .E per il paesello di Jacurso il Pizzo era il porto per approvvigionarsi di ogni sorta di necessità Lungo le strade carrettabili esistevano le cosiddette "Stazioni di Posta" o "Caselli Postali ", distanziate di 10-20 km, dove le diligenze postali sostavano per il cambio dei cavalli, staccando quelli stanchi e attaccando i cavalli freschi freschi. A Maida era in servizio uno di questi Caselli Postali e il luogo ne porta ancora il nome.

Al Sud, in molti comuni ,diversamente si poteva arrivare soltanto a piedi o a dorso di asino , tramite le scomode isolate mulattiere e la viabilità minore era diventata ,pertanto, una questione urgente. Jacurso manteneva collegamenti esclusivamente locali ed una strada adatta al transito dei carri e dei calesse avrebbero reso più facilmente raggiungibili gli altri territori destinati diversamente (tutti) a rimanere ancora nel proverbiale isolamento facendo permanere ferme anche le scarse economie .

Fu per questi motivi che i nostri amministratori furono molto sensibili verso tali necessità ed unitamente ai comuni di

Borgia ,Girifalco,Cortale ,Maida, San Pietro a Maida e Curinga

si unirono in Consorzio tra loro per costruire una strada che principiava dalle sponde del Corace (Borgia) ed arrivare a Curinga attraversando tutti questi Comuni.

La linea Postale Catanzaro – Curinga poté ,più tardi , attuarsi proprio per la presenza della Consortile

La prima volta , la seconda ed le altre volte che si imbatteva in questa “ Consortile “ non si aveva cognizione chiara di che si leggesse fino a quando ,tassello dopo tassello ,si completarono le conoscenze.

L'agglomerato urbano ,dunque,negli anni sino al 1869 si limitava dalla Contrada Beneficio sino

alla traversa San Giovanni (La Cona)

Sino allora qualunque pensiero edificatorio si era infranto sul limite di tale burrone mostrandosi proibitivo per qualu

nque avanzamento edilizio .

Sulla sommità si era ricavato

un viottolo appena transitabile ed anche con difficoltà.

Consentiva il passo a quanti avevano interessi agricoli al di là del dirupo scosceso e scriveva il cancelliere Panzarella che“ faceva paura al forestiero e ...di sera al contadino che tornava a casa dai terreni “.

La determinazione di **Gregorio Giliberti** e **Consiglio Comunale** rimane alta per il passaggio della strada e scrive ancora

Elia panzanella

....che

“ pel mantenimento

sono da costruirsi i muri a basso e incanalare l'abbondante acqua “ . Quando poi si è ancora di più motivati a far passare la Consortile “ per dentro all'abitato “

gli amministratori

saranno anche dell'avviso

che bisognerà provvedere

.....per il

“ rialto del Muro. “

Questi i fatti sommariamente menzionati che comportarono in mezzo secolo l'espansione verso ovest.

L'aspetto narrativo ,oggetto di interesse ,resta però ,la costruzione dei muri e ,pertanto,riprendendo la cronologia degli interventi di consolidamento al burrone bisogna annotare che dapprima si ritenne dare priorità alla regimentazione delle acque che tanto erano necessarie ai contadini per l'irrigazione.

Nei pressi del Burrone Castanò un acquaro arriva persino dalla " Montagna" ...dal " Pilla " e percorre le condotte sino ad arrivare nelle località "Serrone " - "Vincello" o " Chiusa ". A questo "acquaro " concorrono a dar portata le sorgenti del Burrone che sono copiose oltre che numerose .

Queste formano un acquitrino,sono sparse e rendono instabili le pareti del dirupo che sovente franano ostacolando il deflusso delle acque.

Per porvi rimedio verranno costruiti i primi muri in pietra con il ricorso anche alla malta cementizia e si impiantano sino alla traversa Chiesa Nuova . Lungo questi muri il dirupo scende ,per un tratto molto ripido , una impetrata che porta verso gli ortali sottostanti.

Dove comincia la strada impetrata (oggi in asfalto) sarà costruito un ponte di modeste dimensioni , ma ben fatto in pietra secco ,per far passare sopra la Consortile. Sarà uno dei due ponticelli che porteranno preoccupazioni al Sindaco e consiglio del tempo .Semplicemente perché scarseggiano le disponibilità economiche che i nostri solerti antenati amministratori sapranno recuperare con coraggio e capacità.

Negli anni 50 il Burrone richiama qualche attenzione (e ne ha ragione) sia per la carenza di qualsiasi protezione sul colmo della scarpata dal quale si intravede il vuoto ma soprattutto per via degli smottamenti che cominciano a ridurre il piano sovrastante.

Intanto durante i lavori per la costruzione di una prima tratta dell'intero muro in un giorno di maggio si verifica grave incidente durante i lavori. Frana una parte del burrone e sotterra due operai. Uno dei due si salverà (Serratore Pietro) facendosi scudo con un cesto . L'altro Facciolo Pietro ,purtroppo,resterà prigioniero nel terriccio dello smottamento e perderà la vita per soffocamento.

L'amministrazione (1952) è presieduta dalla Sig.ra Elisa Dattilo che ,al pari di Gregorio Giliberti , si impegna a reperire fondi per la costruzione di un secondo muro ("pel

rialto “) per il quale già
nel 1862 e 1869 il segretario comunale Panzarella
riporta nei registri
i dibattimenti ai quali assiste attorno a questo tema
nei
Consigli Comunali .

Si chiedono finanziamenti a diverse amministrazioni dello Stato ,si “strisciano” le amicizie a favore di qualche intervento e persino si invocano i danni subiti in quel posto per cause militari adducendo crepe e lesioni dovute ai pesanti carri armati tedeschi che ,in ritirata ,passano da Jacurso.

Come si è abituati,il taglio di qualche bosco e piccoli finanziamenti,portano alla realizzazione del rialzo dei muri tanto caro al consiglio comunale del Sindaco Giliberti ed a scriverlo al cancelliere Panzarella.

Quando la sindachessa viene fatta “cadere” ,dopo il solito commissariamento, sarà Il Prof. Soverati (1954) ad ultimare le rimanenze dei lavori .

Negli anni successivi,in modo scriteriato ,viene edificato un fantomatico mercato coperto senza dare più corso ad altre attenzioni che interessano la zona . Tutta l’area viene deturpata e appesantita inutilmente perché il “mercato “ non aprirà mai come i bagni ,privi di acqua corrente

e scarichi fognari.

Successivamente sarà ampliata la superficie coperta con la costruzione di una piazzetta aderente al mercato ma nel 1983 qualche sintomo stimola l'attenzione degli amministratori 1983/1988 che per conto dello studio Zetarch fanno eseguire un carotaggio del terreno per sondare la salute della struttura muraria e del terreno.

Viene redatto il progetto "Intervento nella Zona del Pioppo " alla quale non sarà dato corso dalla subentrante amministrazione . Una successiva ispezione ripropone quanto precedentemente accertato ma l'intervento viene ritenuto costoso ed il finanziamento pare sia stato rivolto altrove.

Poi disattenzione totale ed oggi la legge del degrado ,solidali con quelle della fisica, congiuntamente hanno avanzato il conto. Che ancora non si conosce.

Seguiranno immagini ,altre descrizioni e notizie.