



COMUNE DI GIOIA TAURO

Città Metropolitana di Reggio Calabria

Il Sindaco

Le attività marittime, mercantili e commerciali, millenarie di Matauros - Gioja: “La Città tra due fiumi”

Le nostre radici storiche

La conoscenza del passato è fondamentale per comprendere meglio il presente e programmare il futuro.

La Città di Gioia Tauro¹, situata al centro dell'omonima Piana², è stata costruita sui resti dell'antica città magno-greca di *Matauros* che, a sua volta, sorgeva sulla sponda destra del fiume *Matauros*, da cui ne acquisì il nome.

La nostra storia millenaria costituisce un patrimonio invidiabile, che tutti noi dovremmo apprendere e conoscere sempre di più, così da divulgarlo ed essere fieri delle nostre origini, delle nostre radici, della nostra appartenenza alla cultura della Magna Grecia, prima e di quella Romana, dopo.

A ciascuno di noi è attribuito, infatti, il dovere civico di approfondire la conoscenza di questa bella storia, di arricchirla e conservarla in tutta la sua interezza, bellezza e complessità, così da tutelarla e difenderla con consapevole spirito di appartenenza ed orgoglio, perché le nostre sono radici storiche profonde, che hanno sostenuto e continuano a sostenere la nostra terra da millenni, assicurandone nel tempo la vivibilità, a vantaggio delle tante generazioni che ci hanno preceduto, a partire dai nostri avi - vissuti in questo territorio sin dalla notte dei tempi - fino ai giorni nostri.

Non siamo, quindi, figli di nessuno, né tantomeno siamo figli di un Dio minore.

Noi siamo gli eredi dei nostri illustri antenati, vissuti in questa bellissima ed ubertosa terra della Piana, che è ricca di una sua storia il cui vissuto merita di essere narrato e tramandato, in un racconto sempre vivo di generazione in generazione, per l'eternità, affinché sia forte nella consapevolezza collettiva la conoscenza di chi siamo e da dove veniamo.

¹ Gioia Tauro, anticamente era chiamata prima Matauros o Metauros e successivamente nei secoli Geolja, Giovja, Iolja, Jovja, Joa, Joya, Iohé Zoa, Zoi, Gioi, Gioja. Il 26 marzo 1863 al nome Gioja venne aggiunto l'antico toponimo Tauro.

² Piana di Gioia Tauro, anticamente chiamata “*Vallis Salinarum*” o “*Valle delle Saline*”.

La Marina Antica

La Marina di Gioia Tauro, sita nel cuore del Mediterraneo, si è formata con una qualità di sabbia abrasiva di silicio e di quarzo, la cui granulometria è unica al mondo. Formatasi dal disfacimento di antichi graniti sull'Aspromonte, la stessa è stata trasportata a valle, assieme ai sedimenti, alla ghiaia e alle pietre (Petrace) che da millenni il fiume *Matauros* deposita e alimenta alla foce.

La via dell'Ossidiana

La storia di Gioia Tauro inizia nel periodo “*neolitico*”.

Siamo nella “*preistoria*”, l'ultimo dei tre periodi che costituiscono l'Età della pietra, la quale storicamente si colloca nell'arco temporale compreso dall'8.000 a.C. al 3.500 a.C. I diversi reperti archeologici rinvenuti nell'area portuale (precisamente, nelle prossimità del bacino del fiume Petrace), ci portano, infatti, indietro nel tempo, al “*periodo neolitico*”, sulla “*via dell'ossidiana*”, confermando i rapporti commerciali intrattenuti all'epoca dalla Città con le Isole Eolie e legati allo sfruttamento dei giacimenti di ossidiana presenti a Lipari.

Il Tirreno antico, il Mare di Ulisse

Gioia si affaccia sul Mare Tirreno, un mare antico, teatro di eventi raccontati anche dalla mitologia.

Si narra, infatti, che Ulisse, re di Itaca ed eroe acheo tra i protagonisti dei poemi omerici Iliade ed Odissea (dov'è descritto quale uomo di rara astuzia ed intelligenza, cui si deve anche la distruzione della città di Troia), intorno al 1.200 a.C., nel tentativo di far ritorno alla sua patria, lo abbia attraversato per ben sei volte.

È stato quello un periodo, epico in cui la storia ed il mito si sono intrecciati vicendevolmente, così da tramandare notizie di eventi che venivano esaltati dalla narrazione della leggenda.

La leggenda narra che la navigazione di Ulisse nel Tirreno, malgrado l'insidia delle “Sirene” (temute creature mitologiche, note, in particolare, per la voce suadente ed inebriante, che ammaliava i naviganti provocando innumerevoli naufragi), fu una scelta consapevole, mossa dalla volontà di evitare la traversata delle acque delle “*Rupi Erranti*” (*Plancte*), presso l'Isola di Salina, e fra le vulcaniche isole delle Eolie, intorno alle quali il mare è così tempestoso che nessuna nave poteva salvarsi perché era inevitabile collidere contro gli scogli.

È per questo, quindi, che l'imbarcazione dell'eroe greco passò dall'*isola delle due sirene* o “*campo fiorito*”, davanti alle rocce di Scilla, presso Capo Peloro, dimora, appunto, delle “*sirene*”, le quali, sia pure vinte dall'astuzia di Ulisse, con il loro canto ammaliante funestavano la navigazione dei marinai, le cui imbarcazioni facilmente finivano arenate nelle secche sabbiose di Capo Peloro o preda dei feroci mostri marini di Scilla³ e Cariddi⁴, che, nel racconto di una leggenda ormai senza tempo sospesa tra

³Scilla, mostro preistorico con dodici piedi e sei teste su sei lunghissimi colli, che risiedeva in una grotta.

⁴ Cariddi, altro mostro preistorico, che con il suo gorgo inghiottiva a mulinello le acque tre volte al giorno risucchiando financo le navi e rigettando il tutto.

le sponde dello specchio acqueo in cui le coste della Calabria e della Sicilia quasi si toccano, erano appostati a guardia dello stretto.

Si tramanda che durante la sua navigazione nel Tirreno Ulisse incontrò Eolo, figlio d'Ippota, il Dio dei venti, che abitava nell'Isola "natante" di Stromboli⁵, di cui era Padrone e Signore.

Dispensatore dei venti più tempestosi - Borea (Nord), Cecia (Nord Est), Euro (Est), Apeliotes (Sud Est), Austro (Sud), Libeccio (Sud Ovest), Zefiro (Ovest) e Schirone (Nord Ovest) - che rinchiudeva con un laccio nei suoi preziosi otri disponendone quale Signore incontrastato, Eolo determinava, in base alla sua incondizionata volontà, la buona o cattiva sorte nella navigazione dei marinai.

Il fascino senza tempo del mito che s'intreccia alla sua bellezza immanente fa della nostra costa un tratto di terra bagnata da un mare ancestrale, limpido, azzurro, trasparente e ricco di avvenimenti leggendari, mitologici e storici, dei quali Ulisse è stato un protagonista fondamentale, avendolo attraversato più volte.

La nostra storia inizia, infatti, con la nostra stessa appartenenza ad una civiltà antica e millenaria, che ha radici culturali ed identitarie talmente profonde da essere preziose e fondamentali per il rilancio del Sud Italia, della Calabria e della Città di Gioia Tauro.

La colonizzazione dei Greci e il nome Italia

Dalla seconda metà del VI secolo a.C. sino alla conquista romana, segue la storia della Magna Grecia, con la colonizzazione dell'Italia meridionale peninsulare, della Calabria e della Piana da parte dei Greci.

Il termine Italoti è riferito ai Greci che si trasferirono stabilmente in queste colonie.

"Italia" è un nome la cui provenienza si colloca geograficamente nella nostra provincia e deriva, in particolare, dal mitico *Italo*, re degli *Enotri* e successivamente re degli *Itali*. Siamo nell'età del bronzo medio, intorno al 1.350 a.C., 6 generazioni prima della mitologica e omerica guerra di Troia.

Il mito di Oreste

Matauros, oggi Petrace, è il nome del fiume dai sette affluenti, noto nell'antichità per le proprietà curative delle sue acque.

Il racconto leggendario della mitologia greca narra che, rientrato ad Argo alla fine della Guerra di Troia, l'Atride Agamennone, re dell'Argolide e capo supremo degli Achei nel suddetto conflitto, fu ucciso dalla moglie Clitemnestra, con la complicità del suo amante Egisto, che ne usurperà il trono.

Il piccolo Oreste, figlio di Agamennone e Clitemnestra, messo in salvo dalla sorella Elettra, crescerà nella Colchide e, divenuto grande, vendicherà il padre uccidendone gli aguzzini (la propria madre Clitemnestra, assieme al suo amante Egisto).

La morale greca dell'epoca qualificava il matricidio come il più grave tra i peccati e, sulla scorta di questo sentire, la leggenda narra che, dopo il matricidio, Oreste fu assalito e perseguitato dalle *Erinni* (nella religione e nella mitologia greca, le

⁵ Stromboli si trova distante in linea retta da Gioia 38,5 miglia nautiche, circa 71,36 Km.

personificazioni femminili della vendetta, soprattutto nei confronti di chi colpisce la propria famiglia e i parenti) e per questo impazzì.

Per trovare soluzione al suo stato, Oreste, quindi, si rivolse *all'Oracolo di Delfi*, che sentenziò che avrebbe potuto purificare la sua colpa solo dopo essersi lavato nel sacro fiume dove si gettano sette affluenti, compreso nella terra dei Tauri, tra *Ipponio* (Vibo Valentia) e *Rhegium* (Reggio Calabria).

Il lungo peregrinare di Oreste alla ricerca del fiume in cui espiare la grave colpa derivata dalla sua vendetta, trovò meta, appunto, lungo il corso del *Matauros* (l'attuale Petrace, fiume che lambisce l'odierna Gioia Tauro), così, immergendosi nelle acque del fiume sacro, si purificò e ritrovò il suo senno.

Il mito narra che, dopo la liberazione dalle Erinni, Oreste avrebbe costruito un tempio dedicato al Dio Apollo nel luogo in cui si era purificato, piantando un albero di alloro sul quale avrebbe appeso la spada con cui avrebbe ucciso la madre.

La leggenda vuole che la spada sia rimasta lì appesa, fino al periodo delle guerre puniche (altre fonti sostengono fino al Medioevo), quando Annibale la depredò per utilizzarla in battaglia come arma invincibile.

Matauros la Città di Stesicoro

L'*antica Matauros* è la Città che diede i natali a *Stesicoro* (*Tisia 630 a.C.*), uno dei più grandi poeti greci dell'antichità, che fondò la sua composizione sulla narrazione e celebrazione del mito.

La sua poesia è, infatti, un'elaborazione epico-lirica delle vecchie leggende greche e le testimonianze antiche sono concordi nel riconoscergli altissime qualità di poeta, tant'è che, ritenuto il primo poeta della Magna Grecia, fu da molti considerato "l'Omero della lirica corale", dunque, il grande poeta dei miti ed anche il poeta che declamava le sue opere accompagnandosi con la cedra.

Musico e poeta lirico contemporaneo di Pitagora, il suo nome, sembra, fu Tisia, ma fu chiamato Σησίχορος (Stesicoro, appunto), perché "per primo creò il coro per il canto della cedra".

A lui si deve l'importante innovazione metrica di aver diviso i componimenti lirici-corali in raggruppamenti di strofe, antistrofe ed epodo, che fu adottata *a posteriori* da tutti i poeti melici corali.

Scrisse 26 libri. Tra i titoli delle sue composizioni si ricordano la Caduta di Troia, l'Oresteia (l'uccisione di Agamennone da parte di Clitemnestra e l'uccisione per vendetta di Clitemnestra e del suo amante Egisto, da parte di Oreste) e tre poemi sulle fatiche di Eracle.

Matauros la Città fondata dagli Zanclei

Gioia Tauro (Matauros) e Messina (Zancle) sono legate l'una a all'altra, sin dalle origini.

L'antica Matauros (o Metauros), è stata, infatti, fondata dagli Zanclei, nel V secolo a.C., così come viene riportato dal Solino, compilatore enciclopedista del III secolo a.C., il quale, a sua volta, cita quale fonte tale Bocco.

Zancle e Matauros sono state - e continuano ad esserlo ancora oggi - due città dirimpettaie, posta l'una di fronte all'altra, sia geograficamente che storicamente, e legate da una comune storia millenaria.

La Città di Zancle (è questo il primo nome di Messina, ispirato dalla forma arcuata del suo porto naturale - in lingua greca, significa "falce" - ed assegnatole nel 750 a.C., dai coloni greci calcidesi che la fondarono. Successivamente verrà chiamata Messanion, poi Messana, fino alla Messina romana), era, a quei tempi, alla ricerca di nuovi spazi commerciali sul Tirreno e, in quest'ottica, guardava con particolare interesse verso la fertilissima, ricca e ubertosa Piana di Gioia Tauro.

Spinti dall'intraprendenza commerciale, dunque, gli Zanclei hanno fondato la Città di Matauros ed istituito un importante scambio commerciale, mercantile e marittimo tra le due sponde, che veniva, peraltro, favorito dall'esistenza di un antico porto naturale che la foce del fiume Matauros (oggi Petrace), allora navigabile, formava prima del suo sbocco a mare ("un antico meandro", lo descriveva Strabone, geografo greco romano del periodo 63 a.C.- 26 d.C.).

Lo scambio marittimo tra le due sponde veniva, inoltre, agevolato dalla breve navigazione che in linea retta unisce le due Città e che è, appunto, di sole 21 miglia nautiche, corrispondenti all'incirca a 39 Km.

Mentre il significato di Messina fu fondamentale per sulla nascita di Matauros, di contro, in tale ottica, il ruolo della Città di Reggio Calabria (l'antica Rhegium), fu assolutamente insignificante, se non persino inesistente.

Questo verosimilmente è da attribuire alla geografia del territorio e, in modo specifico, alla circostanza che il collegamento via terra tra Rhegium e Matauros era reso più difficile e impervio dalla presenza di una barriera naturale formata dai contrafforti montuosi aspromontani che si affacciano a picco sul Mare Tirreno e che all'epoca impedivano la facilità d'accesso e di comunicazione tra le due realtà territoriali.

La storia portuale e l'antico meandro del fiume Matauros

La nostra storia portuale antica, a vocazione prettamente mercantile e marittima, viene da lontano. Parte, infatti, da millenni, perdendosi nella notte dei tempi.

Reperti archeologici trovati nell'area del porto naturale formato dal *fiume Matauros* (che serviva agli Ionici ed alle popolazioni interne della Piana per le attività commerciali via mare e per il collegamento con le Isole Eolie e la Sicilia), attestano che, sin dal periodo neolitico, dalle Isole Eolie (precisamente da Lipari), veniva importata l'ossidiana.

Con questa roccia vulcanica nera di pietra lavica vetrificata, venivano creati arnesi taglienti che, di baratto in baratto, si distribuivano in tutta l'Italia meridionale.

La presenza di questi attrezzi di ossidiana lungo la zona costiera conferma che la *Città di Matauros* e la Piana furono anche sedi di empori e di industrie della lavorazione dell'ossidiana e della sua trasformazione in utensili taglienti.

La colonizzazione della Piana fu favorita dai Greci. La terra, ricca di acqua e ubertosa, consentì la graduale introduzione dell'ulivo, che, nel tempo, ha consentito la stabilizzazione, nella piana di Gioia Tauro, di copiosi uliveti, oggi tra i più belli ed antichi d'Italia (le piante lussureggianti e maestose raggiungono anche i venti metri). Il geografo greco-romano Strabone descrive il fiume navigabile *Matauros* (Petrace) come un "*antico meandro*" che il corso d'acqua forma alla foce prima di sfociare nel Mare Tirreno.

Ormai da un migliaio di anni, il Petrace non è più un fiume navigabile, ma, nonostante tutto, a causa della sua leggera pendenza, continua a formare alla sua foce "*l'antico meandro*" di cui parlava l'antico studioso, con le sue curve serpentine e sinusoidali, che ancora oggi si snodano lungo il tratto del suo ultimo corso prima di raggiungere il mare.

Così come attestato da Strabone, il fiume offriva alle navi dell'epoca un riparo sicuro dalle intemperie marine, un porto naturale che permetteva di mantenere i collegamenti marittimi con le Isole Eolie e la Città di Zancle (attuale Messina).

La "Statio Navalis" dei Romani in "Età Imperiale"

Nel 282 a.C. i Romani, dopo l'aiuto alla città di Thurii⁶, installarono alcune guarnigioni in Calabria. Tra queste, quella di *Matauros*.

In età romana, con la prima guerra punica contro Cartagine (264 a.C.), i Romani realizzarono nel porto di *Matauros* la Stazione Navale di *Matauros* (in "Età Imperiale", definita "*Statio Navalis*"), per la costruzione delle navi "quinqueremi"⁷ e "triremi"⁸ necessarie per battere il dominio che, in quel frangente storico, i cartaginesi avevano conquistato nel mare Mediterraneo.

Il legname utilizzato per i lavori di costruzione delle imbarcazioni veniva fornito dai grandi boschi di Santa Cristina d'Aspromonte.

La "*Statio Navalis*" di *Matauros* serviva anche per l'addestramento degli equipaggi, arruolati, in particolare, tra i contadini Italici, i quali imparavano a remare a terra seduti sulla stessa postazione che poi avrebbero occupato sulle navi.

Le invasioni dei barbari

Dopo la caduta dell'Impero Romano, a seguito delle invasioni barbariche, nel 410 d.C., Alarico, re dei Visigoti, occupò Roma e nel 476, l'Italia fu occupata da Odoacre, re degli Eruli, Sciri, Rugi e Turlingi.

⁶ Colonia fondata dai Greci nel 445 a.C. nei pressi di Sibari

⁷ La quinquereme o pentera era la nave da guerra più usata dai Romani dal IV secolo a.C. al I secolo d.C. Era costituita da una galea lunga 40 metri e larga da 6 a 8 metri. Portava 300 vogatori, 120 militari e 50 membri di equipaggio.

⁸ La trireme era una nave da guerra antica, con tre file di rematori, tipica delle flotte da guerra greche dal VI al IV secolo a.C.

Nell'anno 587, anche *Matauros* cadde vittima dei barbari. Fu, infatti, invasa dai Longobardi che la misero a ferro e fuoco, distruggendola e costringendo la popolazione a riparare spostandosi all'interno della Piana.

Cessato il periodo delle invasioni barbariche, per *Matauros*, purtroppo, le tribolazioni non erano ancora cessate. Al suo orizzonte si profilava infatti, il grave pericolo e la minaccia delle scorrerie e dei saccheggi dei Saraceni.

Le incursioni dei Saraceni

Il primo arrivo dei predoni Saraceni in Calabria è datato intorno al 650. Le incursioni iniziarono nell'800.

Nell'846, i Saraceni conquistarono la città di Nepetia, a cui diedero il nome di Amantea (dall'arabo al-Mantya: la Rocca) e successivamente, nell'851, la stessa sorte toccò a Tropea, che fu il più piccolo insediamento arabo in Calabria, dal quale controllavano la costa da Pizzo a Bagnara.

Il Codice Romano-Carratelli, manoscritto cartaceo risalente alla fine del XVI secolo, composto di 99 dipinti ad acquerelli, ci descrive le città fortificate della "Calabria Ultra del Regno di Napoli".

Tra queste, nel sistema di difesa della Costa, viene riportata una "Torre di Guardia", la "Torre Cavallara" di Gioia Tauro, costruita vicino alla spiaggia, in un'area compresa tra l'attuale Via Veneto e il fiume Budello, per dare subito l'allarme alla vista sull'orizzonte marino delle galere turche o algerine.

Sul muro esterno di Palazzo Sant'Ippolito, in Via Roma, c'è una lapide marmorea, datata 8 Marzo 1996, posta a ricordo di questo triste periodo di incursioni e riporta la seguente dicitura: "*L'ADIC Associazione Donne Insegnanti Calabresi e l'Amministrazione comunale di Gioia Tauro ricordano il martirio subito dalle donne del borgo di Geolja prese prigioniere e deportate in Oriente come schiave durante il periodo delle incursioni saracene*". Seguono i seguenti nomi: "Caterina Pizzillo, Angela Pizzillo, Ciancia Pugliese, Isabella Campece, Galilea Riggio, Dionisia Nera, Maria Marano, Noncia Danelle, Nuntia La Motta, Elisabetta Schiagghia, Francesca Di Benedetto, Giulia Alfonsina, Polita Gambino, Lucrezia Levatta, Marcia Nera, Isabella Nera, Diamante Mannelli, Concessa La Motta, e le molte altre rimaste sconosciute".

Nel 1005, dopo che i Saraceni avevano saccheggiato Pisa, nel Golfo di Gioja si svolse una importante battaglia navale, a seguito della quale la flotta pisana distrusse quella saracena, ponendo fine ai continui saccheggi dei Saraceni sulla costa calabra.

Nonostante i gravi danni arrecati a uomini e cose, è motivo di orgoglio campanilistico ricordare che le incursioni saracene si conclusero con una grande vittoria per la gente di Calabria. I Saraceni furono certamente fastidiosi predoni, ma non diventarono mai signori della Calabria, poiché l'ostinata reazione delle popolazioni rese loro impossibile ogni insediamento, impedendogli di dilagare per l'Italia ed arrivare fino a Roma.

Normanni, Svevi e Angioini

Nel 1053 ebbe inizio la conquista Normanna della Calabria da parte di Roberto il Guiscardo. Ma i Normanni che giunsero in Calabria non vennero dalla Scandinavia, bensì dalla Normandia. Nel 1059, i Normanni conquistarono Reggio. La Regione rimase sotto la dominazione Normanna, fino all'avvento degli Svevi, avvenuto intorno al 1100. Nel 1341, Roberto Sanseverino, che aveva ottenuto precedentemente il contado di Mileto, ebbe anche il possesso di *Gioja*. Nel 1444 Gioja, fu incendiata e distrutta da Antonio Centelles, dopo aver sollevato gli Angioini in Calabria.

L'imbarcadero di Gioja

Un documento del 1466 certifica che "*l'imbarcadero di Gioja*" risultava molto attivo nel servire il transito di "*ligname*" che, dai boschi di Santa Cristina d'Aspromonte, all'interno della Piana, veniva inviato "*alla marina de Joya*", per poi prendere la via del mare".

Nel 1500, l'ulivo e il gelso formavano il paesaggio agrario della Piana, perché dominanti rispetto alle altre colture.

Grazie ad alcuni atti notarili conservati nell'Archivio di Stato di Palmi, siamo in grado di attestare, nell'anno 1600, il trasporto, tramite il "*caricatoio di Gioja*", di legname, olio, vino, cereali e seta, con destinazione la parte alta del Regno e, soprattutto, Napoli.

Dal caricatoio di Gioja, inoltre, partiva una grande quantità di legname per altre destinazioni.

Nel 1700, l'ulivo divenne prevalente perché c'era una forte richiesta di olio lampante da parte di molte nazioni straniere (Francia, Inghilterra, Russia), nonché per la crisi del grano e del gelso registratasi in quell'epoca.

Nella Piana, in quel tempo, diverse colture vennero trasformate ad olivo per soddisfare alla notevole richiesta di esportazione di olio all'estero.

L'olio della Piana è sempre stato un ottimo olio lampante, cioè utile per l'accensione delle lampade ed era in parte destinato al taglio con altri oli, alla produzione di saponi o, in alcuni casi, usato dalle industrie tessili inglesi come olio nella filatura dei tessuti.

La Marina di Gioja al servizio della Piana

L'orografia della Piana, il bacino idrico del fiume Petrace, la composizione della sua spiaggia sabbiosa e la costa priva di scogli, hanno favorito la "*Marina de Gioja*", che, pur in mancanza di un porto, è diventata uno tra i più importanti caricatoi del Sud.

Hanno favorito le operazioni commerciali di carico/scarico dei prodotti importati e di quelli esportati, tra l'altro, la possibilità per il piccolo naviglio provvisto di carena di poter essere tirato a secco direttamente sulla spiaggia (e, grazie ai profondi fondali, fino a riva) e quella, per il naviglio maggiore dell'epoca, di poter arenare, in

condizioni meteorologiche buone, direttamente la prora sulla battigia senza danneggiare lo scafo.

Inoltre, la facilità di accesso da tutto l'entroterra alla Marina di Gioja (favorita dalla lieve pendenza della Piana sino a mare), facilitava il trasporto, che avveniva con carri trainati dai buoi, dei carichi di olio, cereali e legname, avvantaggiando, così, la naturale vocazione ai traffici marittimi della Marina di Gioia per l'interscambio commerciale via mare tra la Piana, il resto d'Italia e le Nazioni che si affacciano sul Mediterraneo, sino al Mar Nero.

I 100 piccoli velieri che servivano la Marina di Gioja

Piccoli velieri con vele quadre, rande, auriche, latine, con fiocchi e controfiocchi al bompresso, con uno, due o tre alberi (Bilancella, Brigantino, Brigantino Goletta, Cutter, ex Feluche trasformate in Cutter, Goletta, Goletta Palo con Gabbiola, Goletta Pinco con Gabbiola, Goletta Verga Secca, Nave Goletta, Mistico, Tartana, Trabaccolo, Barca da Traffico a motore), assicuravano il trasporto giornaliero per Napoli, la costiera amalfitana, la Sicilia e, a volte, anche Genova.

Tra il 1700 e il 1800, la Marina di Gioja, con i suoi traffici marittimi, entrava a pieno titolo nei traffici marittimi nazionali ed internazionali e nel processo di industrializzazione dell'Europa.

La zona costiera di Gioja diventò, così, centro di monopolio del commercio marittimo, tant'è che dalla sua "Marina" partivano tonnellate di merci dirette a Messina, Catania, Palermo, Genova, Nizza e, persino, Inghilterra e Russia.

Dalla documentazione doganale custodita presso l'Archivio di Stato di Reggio Calabria, risulta che, dal 1830, dalla *Marina di Gioja* venivano imbarcate oltre 90.000 botti di olio e che, nella metà del 1800, "*l'esportazione dell'olio che passava dalla Marina di Gioja era la metà dell'intero traffico del meridione d'Italia*".

Tra il 1875 e il 1890, dallo scalo marittimo di Gioja partivano 8.000 tonnellate di olio per la Russia e 6.000 tonnellate per l'Inghilterra, oltre a consistenti carichi di agrumi, carbone e legname verso i più importanti porti italiani e mediterranei.

In una annata carica, una pianta di olivo poteva produrre fino a 140 kg. di olio. Nell'annata olearia 1897/1898, dalla Marina di Gioja partirono ben 30.989 quintali di olio per varie destinazioni (in particolare: Liguria: q. 7.106 per Porto Maurizio; q. 1.530 per Genova; q. 914 per Oneglia. Puglia: q. 3.953 per Bari. Sicilia: q. 2.181 per Messina; q. 1.686 per Catania; q. 287 per Siracusa; q.237 per Sciacca. Toscana: q. 1857 per Livorno. Veneto: q. 636 per Venezia. Marche: q. 367 per Ancona. Sardegna: q. 122 per Cagliari. Campania: q. 10.043 per Napoli).

I noli erano di 18 lire a tonnellata, per destinazione Genova e di 15 lire, per Bari.

Alla fine del 1800, dalla Marina di Gioja, partiva, con cadenza settimanale, un piroscafo carico di botti di olio diretto a Marsiglia e Londra.

Le Agenzie Consolari

Nella seconda metà del 1800, il commercio marittimo in continua espansione ha favorito la nascita di numerose agenzie consolari a Gioia Tauro.

Si riportano di seguito le risultanze acquisite agli atti del Gabinetto della Prefettura:

- 1) Giffone Luigi, agente consolare degli Stati Uniti in Gioia Tauro, anno 1868;
- 2) Tarsitani Ferdinando, vice console del Brasile in Gioia Tauro, anno 1870;
- 3) Pons Carlo, vice console di Francia in Gioia Tauro, anno 1870;
- 4) Agenti consolari esteri in Italia: Gioia Tauro, anno 1873;
- 5) Ascheri Giovan Battista, vice console di Danimarca in Gioia Tauro, anno 1873;
- 6) Ascheri Giovan Battista, vice console di Svezia e Norvegia in Gioia Tauro, anno 1876;
- 7) Agenti consolari esteri - Gioia Tauro, anno 1877;
- 8) Stolte Giorgio – Gioia Tauro - agente consolare di Germania, anno 1881;
- 9) Briglia Angelo, vice console di Svezia e Norvegia in Gioia Tauro, anno 1885-1886;
- 10) Rocca Eugenio, vice console di Danimarca in Gioia Tauro, anno 1886;
- 11) Elenco agenti consolari esteri - Gioia Tauro, anno 1889-1893;
- 12) Briglia Angelo, vice console di Danimarca in Gioia Tauro;

Una flotta indigena senza porto

Tra il 1852 e il 1952, un centinaio di velieri con relativi Capitani ed Armatori del posto, servivano il caricatoio della Marina di Gioja.

Tutti esportavano olio, vino, mosto, carbone, legname, doghe, legna di ulivo per ardere, vimini, frutta e agrumi.

Il vino e la sansa esausta erano, infatti, le principali e più richieste merci di esportazione, assieme all'olio lampante, molto ricercato all'estero, con varie destinazioni (Nord Africa, Tripoli, Bengasi; Tunisi; Malta con la Valletta; Cipro, la Russia con Odessa; la Francia con Nizza e Marsiglia; l'Inghilterra con Londra, le Isole Eolie, le Isole Egadi, le Isole Pelagie, la Sicilia; le coste italiane risalendo il Mare Tirreno e il Mare Ligure fino a Genova e Savona, e il Mare Ionio e l'Adriatico fino a Trieste).

L'importazione dell'epoca riguardava, invece, prevalentemente generi di consumo alimentare, quali farina, pasta, zucchero, cereali, patate, legumi, birra, pesce stocco.

I vecchi marinai avevano previsto tutto

I nostri anziani marinai avevano le idee chiare sul da farsi dopo la fine della seconda guerra mondiale, quando un centinaio di motovelieri rimasero fermi sulla spiaggia, uno a fianco dell'altro, per la mancanza dei noli, pronti per il varo.

Si ascoltavano piacevolmente i loro discorsi, spesso intrattenuti davanti all'ingresso della sala della Società Lavoratori del Mare o sulla spiaggia, mentre attendevano

l'arrivo di qualche barca da pesca, per aiutare i pescatori a tirarla a secco sulla spiaggia e poi, eventualmente, acquistare una parte del loro pescato.

I nostri vecchi discutevano anche durante le lunghe passeggiate quotidiane sul pontile, mentre guardavano l'orizzonte marino e si raccontavano il reciproco passato marinaro. Sognavano, da diverse generazioni (praticamente da sempre), un porto che non arrivava mai, nonostante le numerose richieste avanzate, sia dalla Società dei Lavoratori del Mare che dalle varie amministrazioni comunali dell'epoca, tutte, purtroppo, prive di esito. Dicevano: *“Se un giorno si dovrà realizzare un porto nella Marina di Gioia questo potrà avvenire solo nell'area chiamata “A Vota”, così riferendosi all'intero tratto di spiaggia compreso a Nord tra il Fiume Budello e la frazione della piccola cittadina di “Eranova”.*

E ancora - si raccontavano - *“Il porto non potrà essere costruito direttamente a mare ma scavato all'interno della costa”.*

La saggezza e la competenza di quegli anziani uomini di mare era disarmante!

Pur non avendo conoscenze tecniche, forti del loro istinto pragmatico forgiato dall'esperienza, avevano subito intuito che il porto non si poteva realizzare nel tratto di costa compresa tra i due fiumi Petrace e Budello (necessariamente solo a Nord del fiume Budello), immaginando così la costruzione di un porto artificiale scavato all'interno della spiaggia.

La storia portuale moderna

La costruzione del Porto di Gioia Tauro è figlia di una rivolta sociale (quella di Reggio Calabria) e non di una intuizione o programmazione governativa, né tantomeno della conoscenza della “Storia della navigazione e del commercio marittimo del territorio dall'età arcaica sino all'età contemporanea”.

Dopo i moti della rivolta di Reggio Calabria (estate 1970), avvenuti a seguito del trasferimento del capoluogo di regione da Reggio Calabria a Catanzaro, il Governo Colombo varò una serie di provvedimenti di carattere programmatico industriale da destinare in Calabria e Sicilia, meglio noti come il famoso “Pacchetto Colombo”.

Nelle pieghe delle suddette disposizioni, venivano disposte, a favore della Calabria, una serie di misure distribuite sul suo territorio, quali, la costruzione, a Cosenza, di un “Campus Universitario” moderno e innovativo, mutuato sull'esperienza di quelli americani, l'insediamento della “Sir di Lamezia Terme” a Catanzaro e, per la Provincia di Reggio Calabria, l'assegnazione di 1.300 miliardi di lire per la realizzazione del V Centro Siderurgico Nazionale per la Finsider, a Gioia Tauro (tale ultima opera avrebbe dovuto garantire un'occupazione di 7.500 posti di lavoro), e lo stanziamento di altri 300 miliardi di lire per la costruzione del Polo Industriale più grande del Paese nel settore chimico, per la “Liquichimica di Saline Ioniche”, dove avrebbero dovuto trovare occupazione un migliaio di lavoratori e che avrebbe dovuto produrre mangimi e bioproteine per animali, derivati dal petrolio. Tristemente

aberrante è il dovere constatare, riguardo alla “Liquichimica” che a nessuno sia mai balenata l’idea che queste sostanze potessero essere cancerogene. Il problema, infatti, si pose solo quando iniziò la produzione, durata appena circa 7/8 mesi, con l’attivazione di due impianti su cinque e con circa 500 operai occupati, i quali furono messi in cassa integrazione guadagni straordinaria fino al loro pensionamento.

Nelle previsioni dell’intervento governativo di cui detto, v’erano anche il “Progetto Speciale 22”, per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie, compreso il Porto di Gioia Tauro e la diga sul fiume Metramo.

L’esproprio delle aree interessate alla realizzazione del siderurgico ed alla costruzione delle infrastrutture e del porto venne affidata al Consorzio denominato Area Sviluppo Industriale (ASI) di Reggio Calabria, appositamente costituito al fine di concentrare in un unico soggetto tutti i poteri decisionali che riguardavano lo sviluppo del territorio.

Si trattò di un esproprio forzato di competenze in danno degli Enti locali, che di fatto deprivava il potere decisionale dei Consigli comunali e dei Sindaci, a dispetto del loro ruolo di primari e i diretti rappresentanti elettivi delle popolazioni del territorio.

Questo, anche a fronte dell’ulteriore e gravissima negligenza del legislatore, che mancò anche di prevederne l’inserimento, attraverso un apposito provvedimento di legge, all’interno degli organi di governo dell’ASI, così privando le popolazioni locali dell’espressione di un contributo significativo a livello decisionale.

La nostra storia portuale moderna inizia il 25 Aprile 1975 (data della consegna dei lavori al Consorzio Co.gi.tau.⁹), con la posa della prima pietra dell’opera, avvenuta in località “Lamia”, laddove era stato allestito apposito palco per lo svolgimento della cerimonia. Quel giorno parteciparono all’evento migliaia di persone provenienti da tutta la Piana.

Una vera e propria fiumana di lavoratori, disoccupati, pensionati, donne e giovani, che, in una cornice di numerose bandiere rosse che sventolavano, si erano recati in contrada “Lamia” per assistere alla posa della prima pietra per la costruzione del porto di Gioia Tauro, da parte dell’allora Presidente del Consiglio On.le Giulio Andreotti.

Nelle previsioni del Governo e dei progettisti, l’opera si sarebbe dovuta realizzare in quattro anni e, invece, ce ne vollero undici.

Doveva costare inizialmente 84 miliardi di vecchie lire e, invece, con la lievitazione dei costi, a seguito della politica di revisione prezzi, il porto è costato oltre 500 miliardi di vecchie lire.

Si partiva così, con la fallimentare e inconcludente politica governativa per “Poli di sviluppo”, decisa dall’alto senza una reale conoscenza del territorio o della sua vocazione naturale, e, comunque, senza un diretto coinvolgimento dei rappresentanti istituzionali locali (Sindaci, Presidenti di Provincia e di Regione).

⁹ Consorzio Gioia Tauro, vincitore dell’appalto per la realizzazione delle infrastrutture del porto, le imprese consorziate erano: Lodigiani, Astaldi, Di Penta, Sogene, Gambogi, Grassetto e Graci.

Se a questa centralistica politica di sviluppo aggiungiamo anche la politica cosiddetta “dei due tempi”, seguita dai vari governi che si sono succeduti (nel caso specifico di Gioia Tauro, prima si doveva realizzare la costruzione del porto e poi quella del V Centro Siderurgico), si può ben capire dove stanno l’inganno e la beffa.

Una volta finito il porto, con un ritardo di oltre 6 anni rispetto ai tempi inizialmente previsti per la consegna, infatti, il V Centro siderurgico non si sarebbe mai più costruito perché tutti gli esperti economici già sapevano sin dall’inizio che negli anni ‘80 non ci sarebbe più stata nel mondo tutta quella richiesta di acquisto dell’acciaio che si doveva produrre.

Si partiva, quindi, volutamente con il piede sbagliato, appunto, con la politica dei “due tempi”, che prevedeva prima la costruzione del porto industriale e poi la realizzazione del V Centro Siderurgico.

Anche in questo caso, gli esperti e gli addetti ai lavori sapevano già che negli anni a venire non ci sarebbe stata più la necessità di produrre tutto l’acciaio che avevano preventivato e che, quindi, il V Centro Siderurgico non si sarebbe costruito, ma, una politica governativa ingannevole ci fece credere che nel giro di pochi anni si sarebbe risolto il problema della disoccupazione nella Piana e nella Provincia di Reggio Calabria con la promessa, mai mantenuta, della creazione di 7.500 posti di lavoro.

Ed accanto a questo inganno si perpetrò la beffa di farci inseguire una vertenza ventennale infinita (V Centro siderurgico prima, laminatoio Calabria a caldo, laminatoio a freddo, tondino, zecca dello Stato, mega centrale elettrica a carbone 4 sezioni per complessivi 6.640 MW con annesso terminal carbonifero, centrale termoelettrica dimezzata nella taglia policombustibile 2 sezioni per complessivi 3.320 MW. ... Insomma, di tutto e di più!)

Questo inganno ha fatto sì che si sviluppasse la vertenza più lunga della nostra storia sindacale contemporanea, una vertenza nazionale ventennale definita più volte “Scandalo Nazionale” per la sua mancata risoluzione.

Infine, i lavori del porto furono completati e le banchine furono consegnate nel febbraio del 1986, cioè nel bel mezzo della gravissima crisi nazionale sulla portualità.

La centralità del Mare Mediterraneo

Nella storia dell’uomo, sin dalle sue origini, il Mare Mediterraneo è sempre stato centrale rispetto ai traffici marittimi.

Per i Romani era così importante da portarli a combattere tre guerre puniche contro Cartagine, che decretarono la vittoria di Roma, che così ottenne la supremazia sul Mare Mediterraneo, chiamato dagli stessi “Mare Nostrum”.

La centralità del Mediterraneo venne meno dopo la scoperta dell’America, perché, per moltissimi anni, i traffici marittimi si spostarono principalmente sulla costa atlantica europea.

L'apertura del Canale di Suez prima, e successivamente il suo ampliamento e l'approfondimento dei fondali per il passaggio di navi di maggiore stazza (che hanno un maggiore pescaggio), riportarono nuovamente il Mediterraneo alla sua centralità storica nei traffici marittimi mediterranei e mondiali.

Il Porto di Gioia Tauro si giova di una posizione baricentrica, nel cuore del Mediterraneo, tra il Canale di Suez e lo Stretto di Gibilterra, al centro delle rotte che collegano il Far East con il mercato mondiale dei traffici marittimi.

Malgrado le lotte intestine contro il suo decollo - portate avanti dai rappresentanti dei porti del Nord Italia e dai vari governi nazionali - è diventato, comunque, il primo porto nazionale di transhipment e uno tra i più importanti porti internazionali e mondiali.

Oggi il porto di Gioia Tauro è collegato con 120 porti nel Mondo e con 60 porti all'interno del Mare Mediterraneo e ha contribuito massicciamente alla crescita del sistema portuale nazionale, in quanto non competitivo agli altri porti, poiché svolge anche un'azione complementare all'incremento dei volumi dei traffici degli altri porti, in quanto le grandi navi, che richiedono fondali di - 18 metri, non potrebbero entrare negli altri porti nazionali ancora non adeguatamente attrezzati per riceverli.

I primati del porto

I primati di questo importante porto nazionale e mondiale non rimangono immutabili nel tempo e vanno difesi, giorno dopo giorno, guardando alla polifunzionalità, alle innovazioni tecnologiche, al cablaggio internet ed elettrico di un'area sempre più vasta, oltre che scommettendo sulla capacità di un aggiornamento continuo delle professionalità esistenti e sulla preparazione e formazione di quelle future.

Occorre essere sempre in allerta, puntando sulle infrastrutture più moderne, innovative e competitive, sulla elettrificazione delle banchine portuali, ma, soprattutto, avere una grande capacità di prevedere il domani, con una chiara visione sullo sviluppo dei traffici marittimi mediterranei e mondiali, sulla evoluzione della portualità nazionale ed internazionale, per essere in grado di anticipare il futuro, attrezzarsi in tempo e prima degli altri.

Tutto ciò va inserito all'interno di un moderno "Piano Nazionale dei Trasporti", che guarda, appunto, al futuro ed interagisce con il "Sistema Paese", il quale sia in grado di prevedere un sistema intermodale, viario e ferroviario lungimirante, innovativo, moderno, capace di interfacciarsi sempre di più con il territorio e l'Europa, con una maggiore velocità di trasporto e riducendo notevolmente i tempi di percorrenza e che sia in grado di poter sostenere il passaggio di "treni blocco" sempre più lunghi, per raggiungere gli interporti nazionale a cominciare da quello di Bologna.

L'alta capacità di trasporto e l'alta velocità non dovranno più essere annunciate, bensì subito realizzate.

Le obsolete gallerie esistenti tra Paola e Salerno dovranno essere adeguate all'alta capacità del trasporto ferroviario di cui il "Sistema Paese" necessita.

Occorrono fatti e non parole, se vogliamo concretamente mantenere ed aumentare il primato del porto di Gioia Tauro con una sinergia istituzionale a tutti i livelli e senza precedenti!

Con l'impegno di raggiungere il tutto entro la fatidica data del 2030, che segna il termine previsto per l'abbattimento dell'inquinamento delle navi, durante la sosta nei porti, attraverso lo spegnimento dei motori di bordo e l'utilizzo della corrente elettrica di terra. Occorre pensare ad una sottostazione elettrica entro l'area portuale in grado di soddisfare la grande richiesta di energia di cui il porto necessita, altrimenti si corre il rischio altamente papabile che, se le banchine non saranno elettrificate adeguatamente, non entreranno le navi, come del pari accadrà se i porti non avranno a loro disposizione tutta l'energia elettrica necessaria per soddisfare la richiesta delle navi.

Il contenzioso aperto da 7 anni tra l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e il Corap¹⁰ sull'assegnazione di un'area di 60 ettari alla suddetta Autorità di Sistema Portuale non giova a nessuno.

Un grande porto artificiale senza flotta indigena

È ritenuto più che mai opportuno precisare che, nella storia millenaria dei traffici marittimi, che sono sempre esistiti nella Marina di Gioia Tauro sin dal periodo neolitico (tra la Marina di Gioia e l'Isola di Lipari per il trasporto dell'ossidiana, all'antica "Città di Matauros" della Magna Grecia nel porto fluviale dell'antico meandro descritto da Strabone, alla "Statio Navalis" dei Romani nel "Porto di Matauros", all'imbarcadero di Gioja del 1400, al Caricatoio di Gioja del 1600, del 1700, 1800 e del 1900 fino allo scoppio della seconda guerra mondiale), ci fu sempre una piccola flotta indigena che stazionava nel Porto di Matauros prima o successivamente, come, appunto, i nostri 100 velieri tirati a secco sulla spiaggia.

Oggi, paradossalmente, abbiamo un grande porto artificiale senza una flotta indigena. Su una tale circostanza, incredibile circostanza non può sottacersi un monito di stigmatizzazione.

La Città tra due fiumi

La città di Gioia Tauro sorge in una zona strategica, all'interno di un territorio della Piana, che si presenta come un posto "baciato" dalla natura, poiché circondata dalle acque e con la catena dei monti che, da Capo Vaticano a Sant'Elia, la cinge a forma di un grande anfiteatro naturale.

¹⁰ Corap, Consorzio Regionale Attività Produttive. Ente pubblico economico strumentale della Regione Calabria (ex ASI, ex Asireg)

La stessa, infatti, delimita a Sud con il fiume Petrace, ad Ovest con il Mare Tirreno e a Nord con il fiume Budello.

Lo stesso Strabone accennava ai due fiumi Petrace e Budello, chiamandoli entrambi Matauros, probabilmente ritenendo che essi avessero la stessa origine.

Anche nel Codice Romano-Carratelli la “Torre Cavallara”, dipinto ad acquerelli, che viene lambita da due fiumi, probabilmente si richiama al Budello e al Petrace.

I due fiumi, fino a quando non sono stati meglio arginati e regimentati per impedire lo straripamento delle acque, formavano estesi acquitrini stagnanti, che d'estate rendevano l'aria irrespirabile, condizione che impediva un aumento della popolazione nel territorio di Gioja.

In particolare, nel passato, il fiumiciattolo del Budello è stato più volte fonte della malaria, a causa proprio del ristagno delle sue acque.

Successivamente, le prime opere di bonifica, effettuate nell'800, assieme a una corretta arginazione delle sponde del fiume Budello, ne impedirono la tracimazione e il ristagno delle acque e, così, arginarono la diffusione della malaria e la stessa insalubrità dell'aria. Questa nuova condizione del fiume, sulle cui sponde erano stati piantati anche numerosi eucalipti¹¹ (dei quali ancor oggi è rimasta qualche testimonianza), per il mantenimento degli argini del fiume e per la loro capacità di assorbire una grande quantità d'acqua impedendone i ristagni, impedì la proliferazione delle zanzare anofele, dette anche “vettori della malaria” per la capacità di trasmettere la malaria all'uomo attraverso la loro puntura.

L'avvenuta bonifica idraulica del territorio fu, quindi, condizione essenziale per favorire l'incremento demografico sul territorio di Gioja.

Il fiume Petrace

Il fiume Petrace (antico *Matauros*), rapidissimo e pericoloso, nasce a 1.000 metri di altezza nel cuore dell'Aspromonte.

Scorre per una lunghezza di 27 km e possiede un bacino idrico di 461,3 Km², con la parte finale - compresa la foce - delimitante il confine tra il Comune di Gioia Tauro con quello di Palmi.

Il Petrace è il più importante fiume perenne della Provincia di Reggio Calabria.

Il secondo fiume perenne è il fiume Budello, mentre tutti gli altri rimanenti sono solo fiumare o torrenti a carattere stagionali, alimentati dalle piogge autunnali e soprattutto invernali.

Nella storia moderna, l'alluvione più disastrosa del Petrace è quella dell'Ottobre del 1953.

I nostri padri hanno raccontato che, in quella circostanza, il fiume ha portato a mare una quantità d'acqua impressionante assieme a centinaia e centinaia di alberi, rami,

¹¹ Albero originario di Oceania e Filippine che in Italia raggiunge un'altezza di 25 metri

canne e tutto ciò che la furia della piena ha potuto trascinare a valle, con la fanghiglia e le pietre.

La foce si era ingrandita enormemente, vista la eccezionale e notevole quantità di acqua che si riversava a mare, sboccando direttamente a mare ed appariva, con quel tratto di mare circostante, un tutt'uno, come una grande distesa di alberi abbattuti.

La spiaggia della Marina di Gioia Tauro era irriconoscibile e ricoperta tutta di alberi, rami e canne, che il mare aveva depositato durante l'azione di piena del fiume, durata alcuni giorni.

A memoria di quella generazione, uno scenario simile non si era mai visto.

Il Petrace trascinava a mare copiosa quantità di legname e moltissimi cittadini, soprattutto della Marina, si ingegnarono ed iniziarono la raccolta di gran parte di quegli alberi, per riempire la loro legnaia, onde utilizzarli per il riscaldamento invernale.

A memoria contemporanea è sufficiente ricordare la mareggiata dell'11 dicembre del 2008, che ha portato sulla spiaggia della Marina di Gioia centinaia e centinaia di alberi che il Petrace aveva portato a mare, anche se in quantità nettamente inferiore rispetto a quella dell'Ottobre del 1953.

Sebbene la leggenda mitologica di Oreste parla di sette affluenti, di fatto, oggi il Petrace ha ben 24 affluenti¹², che scaturiscono spontaneamente quasi tutti dalle falde pre-aspromontane dell'Appennino e che gli assicurano un continuo apporto idrico, tale da impedirne il prosciugamento anche durante i periodi di maggiore siccità.

Il corso del Petrace, attraverso i suoi affluenti, attraversa il territorio di ben 17 Comuni¹³. Pare d'uopo evidenziare che la foce del fiume Petrace, in alcuni periodi dell'anno, si spinge verso Nord, fino all'altezza della trattoria "*La Struncatura*" e, viceversa, in altri periodi dell'anno – anche se raramente - si spinge a Sud, nel territorio di Palmi, fino a Scinà.

Il fenomeno è dovuto ai venti ed alle correnti marine che spingono quasi sempre il corso d'acqua a sfociare a Nord e raramente la foce si sposta a Sud rispetto alla normale perpendicolarità sul Mare Tirreno.

In entrambi i casi, a poche decine di metri dal mare, forma un piccolo lago (appunto, l'antico Meandro descritto da Strabone), dove talune specie di volatili e, in alcuni casi, coppie di Cigni, stazionano e nidificano.

Alla fine degli anni 90, l'Amministrazione Comunale presentò alla Regione Calabria un progetto di "Parco fluviale del Petrace", mai finanziato, che prevedeva il recupero e la riqualificazione del territorio, d'intesa con i comuni interessati (Cittanova, Molochio, Oppido Mamertina, Palmi, Rizziconi, Seminara, Taurianova, Terranova

¹² Gli affluenti del Petrace sono: Vasi, Diverso, Pietragrande, Petrace, Petrilli, Marro, Cerasia, Barvi, Serra, Torbido, Soli, Taconi, Razza, Sevina, Secca, Calabrò, Acqua di Vina, Galena, Acqua Fredda, Iona, Calabretto, Ferrandina, Boscaino, Brughesi.

¹³ Sant'Eufemia d'Aspromonte, Delianova, Scido, San Procopio, Cosoleto, Santa Cristina, Oppido, Melicuccà, Seminara, Palmi, Gioia Tauro, Rizziconi, Varapodio, Terranova, Molochio, Taurianova, Cittanova.

Sappo Minulio e Varapodio) e che interessava per 30 chilometri il bacino del Petrace con i due affluenti Marro e Razzà.

La rinaturalizzazione del fiume Petrace è un obiettivo importante da perseguire sempre e senza arrendersi mai, se vogliamo tutelare la bellezza naturale della foce del fiume ed un mare pulito, azzurro e cristallino.

Il fiume Budello

Il fiume Budello (o Paccolino), nasce nella zona di Patripòdi in Rizziconi e nella zona di Drosi. Scorre per una lunghezza di 15 Km ed ha un bacino idrico di 84,2 Km².

Formato da tre affluenti¹⁴, attraversa il territorio di Rizziconi e scorre lungo la “Valle Amena”(la parte urbanizzata a Nord di Gioia Tauro), sfociando nel Mare Tirreno, senza una adeguata foce, vicino al Molo Sud dell’imboccatura del Porto di Gioia Tauro.

E’ stato chiamato Budello perché attraversa in modo tortuoso le campagne di Rizziconi e di Gioia Tauro, che nel passato ha impaludato.

Anche il fiume Budello, prima di sboccare a mare, forma, a volte, un piccolo meandro, sia pure non paragonabile a quello del Petrace perché, a differenza di quest’ultimo, è più piccolo di portata e nella sua storia antica non è mai stato navigabile.

La foce del Budello, in gran parte dell’anno, si spinge verso Nord, fino al Molo Sud del porto di Gioia Tauro e, in altri periodi, si spinge verso Sud fino ad arrivare vicino al Pontile.

Nella zona urbanizzata attraversata dal Budello - precisamente, nel tratto compreso tra il sottopasso della rete ferroviaria e la foce - sono state realizzate, a suo tempo, le opere idrauliche in cemento, gli argini e il letto del fiume, che hanno ben retto nel tempo e contenuta la piena del fiume, per un centinaio di anni.

Oggi, il letto del fiume si è rialzato e le sponde degli argini sono quasi sparite, a causa della mancata periodica manutenzione del corso d’acqua, rendendo il fiume pericoloso per le eventuali tracimazioni, come l’ultima avvenuta nel 2010.

Anche il fiume Budello merita un progetto tendente alla sua rinaturalizzazione per meglio tutelare la bellezza del nostro mare.

I due fiumi

¹⁴Gli affluenti che alimentano il Budello sono: Pèlissa che sgorga nel Comune di Taurianova e che nel centro abitato di Rizziconi prende il nome di Sant’Angelo, Lavina che sgorga nella contrada Vena di Rizziconi, Drosi che sgorga vicino a Drosi detto oggi Canciano.

In alcuni periodi dell'anno - stranamente - le foci dei due fiumi tendono ad avvicinarsi, come se volessero incontrarsi ed abbracciarsi, ostacolati da una forza superiore che glielo impedirebbe per l'eternità.

E' possibile che non ci sia mai stata tramandata una parte della storia mitologica, nella quale si racconta, ad esempio, che il Dio del Mare Nettuno condannò, per gelosia, la bellissima Ninfa che abitava il fiume Budello ed il Dio purificatore che viveva nelle acque limpide e cristalline del fiume *Matauros* a non potersi più ricongiungere per abbracciarsi e amarsi prima di sfociare nelle limpide acque del Mare Tirreno?

Conclusioni

Solo se conosciamo il nostro passato, con la profondità delle nostre radici storiche, possiamo comprendere il presente e programmare il futuro.

Le attività marittime, mercantili e commerciali di questo territorio e in particolare della Marina di Gioja (*Matauros*), si perdono nella notte dei tempi ed i reperti storici ci dicono chiaramente che, sin dal periodo neolitico, il nostro territorio commerciava con le Isole Eolie.

Il grande Porto di Gioia Tauro, pur avendo una storia di attività di soli 28 anni (la prima nave container - Cmbt Concorde - entrò nel porto il 15 Settembre del 1995), ha alle sue spalle una importante ed affascinante storia millenaria, che occorre ricordare e tramandare alle future generazioni.

L'auspicio è che queste riflessioni possano stimolare l'impegno degli storici e degli studiosi ad un maggiore approfondimento ed ad una più profonda conoscenza della nostra storia, di cui dobbiamo tutti essere fieri e orgogliosi.

31 Luglio 2023

Il Sindaco
Aldo Alessio