

RODAN

L'identificazione del *PENNINUM*

In questa specie di guida alle Ricerche Autodidattiche, giungiamo qui ad analizzare la questione dei Passi Alpini, che sono un ulteriore tipo di indagine archeologica, ed hanno l'importanza di determinare la direzione delle antiche strade, e quindi la posizione di abitati e punti di sosta, ma anche di rivelare le tecniche di trasporto, perché il modo come è fatta una strada, dice anche con quali mezzi si transitava e come si usava fare il trasporto delle merci, specie quelle pesanti come i lingotti di ferro.

I testi antichi non aiutano molto: c'è un *Itinerario Antonini* che somiglia ad una guida turistica, descrive le strade romane soffermandosi sulle taverne, ma non sui passaggi tecnicamente difficili.

I romani parlano sempre delle loro strade, e non citano mai quelle etrusche che le precedettero; però furono gli etruschi ad inventare tutte le tecniche di costruzione e di trasporto, che i romani usarono.

Ora io non vorrei apparire quello che vede etruschi ovunque, perché invece osservo le cose per riconoscerne tecniche e concetti, perciò in questo studio parto dalla constatazione che gli Etruschi dovettero necessariamente passare in qualche modo, da questi Passi, perché è certo che dal VI al IV sec. a. C, trasportarono ferro a tonnellate, dalla Svizzera all'Italia, e dunque sulla base di questo presupposto, viene il movente per andare a cercare da dove passavano e come facevano.

Già si è detto che occorre una analisi preventiva della carta geografica, seguita da verifiche sul posto; però fin che si parla di una collina lunga un paio di chilometri, tutto si può fare in un giorno, ma quando si tratta di un passo alpino, con due valli che vi confluiscono, e varie decine di chilometri da esplorare a piedi, la cosa diventa problematica, non si può fare fino a che si organizzerà una vacanza in loco; perciò le mie analisi dei Passi Alpini, sono carenti di verifiche, rimandate a chissà quando.

A prescindere dai dettagli rimandati al Testo delle Antiche Strade, qui vado alla ricerca delle motivazioni che spiegano perché questa via di transito determinò la fondazione di *Melpum*, e perché dopo la sua distruzione non fu più ricostruita, come avvenne per altre città.

Questo tipo di studio non è inquadrabile né nella Storia, né nell'Archeologia, per questo dico che occorre istituire la facoltà di "Scienze Storiche", dove includere concezioni, tecnologie, scienza delle analisi (genetiche, fisiche, C14, chimiche, metallurgiche, petrografiche, ceramiche, tessili, ecc).

Nel VI sec. a. C. il mondo antico giunse al boom del ferro, una tecnologia venuta da est, che in Europa iniziò nel X sec. a. C.; si diffuse prima lentamente e poi in breve tempo cambiò un'epoca, e portò il ferro dall'Europa all'Oriente, rivoluzionando antichi equilibri di potere, introducendo nuove armi ed attrezzi da lavoro, generando nuove concezioni e nuove possibilità di vita. La corsa al ferro fu come l'americana corsa all'oro e ci fu un periodo che si pagò il ferro a peso d'oro.

Dopo il ferro dell'Elba scoperto dai Villanoviani e sviluppato dagli Etruschi, si svilupparono miniere e centri siderurgici in molti posti, dalla Turchia alla Spagna, ma nel VI - III sec.a.C. il principale centro siderurgico del mondo antico, fu il regno celtico del Norico, dalla mitica Boemia alla magica Carinzia, in Austria, dove nacque quella civiltà che gli archeologi chiamano Halstatt. I primi commercianti del ferro celtico furono i greci che risalivano il Danubio; di seguito furono ancora i greci di Adria, che risalivano il Po' ed il Ticino, perché conoscevano questa via per l'Ambra. Ma nel VI sec. a. C. gli Etruschi videro minacciato il proprio commercio del ferro d'Elba, dalla più forte concorrenza del ferro celto-greco, perciò cacciarono i greci da Adria e colonizzarono la Valpadana.

Poiché poi le grandi città siderurgiche di Populonia e Vetulonia, furono spopolate dall'arrivo della malaria, la produzione di ferro dell'Elba calò progressivamente, e dunque gli Etruschi importarono sempre più ferro celtico, per esportarlo via mare verso i grandi imperi dell'oriente.

A questo punto giunge la spiegazione dei passi alpini, perché di lì per forza dovette passare il ferro celtico, ed il primo passo usato, fu quello che era già noto, cioè il mitico Passo del *Phoenicus*, poi *Phoeninum*, poi *Penninum*, da cui trarremo una etimologia, che non indica il nome

del passo, ma il nome della montagna con i passi, perché non era uno solo, ma erano tutti lì, uno accanto all'altro.

Il primo passo ad essere transitato fu il *Lucomagno* (latino: *lucus magnus* = bosco grande) che certo aveva un altro nome (forse Giovo Pennino, perché sulla stessa via del Giovo Appennino).

Il Lucomagno è certamente il passo più antico perché è naturale, non è stato tagliato in nessun punto (come gli altri passi) ed ha una pendenza sua tipica che non supera mai il 10%; perciò fu una mulattiera preistorica, che si riconosce dalla forma della strada antica (non l'attuale che è rifatta).

Le strade preistoriche infatti non hanno mai tonanti, perché questa tecnica per risalire i monti molto ripidi, venne soltanto con gli Etruschi, che poterono così mantenere la pendenza stradale massima del 10%, su qualunque montagna dovessero scalare.

Però il trasporto di montagna è più complesso di quello in pianura, non solo perché è più faticoso, ma perché l'obliquità dà problemi di equilibrio dei pesi sui carri e di frenatura sulle discese, e per giungere a fare le strade a tornanti, bisogna prima inventare i carri con lo sterzo, che non esistevano.

Perciò fino a che si trasportava a dorso di mulo, non c'erano problemi di montagna diversi da quelli di pianura, ma quando furono necessari i carri perché il ferro serviva a tonnellate, fu necessario cambiare tecniche di trasporto, e prima delle strade a tornanti si usarono le rampe, già sperimentate per l'alaggio delle navi sulle sponde di mari e laghi. Sono state individuate tracce di rampe da carico, sparse un po' su tutti i passi montani, le aree urbane a forte ripidità, le banchine portuali sottostanti ai piazzali dei magazzini, le calette di mare sottostanti alle strade, ecc.

Tutte queste rampe hanno pendenze attorno al 30-40%, e sono dotate di solchi paralleli scavati nella roccia, che funzionano da binari di guida, entro cui non passavano ruote ma slitte centinate in ferro, ed il traino avveniva con fune ed argano, con muli che facevano girare l'argano.

Quando si movimentano pesi su forti dislivelli non si usano ruote, perché la velocità o facilità di scorrimento, non è un vantaggio ma un problema di frenatura contro la ricaduta verso valle.

Gli antichi guardavano le salite nell'aspetto di discese, perché il problema di frenare era superiore al problema di trainare, perciò si usarono slitte invece che ruote.

Un esempio reale di questo criterio, lo si trova nell'isola di Madera, dove si conservano tradizioni antichissime, quali le antefisse sui tetti delle case. Ebbene siccome in questi abitati vi sono strade a forte pendenza, sono selciate con la pietra locale che è molto dura, e vi si passa sopra con le slitte ferrate, senza mai usare ruote. Le slitte sono trainate dai buoi in salita, e scendono senza sforzo e senza correre, con il semplice accompagnamento bovino. Se qui ancora si usa questo sistema, si deduce che nell'antichità fu molto diffuso, nonostante esistessero già anche le ruote. Perciò lo studio delle antiche strade, deve prevedere la verifica delle pendenze, dove si trovano solchi scavati nei selciati, perché è più facile che siano stati scavati dallo sfregamento delle slitte che non dalle ruote.

Per cercare la presenza di queste rampe etrusche, che furono abbandonate poi con le strade a tornanti, occorre il georadar, perché non si possono scavare chilometri, né si riesce a vedere qualcosa con infrarossi od ultrasuoni; per cercare cose di roccia tra le rocce, bisogna distinguere forme geometriche tra le forme irregolari, e dunque bisogna passare per le tecniche più sofisticate.

Torniamo ora alla questione dei passi alpini, e consideriamo che iniziarono a passare dal *Lucomagno* perché era noto, e si può supporre che sia stato acciottolato per farvi transitare dei carri col ferro, che poterono passare perché quasi tutto il tragitto ha pendenza 4-6%, e solo in tre punti ha pendenza 10%, dove si suppone tenessero buoi da tiro, per dare man forte alle pariglie equine.

Dunque nella prima metà del VI sec. a.C., mentre di qui passava il ferro, si capì che al di là del passo, il ferro veniva da est, lungo la valle del Reno, e perciò si volle abbreviare il percorso con una nuova via, che giungesse direttamente a Coira, grande incrocio di tutta l'area celtica, anche perché al di là del passo, la via lungo il Reno, era impervia per molti chilometri, non adatta ai carichi pesanti. Perciò aprirono il Passo del San Bernardino, che poteva esistere come sentiero, ma che non aveva pendenze e passaggi transitabili con carri pesanti.

La via del San Bernardino divenne dunque la seconda via del ferro, probabilmente nella seconda metà del VI sec.a. C. Non è che fosse una bella via, perché anche qui ci fu un tratto sui burroni, (per cui i romani la chiamarono *Via Mala*), però la via era assai più corta, con il tratto pericoloso ancora più breve. Si riconosce che la via del San Bernardino è stata tagliata, perché reca massicciate di livellamento e demolizioni di rupi, e perché nella zona, dove dovrebbe trovarsi una rampa, esistono molti tornanti che poi la sostituirono.

Nel V secolo a.C., gli Etruschi tagliarono anche il Passo dello Spluga, per collegare la suddetta *Via Mala* con il Lago di Como, dove nel frattempo sorse la nuova città omonima, della dodecapoli. Dopo questa via dello Spluga fu aperta anche la via del Passo Maloja, che divenne la strada fondamentale del ferro, mentre le altre servirono di più per le merci di origine etrusca o mediterranea, dirette all'area celtica. In questo V secolo gli Etruschi avevano ben esplorato come fossero tutte le valli Alpine, e si resero conto che la via più spedita per arrivare ai forni fusori della Carinzia, era di passare per la valle dell'Inn, invece che dalla valle del Reno e perciò fecero la più difficile strada del Maloja, che accanto ad una mulattiera per il traffico leggero, ebbe una formidabile rampa a slitte per il ferro, che giungeva in barca risalendo l'Inn, e dopo la rampa proseguiva in barca discendendo il fiume Mera, poi il Liro ed il Lago di Como. Più tardi ancora gli Etruschi si accordarono con i Rezi, ed aprirono il Passo del Brennero in modo da abbreviare il percorso dalla valle dell'Inn all'Adige, fino al porto di Adria. Soltanto in età romana, la via del ferro fu semplificata attraverso il Passo di Tarvisio, con la strada che giungeva ad Aquileia, che divenne il più importante porto di esportazione del ferro Norico, fino al medioevo.

A questo punto indaghiamo il toponimo *Penninum*, perché sappiamo che i nomi contengono la sintesi di un significato che rappresenta caratteristiche, motivazioni, storia.

Questo nome è stato citato come *Phoenicum*, *Phoeninum*, *Penninum*, che può avere derivati di:

- *Phoeni* temine che indica i Fenici; vi sarebbe corrispondenza con i primi commercianti passati da queste parti che furono i Cretesi, che all'epoca erano detti Fenici (non quei Fenici citati dalla storia, ma quei protofenici egei citati dall'archeologia).

- *Phoenicussa*, potrebbe essere un'altra attinenza, che significa coperto di Felci, come è attestato dal nome antico dell'isola di Filicudi, detta *Phoenicussa*, ed è una parola di origine fenicio-egea.

- *Pen* è il diverso significato che traiamo dall'idioma Ligure antico, essi furono i primi abitanti della valpadana, prima dei Celti, e primi scopritori del Passo. La parola ligure "*Pen*" significa penna, punta, estremità, cucuzzolo di un monte (rammentiamo che le parole antiche sono cumulative di un'idea).

- Mentre il termine "*In*" è una preposizione di moto a luogo, onnipresente in tutte le lingue (*Drive-in*, *In-side*, interno, indietro, insù ingiù, ecc), per cui l'associazione *Pen-in* significa "il monte da cui si passa" e quindi diventa la parola che indica un passo alpino.

- Poiché è ligure anche la parola "*Alp*", che indica pure monti, con la differenza che questi sono quelli molto alti, quelli da cui non si passa perché le loro selle sono occupate dai ghiacciai intransitabili.

- Perciò da Alpi, derivano i significati di *Alp-in* = alpino = che è nelle alpi, e persino potrebbe derivare la parola "*Alt*", con significato di fermati perché è Alto, cioè è un monte da cui non si passa.

- quindi deduco in *Pen-in* = *Pennino* = *Penninum* = è quello che si trova tra le vette da cui si passa, da cui Appennini, sono i monti da cui si passa ovunque, perché sono bassi ed hanno un passo tra ogni vetta (*Pen*), mentre *Alp-in* genera Alpino, che sta tra le vette più alte, ma non si passa e dice *Alt*..

E' frequente che le parole antiche contengono più significati, perché in origine il linguaggio esprimeva idee cumulative, (rappresentate con unico simbolo, il petroglifo), e solo più tardi il linguaggio si è perfezionato scindendo le parti connesse nel significato generico, con più significati diversi ed attinenti, d'onde furono rappresentati da gruppi di simboli di scrittura. Del resto le parole antiche sono state coniate dall'uso di molte persone, che, partite da una protolingua comune, si sono scisse in lingue diverse, ma che conservano radici riferite ad una stessa cosa, d'onde le associazioni di idee o suoni, che convergono su un unico significato, perciò è possibile che *Phoenicus*, *Phoeninum*, *Penninum* significhi "Il monte da cui si passa, dove vi sono molte felci, e che era quello usato dai fenici".

Nell'antichità la parola *Penninum* era un nome proprio, perché era l'unico passo transitabile con una vera strada; poi in età romana la stessa parola divenne un pronome, usata per indicare genericamente "un passo", perché erano state aperte molte vie carrabili attraverso altri passi.

Di fatto la troviamo citata in *Summo Phoenino*, che è il Gran San Bernardo; compare sulla *Tabula Peutingeriana* dove *Peninum* indica il Passo del Bracco, e ancora gli scrittori antichi la usano per il Passo Sempione, il San Bernardino, il Monginevro e altri. Penso che le note geografiche siano state trascurate e mancando un coordinamento è venuta la confusione di quale fosse il *Penninum*.

Questo fatidico *Penninum*, ha oggi il nome di Monte San Gottardo, ed è rimasto il nome di un monte e non di un passo, perché è il nodo centrale dove si trovano tutti i passi transitabili nell'antichità, e per questo le Alpi Centrali tra Lombardia e Svizzera furono dette dai Liguri "Alpi Pennine". Evidentemente i Romani spostarono questo nome più ad ovest, dove fecero i passi più importanti, perché vollero aggiungere le distinzioni di Alpi Leponzie (Leptine) ed Alpi Rezie (Retiche), per distinguere quelle abitate dai *Leponzi* da quelle abitate dai *Raeti*, per cui si perse l'etimologia antica significante che da lì si poteva passare, sostituita dal toponimo di chi vi abitasse.

Il nome di Monte San Gottardo è medioevale, e forse fu attribuito dall'arcivescovo di Milano Galdino, che nel 1300 fece tagliare l'omonimo passo del San Gottardo, per abbreviare il percorso del *Lucomagno*, sulla direzione ovest (Francia), per evitare che passando dal *Lucomagno* si dovesse poi passare anche dal difficile *Furka Pass*, tra la valle del Reno e quella del Rodano. Però questo passo del San Gottardo non esistette nell'antichità, neppure come sentiero pedonale.

Il Monte San Gottardo si compone di quattro vette, la più alta è Pizzo Rotondo 3192 m, tra le vette vi sono quattro ghiacciai, da dove sorgono quattro grandi fiumi, che percorrono tutta l'Europa:

- verso ovest: il Rodano (*Rodan, Rodanus*), che va al Lago di Ginevra e poi al mare Ligure,
- verso nord: il *Reuss* che poi si unisce all' *Aare*, e vanno al *Reno* e poi al mare del Nord,
- verso est: il *Reno* (*Rein, Renum*), che poi gira a nord al lago di Costanza, e poi va al mare del Nord,
- verso sud: il Ticino (*Tesin, Esinus, Tikonon*), va alla grande via del Po' che va al mare Adriatico.

Non molto distanti si aggiungono il fiume Danubio, che sorge poco a nord del lago di Costanza, e il fiume Inn, che sorge poco a sud-est del Reno, e va al Danubio (Istro) e poi va al Mar Nero.

Perciò questo *Monte Penninum* (Gottardo) fu considerato l'ombelico d'Europa, sacro a Giano, perché rappresentava la porta, il crocevia di tutti gli antichi passaggi alpini (Valichi o Giovi). La sua grande importanza è dovuta al fatto che a breve distanza tra loro, si trovano tutti i passi: Lucomagno, Novena, San Giacomo, Grimsel, Furka, Ueberalp, S. Bernardino, Spluga, Maloja, dai quali si aprono tutte le vie dell'Europa.

Osservando sulla Carta geografica il Monte San Gottardo, si nota la disposizione del Rodano opposto al Reno, ed il Reuss opposto al Ticino, disposti circa su diagonali rispetto all'asse nord-sud; da qui si riconosce una croce sghemba, che su ogni lato prosegue con un brusca deviazione a zig zag. Osservando la carta geografica su un'area maggiore, si nota che si mantiene la stessa immagine di quattro grandi fiumi, che zigzagano su quattro direzioni opposte e abbracciano tutta l'Europa.

E' possibile che il simbolo della croce uncinata, rappresenti proprio questo punto, cioè il *monte Penninum* (Gottardo), considerato il centro dell'Europa antica, una figura schematica che rappresenta i quattro grandi fiumi, e contemporaneamente l'unico grande crocevia per tutte le direzioni, l'unica sorgente di tutte le acque che bagnano l'Europa: è una forma stilizzata che rappresenta il polipo, rappresenta la chiave del potere sul territorio, il simbolo di Giano che da inizio a tutte le cose.

La croce uncinata è sicuramente preistorica, fu molto diffusa tra gli Etruschi, però non è un segno ideato da loro perché lo acquisirono in Italia dove esisteva già da prima.

L'archeologo Paolo Emilio Stasi, nel 1904 studiò la stratigrafia sedimentaria delle grotte Romanelli e Zinzulusa (Puglia), e là trovò tra molti reperti neolitici con fusaiole e coltelli d'ossidiana, anche un vaso in ceramica grigia, sicuramente neolitico, che riporta il simbolo della

croce uncinata. Ciò fa pensare che quei navigatori che frequentarono le grotte Pugliesi, già conoscessero il percorso di risalita dell'Adriatico, Po' e Ticino, fino al leggendario Passaggio del *Phoenicus*, già sperimentato come raggiungibile anche dalla via del Danubio.

La Rosa Camuna è pure una croce sghemba quadrilobata, e se pure è diversa dalla croce uncinata, pare ispirarsi alla stessa idea, perché ciascuno di quei quattro fiumi, ha un grande Lago (Costanza, L. Maggiore, Ginevra, Luzern), e quindi l'idea di croce uncinata diventa croce lobata, ma in ogni caso indica lo stesso ombelico del mondo, e si ispira al numero quattro.

La numerologia fu una scienza dell'antichità, associata alla simbologia e all'astrologia; trae riferimenti dalle combinazioni numeriche, e vi riconosce concetti fondamentali. Per quanto appaiano fantasiosi, superstiziosi, mitologici, essi furono usati per migliaia di anni, e dunque non fu una moda frivola.

Fin dalla preistoria il numero uno fu associato a Dio; il numero due fu associato alla coppia che genera la vita; il numero tre, simbolo il triangolo, fu associato all'unità della famiglia e della triade divina. Per qualche motivo questi numeri furono presi a rappresentare i diversi popoli: per cui il tre venne a rappresentare gli Egizi ed i Fenici; il cinque, simbolo la stella a cinque punte, rappresentò l'idea, il genio, la fantasia, ed indicò gli arabi; ed il numero sei, simbolo la stella di David (due triangoli equilateri sovrapposti) indicò il razicinio, la scienza, e fu associato ai popoli mesopotamici Caldei, ed Israelitici. E' possibile che il numero quattro, simbolo la X, la croce uncinata o quadrilobata, fu associata a questo *ombelicus mundi*, grande incrocio di strade e fiumi, e fu associato ai popoli nordici (celti, germani, sciti) per indicare il dominio, il potere che si impone con la forza. Fuori da ogni teoria, rimane il fatto che la rosa camuna e la svastica rappresentano i Celti, rappresentano il numero quattro, e somigliano alla disposizione dei quattro grandi fiumi d'Europa.

Ora andiamo ad esplorare le valli e relativi passi alpini: è un viaggio che fa trovare toponimi, come se si andasse per funghi. Nelle valli si conservano tradizioni che rivelano mondi passati, ogni valle si somiglia e pure tutte sono diverse. Il mondo alpino pare una rete da pesca che ha trattenuto tutto ciò che incontrò sul percorso; le sue infinite valli sono una griglia fatta di angolini in cui si rifugiarono tante genti che sfuggirono alle tragedie della storia. In ogni valle si è rannicchiato un popolo ed una cultura, ed occorrerà la genetica, per spiegare quante etnie si fusero in questo magico mondo Alpino.

I Romani al solito usavano nomi cumulativi, per semplificare le cose, ma quando parlano dei Reti, è come se citassero una rete multi-etnica. Tra le Alpi dominava la stirpe celtica, ma quegli etruschi che percorsero la via del ferro alpino, trovarono tutto un mondo di diversità, paragonabile alla loro storia.

Nel viaggio da Bellinzona a Coira e fino ai fonditori del ferro Norico, in fondo alla valle dell'Inn, non trovarono soltanto Celti, ma anche Carnii, Illiri, Veneti, e ... chi erano quelli della Carinzia?

Qui si tocca un tasto importante, che rimando, perché io non ci vedo un toponimo legato ai Carnii, come si dice sui testi, ma è legato ai Carii ed all'abilità di fare spade.

La storia romana dice che le spade celtiche si dovevano raddrizzare ad ogni colpo, perché si piegavano; un simile ferro non può tagliare perché è più tenero del rame, però non si spezza come altre spade d'acciaio, e allora come facevano a tagliare? Vi furono tecniche metallurgiche sofisticate che non compaiono nell'analisi dei reperti archeologici, perché l'ossidazione ha asportato gli indurimenti superficiali, che sono sottilissimi, e che sapevano fare Cilici, Frigi, Carii, e quanti furono i ferraioli sui monti del Tauro, per questo migrarono come gli Etruschi, verso le nuove fonti del ferro.