

## **Viabilità e insediamenti nel Val Demone. Da età bizantina a età normanna**

**Lucia Arcifa**

Il dibattito che si apre in Sicilia alla fine del '700, in concomitanza con i primi tentativi promossi dal parlamento siciliano di varare un piano per la creazione di strade carrozzabili, avvia la polemica sullo stato di arretratezza del sistema viario siciliano. Nella produzione a stampa che si sviluppa a margine di questo dibattito c'è posto sovente per una analisi anche storica, tutta incentrata sul concetto di decadenza della viabilità di età romana, decadenza che si protrae fino alle soglie dell'età moderna, consegnando all'età borbonica il problema del rifacimento e della creazione ex novo di una rete stradale, la cui mancanza è considerata una causa determinante del sottosviluppo economico della Sicilia.

Ancora oggi il giudizio sulla viabilità medievale appare sia pure in modo sfumato, inficiato dal pregiudizio formatosi in età borbonica e mai sottoposto al vaglio della ricerca topografica e storica. Gli studi sulla viabilità dell'Isola, infatti, si sono essenzialmente appuntati sull'età greca e romana, fortemente incentrati sul dato itinerario e sul computo delle distanze. Ed è ancora in questa prospettiva classicista che si è operata una analisi delle fonti itinerarie di età medievale e di Edrisi in particolare, comparate con quelle più antiche, al fine di colmare una documentazione a volte deficitaria, in applicazione a quel criterio di continuità che ha fin qui prevalso tra i topografi. In questa chiave di lettura la rete trazzerale siciliana ripropone per dirla con Paolo Orsi "le pessime e grandi strade dell'antichità greca e romana". E questo concetto ha ampiamente informato i successivi approcci, a cominciare dagli studi di Pace, che individua nella politica di età borbonica i primi stravolgimenti della viabilità in senso moderno.

Ancora oggi nelle ricerche sull'habitat medievale siciliano il dato sulla viabilità appare scarsamente integrato con la ricostruzione delle dinamiche insediative quando il suo approfondimento consentirebbe di approdare ad un quadro più attendibile dal punto di vista topografico, nonché di valutare in modo più appropriato alcune scelte del potere politico. Questa necessità si avverte maggiormente anche in considerazione di una serie di studi che già da tempo hanno riconosciuto alla viabilità medievale una maggiore autonomia, una capacità di strutturarsi e di modificarsi indipendentemente dai condizionamenti della rete stradale romana e che se da una parte si configura come componente essenziale nella strutturazione dei luoghi, dall'altra si pone quale elemento su cui si esercita l'intervento del potere, modificandone i tracciati o i livelli di utilizzazione.

Le domande che dunque si pongono oggi alla nostra attenzione riguardano la possibilità di evidenziare l'esistenza di una politica stradale messa in essere dalle monarchie siciliane in età medievale, enucleando lo specifico apporto alla costruzione della rete trazzerale siciliana, ponendo infine una maggiore attenzione al nesso tra viabilità o meglio tra "area di strada" e storia dell'insediamento..

Una ricerca sulla viabilità medievale si scontra peraltro con la casualità delle fonti disponibili, e sul piano della ricerca archeologica con un elemento che lascia scarse tracce di sé (quali selciati o miliari) ma semmai è ricostruibile attraverso l'apporto indiretto di svariati materiali (toponimi, ponti, ospedali, insediamenti).

In questa fase lo studio analitico della documentazione scritta, con particolare riferimento ai secoli XI e XII ritengo che possa apportare risultati significativi non tanto alla ricostruzione sistematica della rete viaria ma ai fini di un approfondimento metodologico e di alcune delle questioni cui abbiamo appena accennato. In linea generale la documentazione relativa a donazioni, passaggi di proprietà, descrizione di confini, ancora per i secoli XI –XIII si presenta estremamente minuziosa, tradendo la diretta ascendenza dai procedimenti musulmani

L'analisi consente sovente di recuperare numerose citazioni relative alle strade variamente citate con i termini di semplice via oppure *odos*, ma anche come *magna via*, *basilica via* cioè via regia, *via antiqua*, *dromos*, *magno dromos* ecc. una terminologia varia che tenderà ad appiattirsi nei secoli del basso medioevo e che se ben studiata ci restituisce la ricchezza di una rete stradale stratificatasi nel tempo e in cui ancora evidente è la percezione dei contemporanei di una diversificazione tra le grandi strade di lunga percorrenza e gli itinerari minori.

Strade non più servite da stazioni di posta, ma sulle quali si distribuisce una lunga serie di ospitalia o xenodochia per gli alloggi di poveri viandanti, di fondaci, cioè di alloggi specializzati per accogliere i mercanti, strade lungo le quali gli stessi casali medievali, ovverosia gli insediamenti rurali a vocazione agricola, svolgono un significativo compito dislocati come sono sovente a distanze ravvicinate, capaci di fornire acqua e luoghi di sosta per chi viaggiava.

Il caso che qui si vuole presentare, consente una felice esemplificazione di quanto abbiamo fin qui detto: l'area dei Nebrodi infatti presenta anzitutto un quadro toponomastico in cui numerosi sono i relitti del sostrato greco-bizantino; la natura particolarmente impervia dei luoghi ha da sempre costituito un particolare ostacolo all'innovazione dei percorsi che sfruttano da sempre i punti più agevoli per l'attraversamento.

La documentazione già dalla prima età normanna è particolarmente fitta e interessante ai nostri fini facendo riferimento ai molti possedimenti donati dal conte Ruggero ai monasteri italo-greci insediatisi nell'area, consentendo dunque la ricostruzione di molti confini di proprietà. Infine la

manca di sostanziali interferenze legate a tracciati viari di epoca greca e romana consente la formulazione di una prima ipotesi relativa all'apporto altomedievale nella configurazione dei tracciati viari dell'Isola.

Ad un primo stadio la ricognizione della documentazione scritta di XI e XII secolo permette di ricostruire per l'area del Valdemone una rete viaria piuttosto articolata e direi organica sostanzialmente tesa a garantire i collegamenti in senso nord-sud tra l'interno della Sicilia e la costa tirrenica.

Fermandoci a esaminare gli itinerari di lunga percorrenza, della parte più orientale del Val Demone, i numerosi riferimenti presenti nelle fonti attestano l'esistenza di una serie di assi viari (variamente citati come *via publica*, *dromos*, *basilikè odos*, *magna via*) (fig. 1) che collegavano i centri principali: si riconosce in particolare un primo asse tra Troina e S. Marco attraverso i monti di S. Elia di Embula, Portella Maulazzo, Scafi, Mangalavite e che giungeva a S. Marco dopo avere oltrepassato il convento di S. Filippo di Fragalà; una serie di assi minori, dipartendosi da questo dromos garantivano i collegamenti con i centri di Alcara, S. Fratello, e Militello. Un secondo itinerario fa capo al comprensorio di Randazzo e congiungeva Randazzo con Patti tramite il crocevia di Favoscuro, poi ancora in direzione nord verso Raccuia Librizzi e Patti, mentre un ramo raggiungeva il monastero di S. Angelo di Brolo. Ancora una strada indicata come *via regia* si individua nei dintorni di Rometta, in stretta connessione con il centro fortificato: la strada staccandosi dalla costa risaliva la fiumara di Saponara, giungendo a Rometta per ridiscendere, una volta oltrepassato il Dinnamare, lungo la fiumara di Larderìa in direzione della costa ionica, all'altezza di Tremestieri. Possiamo inoltre ipotizzare l'esistenza di un ulteriore asse viario lungo il crinale del Dinnamare, al quale si attestavano, in un sistema a pettine, una serie di assi ortogonali che risalivano le fiumare, discendendo in alcuni casi lungo il versante opposto.

Le trasversali individuate costituiscono un sistema coerente se collegate da una parte con l'asse est-ovest interno la via Messina per le montagne tra Messina appunto e Palermo, e i due itinerari costieri di ascendenza romana, lungo la costa ionica e tirrenica. Il tracciato della via Messina per le montagne, vera spina dorsale dei collegamenti all'interno dell'Isola, costituisce la vera innovazione nell'assetto stradale della Sicilia tra tardoantico e altomedioevo; l'itinerario, ancora poco frequentato in età romana, finirà per sostituirsi nelle funzioni al collegamento romano da Catania a Termini: il tracciato chiaramente indicato in Edrisi gravitava per la parte centrale sugli abitati di Nicosia, Cerami, Troina, Cesarò, Maniace, Randazzo per proseguire poi lungo la sponda sinistra dell'Alcantara in direzione di Taormina. Ad esso si fa riferimento proprio tra i confini della donazione di Ruggero al monastero dei SS. Pietro e Paolo d'Agrò, in territorio di Scagi, un tracciato

per buona parte riproposto dall'attuale strada statale 120. La stessa vitalità della valle dell'Alcantara per questo arco di tempo è ben testimoniata dai numerosi edifici religiosi, le Cube, disseminate nel comprensorio di Randazzo, la cui datazione dovrebbe risalire ad età prenormanna.

Ad integrare il quadro concorrono poi i due assi costieri, la via Valeria da Messina a Palermo e la via da Messina a Catania, anch'esse peraltro citate ampiamente nella documentazione normanna con le dizioni di *magna strata, dromos, via basilica, megale odos*.

Un'ulteriore contributo alla comprensione dell'assetto viario e insediativo di quest'area in età normanna è fornito dalla dislocazione dei monasteri italo - greci scaglionati in massima parte lungo gli assi viari fin qui esaminati (fig. 2).

Se esaminiamo nel dettaglio la strada tra Troina e S. Marco sono installati lungo questo tracciato anzitutto il S. Filippo di Fragalà, la grangia di S. Pietro Deca all'incrocio con l'antica via Valeria e in direzione sud S. Nicola di Paleocastro, S. Pietro di Mueli, S. Giorgio di Grappida e infine il S. Elia di Ambula, fino al S. Michele di Troina. Ugualmente lungo l'asse viario Randazzo -Raccuia - S. Angelo di Brolo si è in grado di verificare la stretta connessione tra viabilità e monasteri. Al monastero di S. Angelo, la cui fondazione risale ad età prenormanna si aggiungerà il monastero di S. Nicolò la Ficu e S. Maria del Bosco. Lungo la via per Castoreale sono posti il S. Salvatore la Placa sopra Francavilla e più all'interno S. Giacomo. Anche lungo il tratto più orientale della via Valeria insiste una significativa sequenza: procedendo da est verso ovest incontriamo il monastero di S. Gregorio di Gesso, S. Maria de Ambuto, S. Filippo, S. Pietro Deca. A questo sistema non si sottraggono gli insediamenti basiliani lungo le fiumare, molte delle quali interessate da una viabilità non secondaria. Parte integrante di questo sistema è la maglia degli insediamenti basiliani, la cui ubicazione consentiva di intercettare le comunicazioni da e per l'interno. In questa logica dunque anche la disposizione di S. Filippo il Grande, S. Salvatore di Bordonaro, S. Maria di Mili, SS. Pietro e Paolo d'Itala, S. Maria di Mandanici, dei SS. Pietro e Paolo di Forza d'Agrò rispondono alle necessità di controllo di queste importanti arterie di comunicazione.

L'analisi fin qui condotta non vuole ovviamente dimenticare che gran parte degli assi viari fin qui esaminati devono essere considerati, in relazione alla morfologia dei luoghi, dei corridoi obbligati, la cui utilizzazione risale ad età remota, collegata alle antiche vie di transumanza. Quello che a nostro parere va sottolineato è il connubio che ad un dato momento si crea tra la viabilità dei Nebrodi e la necessità politica e strategica del suo controllo.

Un valore strategico che nella prima età normanna mantiene un ruolo molto alto, solido punto di partenza per la conquista del resto dell'Isola. In questo senso la significativa scansione dei monasteri italo- greci, lungo gli assi portanti del sistema viario della Sicilia nord-orientale, conferma una

caratteristica implicita degli insediamenti basiliani mettendone per converso in rilievo l'utilizzo strumentale in vista di un rafforzamento del dominio normanno sul territorio.

D'altro canto, riteniamo che la ricostruzione delle coordinate insediative di età normanna non esaurisca la più ampia questione collegata alla formazione di questi assi viari. Possiamo ritenere in altri termini che la viabilità fin qui descritta si strutturi in età normanna? E' a questo interrogativo che cercheremo di dedicare alcune osservazioni esponendo quella che nostro parere può essere una ipotesi di ricerca più articolata. Di particolare interesse si rivelano proprio le citazioni delle vie variamente qualificate come *strata, megale, regie, basilikè*. Il censimento e la contestualizzazione delle diverse citazioni nella documentazione di età normanna condotta per tutta la Sicilia evidenzia in molti casi il riferimento alla viabilità antica, approdando al riconoscimento dei numerosi tratti della viabilità romana ancora in uso nel medioevo.

In tutti questi casi, appare evidente che l'organizzazione stradale di età romana e tardo antica abbia lasciato in eredità alla Sicilia medievale una rete di tracciati di lunga percorrenza, ancora in uso nonostante la completa disarticolazione del sistema infrastrutturale, e riconosciuti come tali, tanto da meritare sovente una aggettivazione più puntuale rispetto ad altri percorsi antichi o più recenti indicati in modo generico come *via* o *via publica*.

Nell'area oggetto della nostra attenzione esempi eloquenti in tal senso sono i casi della via Valeria, la via costiera da Messina a Lilibeo, citata come *basilikè odos* o i numerosi tratti della via costiera da Messina a Catania e Siracusa.

Sfuggono a questo inquadramento proprio gli assi viari trasversali sui Nebrodi e la stessa via Messina per le Montagne. Si tratta in questi casi di tracciati viari che non possono essere inquadrati tra gli itinerari ufficiali della Sicilia tardo antica la cui viabilità si strutturava su tre assi costieri e su alcune trasversali interne che collegavano Agrigento a Palermo e a Catania. Rispetto alle ricostruzioni del *cursus publicus* siciliano i Nebrodi restano infatti del tutto marginali e soltanto lambiti dalle due strade costiere, la ionica e la tirrenica

Allo stato attuale, per contro, gli assi viari di cui ci occupiamo sembrano piuttosto strettamente collegati ad un diverso quadro insediativo che si impernia su centri urbani in posizioni d'altura o siti fortificati per i quali non sempre appare chiara la continuità con l'insediamento antico.

Sia pure con oscillazioni cronologiche ancora piuttosto ampie siamo di fronte a siti che assumeranno uno spiccato carattere difensivo e che si avviano ad avere un ruolo fondamentale nell'ambito del sistema difensivo dell'ultima età bizantina: Demenna, sorta forse in continuità topografica sul sito dell'antica Haluntium, Rometta menzionata come luogo fortificato nella vita di

S. Saba del X secolo, Troina che dopo una fase di decadenza in età romana mostra la sua rilevanza nella capacità di attrazione della via Messina - Palermo, ma anche kastellia, roccaforti di più piccola entità che svolgono un preciso ruolo nel controllo strategico del territorio come Pizzo Mueli o il sito di Rocche del Crasto, sito d'altura, posto a circa 1000 metri di altezza, con evidenti resti di strutture.

Il grado di innovazione degli itinerari fin qui evidenziati, rispetto alla rete stradale tardo antica, ci pare risulti evidente se posto in relazione con i centri abitati collegati, almeno come punti terminali, centri che, come si è visto, assumono in età bizantina una specifica rilevanza strategica, mettendo in luce per converso il carattere militare di questi percorsi, che si svolgono su tracciati impervi e innevati nei mesi centrali dell'anno. La scarsa incidenza di insediamenti, lungo itinerari che si attestano intorno ai 1000 m di quota, rende evidente la loro funzione primaria: vie militari ancor prima che itinerari commerciali.

Se, da una parte, il concentrarsi delle attestazioni di *vie magne*, *vie regie*, *dromoi*, nell'area nebroidea - peloritana può forse essere messo in relazione con la maggiore persistenza, di una terminologia di chiara matrice bizantina, rispetto ad altre zone che conoscono una marcata e precoce islamizzazione e arabizzazione, riteniamo comunque che in tali espressioni, possa essere riconosciuta una realtà stradale che agli occhi dei contemporanei doveva differenziarsi dalla viabilità minuta in relazione alla meta ultima di percorrenza o per lo stato stesso del manufatto, che conservava, per l'ampiezza della carreggiata o per il tipo di pavimentazione, tracce della propria passata funzione.

Quanto abbiamo fin qui cercato di evidenziare va a nostro parere riconnesso al ruolo che la Sicilia si trovò a ricoprire a partire dal VII secolo avanzato e fino alla conquista islamica, "base per le operazioni di contenimento dell'avanzata islamica nel Mediterraneo centrale". L'introduzione dell'ordinamento tematico comportò il potenziamento del ruolo militare, l'impegno del potere centrale, con cui ancora nel corso del IX secolo viene fronteggiata l'avanzata islamica, rende plausibile l'ipotesi di una riorganizzazione dell'assetto viario con specifico riferimento al *dromos*, cioè al *cursus publicus*, in funzione delle rinnovate necessità legate al trasporto e al vettovagliamento delle truppe, al rifornimento di armi per l'esercito, a eventuali ambascerie, all'invio di dispacci.

Le indicazioni che abbiamo fin qui illustrato permettono, dunque, la ricostruzione di un sistema viario coerente che assolve al compito di comunicazioni rapide attraverso i Nebrodi articolato sui due assi costieri, lungo il Tirreno e lo Ionio, sulla trasversale interna lungo la valle del fiume Alcantara, nonché su alcune trasversali interne in direzione nord-sud, che consentivano di raggiungere i porti di S. Marco, di Patti, (altre possono essere ipotizzate più ad ovest nei

collegamenti tra Capizzi e Caronia e tra Enna e Tusa). Particolarmente significativa, in questa nuova ottica, ci sembra la via regia che si impenna su Rometta, funzionale ai fini di un collegamento, evidentemente aspro ma efficace, tra la costa ionica e quella tirrenica.

Proprio sulla base di tali considerazioni sembrerebbe plausibile circoscrivere un'ipotesi di datazione per la riorganizzazione del *dromos* da parte dello stato bizantino tra VIII e IX secolo. La lenta conquista dell'Isola da parte islamica avrà certamente determinato la necessità di riorganizzarne la difesa, soprattutto in quest'area orientale, che acquisterà un'importanza strategica dopo la caduta di Messina (843) e Castrogiovanni (859). Ancora sotto Basilio I, negli anni precedenti la caduta di Siracusa, gli sforzi dell'imperatore approdano ad un consolidamento della presenza bizantina nell'Italia meridionale e non ci pare del tutto casuale il ruolo che sembrano assumere i porti siciliani sulla costa tirrenica, scali di rotte privilegiate verso i siti della Calabria e della Campania.

D'altro canto, non possiamo del tutto escludere che questo assetto viario, così come è possibile recuperarlo dall'analisi delle fonti di età normanna, facesse parte di una più ampia risistemazione della viabilità ufficiale bizantina, le cui tracce anche toponomastiche sarebbero state, in prosieguo di tempo, del tutto annullate dal processo di profonda islamizzazione che caratterizza molte aree della Sicilia.

Ci pare opportuno, in ogni caso, sottolineare, il rapporto privilegiato tra le vie regie sui Nebrodi e la cultura bizantina, così come traspare dall'analisi del rapporto tra strada e insediamento monastico italo – greco. Le strade in questione si presentano con una spiccata caratterizzazione in senso “basiliano”: due dei più importanti monasteri, il S. Filippo di Fragalà e il S. Angelo di Brolo insistono lungo i tracciati fin qui menzionati. Si tratta in entrambi i casi, di fondazioni risalenti ad epoca prenormanna, distrutte nel corso della dominazione islamica e poi ricostruite già nei primi anni dopo la conquista.

Questa stretta connessione resta vitale ancora per tutta la prima età normanna, quando lungo gli stessi tracciati il monachesimo italo - greco conoscerà una nuova stagione di fioritura resa possibile dalle numerose concessioni in suo favore da parte della monarchia normanna. Le nuove fondazioni, in gran parte regie, si scaglioneranno così lungo gli antichi tracciati bizantini, contribuendo a consolidare il potere normanno che proprio in quest'area (si pensi al ruolo iniziale di Troina capitale) troverà la sua prima affermazione.

## Nota bibliografica

Il tema della viabilità siciliana in età medievale è stato oggetto, da parte di chi scrive, di alcuni contributi ai quali ci sia consentito rimandare per i necessari approfondimenti bibliografici: L. ARCIFA, *Viabilità e politica stradale in Sicilia (secc. XI-XIII)*, in *Federico II e la Sicilia. Dalla terra alla corona*, a cura di C.A. Di Stefano e A. Cadei (Catalogo della mostra, Palermo 1994), Palermo 1995, pp. 26-33; EAD., *Vie di comunicazione e potere in Sicilia (secc. XI-XIII). Insediamenti monastici e controllo del territorio*, in *Atti del I Congresso Nazionale di Archeologia Medievale*, a cura di S. Gelichi, Pisa 1977, pp. 181-186; EAD., *La riorganizzazione del "dromos" in Sicilia nel corso dell'ultima età bizantina: le vie regie sui Nebrodi*, in *Ai confini dell'impero: insediamenti e fortificazioni bizantine nel Mediterraneo occidentale (VI-VIII sec.)*, *Atti del Convegno di Studi (Bordighera 2002)* a cura dell'Istituto Internazionale di Studi Liguri, c.d.s.

Testi essenziali sui monasteri "italo-greci" : M. SCADUTO, *Il monachesimo basiliano nella Sicilia medievale. Rinascita e decadenza sec. XI-XIV*, (Storia e Letteratura, 18), Roma 1982; S. BORSARI, *Il monachesimo bizantino nella Sicilia e nell'Italia meridionale prenormanne*, Napoli 1963; per gli aspetti architettonici: *Monasteri basiliani di Sicilia*, a cura di C. FILANGERI (Mostra dei codici e dei monumenti basiliani siciliani, Messina 1979), Palermo 1980.

Sulla viabilità della Sicilia tardo antica si vedano i numerosi studi di G. Uggeri e, in particolare, per gli aspetti qui affrontati: G. Uggeri, *La viabilità romana in Sicilia con particolare riguardo al III e al IV secolo*, in "Kokalos" XXVIII-XXIX, 1982-83, pp. 424-460; ID., *Il sistema viario in Sicilia e le sopravvivenze medievali*, in *La Sicilia rupestre nel contesto delle civiltà mediterranee*, a cura di C.D. Fonseca, *Atti del VI Convegno Internazionale di Studio sulla Civiltà rupestre medievale nel Mezzogiorno d'Italia* (Catania, Pantalica, Ispica 1981), Galatina 1986, pp. 85-112; ID., *Itinerari e strade, rotte, porti e scali della Sicilia tardoantica*, in "Kokalos" XLIII-XLIV 1997-1998, I, 1, pp. 299-367.



Didascalie foto

Fig. 1 Viabilità e insediamenti sui Nebrodi in età bizantina.

Fig. 2 Dislocazione dei monasteri italo-greci lungo gli assi viari dei Nebrodi e peloritani in età normanna.