

Relazione al Convegno di Caltanissetta del 16 maggio 2004

Per una topografia della Sicilia antica. Itinerari e trazzere

Introduzione

Biagio Pace, il grande archeologo siciliano del XX secolo, nella sua opera più importante, *Arte e civiltà della Sicilia antica* (Volume 1° - Capitolo 3° - Società Editrice Dante Alighieri - Milano, 1935) così scriveva a proposito delle vie di comunicazione in epoca storica: *"La stabile organizzazione agricola della società sicana e sicula prima dell'arrivo dei Greci, e l'esistenza di veri centri abitati, ci fanno immaginare un insieme di sentieri già nella Sicilia più antica. ... là dove una strada romana coincide con un indizio di strada precedente e collega centri abitati esistenti già in epoca greca, si può facilmente ammettere l'antichità di tutto il tracciato. ... Il criterio di trarre giovamento, per la precisa conoscenza dei percorsi stradali antichi, da quanto sappiamo su quelli delle epoche posteriori - criterio che ha già avuto felici applicazioni - può essere adoperato largamente in Sicilia ... Nondimeno mi sembra possibile colmare questo difetto ed ottenere la precisa identificazione di qualche caposaldo che tuttora sfugge, attraverso un principio di metodo ... quello di trarre lume da condizioni di fatto, più largamente documentate, di epoca posteriore."*

Alcuni anni prima, agli inizi del XX secolo, anche il grande **Paolo Orsi** (*Notizie degli scavi di antichità - Accademia dei Lincei - Roma 1907, pag. 750*) scriveva: *"Chi ponesse mano allo studio della viabilità della Sicilia antica, da nessuno mai tentato, arriverebbe alla singolare conclusione che quasi tutte le vecchie trazzere non erano in ultima analisi che le pessime e grandi strade dell'antichità greca e romana, e talune forse rimontano ancora più addietro."*

Alla luce di queste considerazioni, ed avendo constatato la frammentarietà e la mancanza di uno studio globale nel settore delle comunicazioni stradali in epoca antica, da alcuni anni ho iniziato a disegnare una carta della Sicilia in cui, prendendo come ultimo termine temporale l'Isola prima dell'Unità d'Italia, vengono ricostruiti i percorsi stradali ovvero le Regie Trazzere che, nell'Isola, costituivano la rete infrastrutturale di base.

La costruzione di una carta di questo tipo, al momento totalmente mancante, potrebbe permettere agli studiosi di approfondire le tematiche di loro interesse rendendosi conto dei collegamenti esistenti tra i vari siti, potendo approfondire le relazioni esistenti tra i vari luoghi dell'Isola. Il riconoscimento di determinati assi stradali potrebbe anche facilitare l'individuazione di siti storici sinora non localizzati.

Questo lavoro è già stato in parte presentato nel convegno di Marianopoli del 15 maggio 2003 nonché, privatamente, a vari studiosi di tutta la Sicilia.

Trazzere ed Ufficio Trazzere

Di trazzere, termine in uso solo a partire dal tardo medioevo, e di probabile derivazione francese, ne esistevano tre tipi; le Regie che collegavano tra loro i punti più distanti, le trazzere che locali servivano per i collegamenti tra i centri minori ed infine vi era una rete trazzerale per i brevi collegamenti all'interno dei territori comunali e feudali. A seconda dell'importanza della trazzera cambiava anche la larghezza che, nelle Regie Trazzere, era di m 37,68 tale da consentire il passaggio contemporaneo di due greggi.

Qualcuno potrà obiettare che il lavoro di riporto delle Regie Trazzere è già stato compiuto dall'Ufficio Trazzere di Palermo. Rispondo che purtroppo non è così e spiego il perché:

a) L'Ufficio Trazzere fu costituito nel 1917 e, per legge, si è occupato solo della definizione demaniale delle trazzere esistenti, ovvero di quelle che sono state rintracciato materialmente sul terreno pari a 11.470 km;

b) Già all'atto della sua costituzione, lo stesso Ufficio Trazzere dovette prendere atto che molte trazzere, specie nella zona del messinese e del siracusano (per un totale di circa 3.000 km) non erano più rilevabili in quanto abbandonate ed usurpate dai confinanti perchè non più utilizzate da decenni per il traffico poichè sostituite dalle rotabili costruite nei 57 anni successivi all'Unità d'Italia e dalle linee ferroviarie. Alcune di queste, anzi, avevano utilizzato le sedi delle trazzere come ad esempio ad Agrigento o ad Enna e Calascibetta;

c) All'Ufficio Trazzere risultano tali anche le rotabili costruite dal Governo borbonico a partire dagli anni successivi al 1778 ed a partire dal 1836 quando in entrambi i casi, fu varato un programma costruttivo stradale dopo non meno di 15 secoli, salvo una breve parentesi bizantina e normanna-sveva. Ne è un esempio la rotabile Santo Spirito-Ponte Capodarso a Caltanissetta, oggi S.S. 122, iniziata nel 1837 e completata nel 1847 o la Palermo-Messina per le Marine e quella per le Montagne. Questo pone ovviamente questo pone grossi problemi di lettura e genera confusione. In pratica alcune trazzere utilizzate sino al 1778 sono praticamente scomparse così come diverse utilizzate sino da tale data al 1836 anch'esse perchè non più utilizzate;

d) Anche all'Ufficio Trazzere non esiste tuttora un quadro d'insieme dell'intera rete trazzerale demanializzata valido, salvo una carta in scala 1:250.000 scarsamente utilizzabile, elaborata nel 1929 e rivista negli anni '50, piena di errori di tracciato.

Per quanto riguarda il rilievo di tutte le Regie Trazzere, è da fare presente che anche negli IGM 1:25.000, disegnati con i rilievi eseguiti dal 1905 al 1930-36, ed in parte proseguiti sino al 1941, mancano del tutto alcune trazzere rilevabili già all'epoca solo dall'impianto catastale come ad esempio, restando solo nel territorio della Sicilia centro-meridionale, parte della R.T. *La manca* parallela alla R.T. Butera-Licata oppure la R.T. *Rocca Mendola* che confluisce nella trazzera *Fontane Bianche* successivamente divenendo la Caltanissetta-Canicatti-Agrigento oppure ancora la R.T. *La grazia* congiungente Ravanusa con Licata, e così via con tanti altri possibili esempi.

Ma non è ancora finita: sia all'Ufficio Trazzere che al Catasto mancano i tracciati di alcune Regie Trazzere andate in disuso tra il 1778 ed 1848 per un totale, stimo, di circa 500 km, rintracciabili solo su atti catastali borbonici e carte dell'epoca. Un esempio lo troviamo, tra gli altri, nel territorio di Capo Calavà-Patti-Tindari, in cui si trovano Regie Trazzere rintracciabili solo su atti antecedenti l'Unità d'Italia (*vedi figura X*)

Metodo di ricerca utilizzato e disegno della Carta di base

Il metodo di raccolta dei dati grafici e la sua successiva elaborazione è principalmente fondato sui seguenti elementi:

- 1) Ricerca sui quadri d'unione catastali impostati dall'istituzione che poi divenne IGM a partire dal 1862 quando ancora non vi erano stati sconvolgimenti nella rete trazzerale per le ferrovie o le grandi strade rotabili;
- 2) Riporto di alcuni tracciati rilevati all'Ufficio Trazzere;
- 3) Confronto con i Fogli storici dell'IGM del 1862-89 a scala 1:50.000;
- 4) Consultazione dei rilievi a varie scale del Catasto borbonico compiuti tra il 1839 ed il 1858;
- 5) Raffronto con la carta del 1718-20 del barone Samuel von Schmettau;
- 6) Raffronto con la carta del 1826 elaborata sui rilievi della Marina britannica dal Ministero della guerra borbonico;
- 7) Raffronto con varie carte storiche dei secoli XVII e XVIII;
- 8) Raffronto con la *Carta dei Siti archeologici della Sicilia* edita dall'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente;

9) Raffronto critico tra gli elementi raccolti e riporto su fogli IGM a scala 1:25.000, della serie anteriore al 1968-70, delle Regie Trazzere evidenziando anche le parti significative del territorio quali luoghi abitati e luoghi storici, corsi d'acqua, confini comunali e provinciali, coste, castelli, torri, ponti, autostrade e punti comunque significativi;

10) Infine riporto su disegno computerizzato dei fogli IGM scannarizzati e costruzione della carta tematica di base della Sicilia utilizzando il software AutoCAD (*vedi figura 1*). In seguito, estrapolando da essa, si potranno costruire ulteriori carte tematiche.

Contemporaneamente è costante il raffronto con i dati storici è quindi con quanto riportato soprattutto da Idrisi nel *Libro di Ruggero*, dall'Itinerario d'Antonino e dalla Tavola Peutingeriana, dagli storici antichi e da studiosi della Sicilia quale Eugenio Manni e Mario Holm, nonché su itinerari di viaggiatori e del Servizio Postale, cercando di pulire il grano dalla pula, ma molto basandomi sul lavoro degli storici locali che conoscono bene la realtà locale e spesso riescono dove la cultura ufficiale si ferma.

Infine non è da sottovalutare l'interpretazione dei dati del territorio. Come ricorda Michele Amari nella Carta Comparata: "*Talvolta, [quando] le distanze sono evidentemente errate, ho dovuto affidarmi completamente ai nomi. Più raramente questi sono spariti ... Qui o là [dove] c'è stato un centro abitato piccolo o grande, il nome ha resistito alle vicissitudini sociali, in Sicilia come dappertutto altrove. Dopo l'epoca araba e normanna, la Sicilia non ha fatto che decadere ... La popolazione ha in generale abbandonato le campagne ... Ma ovunque il nome si è aggrappato ad una rovina, ad una roccia, ad un letto di torrente ...*" Ed abbiamo un esempio diretto di quanto asserito dall'Amari, dando atto che solo la conoscenza del territorio dato la possibilità ad Emanuele Valenti di Marianopoli, di individuare dapprima Mitistrato e poi di comprendere come il nome *Balatuni* dato ad una contrada vicino Mimiami fosse in realtà la trasposizione dell'arabo (*Kalat*) *Abd al Tumin* citato ma non localizzato dallo stesso Amari.

Il tentativo è quello di arrivare in un futuro prossimo alla definizione di una serie di carte sulla topografia antica dapprima della Sicilia centro-meridionale e successivamente almeno sui grandi tracciati viari, dell'intera Sicilia, sperando che quanto comunicato sin qui faccia comprendere la difficoltà tecniche incontrate per la redazione della carta di base.

Novità e scoperte

Nel corso delle ricerche sono venute fuori delle conferme, delle novità ed alcune scoperte che appresso riporto:

a) Al grande lavoro di catalogazione dei castelli già conosciuti ed effettuato dall'Assessorato Regionale ai BB. CC. AA. coordinato da Ferdinando Maurici, si possono ancora aggiungere: non meno di un'altra ventina di siti sfuggiti alle maglie strette della ricerca mentre sono stati meglio localizzati alcuni luoghi;

b) Il posizionamento dei siti di alcune centinaia di Torri di epoca prevalentemente tardo-medievale (non meno di 400) localizzate in tutte le zone interne dell'Isola, escludendo quelle costiere costruite nella metà del XVI secolo. Impressiona l'enorme numero delle torri particolarmente concentrate in alcuni punti come Partinico, Modica, Messina, Palermo, etc, che potrebbero fare ripensare e meglio comprendere alcune vicende storiche siciliane (*vedi figura 2*).

c) Il posizionamento dei siti di diversi caricatori :il cui numero e posizione è spesso in contrasto con quanto solitamente creduto, come ad esempio quelli della zona tirrenica-occidentale e mediterranea-orientale;

d) Il posizionamento dei siti di diversi ponti costruiti in epoca antecedente al 1778 e risalenti, alcuni, al periodo normanno-svevo ed anche al periodo romano il cui numero, non meno di 50-60 sparsi in tutta l'Isola, fanno a volte ripensare e rivedere completamente gli itinerari sin qui supposti e studiati.

e) Il posizionamento e tracciamento, ad esempio, dell'Itinerario d'Antonino e degli altri assi stradali romani alla luce delle superiori scoperte esce in certa misura parte rivisto e ripensato rispetto a quanto sin'ora proposto.

L'incontro con Amari e la Carta comparata della Sicilia

Fare ricerca storica in Sicilia significa necessariamente incontrarsi con l'opera di Michele Amari e con le sue vaste ricerche ed intuizioni. E se da un lato ne è venuta fuori la pubblicazione del libro che oggi è stato presentato, dall'altro è venuto fuori il confronto con il Libro di Ruggero del geografo arabo Idrisi, e della sua descrizione della Sicilia della metà del XII secolo.

Ma approfondendo la lettura del libro di Ruggero, ci si rende conto che qualcosa non funziona. Non sempre infatti le distanze riportate da Idrisi corrispondono, ed il motivo potrebbe essere dovuto ad un errore di trascrizione, ad un errore di misurazione, ad un errore di copiatura (ed infatti sappiamo che non sempre i codici originali corrispondono perfettamente tra loro) ed infine perchè la misura proposta, il miglio siciliano, non sempre corrisponde a quanto previsto.

Il controllo del lavoro avviene man mano che si vanno formando degli itinerari precisi. Calcolando per mezzo di un lettore metrico le distanze tra alcuni luoghi citati da Idrisi sugli IGM a scala 1:25.000 ho potuto constatare dove esse corrispondessero e dove no, ovvero dove fosse necessario intervenire con metodo diverso.

Si ritiene pertanto di aver identificato alcuni itinerari riportati da Idrisi che in molti punti coincidono con gli itinerari romani. Si riportano in questa sede alcuni esempi peraltro già da me analizzati e riportati nella Carta Comparata:

- 1) Caltanissetta (Castello di Pietrarossa)-Canicattì di miglia 12+12 che corrisponde a km 35 circa e verifica perfettamente lungo la R.T. Caltanissetta-Agrigento;
- 2) Canicattì-Naro di miglia 10 che corrisponde a km 15 circa e verifica perfettamente lungo la R.T. Caltanissetta-Licata.;
- 3) E' stato effettuato il controllo della distanza indicata da Idrisi in 15 miglia tra Caltanissetta (Castello di Pietrarossa)-Qarqudi, città araba già localizzata da studiosi locali come il dr. Salvatore Mirisola di Riesi nei pressi di Sommatino,. La località è stata identificata lungo la R.T. Caltanissetta-Licata in località Montagna posta a guardia del fiume Salso, a circa 2,5 km a Sud-Sud-Est di Sommatino. Misurando la distanza in miglia siciliane, la stessa non corrisponde ma riportando la misura in miglia arabe la distanza coincide sorprendentemente.
- 4) Triangolando lungo le trazzere tra Caltanissetta e Canicattì alla ricerca di Sabuci, rocca riportata da Idrisi le distanze coincidono perfettamente localizzando Sabuci su un'altura in località Monte Sabucia posto a guardia del fiume Gallo d'Oro a circa 3 km ad Est di Serradifalco.
- 5) Facendo riferimento alla probabile *mansio* romana di contrada Calderari di Enna di cui parlerà in altro intervento successivo Salvatore Scarlata, che si è dimostrata punto significativo per capire la viabilità antica, e soprattutto utilizzando il metodo a ritroso ipotizzato dal Pace, si ritiene che l'Itinerario di Antonino n.1 detto **A Trajecto Lilybeo** (Marsala - AG -SR - CT - ME) nel tratto *Filosofianis-Petilianis-Agrigentum* di miglia complessive 47 (circa km 70) ed il n.6 detto **Item a Catina Agrigentum mansionibus nunc institutis** (Catania - Agrigento interno con variante a Sud) nel tratto *Filosofianis-Callonianis-Carconianis-Agrigentum* di miglia complessive 46 (circa km 68) si possano localizzare rispettivamente:il primo lungo l'asse Agrigento-bivio Favara-Castrofilippo-Canicattì-Delia-Sommatino-Riesi-Mazzarino-Sofiana di m 48 (km 71,5) ed il secondo lungo l'asse Agrigento-bivio Favara-Naro-Campobello di Licata-Ravanusa-Riesi (dove il secondo Itinerario incontra il primo)-Mazzarino-Sophiana di miglia 47 (km 70 circa) .

Per cui i due Itinerari, ipotesi già avanzata da altri studiosi, non sarebbero coincidenti a Sofiana, a Riesi. Non è qui il luogo dove scendere nel dettaglio ma si ricorda che lungo i predetti assi sono stati localizzati diversi siti romani ed in particolare, nei pressi di Castrolibero in località Vito Soldano, delle terme romane che fanno presupporre un centro romano di importanza rilevante (*vedi figura X*).

6) Si deduce che Vito Soldano è divenuto significativo perché sorto all'incrocio tra la strada strada Catania-Agrigento dell'Itinerario di Antonino e la Licata-Naro-Cammarata-Palermo passante per Corleone proprio nel luogo in cui, nel 1954 fu trovato un miliare. Il tracciamento proposto e riportato sulla carta della Sicilia riporta anche questo itinerario (*vedi figura X*).

7) E' stato constatato che il percorso dell'Itinerario d'Antonino nel tratto Messina-Termini passa in diversi tratti di alcuni chilometri all'interno e non sulla costa, come ad esempio a Milazzo, nel tratto Patti-Naso-San Marco d'Alunzio ed a Caronia; così come passa più internamente il percorso dell'Itinerario d'Antonino nel tratto Palermo-Montelepore-Segesta-Trapani.

8) Si propongono, pertanto, alcune tracce di percorsi romani in tutta l'Isola, quali quelli tra Catania e Termini, Catania-Filosofiana-Agrigento, Agira-Gela e Licata-Cammarata-Corleone-Palermo (*vedi figura X*)

9) Occorre evidenziare, come risaputo, che talune distanze riportate nell'Itinerario di Antonino non corrispondono alla realtà. In particolare la distanza Philosophiana-Catania che nell'Itinerario d'Antonino viene data in 45 miglia pari a km 67 circa, misurata in linea d'aria è pari a circa 72 km. Il che fa presupporre o un errore di copiatura oppure un punto di partenza e di arrivo dell'Itinerario non coincidente con la vera e propria città. Ad esempio la distanza riportate su Enna dovrebbero forse essere calcolate dalla possibile mansio di Contrada Calderari di Enna sopra accennata.

10) Infine una curiosità di storia locale: per anni, nello scrivere su Caltanissetta, mi ero chiesto perché la città fosse stata costruita nel luogo in cui si trova adesso e solo dopo la venuta degli Arabi. Nel momento in cui sono riuscito a tracciare i grossi assi viari siciliani mi sono reso conto che la città veniva a trovarsi al crocevia delle strade Palermo-Noto, Enna-Agrigento ed Enna-Licata. Ma mentre i due assi Enna-Agrigento ed Enna-Licata esistevano già in periodo greco-romano e giustificavano la sola esistenza di modesti insediamenti lungo i percorsi, il nuovo asse Palermo-Noto, divenuto importantissimo solo in periodo arabo con Palermo capitale della Sicilia e Noto centro amministrativo del Val di Noto, richiede e giustifica la creazione probabilmente all'inizio di una stazione di posta poi divenuta città intorno alla seconda metà del IX secolo. Tanto vale anche per altre fondazioni similari.

Pertanto alla luce di quanto sin'ora riportato, avanzo un'ulteriore ipotesi di lettura del libro di Idrisi, la cui lettura ed interpretazione è fondamentale per tracciare percorsi ancora più antichi. Gli itinerari descritti potrebbero per lo più essere relativi ai percorsi di posta (tipo il *cursus onorum* dell'Itinerario d'Antonino) e non necessariamente indicare i percorsi più brevi tra un luogo e l'altro.

Conclusioni e proposta

Nel concludere spero che questo lavoro, che sto affrontando con molta umiltà, possa, quando pubblicato, essere d'aiuto a tutti gli studiosi di storia della Sicilia ed in particolare possa aiutare a meglio comprendere le relazioni che spesso esistono anche tra luoghi all'apparenza totalmente estranei.

Però questo fa venire alla luce un altro problema: quello della mancanza di comunicazione, di collegamento, di informazioni tra tutti gli studiosi del settore, specie degli storici locali. Nel corso di questi studi, ormai protrattisi negli anni, solo il passaparola tra gli amici o le bibliografie dei libri mi hanno potuto fare conoscere una serie di lavori a volte fondamentali non solo per i miei studi. Ad esempio il problema si è alquanto sollevato quando ho dovuto cercare di

mettermi in contatto con tantissimi come l'arch. Calogero Brunetto di Campobello di Licata, l'ing. Angelo Cutaia di Racalmuto o l'ing. Gioacchino Nania di Palermo, esperto nel settore stradale, le cui osservazioni sui tracciati stradali delle Regie Trazzere si sono rivelati importantissimi. Per non citare quanti altri ancora , molti qui presenti, ho cercato ed interessato alle mie ricerche.

Spero pertanto che questo possa essere solo il primo di una serie di convegni che possano maggiormente avvicinare gli appassionati ed i professionisti del settore perchè sono sempre più convinto che, gli uni possano aiutare concretamente gli altri, anche perchè si riconosce in giro molta più attenzione nello scrivere e proporre. E lancio l'idea di potere tenere ogni anno a Caltanissetta, in questa stessa sede, un convegno dedicato alla maggiore conoscenza della storia della Sicilia.

Grazie.

Architetto Luigi Santagati (Montepulciano, Siena 1949).

Libero professionista e titolare della cattedra di Disegno e Progettazione presso l'Istituto Tecnico per Geometra di Caltanissetta. Sposato con 2 figlie. Autore di alcuni testi storici tra cui *Storia di Caltanissetta* pubblicata in 2 edizioni e della traduzione, integrazione ed annotazione della *Carta comparata della Sicilia moderna* di Michele Amari pubblicata nel 2004 da Flaccovio. Appassionato di campeggio (è stato a lungo presidente regionale della Federcampeggio e membro della Commissione mondiale dei Campeggi a Bruxelles) e di archeologia, ha partecipato a campagne di scavo ufficiali. E' iscritto all'Ordine dei Giornalisti e dirige una rivista di campeggio.