



Monte Scuderi - Iscrizione grafitata all'interno della grotta del Pavone che testimonia il passaggio di minatori sassoni nel XVIII sec.

## Su una possibile via romana a Capo Calavà

Le fonti storiche ci hanno narrato della difficoltà dei Romani ad affrontare una guerra sul mare sin dall'inizio del conflitto con Cartagine. Sappiamo infatti che sino al 264 a. C. mai i Romani avevano dovuto affrontare un nemico il cui dominio era prevalentemente limitato al possesso di alcuni tratti di costa lungo le sponde del Mediterraneo ma padroni assoluti dello stesso mare. Ed essi, abituati a combattere solo in terra, cercarono, per quanto possibile, di adattare le condizioni del territorio alla loro maniera di conquistare e controllare.

Pertanto con la venuta dei Romani in Sicilia fu iniziata una politica di costruzione di strade che permise loro il controllo dell'Isola senza che questo implicasse necessariamente il controllo delle coste e quindi del mare.

Le fasi iniziali della guerra portarono al loro sbarco a Messina ed il trasferimento via terra verso Catania e, successivamente, Siracusa. Non sappiamo assolutamente quali condizioni di percorrenza dovettero affrontare, ma è logico ritenere che esistessero già delle infrastrutture di base. In particolare doveva già esistere l'embrione della via cosiddetta *Pompeia* che in seguito divenne parte del *cursus publicus* e collegava Messina a Siracusa passando per Taormina e Catania.<sup>1</sup>

Sappiamo che la guerra si svolse prevalentemente nella parte meridionale dell'Isola, non fosse altro che per la impraticabilità fisica della costa tirrenica, per cui non abbiano ad oggi un'idea precisa di quando furono effettivamente costruite le strade.

Un'unica certezza ci viene data dal rinvenimento di un miliare, scoperto a lato della trazzera più antica posta a circa 500 metri più a monte del tracciato della odierna Regia Trazzera collegante all'epoca *Petra* (Castronovo) – *Schera* (Corleone vecchio) – *Aghiàs Aghatò*<sup>2</sup> – *Panhormus* (Palermo), variante tarda della più antica strada sita a monte. Il cippo riporta la scritta *AURELIUS COTTAS CONSOL* e, più in basso, i segni VII ovvero il numerale LVII, che corrisponde a *57 milia passum* o miglia romane, ossia poco più di 84 km. L'opera è collocabile al 252 a. C., periodo in cui Aurelio Cotta fu console.<sup>3</sup>

Quindi la costruzione della strada Agrigento-Palermo passante per Corleone

<sup>1</sup> In seguito, nell'*Itinerarium Antonini*, l'intero percorso da Messina per Marsala passante per Catania, verrà denominato sia *A Trajecto Lilybeo (257 mp)* che *Alio itinere a Lilybeo Messana (300 mp)*.

<sup>2</sup> Città bizantina collocata nei pressi di Santa Cristina Gela.

<sup>3</sup> A. DI VITA, *Un miliarum del 252 a. C. e l'antica via Agrigento-Palermo*, in «Kokalos» 1 (1955), pp. 10-21. Il segno identifica l'antichità del miliare, in quanto usato sino alla fine del III-inizio del II secolo al posto di L.

vecchia, poi abbandonata per un tracciato nuovo, dotato di ponti costruiti nei secoli successivi che, dalla *statio* di Petrina<sup>4</sup> puntava su Lercara Friddi, Vicari, Cefalà Diana e Misilmeri, risale sicuramente alla Prima Guerra Punica.

Si può ragionevolmente ritenere che in quegli stessi anni o in quelli appena successivi, fosse iniziata la costruzione o il riattamento di altre vie, anche se non possediamo alcuna certezza e nessuna data. Pertanto, può essere realisticamente ipotizzato che in quel periodo venisse affrontato anche il problema della costruzione della strada costiera tirrenica che si presenta come la più aspra tra le coste siciliane e quella che presenta il maggior numero di ponti di origine romana presenti in Sicilia, costruiti probabilmente tra il II ed il I secolo a. C.

Il tratto più difficile da affrontare nella costruzione della strada tirrenica, più tardi denominata *Valeria*,<sup>5</sup> probabilmente da un non identificato costruttore, fu quello nei pressi di *Tyndaris*, in particolare il tratto di Capo Calavà, robusto sperone di roccia a strapiombo sul mare da cui si eleva per 137 metri di altezza con un affaccio costiero lungo circa 5 km.

Qui esiste una strada o, meglio, un sentiero intagliato nella roccia, a volte ancora dotato di una sovrastruttura in ciottolato (figura 1) e di muri di contenimento a valle ed a monte, della larghezza media, attualmente riscontrabile (ma probabilmente maggiore se ripulita) di circa 2 m che, dalla località sul mare di San Giorgio (frazione di Gioiosa Marea), sale verso ovest inerpicandosi ad una distanza media di 350-400 metri dalla linea di costa verso la punta di Capo Calavà, per una lunghezza di circa 3.800 metri ed una pendenza che raramente supera il 6-7% (figura 2). Il sentiero è ingombro di trovanti di roccia caduti nel corso degli anni e dei secoli ma, tuttora, di non difficile praticabilità e tale da essere percorso agevolmente e, se ripulito, da consentire anche il passaggio di almeno due persone affiancate.

Arrivato alla sommità di Capo Calavà (137 metri s.l.m.), il sentiero (figura 3) discende verso Gioiosa Marea con un percorso di circa 2.800 metri in direzione sud-ovest. Da Capo Calavà all'innesto con la S.S. 115 il dislivello è più brusco, talché nel giro di 700 metri si scende ad una quota di circa di 52 metri s.l.m. con una pendenza tuttavia quasi mai fastidiosa e non oltre l'8% di media.

Al km. 86+800, dove l'antica strada – ora nettamente tagliata dalla scarpata della strada più moderna – confluisce nella S.S. 113 che con un percorso difficile e tortuoso, realizzato solo alla metà del XIX secolo, porta da Brolo a Patti,<sup>6</sup> si trova un ponte arre-

<sup>4</sup> Sita a valle della città di *Petra*, oggi Castronovo.

<sup>5</sup> Nell'*Itinerarium Antonini*, il percorso da Messina a Tindari viene denominato *A Messana Tindaride* (36 mp) mentre il restante tratto da Marsala a Tindari passante per Trapani, Partinico, Palermo e Termini Imerese prende la denominazione *Item a Lilybeo per maritima loca Tindaride* (208 mp).

<sup>6</sup> La strada fu realizzata tra il 1842 ed il 1846, negli stessi anni in cui veniva costruito il tratto stradale di Taormina della via costiera Messina-Catania, dalle identiche caratteristiche, utilizzando gli esplosivi per tagliare la roccia e costruire la galleria (1852) che attraversa Capo Calavà, altrimenti non superabile se non con pendenze tali da rendere il percorso inutilizzabile ai carri trainati dagli animali. Cf. G. TESORIERE, *Viabilità antica in Sicilia. Dalla colonizzazione greca all'unificazione (1860)*, Zedi

trato di 5-6 metri rispetto a quello in uso oggi sulla Nazionale ed in gran parte coperto dalla vegetazione. Il ponte è largo circa 6,00 metri con un arco a tutto sesto di metri 4,23 di luce. La volta si appoggia su una zoccolatura in pietra ad *opus incertum* rifasciata in alto da una cornice in pietra da taglio (calcare arenitico?) dell'altezza di circa 0,25 metri, con cantonali alti circa 3,00 metri, anch'essi realizzati in pietra da taglio. La struttura voltata è realizzata in mattoni che sembrano verosimilmente quadrati col lato lungo circa 30 cm. pari alla misura di cm 29,65 del *pes* romano (figure 4 e 5) e dello spessore di circa 4,5 cm. Le foto del manufatto mostrano un'incredibile somiglianza con il cosiddetto *Ponte Romano* di Torrenova descritto in un piccolo saggio da Michele Manfredi Gigliotti alcuni anni orsono,<sup>7</sup> in realtà più un chiavicotto o tombino che un vero e proprio ponte (figure 6 e 7), con una volta di circa metri 1,93 di raggio ed una zoccolatura, sporgente di 3-4 cm. così come per il ponte più grande, sempre parzialmente in pietra da taglio ed alta circa metri 1,40. Al momento è impossibile valutare meglio le caratteristiche del manufatto, quasi anomalo nella sua unicità, e lascia perplessi la larghezza forse eccessiva.<sup>8</sup>

Da questo punto forse le due strade per un breve tratto (inferiore ai 600 metri) coincidono, camminando in piano; il terreno è stato totalmente sconvolto, cosicché non è possibile rendersi meglio conto del tracciato antico. Il sentiero poi si stacca inerpicandosi per circa 200 metri su una via laterale per superare *Lo Schino* e, dopo altri 200 metri all'incirca, incrocia la S.P. che porta da Gioiosa Guardia a Gioiosa Marea. La strada, quindi, nuovamente discende per circa 600 metri quando incrocia infine e in basso, la strada nazionale (a 30 metri s.l.m. circa). Da quel punto, la strada scende alla spiaggia di Gioiosa Marea, supera il torrente Calità, la frazione di Zappardino del comune di Piraino e percorre la spiaggia sino alla cinquecentesca torre d'avvistamento detta delle Ciavole (cornacchie) o Ciaule (fig. 8), per un totale complessivo di circa m 2.750-2.800 metri. Superata la roccia, probabilmente con un traforo (un tempo non più lungo di 6-7 metri), che collega la torre protesa sul mare alla terraferma, la strada punta su Brolo e da lì su Capo d'Orlando.

Nel tratto tra Gioiosa Marea e Torre delle Ciaule, la spiaggia sabbiosa si ritira e si allarga con un ritmo pluridecennale se non secolare, come attestato dalle foto scattate intorno al 1950 ed esposte all'ingresso della sede del Comune di Gioiosa Marea. Forse questo fenomeno può avere impedito, nel tempo, l'uso stradale costante del tratto di costa, quantomeno nel punto di passaggio di Torre delle Ciaule, ed avere determinato nei secoli l'uso o l'abbandono della via litoranea.

Italia, Palermo 1992.

<sup>7</sup> M. MANFREDI GIGLIOTTI, *Passi perduti. Alla ricerca dell'antica viabilità nei Nebrodi: la via Valeria-Pompeia*, Yorick editore, Messina 1990.

<sup>8</sup> Ho trovato dei riscontri sulla tipologia costruttiva in due ponti romani nell'opera di V. GALLIAZZO, *I ponti romani*, 2 vols., Edizioni Canova, Treviso 1995. I ponti sono quello di Torre Astura sul torrente Foglino situato sulla costa poco a sud di Anzio nel Lazio, descritto nel volume I, p. 259, fig 83 e volume II, p 71 al n. 83. L'altro ponte è quello delle Chianche sul torrente Buonalbergo ad ovest-nord-ovest di Benevento, descritto nel volume I a p. 459, fig 148 e volume II, p. 114 al n. 222.

Questo spiegherebbe perché la strada non risulta sulla pianta della Sicilia dello Schmettau<sup>9</sup> e degli altri geografi del tempo. Spiegherebbe, inoltre, la costruzione dei ponti del XVI-XVII secolo, collocati su una strada alternativa a quella sin qui descritta che, partendo da Mongiove sulla costa nei pressi di Tindari, punta su Patti superando il torrente Timeto sul ponte di Santa Caterina ed arriva a Montagna Reale. Da lì la strada punta su Ficarra a cui arriva, superando il ponte di Calabrò (il ponte antico è stato sostituito da un più recente manufatto che sembra del XIX secolo) sulla fiumara di Sant'Angelo.<sup>10</sup> Da Ficarra, la strada – anch'essa non segnalata dallo Schmettau – volge verso Naso superando la fiumara omonima sul ponte dallo stesso nome, per poi arrivare alla costa tirrenica nei pressi del fiume Fitalia e del ponte romano di Zappulla. È questo un itinerario che meriterebbe un serio approfondimento non fosse altro che per il gran numero di ponti presenti, oltre quelli qui segnalati, che ritengo siano per la gran parte del XVI-XVII secolo.

Do qui atto allo storico di Pomigliano d'Arco, Giuseppe Arlotta,<sup>11</sup> di avermi fornito le prime informazioni sul sentiero ed alcune foto in un periodo, il 2005, in cui conducevo le ricerche per stabilire il migliore dei passaggi possibile per superare Capo Calavà. Per conto mio ho interamente percorso la strada a piedi nel 2009 da San Giorgio a Gioiosa Marea, rendendomi conto della facilità di superamento del Capo, utilizzando il percorso che è pure segnalato in una guida al territorio di Gioiosa Marea.

A questo punto possiamo leggere in maniera nuova le distanze riportate sull'*Itinerarium Antonini*<sup>12</sup> e sulla *Tabula Peutingeriana* e, in particolare, *Messana-Tindares* di *mp* 36 e *Tindaride-Agatirno* rispettivamente di 28 e 29 *mp*.

Sul primo tratto da Messina a Tindari il percorso è abbastanza chiaro: da Messina la strada (che per grandi tratti ricalca l'attuale SS. 113) scavalca i Peloritani dirigendosi su Gesso (*Gypso*) e Divieto (forse un tempo *Dianae*). Poi, rasentando la costa, supera il torrente Saponara in località Due Torri e riservando il passaggio sul ponte Baronello, posto circa un km e mezzo più a sud (che fa allungare il tragitto di circa 2,5 km) solo a quando le condizioni atmosferiche impedivano l'attraversamento del greto. La strada a quel punto costeggia il mare attraversando Spadafora e Venetico Marina, superando il torrente Muto (da *mutatio*?) sull'omonimo ponte e dirigendosi al bivio di

<sup>9</sup> S. VON SCHMETTAU, «Carta della Sicilia», in L. DUFOR (ed.), *La Sicilia disegnata. La carta di Samuel von Schmettau, 1720-1721*, Società siciliana per la Storia Patria, Palermo 1995, tavola 6.

<sup>10</sup> L. SANTAGATI, *Viabilità e topografia della Sicilia antica. Volume I. La Sicilia del 1720 secondo Samuel von Schmettau ed altri geografi e storici del suo tempo*, Assessorato regionale siciliano ai BB. CC. AA., Caltanissetta 2006. Il ponte di Calabrò è sito a circa m 700 a nord-ovest di Sant'Angelo di Brolo. Sullo stesso torrente insistono il ponte della Santa sito a circa 2 km a sud-sud-est di Sant'Angelo di Brolo ed il ponte sito a meno di 2 km a sud di Piraino. Approfitto dell'occasione per ringraziare il Presidente del Tribunale di Patti, Nicola Fazio ed il cancelliere Giuseppe Ciccia che andarono apposta nel 2005 a fare le foto dei manufatti, inviandomele.

<sup>11</sup> G. ARLOTTA, «Vie francigene, hospitalia e toponimi carolingi nella Sicilia medievale», in M. OLDINI (a cura di), *Tra Roma e Gerusalemme nel medioevo. Atti del Congresso Internazionale di studi del 26-29 ottobre 2000*, La Veglia editore, Salerno 2005, pp. 815-886.

<sup>12</sup> *A Messana Tindaride* (36 *mp*) ed *Item a Lilybeo per maritima loca Tindaride* (208 *mp*).

Archi. Lasciando Milazzo sulla destra ed il possibile sito di *Naulocha*, la strada punta su Barcellona Pozzo di Gotto, superando il torrente Idria sul ponte Caulo. Da lì punta su Vigliatore attraversando la frazione Termini che alcuni ritengono possa coincidere con *Artemision*, per poi condurre a Falcone ed Oliveri nei cui pressi, in contrada Coda di Volpe, inizia la ripida salita che conduce a Tindari, luogo in cui doveva essere posta la *statio* da cui venivano misurate le distanze. Il percorso totale da Messina è lungo circa 37 *mp* (circa 55 km). E poiché non esiste un percorso più breve, è evidente che la misura riportata sia errata.

Dalla *statio* di Tindari probabilmente la strada percorreva la ripida salita, forse intagliata a gradoni, che portava a superare il Capo, per poi puntare alla costa passando per San Salvatore e Mongiove. Da lì, la via puntava su Patti Marina e San Giorgio per poi superare, come descritto, Capo Calavà e condurre a Gioiosa Marea. La strada portava quindi a Gliaca, Brolo e Capo d'Orlando per poi puntare, più internata, sul ponte romano di Zappulla, sul ponte Romano di Torrenova sul torrente Platano, sul fiume Rosmarino (superato, in caso di piena, sul ponte omonimo sito circa 800 metri all'interno più a sud) ed infine arrivando ad *Agathyrnum* (l'odierna Sant'Agata di Militello), dopo circa 34,5 *mp* (km 52 circa) anziché 28 *mp* e 29 *mp*, come riportato rispettivamente sull'*Itinerarium Antonini* e sulla *Tabula Peutingeriana*. Ed anche in questo caso, poiché non esiste percorso più breve o, quantomeno, risultano poco credibili le alternative, è evidente che la misura riportata sia errata.

E sono tutte le misure dell'*Itinerarium* ad essere, purtroppo, errate. Il che, come da cinque secoli a questa parte, non aiuta certo a risolvere i "misteri" che aleggiavano sulla *via Valeria*.



Fig. 1 - La linea sul fianco del monte indica la strada che scende da Capo Calavà (a destra della foto) verso San Giorgio (a sinistra). La foto mi è stata gentilmente concessa da Giuseppe Arlotta



Fig. 2 - Un tratto selciato e con muretto a valle della strada



Fig. 3 - Il valico di Capo Calavà visto dalla parte di San Giorgio



Fig. 4 - Il ponte presumibilmente romano. Ben visibile l'orditura dei mattoni





Fig. 5 - Un'altra vista del ponte a cui è accostato un manufatto recente in cemento armato

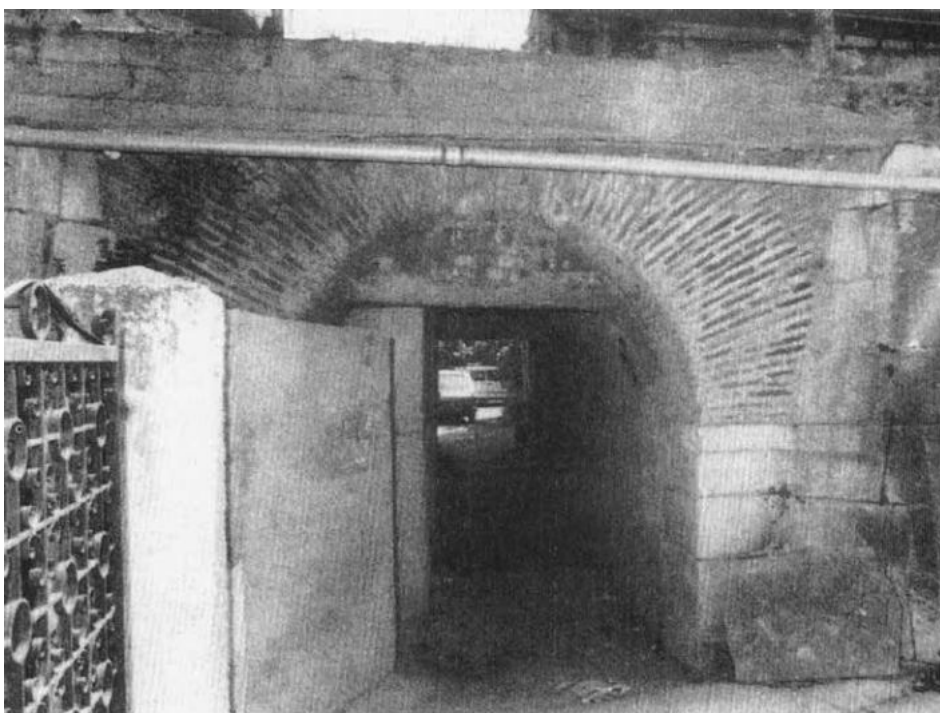


Fig. 6 - Il ponte Romano (da *romanioi* ovvero Bizantini) di Torrenova



Fig. 9