

Un po' di luce sulla via Valeria romana

Luigi Santagati*

La ricerca qui presentata fa parte di quella più ampia relativa allo studio della viabilità della Sicilia antica da me ormai portato avanti da anni.

Essa si basa su:

- lo studio, ormai maturo, dei ponti antichi di Sicilia essenziali per la individuazione dei tracciati stradali;
- la localizzazione esatta dei ponti;
- l'andamento delle strade tratto dagli IGM storici del XIX secolo e dalle altre Carte storiche dell'Isola (Schmettau, Smyth, ecc.);
- l'utilizzo dei Fogli catastali attuali;
- la lettura dei fondi catastali storici;
- la lettura di carte storiche relative ai fondi rurali;
- lo studio di ogni fonte storica possibile;
- la creazione del data base elettronico della viabilità antica dell'intera Sicilia;
- ed infine lo studio probabilistico dell'itinerario più congruo.

Vediamo quali sono i parametri utilizzati per attribuire un ponte all'epoca romana:

1 - La comparazione (forma, tecnica costruttiva, materiali d'uso, rifiniture, forma dell'arco, luce dell'arcate, ecc.) e l'analisi stilistica con manufatti di cui abbiamo la certezza della datazione e le misure del manufatto con particolare interesse alla larghezza¹;

2 - La collocazione su determinati itinerari stradali che fanno pensare ad una datazione coeva;

3 - La maniera di costruire ed assemblare i singoli elementi del ponte (fondazioni, muri d'ala, frangiflutti, parapetti, conci dell'arco, ecc.) e la possibilità di confrontarli con altri certi;

4 - L'uso dei materiali costruttivi: l'arte costruttiva romana prevedeva elementi lapidei ben squadri e di dimensioni che arrivano spesso al metro cubo, difficilmente usando

* Società nissena di storia patria. luigisantagati@virgilio.it.

¹ In questo diviene determinante avvalersi di testi ben fatti come, ad esempio, quello di PIERO GAZZOLA, *Ponti Romani*, 2 volumi, L. S. Olschki, Firenze 1963-4; COLIN O'CONNOR, *Roman Bridges*, Cambridge University Press, New York 1993; entrambi integrati e superati dal buon lavoro di VITTORIO GALLIAZZO, *I ponti romani*, 2 volumi, Canova Edizioni, Treviso 1995.

² Segnalo i volumi di MARIO TURRISI e PATRIZIA FIRRONE, *I ponti di Sicilia*, Facoltà di Architettura dell'Università di Palermo, Edizione fuori commercio, Palermo 2001 e di LUCIA BONANNO, *Architettura del paesaggio. Ponti di Sicilia*, Facoltà d'Ingegneria dell'Università di Palermo, Edizione fuori commercio, Palermo 1999. Inoltre i rilievi dell'architetto Giovambattista Costantino di Patti (ME) fatti per la sua tesi di laurea.



nei muri la tecnica ad *opus incertum*. Nelle opere d'epoca successiva i conci sono perlopiù sottomisura rispetto ai precedenti;

5 - Il riempimento dei rinfianchi che, nelle opere romane, veniva sempre effettuato con conglomerato cementizio (pietre di varia misura impastate con sabbia e legante cementizio) che diveniva esso stesso elemento portante;

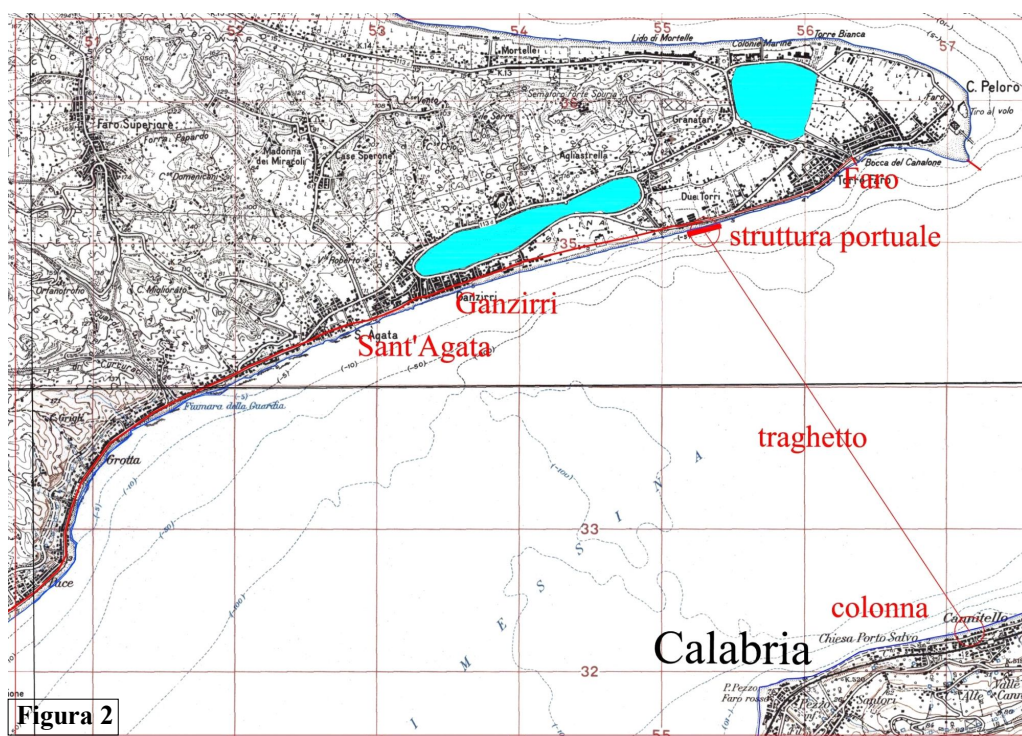
6 - L'utilizzo delle unità di misura romane con l'utilizzo del *pes* (piede) di cm 29,65;

7 - L'inserimento quasi generalizzato dei fori pontiari per la collocazione delle centine.

La possibilità di poter utilizzare diverse decine di rilievi fatti in decine d'anni specie da studenti delle facoltà di Architettura ed Ingegneria di Palermo², oltre a quelli effettuati personalmente, ha reso più facile l'analisi dei manufatti consentendo una datazione abbastanza precisa che trova largamente concorde anche autorevoli studiosi³.

Una volta individuati i luoghi in cui si trovavano i ponti diviene tutto sommato non difficile tracciare i percorsi del *cursus publicus* in particolare quello che l'oggetto della mia ossia la *via Valeria* romana tra Messina ed il fiume Imera, dove finisce il Val Demo-

³ E-mail inviati da Giovanni Uggeri il 21 febbraio 2017 in relazione alla mia prossima pubblicazione *Ponti antichi di Sicilia*: "Caro Luigi, ho potuto vedere con piacere il tuo ricchissimo repertorio di ponti, che finalmente raccoglie una quantità impressionante di rilievi, che sono il punto di partenza per ogni ragionamento e ogni comparazione. Utile anche la documentazione di foto e vecchie vedute, soprattutto per quelli manomessi o scomparsi. Vedo che – come speravo tanto - ti sei addentrato spesso nella descrizione dei manufatti e nell'analisi delle murature, che comincia a dare qualche orientamento, come quando ravvisi una certa unità nei manufatti lungo la via Valeria. - omissis - Certo dubbi ne rimangono, ma bisogna riconoscere che hai fatto uno sforzo immane e che ci hai dato un repertorio di ponti utilissimo, con un numero insospettato di testimonianze lungo strade importanti e meno, ma anche in posti remoti. Nel complimentarmi per tanto impegno e per avermi fatto conoscere per tempo i risultati, ti porgo cordiali saluti, Giovanni."



ne, pur se la via prosegue verso Termini Imerese, Palermo e Partinico da cui si divide puntando su Trapani e Marsala.

Il tracciato

Nella figura 1 è visibile il tracciato della *via Valeria* da Messina sino a Trapani con le accennate diramazioni dopo Partinico.

Nella figura 2 è riportato il tracciato della via Valeria dal luogo di approdo sulla sponda siciliana tra il Faro e Ganzirri, documentato da un paio di foto (1 e 2) della struttura portuale oggi semisommersa costruita secondo la tecnica romana. Dal Faro corre la minore distanza possibile tra le due rive dello Stretto di Messina che, sulla



sponda calabra, coincide con la Colonna che segnava il punto d'imbarco lungo la via *Popilia* o *Annia* che da Capua conduceva a Reggio Calabria⁴. Anche sulla sponda siciliana, probabilmente intorno al 40 a.C., era stata eretta da Sesto Pompeo una colonna ricordata in una moneta (*denarius*) coniata nel 38-36 a.C. Le strutture portuali hanno una lunghezza di alcune centinaia di metri e si trovano quasi a riva ma, che io sappia, non esiste alcun serio studio condotto su di esse⁵.

Oggi non esiste un'alternativa seria al tracciato che corre lungo il mare; in antico



Foto 2

pare che la strada invece passasse i laghi di Ganzirri a nord, all'interno, poichè i laghi dovevano essere collegati al mare. La distanza reale della strada che corre tra il Faro e Messina, letta sul data base della Sicilia da me costruito utilizzando il programma per il disegno computerizzato Autocad, è pari a mp 6,97 mentre quella indicata nell'*Itinerarium Antonini, A Traiecto-Messana*, è pari a mp XII. Potrebbe far pensare ad un tracciato più articolato la frase di Cluverio associata al villaggio del Faro: "*Caeterum Peloro monti subiectum lidus eidem Solino dicitur Peloritana ora; a Peloro promontorio ad Onubalam amnem, qui vulgo est Cantara.*"⁶ Sappiamo che il termine *cantara*, dall'arabo *qantarrah* (ponte), in Sicilia era praticamente sempre associato ad un ponte d'origine romana; ma dove esso possa collocarsi, invero, mi è oscuro così come il nome *Onubala*. In realtà un ponte c'è e si trova appena ad Ovest del Pantano grande e sembrerebbe di età decisamente remota (foto 3); in tal caso il termine *Onubala* potrebbe indicare il canale che collega i due pantani di Ganzirri, il *Grande* ed il *Piccolo* più a Nord.

E' interessante quanto scrisse un viaggiatore francese della fine del XVII secolo: "... lasciata la costa e la torre del Faro a sinistra, siamo passati ai margini di uno stagnone

⁴ Dall'*Itinerarium Antonini*: "(98.2) ITALIAE (98.3) Iter quod a Mediolano per Picenum et Campaniam (98.4) ad Columnnam, id est Traiectum (98.5) Siciliae, ducit m. p. DCCCCS (98.6) A Mediolano ...".

⁵ Le foto sono tratte da GIUSEPPINA SIRENA, *Via Pompeia*, Bonanno editore, Acireale 2011, p 40.

⁶ FILIPPO CLUVERIO, *Sicilia Antiqua: cum minoribus insulis et adjacentibus, item Sardiniae, et Corsicae*. etc, lib. I. Lugduni Batavorum (Lione), Ex Officina Elseviriana, 1619, p. 81. Traduzione: "D'altronde il litorale sottostante il monte Peloro dallo stesso Solino è chiamato Peloritano; dal promontorio del Peloro fino al fiume Onubala, che volgarmente è chiamato Cantara".

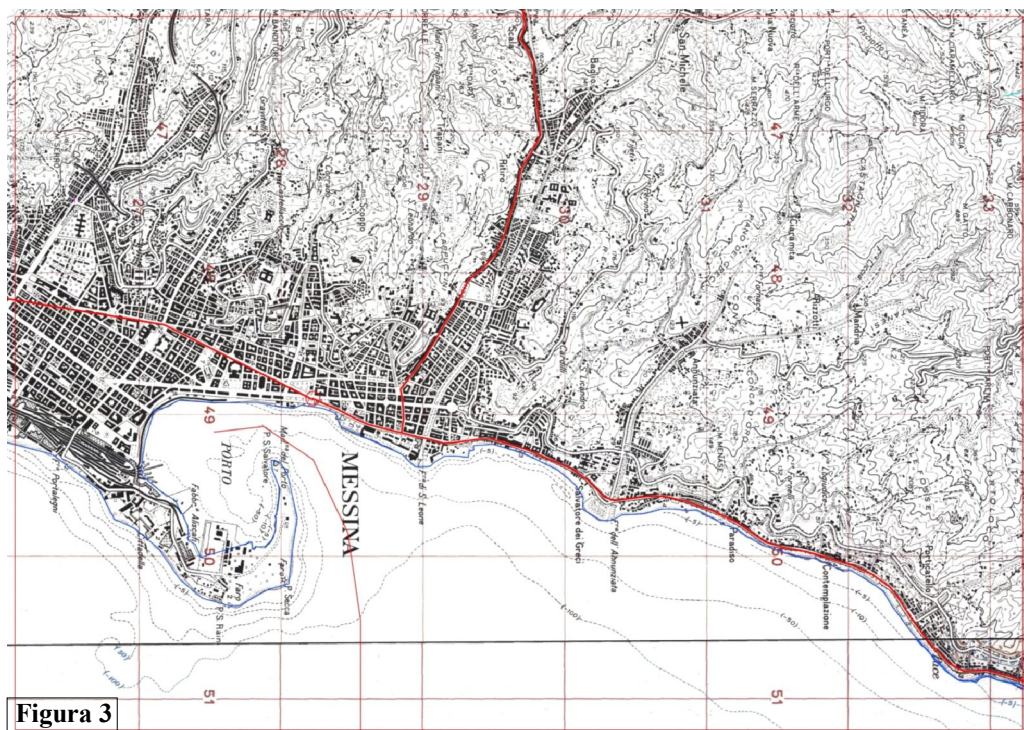


Foto 3

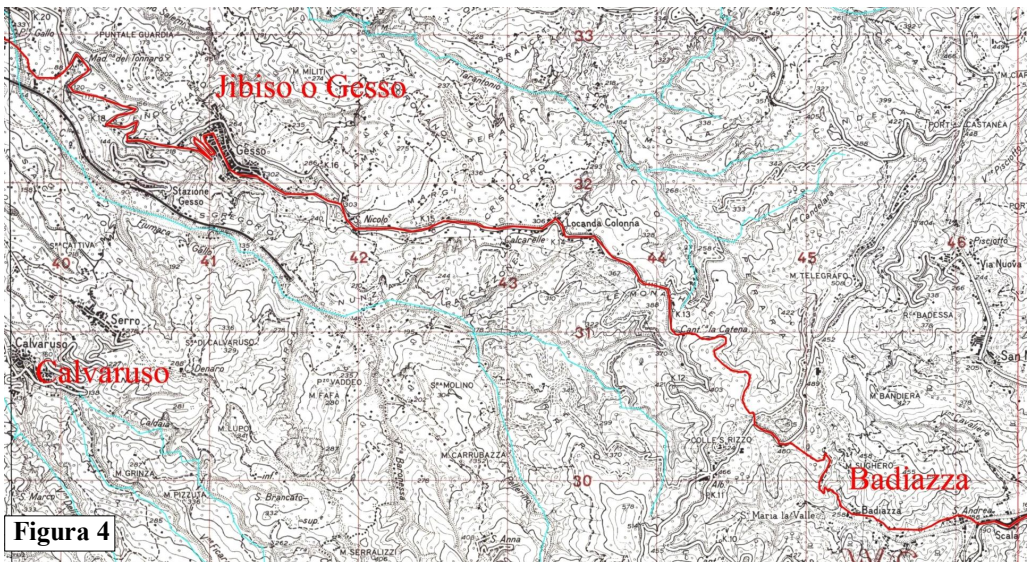
(Pantano grande di Ganzirri) ...⁷. E' possibile che l'approdo si fosse trasferito più a nord ma la distanza reale, divenuta ora mp 7,87, resta ancora ben lontana delle mp XII indicate dall'*Itinerarium*.

La figura 3 riporta il tracciato che, dal bivio di Messina, corre a sinistra (sud) verso Catania e l'altro che,

con direzione nord-ovest punta verso la costa tirrenica per il valico dei monti Peloritani (m 480 slm) seguendo, nel primo tratto, l'attuale SS 113 sino alla Scala, a sud della frazione di Sant'Andrea. Non vi sono grossi dubbi sul punto d'incrocio delle vie: sono secoli che è ben localizzato se non proprio nel punto indicato quanto meno negli immediati dintorni. Dalla biforcazione la strada punta sulla chiesa d'origine bizantina di Santa Maria la Valle meglio conosciuta come la *Badiazza*, oggi in stato d'abbandono, per poi lasciare l'antico tracciato e ritornare sul tracciato della SS 113 nei pressi della Casa

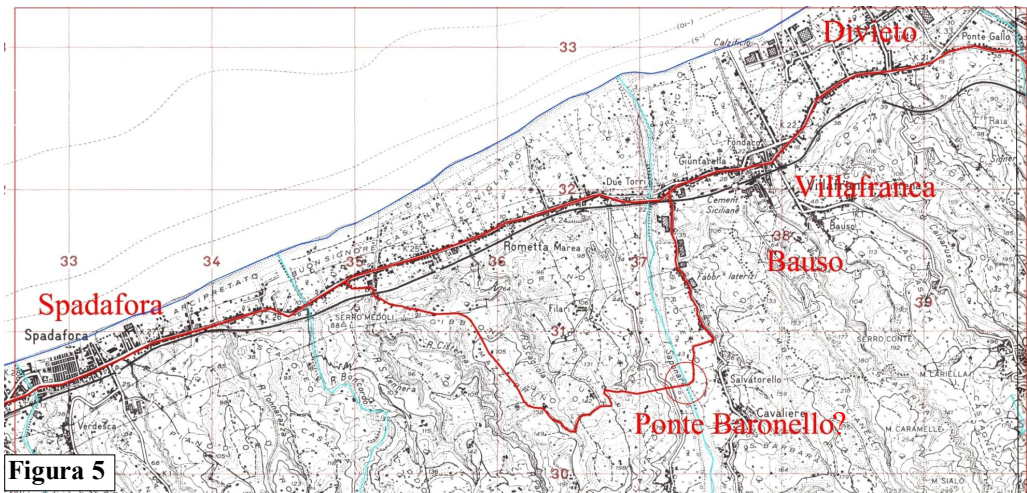


⁷ Albert Jouvin, *Le voyageur d'Europe. ... voyage d'Italie et Malthe*, 1672-6, a cura di Liliane Dufour, Domenico Sanfilippo editore, Catania 1995 riportata da Uggeri, *La viabilità*, 121 (vedi nota successiva).



l'attuale SS 113 che non ha fatto altro che, nel suo tracciato attuale, ricalcare quasi pedissequamente l'antiche vie romana e medievale salvo quelle variazioni dovuto a cause naturali (frane, cambio del corso dei torrenti, etc) o umane (spostamento di confini, tracciamento diverso, etc.) che, nella sostanza, non fanno cambiare gran che il percorso. Infine la strada arriva appena a nord di Divieto (figura 5) dopo aver superato la fumara Gallo.

Da Divieto la strada transita per le frazioni Giuntarella, Due torri e Rometta marina per puntare, sempre seguendo la SS 113, su Spadafora, Venetico Marina e Monforte Marina. Tra Giuntarella e Due torri v'era probabilmente un diverticolo (figura 5) che portava al possibile ponte Baronella (foto 4) situato a circa un miglio a sud, occorrente a superare il torrente Saponara nei periodi di piena⁸; nei periodi di magra, come in altri



⁸ Per approfondire sui luoghi cfr GIOVANNI UGGERI, *La viabilità della Sicilia in età romana*, Mario Congedo Editore, Galatina (LE) 2004, p 123.

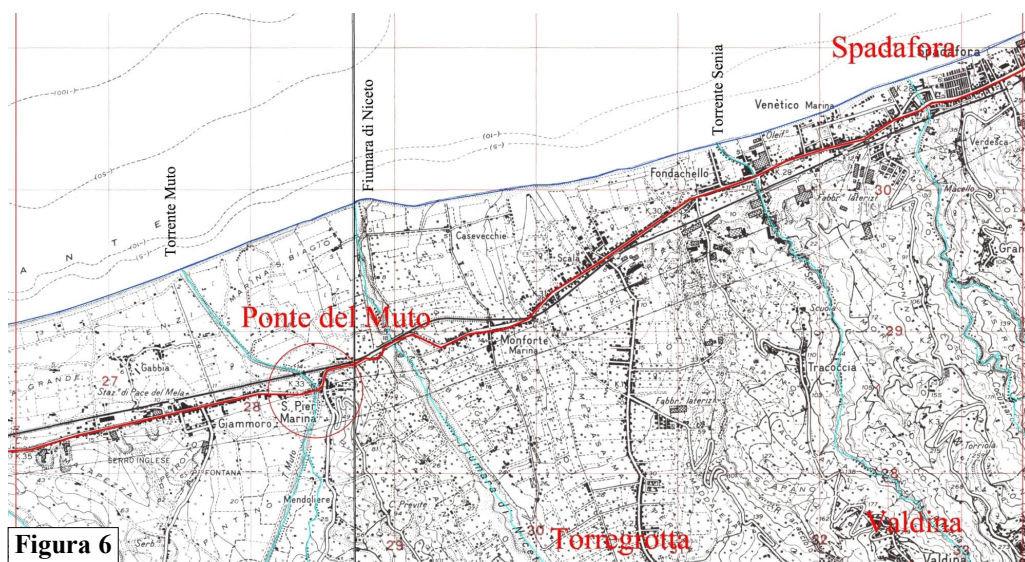


Figura 6

punti del percorso, si preferiva invece la via più breve lungo il greto del torrente. Del possibile ponte non resta oggi traccia.

La strada proseguiva passando da Spadafora ed arrivava al ponte del Muto (figura 6), esistente ancora nel XIX secolo⁹. Il toponimo *muto* deriva, forse, da *mutatio*, e mi

piace qui segnalare un altro ponte con lo stesso nome che si trova nei pressi di Finale Ligure (SV)¹⁰. La strada (figura 7) ora punta su Milazzo per poi, in località Archi nei pressi della stazione ferroviaria di San Filippo del Mela, piegare a Sud-Ovest e dirigersi su Merì e, subito dopo, Barcellona Pozzo di Gotto (figura 8). Il torrente Idria veniva attraversato sul ponte Caulo di Sanni o Janni (scomparso)



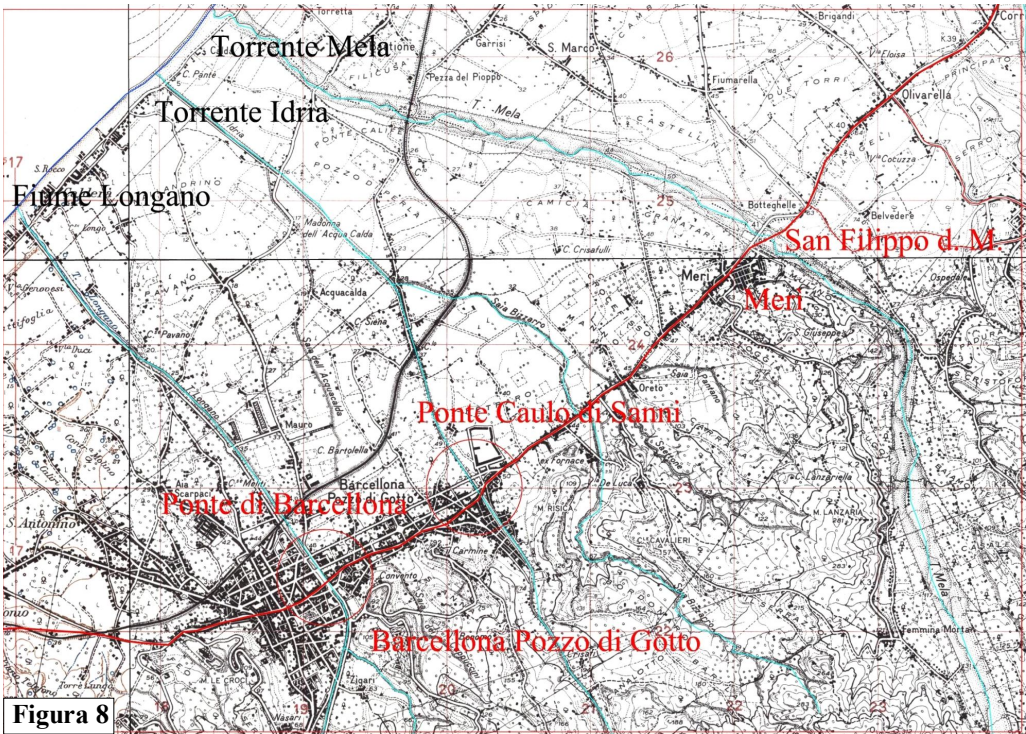
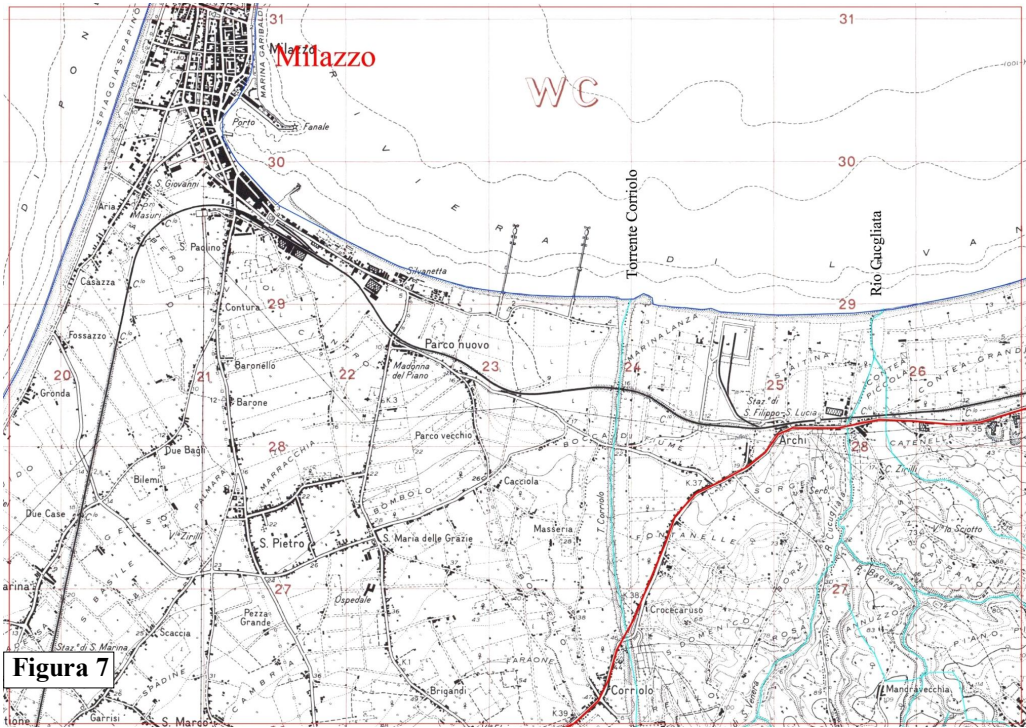
Foto 4

e ricordato anche da una torre *càntara* sita nei pressi¹¹. Lasciata Barcellona P. di G. la strada (figura 9) punta ad Ovest e supera il torrente Termini poco a Nord di Vigliatore Terme; ma è possibile esistesse un diverticolo a servizio di un ponte collocato nei pressi della frazione Porto Salvo. Distando dalla costa poco più di un kilometro, la strada

⁹ UGGERI, *La viabilità*, 123.

¹⁰ Si tratta di un ponte romano del I secolo a.C., conosciuto anche come Ponte delle Voze, situato sulla via romana Julia Augusta.

¹¹ UGGERI, *Viabilità etc.*, 124 e, per il toponimo *cantara*, sempre Uggeri *Viabilità*, 87.



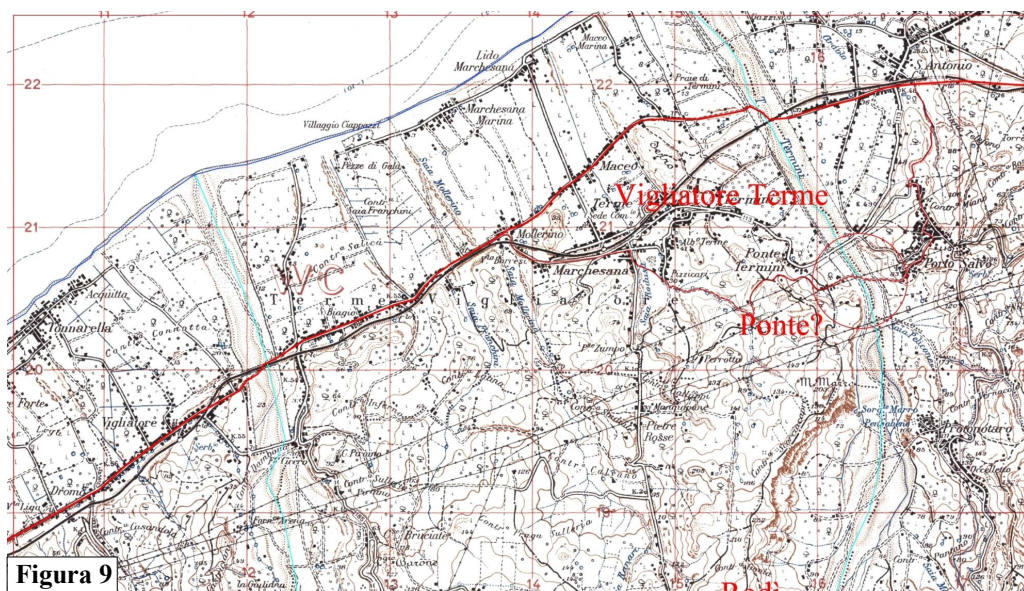


Figura 9

raggiunge Falcone ed Oliveri (figura 10) superando il torrente Elicona con un piccolo ponte¹². In appresso inizia la *coda di volpe*, l'erta e tortuosa via che porta verso Tindari, costruita in diversi punti a gradoni che, lasciata a Nord la città antica, si dirige verso il

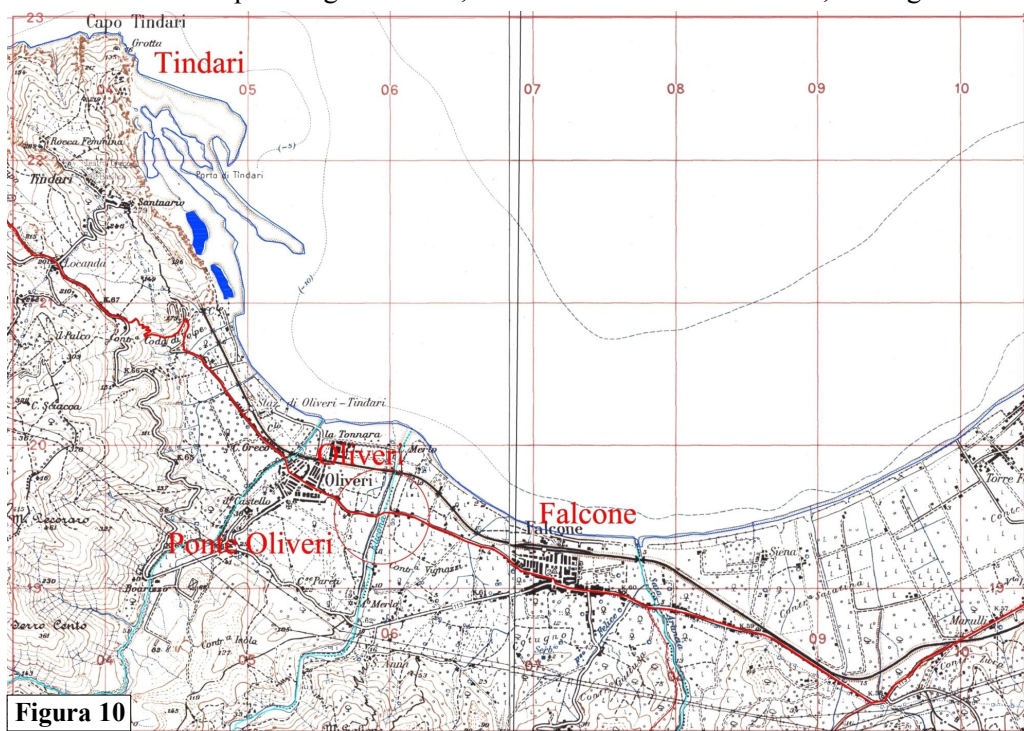


Figura 10

¹² VITO AMICO, *Lexicon topographicum Siciliae*, volumi II, Palermo 1757-60; tradotto ed aggiornato da GIOACCHINO DI MARZO, Pietro Morvillo, Palermo 1855-6., II, 233: "... e tragittasi per un ponte di pietra ...". FRANCESCO FERRARA, *Storia generale della Sicilia*, Tomo VII (1834), sta in *Sicilia antica e moderna*,

mare di Mongiòve¹³ dopo aver superato il Passo di Tindari (m 201 slm). Qui giunti possiamo fare una prima verifica della distanza tra Messina e Tindari: *A Messana Tyndarite* per l'*Itinerarium Antonini* corrono mp XXXVI e per la *Tabula Peutingeriana* mp XXXVI; la distanza reale è invece pari a mp 38,45. Assolutamente difforme.

Proseguendo verso Marina di Patti e San Giorgio (frazione di Gioiosa Marea) quasi lungo la spiaggia (figura 11), la strada, appena superata quest'ultima località, s'inerpica sul fianco dell'aspro Capo Calavà (figura 12) lungo un percorso intagliato nella roccia di circa 3 m di larghezza ed a strapiombo sul mare. Ebbi già occasione di parlare di questa via nel 2012, a Montalbano Elicona, con un'ampia relazione e segnalando anche il ponte romano¹⁴ (foto 4) gemello di quello di Torrenova di cui parlerò in appresso, scoperto al di là del valico di Capo Calava verso Gioiosa Marea (foto 5, 6 e 7). Il ponte, costruito proprio dove finisce la strada tagliata, è stato utilizzato per la SS 113, che per un certo tratto coincide con la via romana, affiancandogli un altro ponte in cca (foto 5).

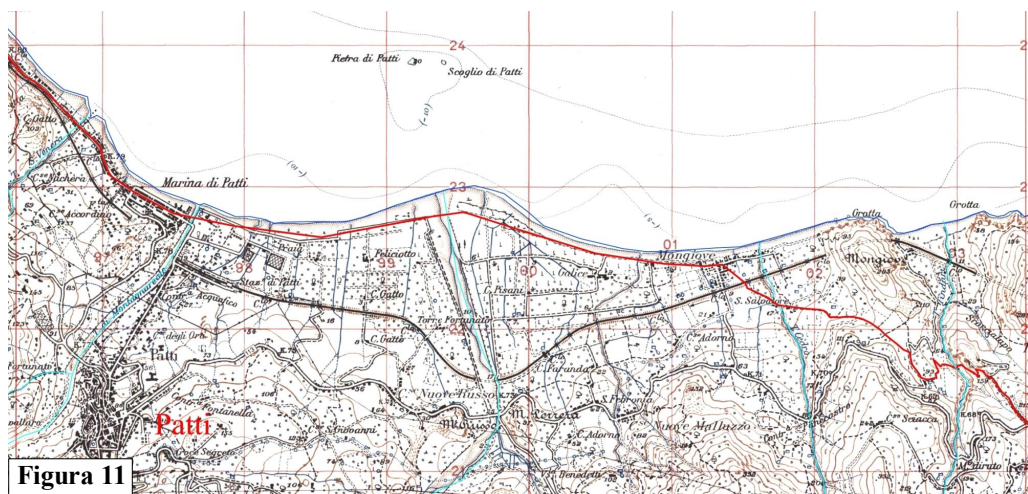


Figura 11

Lorenzo Dato, Palermo 1830-38, p 337: "... largo 4 piedi." ovvero circa 1,20 metri oltre i parapetti e quindi adatto solo per un traffico pedonale.

¹³ Esiste un altro luogo con lo stesso nome ovvero *Mongiòvi*, collina (m 209 slm) alla sinistra del fiume Platani sede di una fortificazione di età medievale a circa 3 km ad OSO di Cattolica Eraclea (AG) da individuare probabilmente con *Captedi* (Platanella). Forse dal francese *Mont Joun* (da leggersi Mongiù), termine medievale che indica le Alpi. *Montjoie* (da leggersi *mongioie*) è però anche il nome di un Ordine militare aragonese fondato nel 1174 che potrebbe avere avuto basi anche in Sicilia, credo sin qui mai studiato. Legato a questi toponimi potrebbe essere anche *Mongiòvino*, casale sul Monte della Forma a poco più di 7 km a SO di Valguarnera Caropepe (EN). Cfr Luigi Santagati, *Viabilità e topografia della Sicilia antica*, Volume II, *La Sicilia alto-medievale ed arabo normanna* corredata dal *Dizionario topografico della Sicilia medievale*, Edizioni Lussografica, Caltanissetta 2013.

Non si possono trovare raffronti con *Mongiòvino*, castello in rovina vicino Caltagirone sul Monte Alfone in territorio di Mineo (CT), a circa 10 km a NO del paese ed a 10 km ad E di Mirabella Imbaccari (CT) viene da viene dall'arabo Malja Khalil, « rifugio di Abramo ».

¹⁴ LUIGI SANTAGATI, *Su una possibile strada romana a Capo Calava*, sta in Atti del Convegno di studi *Ricerche storiche nella zona tirrenica della Provincia di Messina. Dal neolitico alla fine del feudalesimo*, Montalbano Elicona 7-8 settembre 2012, "Medieval Sophia" n. 14-2013, Officina di Studi Medievali, Palermo 2014, pp 351-60.



Figura 12

Dopo 500 m la strada abbandona la SS 113 per risalire in alto con tortuosi e ripidi rigiri e ritrovare la quota del mare utilizzando il sedime della ferrovia non appena questa sbocca dalla galleria di Capo Calavà. Sino al traforo (un buco in verità) di *Torre delle ciaule*, antica torre d'avvistamento, la strada correva al limite della spiaggia un tempo ben più larga come dimostrano le foto visibili al piano terra del Palazzo comunale di Gioiosa Marea. Al vallone Cucuzza (figura 13), prima di *Torre delle ciaule*, SS 113 e strada romana tornano a coincidere. Di questo ne fa fede un documento del 1752 sulla riparazione della strada costiera¹⁵ da Messina a Palermo: “... per la salita di San Giorgio di Patti sino a Capo negro¹⁶ [deve provvedere] Giuiusa.”



Foto 5



Foto 6

¹⁵ MICHELE SPATARO, *Cronaca di Patti dal XVI al XVIII secolo. Documenti e notazioni*, Intilla editrice, Messina 2011, p 102, nota 272.

¹⁶ Si tratta del luogo detto oggi *Lo Schino* appena a Nord (meno di un km) di Gioiosa Marea, sul mare. Cfr SAMUEL VON SCHMETTAU, *Carta della Sicilia* sta in *La Sicilia disegnata. La carta di Samuel von Schmettau, 1720-1721*, a cura di LILIANE DUFOR, Società siciliana per la Storia Patria, Palermo 1995,



Dopo *Torre delle ciaule* (sta per *Torre delle cornacchie* o delle *gazze*) la strada volge leggermente verso l'interno traversando la fiumara di Brolo a Sud del paese omonimo dove un tempo doveva trovarsi il ponte San Giuliano seguendo il sedime della SS 113; restando sempre distante dalla costa al pie' dei monti sin quasi sino a Capo d'Orlando, lascia infine la SS 113, tenendosi sempre al piè dei rilievi montuosi, a Sud del paese (figura 14). Sempre con lo stesso andamento la strada incontra nuovamente la SS 113 per un breve tratto

ed attraversa dopo circa un km e mezzo il fiume di Zappulla sull'omonimo ponte ormai scomparso¹⁷ (figura 15) che doveva avere una lunghezza di circa m 200 con arcate



tavola 6.

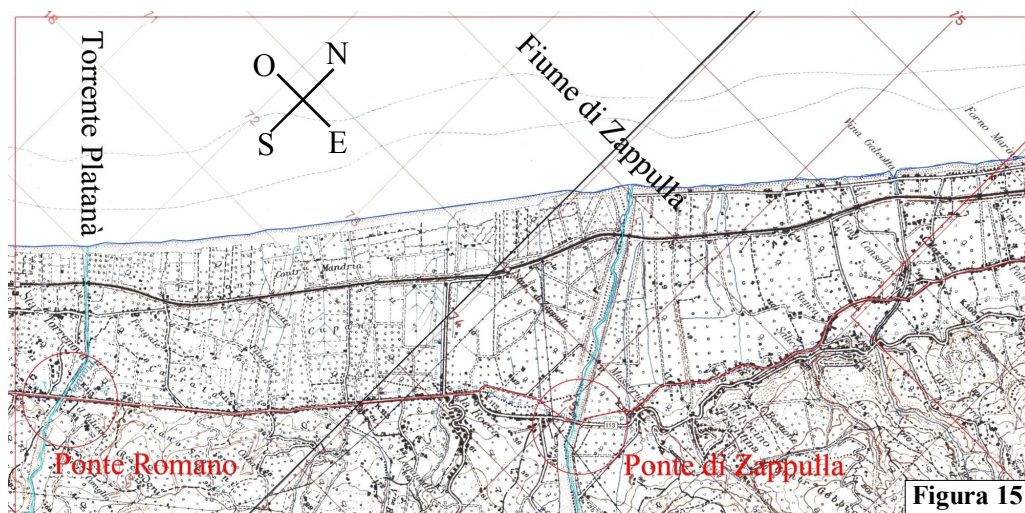
¹⁷ Costruito a 3 arcate, è riportato dallo Schmettau, *Carta della Sicilia* (1718), tavola 5, col nome di *Sapulla* e da TIBURZIO SPANNOCCHI, *Marine del Regno di Sicilia* (1578), tavole LXLIV e LXLVI. Nel *Portolano del Regno di Sicilia del capitano Filippo Geraci* a cura di SALVATORE PEDONE dei primi anni del



uguali.

A circa 2,5 mp più ad ovest si trova l'unica campata iniziale (o finale) rimasta di un ponte sul torrente Platanà che, stando ai resti visibili, doveva essere almeno a cinque campate uguali due a due, con quella centrale più ampia (foto 10 e 11). Noto la somiglianza nelle misure e nella costruzione dell'arco, entrambi in mattoni, con il ponte di Gioiosa Marea; ambedue possono essere datati alla prima metà del II secolo a.C..

Appena dopo, sempre proseguendo verso Sud-Ovest, la strada, che all'incirca segue la stessa sede della SS 113, supera il fiume Rosmarino a circa 2 km dalla foce con un ponte (figura 16 e foto 12) di cui rimasti ben pochi resti che crollò tra il 1719 ed il



XVII secolo, La Palma, Palermo 1987 è riportato con 9 arcate; ma dovevano essere di non grande luce pur con una lunghezza di circa m 200. Altrettanto riporta GIOVANNI ANDREA MASSA, *Della Sicilia in prospetti-*

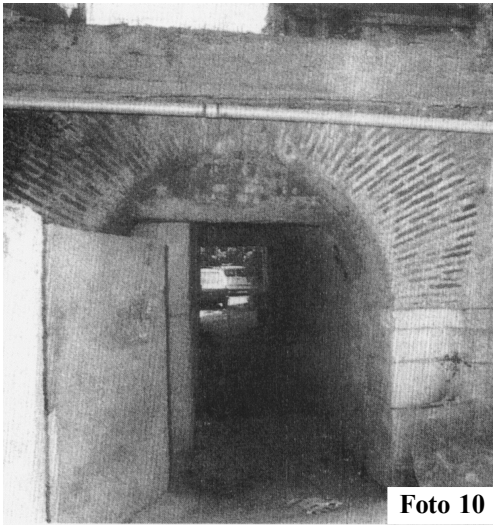


Foto 10



Foto 11

1748¹⁸. Il manufatto aveva 4 arcate e dovrebbe risalire alla fine del I-inizi del II secolo. Il ponte si trova su un diverticolo che porta la strada circa 0,6 mp più all'interno. Ancora più all'interno, a circa 2,5 mp esistono i resti di un altro ponte romano con una sola arcata a sesto ribassato della luce di m 24,15 e collocabile cronologicamente a cavallo tra il I ed il II secolo la cui trattazione, però, esula da questa relazione perchè si trova su una strada interna che conduceva probabilmente verso Randazzo e Catania.

Da qui in poi la strada (figura 16 e 17), sempre restando lontana dalla costa, puntava su Sant'Agata di Militello sullo stesso sedime della SS 113 e poi, con un arco che scendeva verso Sud, si staccava dal paese e superava il torrente Inganno con il ponte omonimo¹⁹ composto da un'unica arcata, proprio nel punto dove ritrovava la strada statale. Dal ponte le due strade si staccano nuovamente: la romana punta sull'interno e si ricongiunge con la statale al vallone Buffoni, a circa mp 1,2 da Acquedolci. Superato il paese, sino al torrente Furiano le strade coincidono; il torrente veniva oltrepassato sia passando rasente la spiaggia nel periodo secco ovvero utilizzando il ponte omonimo²⁰ ad un arco, internato circa un miglio nella piovosa. Dopo il ponte la strada puntava sempre all'interno sino al *Piano Bandiera* (figura 18) per poi tornare decisamente sulla costa e ritrovare la SS 113 alla *Torre del lauro*. Dopo un piccolo tratto si staccava ma tornava dopo breve a coincidere con la Statale sin quasi al vallone Chiappe, nei pressi di Caronia. La strada, che ora punta a Sud-Ovest, va verso il ponte Grimodi, internato di circa 0,8 mp e distante da

va, volume II, Palermo 1709, Stamperia Francesco Cichè, p 410.

¹⁸ Da FRANCESCO MARIA EMANUELE E GAETANI marchese di Villabianca, *Ponti sui fiumi della Sicilia*, a cura di Salvo Di Matteo, Edizioni Giada, Palermo 1992, 48 (1792) è riportato come *Rose Marine*. Riportato anche sullo Schmettau (1718), tavola 12, come *Rosamarina*. Cfr MICHELE MANFREDI GIGLIOTTI, *Passi perduti. Alla ricerca dell'antica viabilità nei Nebrodi: la via Valeria-Pompeia*, Yorick Editore, Messina 1990, 12-14 ed *Appendice*. AA.VV., *Ordinazioni e regolamenti della Deputazione del Regno di Sicilia*, Reale stamperia, Palermo 1782, p 213.

Per UGGERI, *Viabilità*, 87, il ponte è certamente romano pur se di età incerta visti i pochi resti rimasti.

¹⁹ VILLABIANCA, *Ponti sui fiumi della Sicilia*, 46 (1792) e riportato da Schmettau (1718) tavola 12. Rifatto all'incirca nel 1586. *Ordinazioni e regolamenti etc.*, p 213 (1782).

²⁰ SCHMETTAU (1718), t. 12. *Ordinazioni e regolamenti etc.*, p 213 (1782). Possibile costruzione roma-



Figura 16

Caronia circa 2 mp, oggi stravolto tanto da essere irriconoscibile. Proprio al ponte la strada romana incontra la Regia Trazzera selciata Caronia-San Fratello. Dal ponte il percorso prosegue per Caronia (figura 18 e 19), raggiunta dopo lunga ascesa tormentata e dal paese ridiscende con uguale tracciato al ponte detto di Caronia (foto 13) a



Foto 12

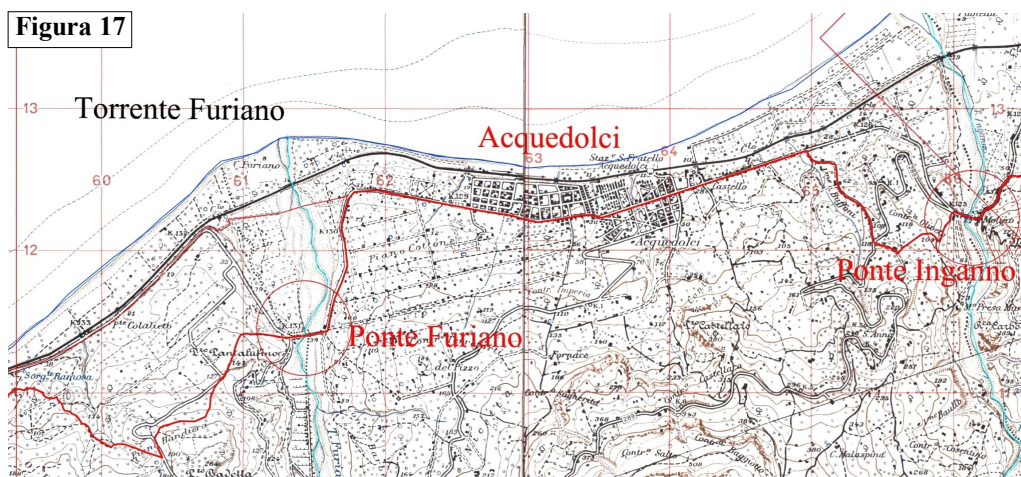
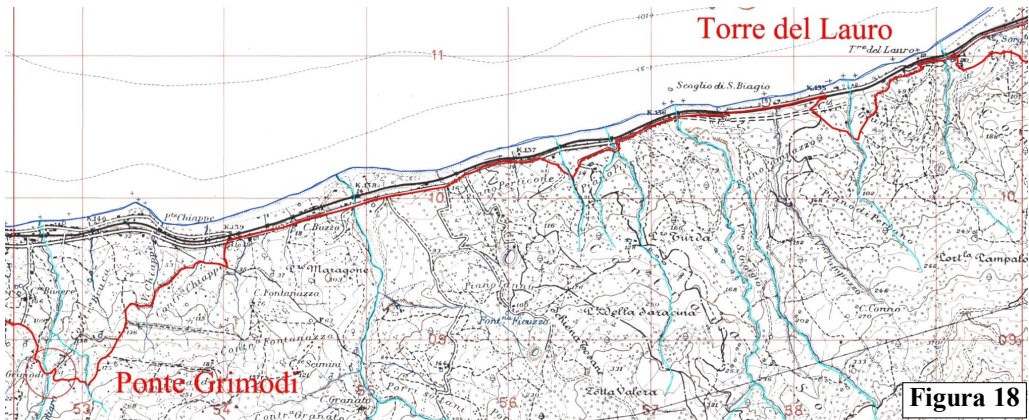
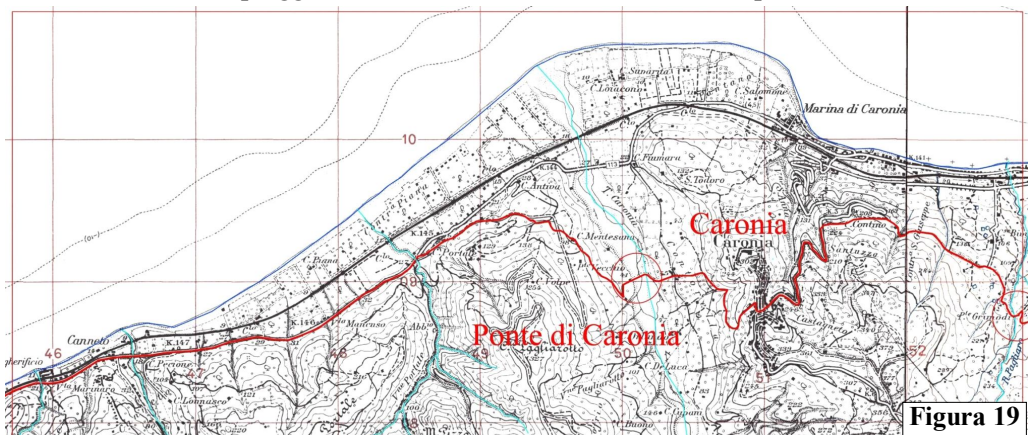


Figura 17



tre arcate diseguali a tutto sesto lungo circa m 122, probabilmente costruito nel I secolo a.C. in pieno periodo augusteo²¹. Quà giunti, dove un tempo, a dir d'Idrisi, terminava il Val Demone, possiamo fare il punto sulle distanze reali e quelle riportate nei documenti d'età romana. Per il tratto da *Agatinno* a *Caleate* (Sant'Agata di Militello-Caronia) l'*Itinerarium Antonini* riporta mp XX mentre la *Tabula Peutingeriana* riporta mp XX; la distanza reale è pari a mp 16,27.

Poi la strada, ora coincidente con la SS 113, ritorna verso la costa che segue parallelamente da una distanza media di circa 0,35 mp per poi avvicinarsi nei pressi di Santo Stefano di Camastra (figura 20), posto anch'esso su uno sperone roccioso a picco sul mare. Dal paese si scende al torrente omonimo attraversato nei pressi del mare da una contorta via; con le piogge il torrente veniva attraversato da un ponte di cui non abbia-



na. VILLABIANCA, *Ponti sui fiumi di Sicilia*, 45 (1792).

²¹ La lunghezza complessiva del manufatto, composto da due archi a tutto sesto laterali di m 13,60 e m 13,40 di luce ed un arco centrale, sempre a tutto sesto, di m 17,00 di luce, è pari a m 122,00. La larghezza esterna è pari a m 5,60 e, dedotti i parapetti, resta una larghezza netta di m 4,70, ampiamente carrabile. Il tipo di costruzione è quello classico romano con due muri recanti all'interno calcestruzzo. In riparazione nel 1579. Villabianca, *Ponti sui fiumi della Sicilia*, 44, (1792). TURRISI-FIRRONE, *I ponti di Sicilia*, 187. *Ordinazioni e regolamenti etc.*, p 213 lo indica a 2 archi. L'arcata centrale fu fatta saltare dai Tedeschi nel 1943 quando era ancora in uso per la viabilità ordinaria, mentre una delle due laterali è



Foto 13

mo alcun documento se non il toponimo attuale *Nuovo* ovviamente in antitesi ad un ponte *Vecchio*.

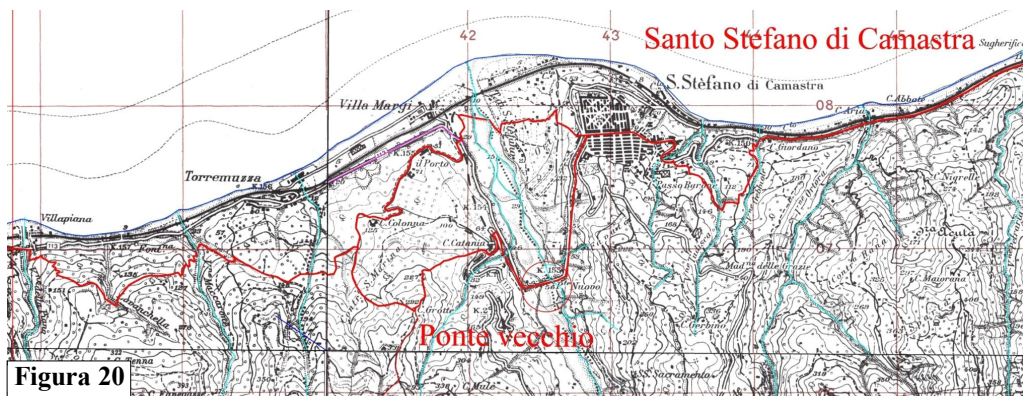


Figura 20

Da Santo Stefano nuovo (il vecchio sorgeva nell'interno, a Sud-Sud-Ovest, a poco più di mp 3,3 in linea d'aria) si punta sempre verso Ovest e, precisamente, verso Castel di Tusa, frazione marina dell'antica Tusa sospesa nell'interno a poco più di 2 mp (figura 21), con una sede viaria diversa da quella della SS 113. Appena ad Est, sempre internata, sorgeva la città di Alesa o Haleso a cui fanno riferimento le fonti antiche come tappa intermedia sulla strada tra Messina e Palermo. Da *Caleate* ad *Haleso* (Caronia-Alesa) l'*Itinerarium Antonini* riporta mp XXVI, la *Tabula Peutingeriana* mp XII mentre la distanza reale è pari a mp 14,58.

La strada correva, in tempo secco, vicino al mare, spesso coincidendo con la SS 113; altrimenti si preferiva attraversarlo sul ponte di Riggieri²² (foto 14), posto a circa 1,7 mp

crollata nell'autunno del 2015. Anche per UGGERI, *Viabilità*, 87, il ponte è certamente romano.

²² Il ponte, a schiena d'asino, è composto da una grande arcata centrale (m 14,15 di luce) e da una più piccola laterale (m 8,45 di luce), entrambi a tutto sesto secondo uno schema non raro nel mondo romano del I secolo a.C. e che si ripete spesso ed in ogni epoca in Sicilia. La lunghezza totale è pari a m 47,42 con un'altezza massima di m 9,72. I muri d'ala sono realizzati ad *opus incertum* realizzato con trovanti di fiume di diversa pezzatura ed anima in calcestruzzo. Le arcate sono in pietra con conci squadri di dimensioni diverse tra loro. TURRISI-FIRRONE, *I ponti di Sicilia*, 175. Per UGGERI, *Viabilità*, 87, il ponte è certamen-



Foto 14



Foto 15

dalla foce, utilizzando successivamente il ponte di Tusa, sempre internato, sul vallone Cicera e raggiungere la costa a Castel di Tusa, raggiungendo nuovamente la SS 113, al ponte Cicero. La strada, ora coincidente con quella statale, segue per breve tratto la costa ma poi, dopo contrada Tonnara (figura 22), ritorna all'interno e ritocca la costa solo al ponte di Pollina²³ (foto 15). Anche qui il ponte si trova su un diverticolo rispetto al sedime stradale della stagione secca.

Lasciato il torrente di Pollina la strada, ancora coincidente con la Statale, punta su Rais Gerbi di saracena memoria sino al ponte Aluncio oggi a tre arcate a tutto sesto ricostruite. Poi la strada di nuovo s'interna (figura 22) e, allontanandosi dalla costa troppo alta e difficile da esser percorsa come in tanti altri tratti già descritti, non tocca

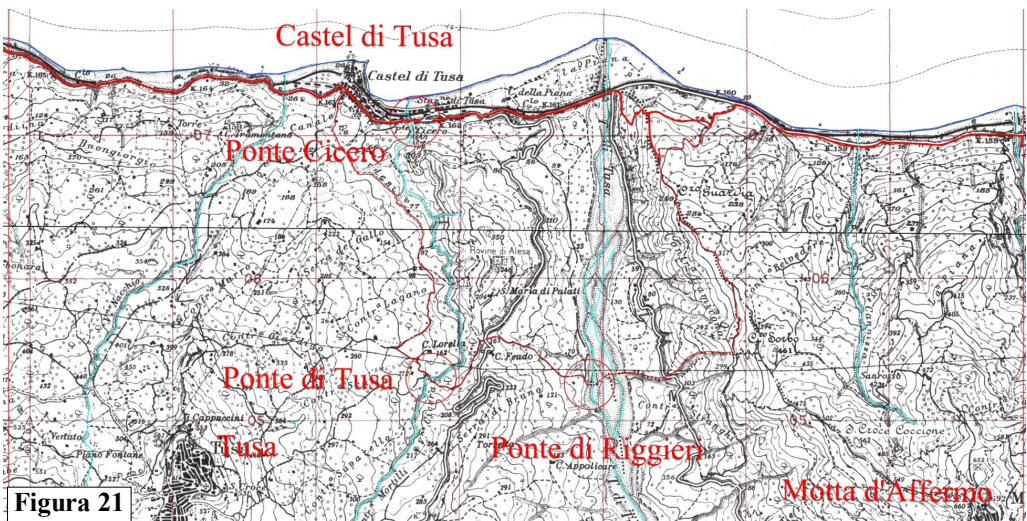


Figura 21

te romano.

²³ A 6 o 7 arcate sul fiume Pollina, descritto da VILLABIANCA, *Ponti sui fiumi della Sicilia*, 48 (1792) e di probabile ricostruzione da collocare intorno al 1579. Tre archi erano ancora visibili ai primi del XIX secolo. Per UGGERI, *Viabilità*, 87, il ponte è certamente romano. Anche in *Ordinazioni e regolamenti etc.*, p 213 viene definito a 6 archi. La larghezza era pari a m 6,00 fuori tutto con una lunghezza difficile da stimare in quanto, dal rilievo, sembrerebbe che le arcate a tutto sesto (6 o 7) possedessero una luce diversa tra di loro, anche se, dalle foto aeree, si può ricavare una lunghezza complessiva pari all'incirca a m 110. La luce dell'arcata superstite è pari a m 15,00. Dal rilievo si potrebbe anche avanzare l'ipotesi che l'impalcato tra i piloni laterali (ne sono ancora esistenti due a destra e due a sinistra) fosse in legno; da quel che è

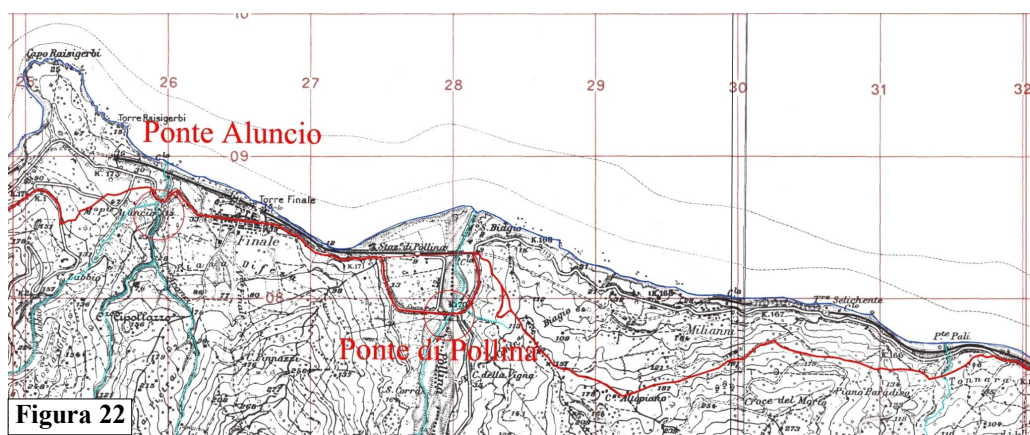


Figura 22

più la SS 113 sino a dopo la frazione di Sant' Ambrogio, non prima d'esser passato sul ponte Molini sul torrente Malpertugno (figura 23), così chiamato per i molini d'epoca medievale un tempo presenti, per poi lasciarla subito e ritoccarla solo poco prima del

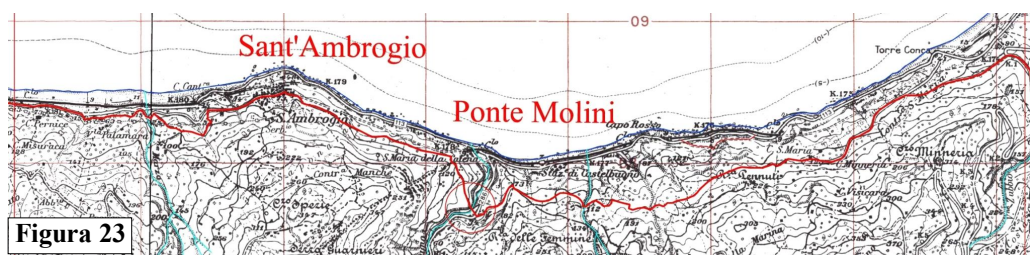


Figura 23

ponte Carbone²⁴ ormai a sole 2,6 mp da Cefalù (figura 24).

Staccandosi totalmente dall'attuale strada Nazionale, la via romana infine arriva da Sud a Cefalù. Qui giunti siamo in grado di verificare i dati riportati sui documenti stori-

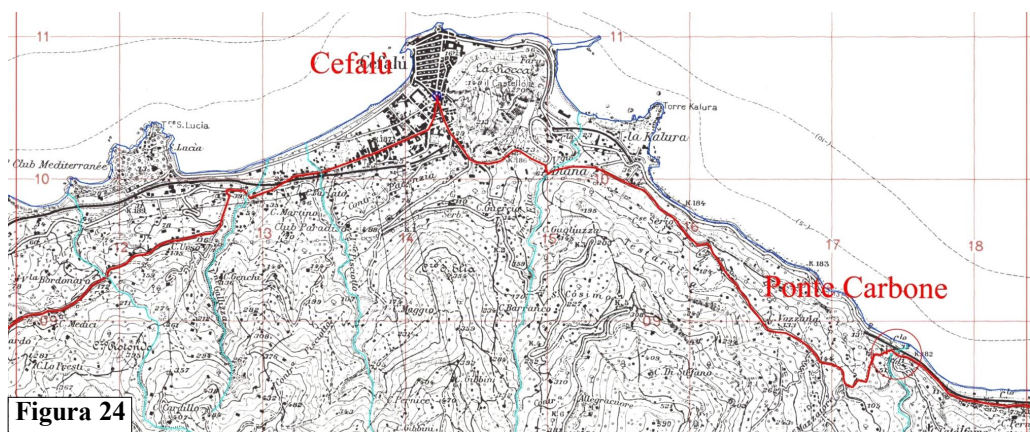


Figura 24

visibile non esiste alcun spicco di arcata intermedia.

²⁴ Già diruto all'epoca di VILLABIANCA, *Ponti sui fiumi della Sicilia*, 43 (1792), è lungo circa m 35 e largo circa m 5,70. L'epoca di costruzione del ponte attuale risale alla fine del XVII-primi XVIII secolo.

ci: la distanza tra *Haleso* e *Cefalodo* (Alesa-Cefalù) nell'*Itinerarium Antonini* è pari a mp XXVIII mentre nella *Tabula Peutingeriana* è pari a mp XVIII; la distanza reale è mp 17,46.

Proseguendo da Cefalù in direzione Palermo la strada si allontana decisamente dalla costa (figura 25) e punta verso Lascari. Appena a N del paese troviamo il ponte Piletto



Foto 16



Foto 17

sul torrente omonimo (foto 16). Di antico sembra restare il solo basamento (evidenziato in rosso nella foto 17) mentre l'arco sembrerebbe una ricostruzione più recente. Da questo punto la strada punta leggermente a Nord e poi cammina rasente la costa superando verso il Tirreno Campofelice di Roccella ed infine, a Bonfornello proprio dove oggi è situato l'omonimo svincolo dell'autostrada A19. Dopo un ampio arco (figura 26) la strada arriva al fiume Imera dove oggi finisce il Val Demone e che un tempo era attraversato dal ponte Grande²⁵, costruzione romana probabilmente del I secolo a.C.,

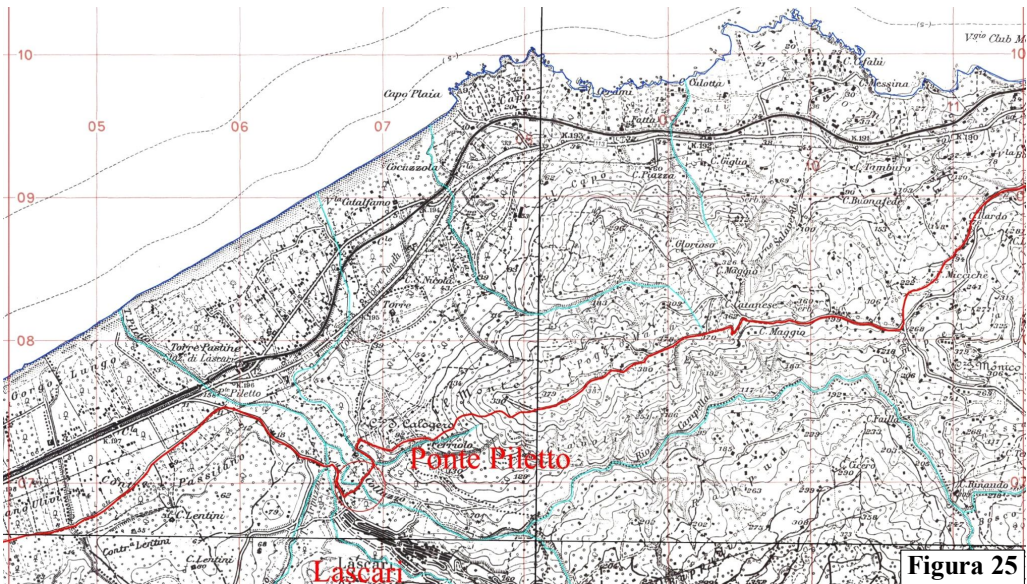


Figura 25

Caruso-Nobili, *Le mappe ecc.* t 27, p 118. *Ordinazioni e regolamenti etc.*, p 213 (1782).

²⁵ Ponte Grande o Imera, sul fiume Imera all'altezza di Bonfornello, circa 11 km ad E di Termini Imerese (PA) sul mare. Costruzione con sette piloni ed otto arcate già crollata nel XVI secolo. La lunghezza totale

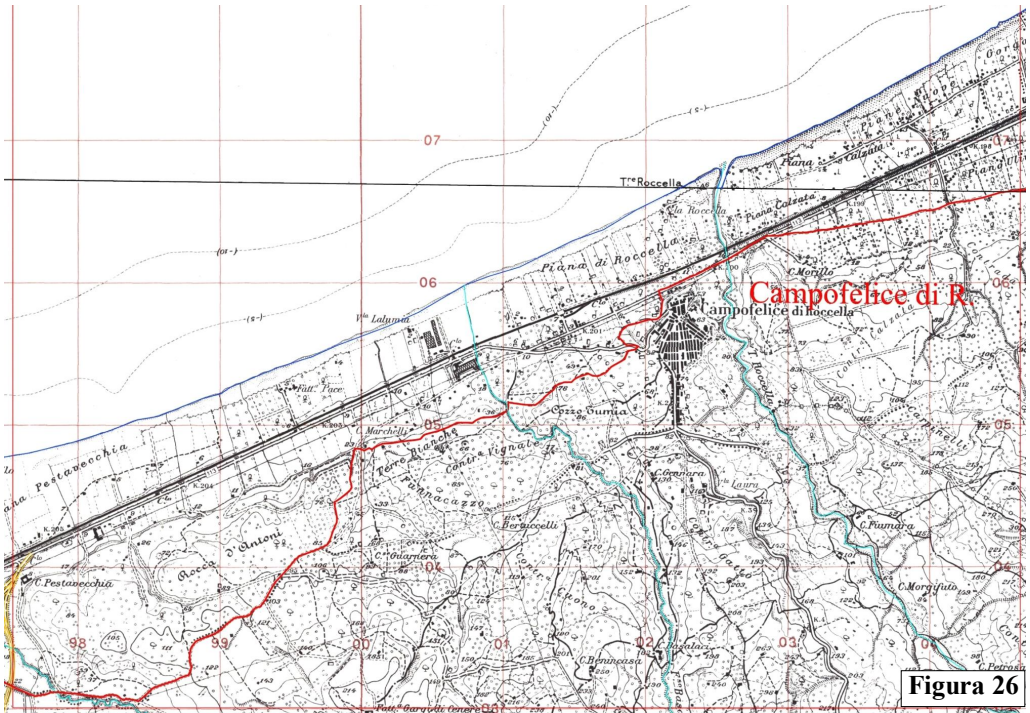


Figura 26

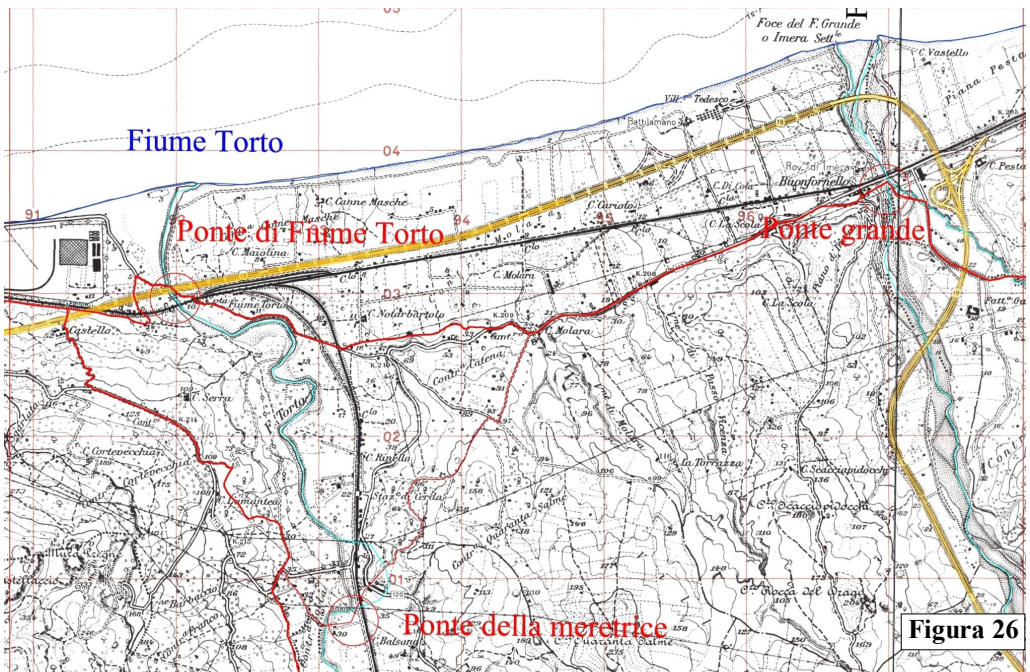


Figura 26

doveva essere di circa m 160. ALBERTI, *Descrizione*, 44. AMICO, *Dizionario topografico della Sicilia*, vol I, p 46. GRAZIELLA PIPITÒ, *I ponti romani della via Valeria in Sicilia* sta in *Journal of ancient topography*, VI, 1996, pp 197-210. UGGERI, *Viabilità*, 87. CARMELO TRASSELLI, *Les routes siciliennes du moyen age au XIX*

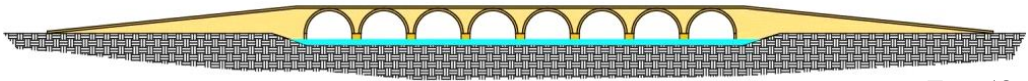


Foto 18

sommariamente ricostruito nella figura 18. Fortunatamente, nel 1978, prima che i piloni ed i resti del ponte situati sotto la città d'Imera fossero distrutti per la realizzazione degli argini, furono realizzate delle fotografie (foto 19-22) da Gianfranco Purpura²⁶ che hanno permesso di ricostruirne all'incirca le dimensioni. Del manufatto, ben più imponente di quello sul fiume Alcantara descritto da Idrisi²⁷, oggi non resta più nulla.

Qui termina questo breve saggio proprio dove termina il Val Demone.



Foto 19

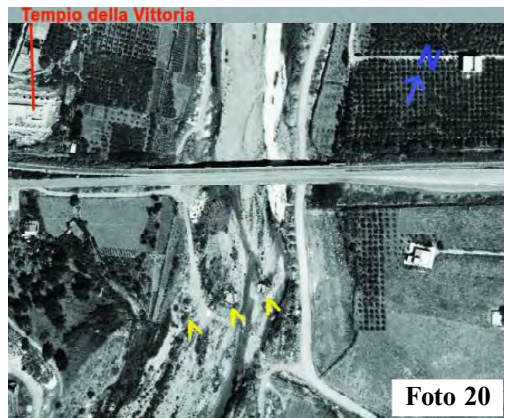


Foto 20

- 19 Resti dei piloni. Sullo sfondo Imera.
- 20 Veduta aerea dei piloni indicati in basso da più frecce.
- 21 Resti dei piloni.
- 22 Altri resti di piloni.



Foto 21



Foto 22

siècle, "Revue Historique" n. 509, Presses universitaires de France, Parigi 1974, p 37, n 2.

²⁶ (1948) Già ordinario di *Diritto Romano* alla Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Palermo, ha insegnato Archeologia Subacquea nel corso di Laurea in Conservazione Beni Culturali ad Agrigento.

Bibliografia

ALBERTI LEANDRO, *Descrizione di tutta l'Italia et isole pertinenti ad essa ecc.*, Paolo Ugolino, Venezia, 1596.

AMICO E STATELLA VITO MARIA, *Lexicon topographicum Siciliae*, volumi II, Palermo 1757-60; tradotto ed aggiornato da Di Marzo Gioacchino, Pietro Morvillo, Palermo 1855-6.

BONANNO LUCIA, *Architettura del paesaggio. Ponti di Sicilia*, Facoltà d'Ingegneria dell'Università di Palermo, Edizione fuori commercio, Palermo 1999.

CLUVIERO FILIPPO (CLUVER PHILIPP), *Sicilia Antiqua: cum minoribus insulis et adjacentibus, item Sardiniae, et Corsicae. Etc*, liber I, Lugduni Batavorum (Lione), Ex Officina Elseviriana, 1619.

EMANUELE E GAETANI FRANCESCO MARIA marchese di Villabianca, *Ponti sui fiumi della Sicilia*, a cura di Salvo Di Matteo, Edizioni Giada, Palermo 1992.

FERRARA FRANCESCO, *Storia generale della Sicilia*, Tomo VII (1834), sta in *Sicilia antica e moderna*, Lorenzo Dato, Palermo 1830-38.

GALLIAZZO VITTORIO, *I ponti romani*, 2 volumi, Canova Edizioni, Treviso 1995.

GAZZOLA PIERO, *Ponti Romani*, 2 volumi, L. S. Olschki, Firenze 1963-4.

O'CONNOR COLIN, *Roman Bridges*, Cambridge University Press, New York 1993.

PIPITÒ GRAZIELLA, *I ponti romani della via Valeria in Sicilia* sta in *Journal of ancient topography*, VI, 1996, pp 197-210.

SANTAGATI LUIGI, *Viabilità e topografia della Sicilia antica*, Volume II, *La Sicilia alto-medievale ed arabo normanna* corredata dal *Dizionario topografico della Sicilia medievale*, Edizioni Lussografica, Caltanissetta 2013.

SANTAGATI LUIGI, *Su una possibile strada romana a Capo Calava*, sta in Atti del Convegno di studi *Ricerche storiche nella zona tirrenica della Provincia di Messina. Dal neolitico alla fine del feudalesimo*, Montalbano Elicona 7-8 settembre 2012, "Mediaeval Sophia" n. 14-2013, Officina di Studi Medievali, Palermo 2014, pp 351-60.

SIRENA GIUSEPPINA, *Via Pompeia*, Bonanno editore, Acireale 2011.

TURRISI MARIO E FIRRONE PATRIZIA, *I ponti di Sicilia*, Facoltà di Architettura dell'Università di Palermo, Edizione fuori commercio, Palermo 2001.

TRASELLI CARMELO, *Les routes siciliennes du moyen age au XIX siècle*, "Revue Historique" n. 509, Presses universitaires de France, Parigi 1974, pp. 27-44.

UGGERI GIOVANNI, *La viabilità della Sicilia in età romana*, Mario Congedo Editore, Galatina (LE) 2004.