

Ringraziamenti

Intendo qui ringraziare il prof. **Ferdinando Maurici**, funzionario dell'Assessorato Regionale Siciliano ai BB. CC. AA. e professore di Topografia Medievale alla L.U.M.S.A. di Palermo, che ha rivisto questo lavoro così come mi onorò per il precedente.

Delle Sue osservazioni e dei Suoi suggerimenti tengo sempre gran conto.

La prof.ssa **Liliane Dufour** docente all'Università di Parigi, che mi ha anch'essa onorato nello scrivere la prefazione a questo volume.

Era per me un atto dovuto considerando che i suoi precedenti lavori hanno permesso che questo libro fosse oggi stampato.

Il prof. **Paolo Militello**, associato di Storia moderna alla Facoltà di Lettere dell'Università di Catania, che ha seguito, pur se da lontano, la genesi di buona parte del lavoro.

Infine mia moglie **Eleonora**, insegnante di Lingua Italiana e Storia, attenta e critica lettrice delle bozze.

LUIGI 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



REGIONE SICILIANA

Assessorato dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione

Viabilità e topografia della Sicilia antica

© 2006 Luigi Santagati

Tutti i diritti sono riservati.

Ma poiché l'autore considera la cultura un bene universale,
chiunque può riprodurre parte di quest'opera, citandola.

Realizzato con il patrocinio della
REGIONE SICILIANA
Assessorato regionale dei Beni Culturali Ambientali e della Pubblica Istruzione

EDIZIONE FUORI COMMERCIO - VIETATA LA VENDITA

In copertina:

La Sicilia secondo la Carta di Samuel von Schmettau del 1748

Stampa:

Paruzzo Printer - via Togliatti, 1 - tel. 0934.556718 - 93100 Caltanissetta

Santagati, Luigi <1949>

Viabilità e topografia della Sicilia antica. – Palermo : Regione siciliana, Assessorato dei beni culturali ed ambientali e della pubblica istruzione, 2006. – 3 v.

ISBN 88-88559-96-5

1. Comunicazioni stradali – Sicilia - Storia

388.109458 CDD-20

SBN Pal0203146

CIP – Biblioteca centrale della Regione siciliana “Alberto Bombace”

Autorizzazione dell'Istituto Geografico Militare n. 6166 del 14-03-2006

Prefazione

La proposta di Luigi Santagati mi ha colpito sin dal primo momento in cui l'ha esposta: recuperare la memoria storica delle antiche vie di comunicazione della Sicilia, le *trazzere*, di cui riteniamo di sapere tutto ma di cui conosciamo poco.

Né è nato così questo volume che, nell'intenzione dell'Autore, vuole essere il primo dei volumi di approfondimento su questo tema, tutto sommato affascinante, perché propone la conoscenza di un ramo del sapere che sino ad ora è rimasto sconosciuto.

E d'altronde il recupero dell'identità storica della Sicilia, da me portato avanti sin dal mio insediamento come Assessore Regionale ai Beni Culturali, Ambientali ed alla Pubblica Istruzione, passa anche attraverso la riscoperta dei tracciati delle antiche vie, prima semplici sentieri adatti alla transumanza, e poi percorse nei millenni da tutti i popoli che si sono avvicendati sul grande palcoscenico siciliano.

Recuperare gli antichi percorsi viari e con essi le testimonianze che si avvicendano via via lungo le strade, come città, paesi, bevai, stazioni di posta, ponti dimenticati, fondaci, masserie, torri, castelli, chiesuole di campagna, grotte abitate, scorci di paesaggi mozzafiato, sorgive, fiumi, laghi e quant'altro venga ancora in mente, significa recuperare razionalmente la nostra storia e non studiarla come episodi tra loro staccati e senza alcun collegamento. E tutto questo nell'ottica di un utilizzo, perché no, anche turistico dei tracciati viari antichi come meglio hanno saputo fare da tempo altre regioni ed altri paesi prima di noi.

Per questo ho appoggiato e dato concretezza all'operazione che l'Autore sta portando avanti nella prospettiva di quella conoscenza a 360° della cultura siciliana che abbiamo intrapreso e che dobbiamo continuare a portare avanti.

Alessandro Pagano

Assessore Regionale ai Beni Culturali, Ambientali ed alla Pubblica Istruzione

Prefazione

E' il vento impetuoso della cultura dell'immagine a portare oggi ad un sempre rinnovato interesse per disegni, carte, stampe e foto. Un interesse che coinvolge non solo il lettore ordinario che si abbandona sempre più al piacere visivo di testi illustrati e integrati da rappresentazioni grafiche, ma anche gli urbanisti, i geografi, i letterati (oltre ai già adusi storici dell'arte), come pure gli storici *tout court* alla ricerca di nuovi approcci metodologici e di nuove derive culturali.

Tra queste immagini una grande efficacia hanno le rappresentazioni di città e di territori, iconografie (mappe, piante, vedute etc.) che veicolano ma al tempo stesso producono le idee di uno spazio, sia esso geografico che urbano. Da questo punto di vista la Sicilia, isola a tre punte, terra di città, rappresenta un oggetto di ricerca e di riflessione stimolante e prezioso, e l'accumularsi, soprattutto in età moderna, delle immagini del suo territorio e delle sue città, permette di leggere non solo i progressi tecnici e scientifici ma anche i mutamenti culturali e sociali. Le rappresentazioni grafiche diventano allora non solo la restituzione o l'idea di un territorio in un contesto dato, ma anche il fermo-immagine di un palinsesto dove è possibile leggere, a volte in filigrana, le stratificazioni storico-culturali..

Recentemente Bernard Lepetit, in un breve ma denso saggio, notava come le tradizioni di studio della cartografia storica hanno seguito fino a pochi anni orsono un percorso decisamente diverso: da una parte si ha la ricostruzione a posteriori, a partire da testi e/o da dati quantitativi, della distribuzione spaziale di fenomeni passati (insediamenti, colture, strade etc.), dall'altra si ha la riproduzione di documenti cartografici antichi per commentarne in genere la tecnica grafica o darne una lettura semiologica. Questa separazione postula da un lato una realtà storica oggettivamente ricostruita (le carte elaborate oggi dagli storici), dall'altra una immagine "imperfetta" o segnata ideologicamente. Ma una tale dicotomia – notava Lepetit - risulta ormai superata: e la ricerca di Luigi Santagati, attraverso l'analisi di un monumento cartografico della Sicilia d'età moderna restituito, rielaborato ed arricchito mediante l'ausilio di procedure informatiche, con una sintesi che è anche momento interpretativo, sembra confermarlo.

Così carte geografiche, riproduzioni di paesaggi, vedute di città diventano non solo splendide illustrazioni ma anche fonti preziose che ci permettono di recuperare e ridefinire i tratti forti dell'identità di un territorio.

Paolo Militello

Associato di Storia moderna alla Facoltà di Lettere dell'Università di Catania

Prefazione

Strade, vie e cammini testimoniano le modalità dello spostarsi dell'uomo che non avviene a caso ma si adegua ai condizionamenti della geografia e della topografia le quali impongono passaggi obbligati per aggirare gli ostacoli. Non solo, ma la storia degli insediamenti umani e quella degli scambi, con il loro fluttuare nel corso del tempo, sono all'origine della molteplicità dei percorsi che costituiscono la rete viaria di una regione o di un paese. Andare alla ricerca dei testi, delle tracce e delle carte che documentano l'esistenza delle strade in un determinato territorio in un determinato periodo della storia, significa mettere insieme le risorse di molte discipline che non sempre concordano per restituire una visione globale e soddisfacente della rete viaria. Da questo punto di vista, la cartografia storica si rivela spesso una illusione, dando a vedere le linee che collegano le città tra di loro, con il rischio che tali assi possano essere confusi con strade vere e proprie.

Del resto come si può definire una strada? Uno studioso della rete viaria in Europa ha di recente precisato che una strada è una costruzione umana, voluta e mantenuta da un gruppo sociale per esigenze di trasporti, necessità militari, economiche, sociali e religiose. Ne risulta che nell'Antico Regime, le strade, frutto di un determinato progetto, sono piuttosto rare e che, nella maggior parte dei casi, si tratta di semplici assi di percorrenza, mentre più frequentate sono allora le vie fluviali e marittime; è il motivo per cui Bernard Lepetit preferisce associarle nel suo studio sulle reti di trasporto in Francia intitolato "Chemins de terre e voies d'eau". Se col tempo le vie fluviali siciliane, ancora documentate nel medioevo come ad esempio il fiume San Leonardo tra Lentini ed Agnone, sono state abbandonate, il cabotaggio è rimasto a lungo la via privilegiata dei trasporti e dei viaggi tra le città costiere, a rischio però di tempeste e di pirati.

Nello studio delle vie di comunicazione, si ritiene spesso erroneamente che le tracce delle antiche vie romane siano rimaste impresse nel territorio tanto da immaginarle ancora presenti sotto le vie medievali e moderne. Sarebbe dimenticare il fatto che le logiche degli spostamenti cambiano profondamente nel corso dei secoli, in particolare con la sparizione di alcune città antiche, con l'apparizione di nuovi nuclei urbani nel medioevo e con lo sviluppo di certi agglomerati sulla base di valutazioni politiche, economiche o militari. Inoltre, la natura stessa degli scambi commerciali, il mutamento dei prodotti, l'incremento dei bisogni favoriscono alcuni assi viari o terminali portuali a detrimento di altri, finora ben consolidati. Ciò significa che se alcune strade romane sono sopravvissute fino all'inizio del primo millennio, tuttavia la ristrutturazione dell'epoca medievale e l'assenza di manutenzione hanno portato un colpo fatale alla mitica rete viaria eredita dal passato. Abbandonate e dimenticate, le strade romane riemergono talvolta grazie all'archeologia, allo studio della foto aerea e della cartointerpretazione effettuata sulla base delle carte topografiche militari dell'Ottocento e non con le carte storiche. Ciò nonostante, studiosi di geografia antica hanno da tempo tentato di situare e di tracciare sulle carte l'andamento presunto delle vie romane; tra costoro si può citare la carta della Sicilia antica di Guillaume de l'Isle nel 1714. Tuttavia, tale lavoro fondato sullo studio delle fonti antiche, non può ovviamente costituire una base scientifica per lo studio della viabilità antica.

Infine, se il pedone o il cavaliere possono viaggiare ovunque, più difficile risulta lo spostamento dei carri e delle carrozze fino a quando il rallentamento imposto dalla viabilità agli uomini ed alle merci non diventi un freno agli scambi, specie quando non vi sono vie fluviali o marittime di sostituzione; Da quel momento nasce negli stati moderni l'esigenza di un'amministrazione seria della rete viaria. Il successivo perfezionamento della tecnica di costruzione delle strade e la costituzione nel 1716 in Francia di un corpo specializzato di ingegneri chiamato appunto "Ponts et Chaussées", consentirà l'avvio della politica stradale nel corso del Settecento. A quel periodo risale la cosiddetta "carta stradale" che succedeva agli "Itinerari" medievali, semplice liste di toponimi enumerati secondo grandi assi di circolazione, di cui il primo conosciuto risale al 1139. Una delle prime carte che riporta questi itinerari, è quella di Martin Waldseemuller nel 1520 "Carte itinéraire de l'Europe", mentre Melchior Tavernia pubblica nel 1632 la prima carta francese degli assi viari più importanti con l'indicazione delle postazioni di cavalli "Carte géographique des postes qui traversent la France". Da allora, per quanto riguarda la viabilità, si comincia la pubblicazione delle carte stradali, strumenti cartografici sempre più precisi ed affidabili fino alla creazione degli istituti topografici militari.

Da quanto detto finora, appare abbastanza chiaro che lo studio della viabilità siciliana è operazione a rischio per la scarsità delle fonti scritte, archeologiche e cartografiche. Ciò rende ancora più meritorio lo studio di Luigi Santagati nell'affrontare con strumenti informatici i problemi legati alla storia della viabilità e della topografia della Sicilia. Il primo volume dedicato alla Sicilia del 1720, è basato sulla carta disegnata da Samuel von Schmettau alla fine della guerra di Successione di Spagna. L'ingegnere tedesco, al servizio dell'Austria, nella consapevolezza che tutte le carte a sua disposizione erano approssimative e talvolta false, aveva suggerito al principe Eugenio di Savoia il rilevamento di una nuova carta della Sicilia secondo metodi scientifici messi a punto da geografi moderni. Purtroppo la carta moderna, in grande scala, che il futuro accademico di Berlino si sognava di offrire all'Imperatore di Austria, non aveva ricevuto i necessari mezzi in tempo e uomini, così che l'ingegnere, ben presto richiamato a Vienna, consegnò due esemplari senza poter eseguire ulteriori calcoli e verifiche. Dal punto di vista della viabilità, l'impresa dello Schmettau non può essere paragonata con quella dei Cassini in Francia, né tantomeno con l'atlante stradale di Trudaine e Perronet, nel quale le strade ed i ponti rilevati tra 1750 e 1780 alla scala di 1/8.640, costituiscono una base eccezionale di conoscenza della topografia, toponomastica e viabilità primaria e secondaria. Non è purtroppo il caso della carta dello Schmettau che mirava soprattutto ad una logica militare di conoscenza del territorio con la speranza di uno sviluppo delle potenzialità dell'Isola, obiettivo ben presto abbandonato dalla nuova dirigenza.

Ciò nonostante, la carta rimane uno strumento prezioso per la conoscenza dell'Isola nel primo Settecento e la felice iniziativa di Luigi Santagati ripropone agli studi siciliani, il campo della storia stradale, verso il quale convogliare altri studi, in particolare quelli relativi alla spazializzazione delle attività e dei rapporti sociali ed economici nel territorio.

Liliane Dufour

Docente di Storia delle Città della Facoltà di Architettura dell'Università di Parigi

Premessa

Si arriva in un luogo solo se esiste un modo per arrivarvi.

Un insediamento vive se esiste una strada per giungervi ed una strada esiste per portare in un luogo.

Sono, queste, delle considerazioni scontate ed ovvie ma assolutamente non confutabili. Da queste ovvietà vuole prendere il via la presente ricerca per trovare le correlazioni esistenti tra gli insediamenti storici e le antiche vie di comunicazione della Sicilia.

Da sempre appassionato di storia della Sicilia e curioso di approfondirla nei suoi aspetti meno conosciuti, mi colpì anni fa una frase scritta da Paolo Orsi nel 1907¹: “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.”

Decisi pertanto di sapere di più sulle antiche vie di comunicazione della Sicilia specie quando potei confrontarmi su quanto scriveva Biagio Pace in *Arte e civiltà della Sicilia antica*²: “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. (pg 459) - *omissis* - ... 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. (pg 460) - *omissis* - Nondimeno mi sembra possibile ... 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. - *omissis* - 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 ... - *omissis* - Ora la Sicilia possiede un complesso di strade – le *regie trazzere*, patrimonio demaniale che offre per ciò stesso garanzia di tradizionalità conservatrice e quindi di remota antichità ... (pg 462)”

Questo lavoro non rappresenta altro che la messa su carta di tali teorie. Negli anni passati ho ricostruito su supporto computerizzato (CAD), con minuzia di particolari, l’intera rete delle Regie Trazzere riportandole sulle tavolette IGM. Ora, procedendo con il metodo a ritroso così bene descritto nelle parole del Pace, cercherò di ricostruire, dapprima, la Sicilia più vicina ai nostri giorni e poi, supportato dalla maggiore documentazione possibile, scendere nei secoli più bui della nostra storia³. Il primo risultato di questo lavoro è il presente volume che rappresenta la Sicilia nei primi anni del XVIII quand’ancora non vi erano stati stravolgimenti nel tessuto viario per cui si può ragionevolmente pensare che molti degli itinerari esistenti all’epoca non fossero altro che l’eredità de “*le pessime e grandi strade dell’antichità greca e romana*” ed anche araba.

Le carte della Sicilia intorno al 1720 contenute in questo volume e le informazioni allegate, sono state soprattutto ricavate dallo studio di quanto riportato sulle carte geografiche disegnate da Samuel von Schmettau e da altri geografi e storici italiani ed europei del XVII e XVIII secolo. Ovviamente sono stati consultati molti altri documenti di cui si darà nota o di volta in volta o nella Bibliografia. La presente opera è

-
- 1) Paolo Orsi, considerato il padre dell’archeologia siciliana, nacque a Rovereto (Trento) nel 1859. Studioso delle civiltà elleniche e preelleniche, operò lungamente in tutta la Sicilia ed a Siracusa, e fu ordinatore del primo Museo archeologico siracusano. Morì nel 1935. La frase citata è tratta da *Notizie di scavi, Roma 1907*, pg 750.
 - 2) Biagio Pace, archeologo e professore universitario di fama internazionale, nacque a Comiso (RG) nel 1889 e morì a Roma nel 1955. La sua opera più importante, fondamentale per comprendere la Sicilia greca, romana e bizantina, fu *Arte e civiltà della Sicilia antica* edita in 4 volumi, pubblicata tra il 1935 ed il 1949, e riproposta in una seconda edizione, ampliata e corretta solo nel I volume, nel 1958. Nel capitolo III del libro I di detta opera si occupò di viabilità antica; da esso (paragrafo II, pgg 459-464) è tratta la citazione.
 - 3) Più di un lavoro sulla topografia antica dell’Italia peninsulare è stato redatto seguendo questo metodo. Mi piace citare, a questo proposito, i lavori di Leonardo Rombai dell’Università di Firenze, come *Imago et descriptio Tusciae. La Toscana nella geocartografia dal XV al XIX secolo*, Marsilio, Venezia 1993.

basata moltissimo sullo studio delle carte geografiche e, in particolare, delle tavolette dell'Istituto Geografico Militare Italiano, vere miniere d'informazioni sulla realtà siciliana. Essendo un lavoro originale e non potendomi basare sui pochissimi precedenti, le poche note presenti nel testo sono perlopiù solo esplicative, e non rimandano quasi mai a testi consultati, come spesso invece ci hanno abituato le opere editate nel campo della storia e dell'archeologia.

E' giusto mettere in evidenza che questo mio lavoro probabilmente non sarebbe mai iniziato né tantomeno andato a buon fine se Liliane Dufour non avesse pubblicato nel 1995 per conto della *Società Siciliana per la Storia Patria* (e se il prof. Massimo Gangi, presidente della *Società*, non avesse creduto nel progetto) il volume *La Sicilia disegnata*, racchiudente l'intera opera di Samuel von Schmettau così spesso citata da tanti ma praticamente conosciuta da nessuno, e di cui questo volume è forse l'ideale continuazione. Un po' quello che, nel mio piccolo, succedeva con *La carte comparée de la Sicile moderne* di Michele Amari da tanti citata e da nessuno conosciuta.

A Liliane Dufour, che nel tempo ha saputo scavare nell'enorme giacimento culturale abbandonato che è in fondo la Sicilia, riportando alla luce dall'oblio, tra l'altre, le opere di Tiburzio Spannocchi e di Camillo Camilliani e che ha pubblicato i più importanti lavori dell'ultimo secolo sulla geografia dell'Isola, debbo quindi almeno la riconoscenza di ricordarla.

Nel premettere che questo mio lavoro non pretende di essere esaustivo né, tantomeno, un punto d'arrivo quanto piuttosto un punto di partenza, lascio ad altri più preparati e più competenti l'onere di continuare ad approfondire queste ricerche, che spero poche di errori, utilizzandole come base e supporto; d'altronde l'enorme quantità di dati studiati si presta facilmente ad indurre in fallo. Il presente volume vuole pertanto essere il primo di una serie di opere riguardanti la topografia e la viabilità della Sicilia antica di aiuto a studi ben più significativi che proseguirà, a Dio piacendo, con un secondo volume dedicato alla Sicilia tardomedievale a cavallo tra il XIV ed il XV secolo, prima dell'inizio della fondazione delle *Città nuove*, ed alla Sicilia arabo-normanna ricostruita seguendo le indicazioni riportate da Idrisi nel *Libro di Ruggero* e le opere dei geografi arabi del suo tempo già brillantemente analizzate nel XIX secolo da Michele Amari. Il terzo ed ultimo volume si occuperà invece di ricostruire la topografia e la viabilità della Sicilia dell'oscuro periodo Bizantino, di quella Romana all'inizio della nostra era seguendo le descrizioni riportate nei noti *Itinerarium Antonini*, nella *Tabula Peutingeriana* e dagli storici del periodo. Infine la Sicilia Greca e quella pre-Greca.

Lo stesso volume riporterà infine il tracciato di tutte le Regie Trazzere siciliane cristallizzato intorno alla seconda metà del XVIII secolo prima che l'inizio delle grandi opere stradali borboniche tra il 1778 ed i primi del XIX secolo e poi tra il 1830 ed il 1859, ed il successivo avvento dell'Unità d'Italia con la costruzione delle grandi rotabili e delle strade ferrate, facesse perdere e scomparire l'immenso patrimonio costituito dalle Regie Trazzere. I due ultimi volumi possiederanno alla fine un *Indice topografico* dei toponimi significativi dell'epoca considerata, con brevi spiegazioni, qui seguendo l'esempio ed il metodo utilizzato da Michele Amari.

Nelle pagine che seguono descriverò il metodo ed i materiali utilizzati per la redazione del presente e dei futuri lavori. In tale maniera spero di poter contribuire a schiarire i secoli oscuri siciliani e ad aiutare gli storici ad accendere lumi sulla Sicilia dei secoli passati in maniera tale che l'enorme lavoro da me sviluppato negli ultimi anni, se non decenni, possa aiutare quanti amano questa terra a meglio conoscerla.

Caltanissetta 28 febbraio 2006

Luigi Santagati

luigisantagati@virgilio.it

Capitolo I

Le antiche vie di comunicazione della Sicilia

Una vastissima rete di strade, le Regie¹ Trazzere, coprono da millenni l'intera superficie della Sicilia in lungo e in largo, sviluppando un percorso totale di circa 14.000 chilometri di cui circa 11.400 chilometri demanializzati² e gli altri non riconosciuti a tali fini. E' utile ricordare che sino all'Unità d'Italia si intendevano con il termine *trazzere* tutte le vie e strade extraurbane (non solo quelle usate per la transumanza) di qualsiasi importanza, raramente usandosi il termine strada ed ancor più raramente il termine stradone; non difficile il termine via.

Se moltiplichiamo la larghezza teorica legale di m 37,68 per la lunghezza dell'intero sistema di Regie Trazzere, otteniamo una superficie anch'essa molto teorica di circa 527 kmq, oltre il 2,1% dell'intera superficie dell'Isola. Purtroppo, oggi, tale patrimonio, dalla superficie in realtà decisamente inferiore, è praticamente sconosciuto e totalmente abbandonato e sottoposto alla tutela dell'Ufficio Tecnico Speciale per le Trazzere di Sicilia, con sede a Palermo, oggi dipendente dall'Assessorato Regionale al Territorio ed Ambiente che purtroppo, al di là di un catasto delle Regie Trazzere e della vendita di spezzoni delle stesse ai cosiddetti frontalieri, ovvero possessori di terreni lungo tali arterie, non ha avuto attribuito nella pratica alcun compito di studio e di salvaguardia dell'enorme patrimonio demaniale. In questa logica si intende portare avanti lo studio del grande patrimonio fisico e culturale legato alle Regie Trazzere, le antiche vie di comunicazione della Sicilia, alla luce del nuovo interesse che suscita da tempo la conoscenza dell'immenso giacimento culturale del nostro patrimonio storico. Le Regie Trazzere possono infatti spiegare, come già ricordato, molto sull'evoluzione storica dell'Isola fin dalla preistoria ed altrettanto sulla creazione dei centri abitati della Sicilia.

La costituzione delle Regie Trazzere

Con il termine *trazzere*, la cui etimologia le lega strettamente al termine *tratturo* (dal latino *tractus*) in uso in alcune regioni meridionali italiane³ e che si fa anche derivare dal termine francese antico *dreciere* (via

-
- 1) Così denominate perchè appartenenti al Demanio del Re o Statale.
 - 2) Dati forniti dall'Ufficio Tecnico Speciale per le Trazzere di cui si parlerà in appresso.
 - 3) Il termine *tratturo* (che potrebbe derivare anche dal latino *tractoria* con cui i tratturi venivano anche indicati nel Medioevo) è particolarmente in uso in Abruzzo, Molise e Puglia ed indica un itinerario demaniale di origine spesso preistorica ma tutelato in ogni epoca e riservato, a differenza della Sicilia, quasi esclusivamente al transito delle greggi per la transumanza. L'andamento del tracciato dei tratturi, quasi sempre rettilineo e spesso con notevoli dislivelli, è orientato prevalentemente sull'asse Nord-Sud. Dai tratturi si stacca una viabilità secondaria divisa in *tratturelli* e *bracci*, prevalentemente orientata sull'asse Est-Ovest, che raggiunge ogni più sperduta località della regione. Il *tratturo*, che ha sempre un punto iniziale e finale contrassegnato da un masso detto *titolo*, ha una larghezza di circa m 111 che diventano m 18,50 nei *tratturelli* e nei *bracci*. Lungo la lunghezza del tratturo, così come anche in Sicilia, si trovavano paesi, spesso attraversati dall'itinerario, locande, ricoveri per gli uomini e gli animali (gli *stazzi* di dannunziana memoria) e, ovviamente, sorgive e fontane.

diritta) e *drecier* (drizzare), si intendono **tutte** le vie e le strade extraurbane; con il termine *regie* (in uso solo dal XIX secolo) si denominano le trazzere del Demanio Regio che collegavano tra di loro, sino alla costruzione delle strade carrozzabili iniziate a costruire in Sicilia a partire dal 1779⁴, e poi delle Strade Statali del XX secolo, quasi tutti i centri abitati della Sicilia che possedevano un interesse regionale. Spesso le nuove strade del XIX e XX secolo hanno ricalcato, dove possibile, quasi passo passo l'andamento delle trazzere principali, spesso sostituendo al fondo naturale delle stesse solo uno strato di conglomerato bituminoso e piccole opere d'arte (ponticelli e tombini) per il superamento dei corsi d'acqua. Oggi gran parte delle strade vicinali, delle strade provinciali e statali, seguono altrettanto spesso e con poche varianti il percorso delle antiche vie.

Il termine *trazzera* fu probabilmente introdotto in periodo normanno ma, ufficialmente, esso entra nei documenti solo nel XV secolo, preferendosi perlopiù utilizzare negli atti ufficiali il termine *via publica* o *magna via publica*. L'immenso patrimonio delle Regie Trazzere, formatosi nel corso dei millenni, si andò sviluppando già in epoca preistorica per la transumanza degli animali e, successivamente, per collegare i primi insediamenti abitati. Esso subì ulteriori incrementi quando, nel II e nel I millennio a.C., aumentarono le necessità di collegamento tra i nuovi centri abitati che si andavano costituendo in tutta l'Isola, fenomeno legato soprattutto all'aumento della popolazione. In coincidenza con la fase Greca (VIII-III secolo a.C.) si andarono fissando definitivamente alcune linee di collegamento che, inalterate nella sostanza del tracciato anche in epoca Romana, sono giunte (almeno sulla carta) sino ai nostri giorni.

I romani, dal canto loro, utilizzarono i tracciati già noti costruendo strade non certo simili a quelle consolari ben note, salvo brevi tratti urbani e suburbani. Perlopiù si limitarono a costruire e poi mantenere strade a fondo naturale realizzando ben poche strade a fondo artificiale che avevano in tal caso una larghezza di circa m 3.40 allargantesi in curva a circa m 4.60, con superficie costituita da grossi ciottoli, la cosiddetta '*nchiacata*⁵ in dialetto siciliano. Dopo la stasi del periodo imperiale Romano e poi, ma solo in parte, di quel-

4) Il 5 aprile 1778 il Parlamento siciliano deliberava un intervento sulla viabilità che prevedeva otto nuove strade carrabili (di cui ben sei partenti da Palermo) provviste di ponti, che collegassero i centri più importanti dei tre Valli. In effetti, pur se con tempi di realizzazione smisurati che arrivarono sino all'Unità d'Italia, alcuni lavori furono iniziati. La delibera fu reiterata con Decreto Reale dell'1 luglio 1824, in quanto all'epoca, al di là degli interventi effettuati nelle vicinanze di Palermo, si erano costruiti solo brevi tratti delle fondamentali vie *Palermo Messina per le marine* e *Palermo-Messina per le montagne*, che rappresentavano e rappresentano tuttora, al di là delle odierne autostrade e scorrimenti veloci, la viabilità di base dell'intera Isola. Per saperne di più conviene leggere il libro di Giuseppe Tesoriere, *Viabilità antica in Sicilia*, Zedi Italia, Palermo 1993, già professore di *Strade e ponti* presso la facoltà di Ingegneria di Palermo, ricco di documentazione storica seppure carente relativamente alla parte più antica.

5) Non dobbiamo pensare che tutte le strade romane possedessero quella sovrastruttura costituita da un lastricato composto da grosse pietre semisquadrate e rese piane, così come siamo stati abituati a vedere nelle grandi strade consolari, ad esempio nella vie nei pressi di Roma o come a Pompei, o ancora nei grandi assi viari come la via Appia o la Salaria. Solo le strade di città importanti (e non tutte) e solo le vie consolari importanti nelle vicinanze delle città erano costruite secondo questa tecnica. Quasi ovunque, invece, si avevano vie di modesta larghezza (intorno ai 3-4 metri) dotate di una sovrastruttura eventualmente dotata di muretti laterali e cunette, formata da vari strati di pietre di varia misura e ciottoli tra loro resi solidali per forma ed annegati in una colata di argilla e sabbia bagnate, adatte più al camminare ed al passo degli animali che al passaggio dei carri. Perlopiù le vie romane erano a fondo naturale, con pochi interventi correttivi del fondo e con una continua manutenzione, e spesso anch'esse dotate, come le altre vie più importanti, di opere d'arte come ponti e muri di sostegno dei terreni e della carreggiata. In Sicilia vi sono stati ritrovamenti di opere stradali del tipo *via consolare* solo sotto il Duomo di Cefalù, sotto il Convento dei Benedettini di Catania e nei centri cittadini di Palermo, Siracusa, Termini Imerese, Marsala e Messina. Per approfondire l'argomento si consiglia l'immenso lavoro di Vittorio Galliazzo, *I ponti romani*, 2 volumi - Canova Edizioni - Treviso 1995, ed in particolare la prima parte del primo volume, ricco di particolari sulla costruzione delle strade romane.

Purtroppo, nei secoli, quasi tutte le vie romane dotate di sovrastruttura a lastroni sono state distrutte e depredate dai confinanti alla strada che hanno utilizzato le pietre del lastricato ed i miliari per costruire quasi sempre edifici, fortificazioni e muri di sostegno. Invece l'unico miliare stradale romano rinvenuto nel 1954 a Corleone (le cui notizie si possono rintracciare nel già citato libro di Giuseppe Tesoriere, *Viabilità antica in Sicilia* alla nota n. 6 ovvero consultando l'articolo di Antonino Di Vita, *Un miliarum del 252 a.C. e l'antica via Agrigento-Palermo* in Kokalos I, 1955) era infossato e nascosto nel terreno al lato della strada.

lo bizantino⁶ per la mancata costruzione di nuovi insediamenti e la distruzione e l'abbandono di alcuni dei più antichi, le trazzere probabilmente ebbero un nuovo parziale sviluppo durante il periodo arabo, che vide in particolare l'entroterra siciliano riempirsi di una miriade di piccoli insediamenti ovvero stazioni di posta e casali (*rahl* e più raramente *manzil*), sparsi sul territorio. Sotto il successivo periodo normanno la costruzione delle Regie Trazzere ebbe un ulteriore incremento in coincidenza con la creazione di un tipo di stato di carattere feudale importato pari pari dall'Europa del Nord, che determinò il riuso e la creazione di nuovi centri abitativi specie nel Messinese e sulla costa tirrenica (in coincidenza della prima fase della conquista normanna) e la creazione di numerosi castelli in gran parte poi abbandonati tra il XV ed il XVI secolo.

Nella prima metà del XIII secolo, sotto Federico II si ebbe invece il repentino abbandono e la distruzione da parte del potere centrale di quasi tutti gli insediamenti abitativi localizzati nell'interno dell'Isola, a causa delle rivolte della popolazione residente di origine araba che, in larga parte, o fu fisicamente eliminata oppure trasferita in blocco in Puglia. Tale fase dette inizio al brusco abbandono dell'interno della Sicilia durata circa 4 secoli; di almeno 2.500 insediamenti tra grandi e piccoli sparsi in tutta l'Isola⁷ ne sopravvissero non più di 300 e, nell'interno appena poche decine. Pertanto in tali luoghi l'ulteriore espansione ed il ripristino delle trazzere già esistenti avvenne solo a partire dal XVI secolo quando, per l'aumentata richiesta di esportazione del grano, per l'aumento della popolazione e per la possibilità data ai nobili minori di entrare a far parte del Parlamento nel caso divenissero signori di una *terra* popolata, fu iniziata la costruzione di innumerevoli nuovi paesi, specie nell'interno della Sicilia come ad esempio Santa Caterina Villarmosa, Roccapalumba, Valledolmo, Vallelunga, Villalba, Ravanusa, Riesi, Ciminna, Sciarra o Palma di Montechiaro e così via. E' questo anche il periodo (1584) in cui, ad opera del vicerè Antonio Colonna, viene istituito il servizio postale interno a riprova di un uso dei tracciati non più solo commerciale o limitato al passaggio degli armenti⁸.

Caratteri fisici delle Regie Trazzere

Le trazzere erano costituite, perlopiù, da tracciati spesso appena abbozzati, che percorrevano vallate, pianure e montagne nella maniera più retta possibile senza tenere gran conto di pendenze e corsi d'acqua ed adatte, principalmente, ad essere percorse solo da sparuti viaggiatori e mercanti a cavallo o trasportati da lettighe, da interminabili *retine* o *redine* (file) di muli tra loro legati a sei a sei e condotti da un *bordonaro* cariche di mercanzie, slitte (*tregge* o *straule*) cariche di prodotti agricoli e da greggi, quasi sempre di capre e pecore, che trovavano nella larghezza della Regie Trazzere anche la possibilità, pur vietata, di pascersi specie durante le transumanze senza invadere la proprietà altrui situata ai lati della via. A questo proposito resistono ancora in alcuni toponimi e nelle denominazioni di alcune trazzere, i residui dell'antico uso transumante: nella zona di Santa Ninfa il *Passo di Patti* ancorato alla *Via di jenchì* fa capire come le migrazioni stagio-

-
- 6) Più di uno studio ha ormai indicato che i Bizantini tracciarono in Sicilia numerose strade ed effettuarono la manutenzione di molte delle esistenti nel Val Demone, ivi compresi i ponti, specie quando il pericolo dell'invasione araba si fece più pressante e li costrinse, poi, ad arroccarsi nella zona del Messinese. Il periodo bizantino, così sconosciuto, si presta ad avere attribuito quanto di negativo vogliamo. In realtà durante detto periodo dovettero essere tracciate delle vie per servire i nuovi abitati sorti nella zona. Il problema, studiato da Lucia Arcifa, archeologa presso la Facoltà di Lettere dell'Università di Catania, ed ai cui studi si rimanda, verrà meglio analizzato nei lavori successivi. Da ricordare come i termini greci *megalo dromo* e *megalhodo*, usati per indicare le vie principali, siano rimasti in uso, specie nel messinese, sino almeno al XIV secolo. Ancor oggi la strada litoranea Messina-Catania si chiama *dromo* così come la strada Messina-Cefalù. Proprio appena a SO di Vigliatore (ME) l'IGM riporta il termine *dromo* per indicare la Strada Nazionale Palermo-Messina.
- 7) La cifra di almeno 2.500 insediamenti che calcolo tenendo conto di quanto scritto da Michele Amari a pag 43 della Carta comparata, è stata confermata dalle mie ricerche di cui darò ampio resoconto nel II dei volumi previsti della *Viabilità e topografia della Sicilia antica*.
- 8) Per saperne di più sulla storia postale della Sicilia conviene consultare il gran lavoro, a volte un po' indicativo nei percorsi postali più antichi, di Fardella de Querufort Vincenzo, *Storia postale del regno di Sicilia*, 3 volumi, Palermo 1999.

nali coinvolgessero l'intera Isola così come il *Passo di Modica* nella zona di Partanna ed i *Passi di Palermo* ed i *Passi di Piazza* sparsi invece per lo più nella zona centro-orientale⁹. Una *Portella di jenchi* si trova presso Baucina mentre la *Trazzera delle vacche* attraversa in senso Ovest-Est gran parte dell'interno dell'Isola partendo dal Palermitano, passando a Nord di Caltanissetta ed Enna e deviando, a Catenanuova, verso le montagne di Cesarò e Floresta nel Messinese.

L'andamento della trazzera era solitamente rettilineo¹⁰ tanto che spesso, quando questa incontrava una zona montuosa e la pendenza arrivava a raggiungere pendenze del 20-25 % se non addirittura del 35%, le stesse venivano superate tagliando le cosiddette scale¹¹ con gradini dalla pedata piuttosto ampia per permettere l'ascesa e la discesa anche degli animali. Una soluzione simile riduceva la tortuosità delle strade ed infatti solo dove era indispensabile la trazzera saliva e scendeva in stretti tornanti preferendo altrimenti tagliare dritto. Si calcola pertanto che il rapporto tra *lunghezza del percorso di una trazzera / distanza in linea d'aria* vari tra 1.10 ed 1.20, ossia che vi sia un aumento dello spazio medio percorso rispetto alla distanza in linea d'aria intorno al 15%¹². La larghezza massima di m 37,68 (su cui si ritornerà), valida però solo in alcuni tratti, consentiva altresì la possibilità di incrocio di due greggi senza il problema di sconfinare nei terreni limitrofi e di confondere gli animali tra di loro. Ma spesso la trazzera veniva inglobata nella proprietà privata ed il tracciato ne restava segnato solo con delle marche (generalmente grosse pietre collocate sull'asse della strada) tanto che era costume dei pastori viaggiare muniti di una catena della larghezza della trazzera, la cosiddetta *giustizia*, per dirimere immediatamente ogni problema relativo allo sconfinamento del bestiame¹³. Utilizzate quindi quasi solo per la pastorizia e per i brevi tragitti tra i centri abitati più vicini e lasciando solo a mercanti, predicatori, soldati, bordonari ed ufficiali postali l'onere di più lunghe distanze da percorrere, le trazzere reggevano più che bene il limitatissimo traffico, almeno all'interno, sino allo sviluppo delle miniere di zolfo ai primi del XIX secolo.

Le Regie Trazzere più importanti, a volte dette anche *montagna-marine* se univano centri marinari con località interne, che collegavano i centri maggiori dell'Isola, ad esempio l'asse Catania-Palermo passante per Enna, Villarosa e Vicari, oppure l'asse Palermo-Caltanissetta-Piazza Armerina-Mineo-Siracusa oppure Palermo-Trapani e Palermo-Agrigento o ancora gli assi costieri Palermo-Messina e Catania-Messina-Siracusa-Noto, erano dotate ad intervalli abbastanza regolari ed in prossimità dei centri abitati, di fondachi o fondaci dall'arabo *fundaq*, grosse costruzioni adibite a ricovero e vettovagliamento prevalentemente di bestie e soprattutto mercanzia. Il ricovero degli uomini, diremmo oggi, era invece un *optional*. Ricordiamo tra gli altri il fondaco degli Xiccati e della Bagascia sull'asse Palermo-Catania nei pressi di Roccapalumba e Vicari,

9) Ovviamente tali passi segnavano anche, specie nel caso di Palermo, la direzione delle città più importanti.

10) Anche per tale motivo il termine *trazzera* potrebbe derivare dal francese antico *drecière* che significava appunto *strada diritta* come accennato più sopra.

11) Tipica è la cosiddetta *Scala della Targia*, raddoppiamento del termine in quanto in arabo *targiah* significa scala, sui monti della Conca d'oro da Palermo in direzione di Iato, oppure della Scala dei Muli verso Misilmeri. Oppure si può ricordare la località Targia a N di Siracusa. Ma *scale* si ritrovano anche in altre parti della Sicilia come, ad esempio, tra Catania ed Acireale in località *Santa Maria della Scala*, le *Scale* nei pressi di Aci Sant'Antonio, la *Scala di Barbagallo* situata circa 3 km a Nord di Acireale, la *Scala* tra Caltagirone e San Michele di Ganzaria, la *Scala di Sant'Alessio* andando da Nord a Taormina, non scordando il paese di Scaletta Zanclea in provincia di Messina e le *Scala di Trazzino* e quella di *Casano* tra Custonaci e San Vito Lo Capo sul Monte Cofano. Ed ancora la *Scala di Oliveri* a Tindari e la *Scala di Taormina* venendo da Sud. Altre curiosità si possono trovare nel saggio di Antonino Giuffrida, *Itinerari di viaggi e trasporti* pubblicato nel III volume della *Storia di Sicilia*, Società Editrice Storia di Napoli e della Sicilia, 1980.

12) Chi volesse approfondire l'argomento può consultare *Toponomastica e topografia storica nelle valli del Belice e dello Iato*, Barbaro Editore, Palermo 1995 di Gioacchino Nania, ingegnere con il piacere della ricerca storica, che si è interessato in maniera scientifica dello studio tecnico dei tracciati delle trazzere ed ha fatto un buon lavoro sul cosiddetto *Rollo di Monreale* ovvero il documento contenente la donazione di territorio all'Arcivescovato di Monreale effettuata da Guglielmo II nel 1182.

13) Qualcosa a tale proposito si può leggere nel libro di Giuseppe Candura, *Le 42 città demaniali nella storia di Sicilia*, Vito Cavallotto editore, Catania-Caltanissetta, 1978

quello dei Quadrati presso Enna, e quello di Barbarigo sull'asse Palermo-Siracusa in prossimità di Bilici nei dintorni di Marianopoli. Ma in verità se ne potrebbero citare altri centinaia sparse su tutte le trazzere più importanti e sicuramente risalenti, alcuni, al periodo romano. Altrettanto spesso lungo il corso delle trazzere, anche quelle secondarie, a distanze brevi e regolari, si trovavano abbeveratoi e, ai margini, le masserie costruite al servizio dei feudi. Nel tempo alcune trazzere persero d'importanza, come quelle che collegavano centri poi scomparsi nel tardo medioevo o che persero rilievo a favore di altri, come quelle che univano i centri delle Madonie tra Polizzi e le Petralie e che si spingevano sino a Butera e Gela o quelle che collegavano i centri del Messinese tra Patti e Messina. Ad esse altre trazzere si sostituirono nel tempo come quelle che collegavano le zone granarie interne di Caltanissetta, Enna e l'entroterra agrigentino ai caricatori di Licata, Porto Empedocle e Gela passanti per Mazzarino, Barrafranca, Campobello di Licata, Canicattì e Naro. O ancora le trazzere che collegavano l'Ennese alla costa tirrenica che, nel tempo, subirono varie vicissitudini vissute tra uso ed abbandono.

Amministrazione e manutenzione

La manutenzione delle Regie Trazzere era affidata alle cure delle città demaniali e feudali, nei cui territori ricadevano. Le scarse possibilità finanziarie e la politica di talune componenti della nobiltà siciliana tesa a cercare di mantenere lo *statu quo*, evitando di favorire gli interscambi commerciali ed il progresso anche nel settore delle comunicazioni, fanno comprendere la condizione di abbandono in cui versavano per lo più le trazzere ad eccezioni dei tratti più vicini ai grossi centri abitati come Palermo o Catania. Spesso le trazzere, in punti particolarmente adatti, venivano sbarrate per permettere l'esazione di un pedaggio¹⁴ che, in nome della necessità della manutenzione, finiva invece solitamente nelle tasche del feudatario del luogo. Solo brevi tratti, infine, erano adatti alla percorrenza dei carri almeno sino alla fine del XVIII secolo quando fu ultimata la strada Palermo-Termini Imerese e, successivamente, quando si iniziò la costruzione delle strade carrabili un po' in tutta l'Isola, anche se perlopiù nei segmenti viari che si dipartivano da Palermo verso Bagheria, ricca di ville della nobiltà palermitana, Monreale e San Martino delle Scale.

Problematica, infine, la manutenzione dei tratti delle Regie Trazzere che segnavano il confine tra territori di diversa giurisdizione (ad esempio entità amministrative feudali e demaniali). Facendo a scaricabarile, la manutenzione non veniva, in pratica, eseguita da nessuno.

Solo nel 1774 il Parlamento Siciliano iniziò a porsi il problema della realizzazione di una rete viaria, stabilendo la costruzione di circa 700 miglia (km 1.038 circa) di strade carrabili che avrebbero dovuto collegare i maggiori centri costieri ed interni dell'Isola. In realtà, escluso i pochi pezzi su accennati, non se ne fece nulla se non dopo la creazione delle 7 intendenze in cui fu, nel 1816, divisa la Sicilia, che, per funzionare al meglio, iniziarono a stimolare i comuni a dotarsi di strade carrabili. Ma fu solo dopo il Regio Decreto del 17 dicembre 1838 che venne elaborato un piano organico che prevedeva la costruzione di 37 assi stradali di collegamento estesi a tutta l'Isola.

Al momento dell'Unità d'Italia l'Isola contava circa 2.170 km di strade classificate carrabili, ma quasi tutte mancanti di ponti ed in stato di semi-abbandono. Solo nei decenni successivi all'unità d'Italia vennero costruiti i grandi assi di strade carrabili della Sicilia ed infine, con la creazione della rete ferroviaria, iniziata già nel 1863 (collegamento di Palermo con Bagheria) e conclusasi, dopo 32 anni nel 1895, la Sicilia poté contare su una rete di comunicazioni, pur ad un solo binario, comunque adeguata all'epoca.

14) Ne resta il ricordo in nomi come ad esempio nel sobborgo Barriera di Catania, Barrafranca in provincia di Enna o Catenanuova in provincia di Catania. Vari toponimi *catena* sono sparsi un po' in tutta l'Isola, ma non si può non sicurezza attribuirli alla pratica di riscossione dei tributi stradali.

La misura delle Regie Trazzere

I *Regi Decreti*, ordinamenti dell'imperatore Federico II costantemente reiterati nei secoli¹⁵, avevano stabilito la larghezza della Regia Trazzera in 18 canne e due palmi, su cui è però giusto avanzare più di un dubbio che in realtà, anche in tale epoca, le trazzere non fossero più larghe di 40 palmi equivalenti a m 10,32. Non conosciamo il perchè della decisione di tali scelte nelle larghezze, ma possiamo solo riportare che, per il *Regio Decreto n. 3836 del 1877* emesso per armonizzare dopo l'Unità d'Italia le misure in vigore nei soppressi Regni, la larghezza effettiva venne comparata a quella del Sistema metrico decimale stabilendo i rapporti definitivi tra le misure in corso legale nel Regno delle Due Sicilie ed il nuovo sistema di misurazione.

Per la canna, la più diffusa delle misure di lunghezza siciliane, utilizzata anche per la misura delle superfici, veniva stabilito un rapporto di m 2,064. Di seguito si dà la tabella legale di comparazione delle misure di lunghezza in uso in Sicilia:

<i>pollice o oncia</i>	=	<i>cm 2,1508</i>
<i>palmi o piede (12 pollici)</i>	=	<i>m 0,2580978</i>
<i>canna (8 palmi)</i>	=	<i>m 2,064783</i>
<i>corda (16 canne)</i>	=	<i>m 33.036528</i>
<i>miglio (45 corde = 720 canne)</i>	=	<i>m 1.486,6437 quasi equivalente al miglio romano pari a m 1.478,50</i>

Sino ad allora la misura legale del miglio era pari a m 1.481, suppergiù equivalente alla misura del miglio romano. Inoltre per secoli, almeno sino alla conquista spagnola o meglio catalana, tra il XIV ed il XV secolo, fu in uso anche il miglio arabo equivalente, secondo Alfonso Nallino¹⁶ a m 1.973,20, utilizzato per la misura delle distanze tra i centri abitati dal noto geografo arabo Al Idrisi nella sua descrizione del regno di Sicilia sotto Ruggero II. A volte venne utilizzato anche il miglio francese equivalente a 3 miglia arabe ovvero ad una lega¹⁷. Secondo le misure corrette sopra riportate, l'esatta larghezza della trazzera è stata stabilita in m 37,682288 arrotondata a m 37,68.

15) Ricordiamo, tra gli altri, i Bandi del governo Borbonico del 1787, 1788, 1789 e 1801, il Regio Decreto 24 marzo 1811, il Regio Decreto 9 maggio 1832, il Dispaccio del Ministero dei Lavori Pubblici del 9 maggio 1871 tutti relativi alla difesa delle trazzere dalle usurpazioni dei privati. Vedi anche *Punturo Biagio - Strade vicinali - Caltanissetta 1898*, relativamente al Capitolo VII, *Delle trazzere in Sicilia* ed anche pagg. 295-299 dell'*Appendice alla Legislazione positiva del Regno di Sicilia dal 1800 al 1840* a cura di *Francesco Dias - Palermo 1846* su cui si fa anche riferimento all'istituzione di barriere sulle strade.

16) Si ritiene che il miglio arabo più correntemente usato, avesse nel Medioevo una lunghezza di circa 1.970-1.980 metri. A tal proposito vedere la nota alla pagina 532, del capitolo XIV del II Libro della *Storia dei Musulmani di Sicilia* nella 2ª edizione curata da Carlo Alfonso Nallino (1872-1938) insegnante di Storia Araba all'Università di Roma, in cui viene data una lunghezza del miglio arabo pari a m 1973,20. Oppure si può consultare lo stesso Carlo Alfonso Nallino nella *Raccolta di scritti editi ed inediti*, volume 5°, Roma 1944, pagg. 455-57 in cui viene fatta un'ampia disamina del valore di tale lunghezza spesso fonte di notevoli contrasti tra vari geografi europei e fonte di errori di calcolo anche clamorosi. Per una trattazione più completa del problema, specie relativamente alla distanze in Idrisi, si rimanda alle pagine 28-30 ed alle note presenti nel volume *Carta comparata della Sicilia moderna* di Michele Amari da me tradotto e curato, citato in Bibliografia.

17) A proposito della lunghezza del miglio arabo e quindi anche della lega, si riportano le considerazioni di Calogero Andolina di San Cataldo in provincia di Caltanissetta, studioso di comunicazioni stradali che mi ha a volte aiutato in alcune interpretazioni su localizzazioni e tracciati arabo-normanni e romani. "Sappiamo che i geografi arabi per il calcolo del meridiano terrestre si rifecero ad Eratostene ed a Claudio Tolomeo che calcolò la circonferenza terrestre in circa km 39.690. Ogni grado vale approssimativamente km 110,25 per cui ogni primo vale m 1.837,5, corrispondente all'incirca all'attuale miglio marino (m 1.852). Gli Arabi pertanto dovrebbero aver adottato tale misura per il loro miglio. Tre miglia arabe, secondo Idrisi, sono pari ad una lega franca (m 5.555, 55); quindi m 1.837,5 x 3 = m 5.512,5 ovvero valori assai vicini." Il ragionamento in se stesso è accettabile. Ed i valori dati da Nallino e da Andolina si avvicinano notevolmente. Quello che è, altresì, da porre in evidenza, è che comunque la si rigiri, Idrisi adottò almeno due tipi di miglia diverse nella sua descrizione della Sicilia e la misura è spesso superiore a quella del miglio romano di m. 1481 circa comunemente adottato nell'Isola.

Nel concludere è giusto fare presente che, oltre alle Regie Trazzere, esistevano anche altre tre tipi di trazzere, il più delle volte appartenenti ai demani comunali e colleganti quindi località minori, le cui larghezze legali erano di 12 canne (m 24,77), 6 canne (m 12,38) e 3 canne (m 6,19). A volte, in realtà, erano le stesse Regie Trazzere che, in prossimità dei centri abitati, riducevano la loro larghezza specie nell'attraversamento degli abitati riducendosi a viottoli non più larghi di 3-4 metri, mentre la larghezza massima veniva mantenuta praticamente solo in campagna. Si ritiene, comunque, che la reale larghezza della trazzere variasse ben più di quanto volesse la legge. In pratica solo le trazzere prevalentemente dedicate alla transumanza, e solo nei tratti dove fosse possibile, in aperta campagna, arrivavano alla larghezza canonica di m 37,68. Altrimenti la larghezza si limitava, anche per le trazzere più importanti ed anche fuori città, a non più di 3,00-4,00 metri e comunque tale da permettere solo il passaggio incrociato di due animali carichi.

Capitolo II

Breve storia delle vie e degli insediamenti siciliani

I primi collegamenti viari furono quelli naturali lungo i corsi d'acqua che dalla costa si inoltrano verso l'impervio interno. Al formarsi degli insediamenti umani ed alla conseguente necessità dei contatti e degli scambi commerciali, vennero tracciate le prime vie di collegamento che man mano presero l'aspetto di vere e proprie strade meglio definite.

Una certa parte del tracciato delle Regie Trazzere siciliane risale al III-II millennio a.C.: sono soprattutto le vie armentizie di cui si è già accennato, tra cui vale la pena ricordare la già segnalata *Via delle vacche* che parte da Cesarò per dirigersi su Catenanuova, seguire il corso del Dittaino e puntare su Calascibetta e Caltanissetta; in quel punto la trazzera prosegue verso Ovest dove, in un punto imprecisato tra Castronovo e Cammarata si ricongiunge con l'anch'essa ricordata *Via di Jenchi* che, percorrendo la strada per Prizzi, punta su Corleone, il castello di Calatrasi e Salemi per perdersi nel trapanese. L'assetto viario venne meglio definito a partire dall'800 a.C. con la venuta dei Fenici e soprattutto dei Greci. Alcuni itinerari si riconoscono ancora nei collegamenti tra le città dell'epoca come Erice, Marsala-Motia e Palermo di fondazione fenicia e quelle di fondazione greca come Naxos-Taormina, Catania, Siracusa, Messina, Gela, Agrigento, Selinunte e Lentini, nonché tra gli esistenti centri dell'interno come Segesta, Enna ed Agira ed anche tra gli insediamenti interni indigeni come Sabucina e Capodarso situati lungo i fiumi. Le poche e scarse notizie dell'epoca relative alle vie di comunicazione si evincono solo da descrizioni di battaglie e di campagne militari fatte dagli storici greci.

Con l'avvento dei Romani più che probabilmente furono rivisti i percorsi fondamentali che collegavano i più importanti centri dell'Isola ma ben difficilmente furono costruite delle vie ex novo. Certamente quelle costiere che si dipartono da Messina e fanno il periplo dell'Isola furono totalmente rifatte costruendovi una notevole serie di ponti¹ per permetterne la percorrenza in ogni stagione. Molte strade dell'epoca sono ancora oggi rintracciabili poichè diverse Regie Trazzere e strade statali attuali ricalcano quasi perfettamente le vie descritte nell'*Itinerario di Antonino*² e nella *Tavola Peutingeriana*³ che collegavano i più grossi centri dell'epoca come Lilibeo (Marsala), Palermo, Agrigento, Messina e Siracusa.

-
- 1) Ritengo esistessero non meno di 35 ponti romani collocati soprattutto sulle coste settentrionali ed occidentali dell'Isola. Un censimento completo ne verrà dato nel III volume della *Viabilità e topografia della Sicilia antica*. Diversi di questi ponti vengono descritti da Giovanni Uggeri in *La viabilità della Sicilia in età romana* e in due introvabili testi, fuori commercio, scritti da tre architetti dell'Università di Palermo, che mi sono stati gentilmente favoriti dagli autori. Primo tra i due il testo di Lucia Bonanno, *Architettura del paesaggio. Ponti di Sicilia* e poi quello di Mario Turrisi e Patrizia Ferrone, *Sicilia che scompare - I ponti di Sicilia*. Cfr bibliografia.
 - 2) L'*Itinerarium Antonini* è una descrizione di età romana degli itinerari (*Itinera* terrestri e marini) per raggiungere da Roma i vari luoghi dell'Impero risalente, probabilmente, ad un periodo compreso tra il 212 ed il 335 d. C., che riporta le distanze in miglia romane (per la precisione m 1.487,50) tra alcune città (*civitates*), luoghi fortificati (*oppida*), stazioni di posta, locande e piccoli centri abitati (*statio e mansiones*) e luogo di cambio di cavalcature (*mutationes*) collocati sulle vie più importanti.
 - 3) La *Tabula Peutingeriana*, il cui originale è conservato a Vienna, è un rotolo di pergamena lungo m 6,75 x 0,34 che riporta, notevolmente deformata, l'immagine di tutto l'Impero romano con le principali vie di comunicazione, città, luoghi di sosta,

Le poche notizie geografiche sull'Isola durante il periodo romano e bizantino ci giungono nel 1° secolo da Plinio nell'*Historia Naturalis* che elenca 69 città presenti all'epoca in Sicilia, delle quali 5 colonie romane, 13 *oppida* (città fortificate), 3 di condizione latina e 48 tributarie. Stefano, grammatico bizantino (500-550), riportando nelle sue opere quanto scritto da Filisto (430-536 a.C.) 10 secoli prima, ci dà 122 nomi di città comprendendo nel numero anche dei castelli, però ponendone alcune di altre nazioni in Sicilia e saltando il nome di altre sicuramente presenti. Il geografo greco Strabone (63 a.C.-20 d.C.) ne elenca solo 16, ovviamente le più importanti. Infine il geografo greco Tolomeo (II secolo), considerato il padre della geografia antica, nella sua opera *Geographia* enumera 64 tra città e castelli concordando con Plinio in 47 nomi. Infine da citare l'Anonimo Ravennate (VI-VII secolo) che nella sua *Cosmografia* riporta alcuni *itinerari* siciliani così come Guidone (IX secolo)⁴.

Qualcosa si modificò durante il periodo bizantino⁵, anche con la costruzione di nuove opere: probabilmente la dorsale Catania-Palermo sulle montagne per Polizzi-Gangi-Cerami-Troina, è proprio di quest'epoca. A livello di tracciamento di trazzere secondarie certamente qualcosa in più fu fatto in periodo arabo; ma si ritiene che a loro non sia dovuta nessuna opera significativa nel campo stradale. Invece furono i nuovi insediamenti di tipo e carattere feudale che vennero avviati dopo la conquista Normanna, e la costruzione di nuovi castelli⁶ e città, che portarono alla necessità di ulteriori realizzazioni di trazzere secondarie. Da rilevare come la costruzione di numerosi nuovi insediamenti ed il probabile tracciamento di nuove trazzere⁷ iniziò dapprima nella parte dell'Isola che subito cadde sotto il dominio normanno, il messinese, per estendersi successivamente verso Ovest; ma ne riparleremo meglio appresso. Contemporaneamente fu conservato il probabile carattere amministrativo arabo, se non addirittura bizantino, che vedeva l'Isola suddivisa nei tre Valli di Noto, Mazara e Demone⁸. Solo in quest'ottica si capisce il perchè certi tracciati, oggi in disuso, privilegiassero i percorsi che vedevano collegate le città di Mazara del Vallo, Noto Antica e Messina (in qualità di capovalli) con Palermo già dall'epoca araba capitale di Sicilia avendo soppiantato Siracusa già capitale greca, romana e bizantina. Da non scordare, infine, che molti tracciati di ogni epoca storica, e particolarmente di quella normanna, vennero influenzati e modificati dalla presenza di un ponte che permetteva l'utilizzo della strada in ogni periodo dell'anno e, spesso, anche un abbreviamento del cammino. La presenza di un ponte era infatti estremamente importante e, dato il suo notevole costo di costruzione e di manutenzione, esso veniva posto solo su itinerari davvero significativi.

terme, toponimi e distanze intorno alla prima metà del III secolo. Le distanze riportate non sempre concordano con quelle dell'*Itinerario di Antonino*. L'unico esemplare conosciuto, copia a colori del XII o XIII secolo, mancante però di un foglio, fu scoperto dall'umanista tedesco Konrad Peutinger (1465-1574) da cui prese nome la *Tavola*.

Una bella copia integrale della Tavola Peutingeriana è oggi visibile all'ingresso del Museo dell'Istituto Geografico Militare a Firenze.

- 4) Gli autori e le opere citate sono: Stephanus (*De urbis*), Ptolomei (*Geographiae*, liber III, cap. 4), Strabone (*Geographia*) e Plinius (*Historiae Naturalis*, liber III, cap. 14). Per gli approfondimenti relativi rimando all'ottima opera di Eugenio Manni, *Geografia fisica e politica della Sicilia antica*, Giorgio Bretschneider, Roma 1981.
- 5) Per gli stessi identici riferimenti vedi nota n. 24.
- 6) In Sicilia esistevano nel medioevo molto più di 300 castelli di cui una larga parte fu costruita in epoca feudale quando, al momento della conquista normanna, assumendo i caratteri statali dell'Europa del Nord, la Sicilia venne frazionata in innumerevoli feudi. L'argomento verrà meglio trattato nelle pagine successive. Vedere a tal proposito il libro *Castelli Medievali di Sicilia* curato da Ferdinando Maurici citato in bibliografia.
- 7) Dovrebbero risalire a quest'epoca ed a quella immediatamente successiva della stabilizzazione del potere normanno, le trazzere che collegano Troina con la costa tirrenica, con Catania attraverso Adrano e verso la Piana di Catania e l'Ennese con la conseguente costruzione del ponte detto dei Saraceni nei pressi di Adrano e del ponte della Càntera presso Bronte a scavalcare il Simeto e quello di Serravalle sul fiume di Troina a poche centinaia di metri dal precedente. Ma possono qui essere indicate anche altre strade come la Caccamo-Termini e relativo Ponte Saraceno o la Marsala-Palermo con deviazione per Corleone con i ponti di Rapitalà, Tahyuro, Calatrasi e della Sparacia.
- 8) Non mi convince parlare di carattere amministrativo dei Valli; semmai è più giusto parlare di sole entità geografiche. Su tale argomento, che non intendo qui approfondire, riparlerò nel prossimo volume.

Per cogliere l'esatto assetto degli insediamenti e, conseguentemente delle vie dell'inizio del II millennio, conviene fare riferimento all'itinerario descritto dal geografo arabo Idrisi nel cosiddetto *Libro di Ruggero*⁹ intorno alla metà del XII secolo nel rappresentare la Sicilia, itinerario che, pubblicato nel 1154, ben descrive l'andamento delle trazzere esistenti all'epoca. Al libro si accompagnavano una grande carta del mondo (m 3.50 x 1.50) arrivata sino a noi e 68 carte singole relative a varie regioni. La parte relativa alla Sicilia porta 134 toponimi di città oltre all'idrografia maggiore ed all'orografia¹⁰. Altri viaggiatori o geografi dell'epoca danno descrizioni della Sicilia come l'arabo 'Abù Ubaid 'al Bakri nel suo *Libro delle vie e dei reami* (XII secolo) e Al Muqaddasi (siamo nel 988) che nella sua opera *Le divisioni più acconce a far conoscere bene i climi della terra* cita 29 città¹¹.

Le ultime trazzere furono probabilmente tracciate tra il XVI ed il XVIII secolo, dopo l'inizio della edificazione dei nuovi centri, le cosiddette *Città nuove*, quasi tutti collocati all'interno dell'Isola, per collegarli alle trazzere principali ed agli insediamenti dei dintorni. Spesso, guardando la carte con il tracciato delle trazzere, ci si rende conto che certe deviazioni costituiscono, appunto, varianti a percorsi di gran lunga più antichi. Infine, da segnalare e considerare che quelle vie che oggi costituiscono divisione tra province e comuni esistevano certamente prima della costituzione di almeno uno dei confinanti¹², e spesso risalgono a diversi secoli fa. Tali tracciati costituiscono comunque un giacimento storico da esplorare.

Tra gli ultimi riferimenti storici validi deve essere segnalata la carta dell'Isola disegnata dal Conte Samuel von Schmettau per conto del governo austriaco che fotografa, pur tra errori topografici a volte notevoli ed altri di trascrizione dei toponimi, la Sicilia del 1720, evidenziando le principale trazzere ed i percor-

9) *Abu 'Abd Allah Muhammad ibn Muhammad ibn Idris*, nacque a Ceuta in Spagna nel 1099 e morì in Sicilia tra il 1164 ed il 1166. Geografo di notevole fama, fu incaricato dal re Ruggero II di scrivere un libro che fosse il compendio delle conoscenze geografiche del tempo, il *Nuzhat al-mushtaq fi ikhtiràq al-afàq* ovvero *Il diletto di chi è appassionato per le peregrinazioni a traverso il mondo*, meglio conosciuto come *Il libro di Ruggero*, che fu pubblicato, corredato da carte geografiche e da un planisfero in argento, a Palermo nel 1154. Una parte del *Libro di Ruggero*, il *Quarto clima - Secondo Compartimento - Le isole*, si occupa della Sicilia. Tra errori più o meno palesi quali imprecisioni nelle distanze, mancanza di riferimenti o indicazioni inesatte e scarsa conoscenza dei luoghi che a volte sono descritti solo per sentito dire, è comunque il più importante documento geografico dell'epoca sulla Sicilia e l'unico che ci permetta di avere un quadro abbastanza completo dell'Isola nell'intero Medioevo. Trattato con disprezzo dalla sua gente perché considerato un rinnegato al servizio di un re cristiano da cui deriva la penuria di notizie sul suo conto da parte dei biografi arabi, continuò comunque la sua opera geografica ripubblicando il testo precedente ed ampliandolo sotto il titolo di *Rawd-Unnas wa-Nuzhat al-Nafs* cioè *Il piacere degli uomini e la gioia delle anime*. Della sua opera si è occupato ampiamente Michele Amari nella *Carta Comparata della Sicilia moderna* (vedi Bibliografia).

10) Dell'opera di Idrisi esiste una sola traduzione integrale (conosciuta da Michele Amari ma di cui egli fa solo dei cenni nella *Carta comparata della Sicilia* e nelle altre opere) curata tra il 1836 ed il 1840 da *Pierre-Amédée Jaubert* (Aix in Provence 3-6-1779 / Parigi 28-1-1847), esploratore e studioso di lingue orientali. Nel 1798-99 Jaubert accompagnò Napoleone in Egitto come traduttore per poi, dopo un viaggio avventuroso nel 1804 in Persia, essere ancora accanto all'imperatore nel 1807 a Varsavia. Nel 1818 si recò in Tibet riportando con se 400 capi di capra Kashmir da utilizzare negli allevamenti francesi. Fermatosi infine a Parigi, tradusse tra l'altro l'opera di Idrisi con il titolo *Géographie d'Edrisi traduite de l'arabe en français d'après deux manuscrits de la Bibliothèque du Roi*. L'opera fu pubblicata in due libri: il primo, nel 1836, comprende un'introduzione di XXII pagine e 546 pagine di testo. Il secondo, pubblicato nel 1840, comprende VII pagine di introduzione e 503 di testo. La parte riguardante la Sicilia è pubblicata da pagina 68 a pagina 115 del 2° volume.

Esistono delle differenze tra le traduzioni di Jaubert e di Amari che saranno poste in evidenza e commentate quando verrà pubblicato il volume sulla Sicilia del XII secolo.

L'intero lavoro di Joubert è stato rivisto nel 1999, utilizzando i manoscritti arabi originali, dai francesi Henri Bresc, probabilmente il maggiore esperto vivente di medioevo siciliano, ed Annliese Nef, insegnante alla Università della Sorbona di Parigi, e pubblicato con il titolo *La première géographie de l'Occident* edita a Parigi da *Garnier et Flammarion*. Il lavoro ha il grande merito di aver proposto, tra l'altro, le traduzioni dei nomi, spesso "interpretate" dal Jaubert e dall'Amari, e di aver cercato comunque di dare una risposta ai punti più controversi dell'intera opera. Importante la presentazione dell'opera, di cui aspettiamo una traduzione in italiano.

11) Per entrambi i geografi vedi la *Biblioteca Arabo-Sicula* di Michele Amari.

12) La stragrande maggioranza dei confini degli attuali comuni, con la parziale eccezione di quelli costituitisi nel XX secolo, se non insistono su fratture naturali quali mare, corsi d'acqua o monti, hanno comunque per limite una trazzera sia essa regia o d'interesse locale.

si colleganti i maggiori centri siciliani dell'epoca. Ma un apposito capitolo, tra breve, approfondirà quanto appena accennato. Altri riferimenti, infine, sono quelli riportati nella Carta del 1826 edita dall'Istituto Topografico di Napoli e nelle carte dei 7 Capovalli dal governo borbonico nel decennio 1830-40 scala di circa 1:250.000 che riproducono i più importanti itinerari della Sicilia prima dell'inizio della costruzione delle vie rotabili iniziato proprio in quel periodo.

Il passaggio successivo è riportato nelle carte dell'Istituto Geografico Militare italiano¹³ che, a partire dall'Unità d'Italia riprodusse su scala 1:50.000 (e solo successivamente 1:25.000 ed 1:100.000) l'intero territorio italiano tracciando con i suoi rilievi aggiornati a quel momento, un ritratto veritiero e preciso delle vie di comunicazione dell'epoca, prima che le grandi strade rotabili e le ferrovie¹⁴ alterassero definitivamente l'assetto territoriale e cambiassero i percorsi. Contemporaneamente furono sviluppate le carte del Catasto¹⁵ che riportano tuttora il tracciato di quasi tutte le trazzere, sia demaniali che di incerta attribuzione, rilevate nel periodo intercorrente tra l'Unità d'Italia e la fine del XIX secolo.

Pubblicazioni geografiche

Diversi sono i titoli che si potrebbero ricordare. Però, per riferirsi ad opere di riproduzione davvero complete sulla cartografia siciliana, conviene saltare a piè pari tempi più lontani e ricordare prima di tutto *Imago Siciliae - Cartografia storica della Sicilia 1420-1860* (1998) a cura di Liliane Dufour ed Antonio La Gumina, dalla buona qualità grafica, in cui sono riportate quasi tutte le mappe della Sicilia tra cui la riproduzione della Tavola Peutingeriana e la rappresentazione del mondo di Idrisi. Tra gli altri titoli pubblicati vale la pena segnalare, pur se con qualità di riproduzione inferiore a quella di *Imago Siciliae*, il libro *L'isola a tre punte* (2001), contenente diverse carte non comprese in *Imago Siciliae* specie del periodo pre-unitario. Tutti e due i volumi sono di produzione moderna, e si è deciso di non citarne altri, pur se consultati, poichè portano riproduzioni parziali rispetto a quello dei due volumi sopraddetti od in essi pubblicate con migliori risultati. Si è dovuta constatare un'unica carenza in entrambi i volumi, e purtroppo di non poco conto per il lettore attento: la piccolezza della riproduzione che consente la lettura solo con la lente di ingrandimento a condizione, però, che la carta sia ben riprodotta, il che, spesso, non è così.

13) L'Istituto Geografico Militare italiano di Firenze (nato nel 1882 dall'Ufficio Tecnico del Corpo di Stato Maggiore dell'Esercito Italiano, istituito nel 1861, poi trasformato nel 1872 in Istituto Topografico Militare) solo a partire dall'Unità d'Italia (1862) iniziò a riprodurre su scala 1:50.000 (e solo successivamente a 1:25.000 intorno al 1930) l'intero territorio italiano tracciando con i suoi rilievi aggiornati a quel momento, un ritratto veritiero e preciso delle vie di comunicazione dell'epoca, prima che le grandi strade rotabili e le ferrovie alterassero definitivamente l'assetto territoriale e cambiassero i percorsi.

L'intero territorio nazionale è rappresentato con grande minuzia in fogli della grandezza di cm 60 x 65, descrittivi una superficie di kmq 100 circa. Il primo rilievo dell'intero territorio della Sicilia avvenne tra il 1865 ed 1885 e riporta l'andamento delle trazzere ed i luoghi ad esse correlati come abbeveratoi ed eventuali fondachi, insediamenti attuali ed abbandonati, luoghi archeologici, toponimi, colture, rilievi, corsi d'acqua, ecc.. Per la Sicilia vi sono in totale 300 tavolette in cui vengono rappresentati i confini territoriali e le trazzere ed evidenziate le emergenze significative ed i toponimi dell'intero territorio. Da ricordare che esistono anche tavolette a scala 1:50.000 ed 1:100.000 comprendenti l'equivalente di n. 4 tavolette al 25.000

14) Quando una Regia Trazzera si presentava poco sinuosa e pianeggiante, spesso veniva utilizzata come percorso dalle ferrovie come, ad esempio, ad Agrigento città, nella Piana di Catania tra Motta Sant'Anastasia e Catenanuova, nel tragitto tra Caltanissetta ed Enna oppure tra Licata e Gela.

15) Il Catasto Italiano riporta sui cosiddetti *Fogli di mappa* tutte le unità catastali (fabbricati, terreni, corsi d'acqua, strade, ecc.) esistenti sul territorio perlòpiù a scala 1:2.000 o 1:4.000, ma anche 1:500 ed 1:1.000. I *Quadri di unione* sono fogli delle dimensioni medie di circa m 0,70 x 1,02 dove sono riportate a scala diversa i fogli catastali dei singoli comuni.

Quadri di unione ve ne sono almeno uno per ognuno dei 390 comuni siciliani solitamente a scala 1:25.000 o 1:30.000 ed anche 1:10.000 ma, spesso, quando si tratta di comuni di notevole estensione territoriale, i fogli divengono almeno due. In totale abbiamo in tutta la Sicilia circa 580 quadri.

Ufficio Tecnico Speciale per le Trazzere di Sicilia

Istituito durante il Regno d'Italia, a partire dai primi anni del secolo (Decreto Luogotenenziale n. 1540 del 23 agosto 1917) ricevendo le competenze sin'allora svolte dall'Ufficio del Genio Civile (Legge 20 marzo 1865), sino al 1960 l'Ufficio Tecnico Speciale per le Trazzere di Sicilia ha studiato e registrato sui fogli catastali dei comuni della Sicilia l'andamento delle trazzere riportandole poi a parte su apposita tavola a scala 1:25.000 e dandone anche una descrizione scritta e grafica in scala 1:100.000. La mancanza di personale qualificato dal punto di vista storico e la presenza solamente di personale tecnico ha impedito che l'Ufficio Trazzere facesse un lavoro completo e sicuro specie dal punto di vista della genesi temporale dei tracciati. Per cui, in moltissimi casi, manca una comprovata documentazione storica della trazzera che ne comprovi il sicuro possesso o il sicuro tracciato ed andamento. Così su circa 14.000 km di trazzere esistenti, solo 11.400 km circa sono state demanializzati, mentre dei restanti 2.600 km circa non ne sono stati neanche indicati i probabili punti di passaggio fosse anche alla più ampia ed approssimativa scala di 1:100.000. Addirittura all'Ufficio Trazzere esiste solo una mappa in scala 1:250.000 delle trazzere demaniali di scarsa utilità disegnata nel 1929¹⁶ e rivista tra il 1950 ed il 1960.

I tracciati delle Regie Trazzere disegnati dall'Ufficio, in scala 1:25.000 o 1:50.000 sono per lo più vaghi, scarsamente veritieri, non costruiti sugli IGM in scala uguale e con riferimenti topografici spesso non rintracciabili. Innumerevoli gli errori di tracciato, con una media di almeno un paio a planimetria supportati da disegni piuttosto rozzi ed approssimativi. I riferimenti topografici sono anch'essi approssimativi e raramente rintracciabili, né aiutano molto le planimetrie catastali allegate la cui imprecisione è spesso altrettanto notevole! Addirittura anche le intestazioni dei disegni sono spesso indecifrabili e non si comprende neanche il nome del disegnatore. Difficoltoso si presenta, anche all'occhio più allenato, il riporto esatto sugli IGM. Quanti rettilinei sono diventati storti ma soprattutto quante curve sono state raddrizzate! Infine da segnalare, purtroppo, che alcuni fascicoli originali risultano addirittura scomparsi (fascicoli relativi alle R.T. 40 Canicattini-Bivio Fusco e R.T. 46 Bivio Madonna della Mendola a Castellammare del Golfo-Bivio Merla). Al contrario, nelle mappe catastali impostate nel 1866, è invece possibile constatare la presenza di trazzere che però non sono state censite dall'Ufficio Trazzere tra le demaniali, per cui assistiamo al caso di tracciati presenti al Catasto ma non riportati sulle carte ufficiali dell'Ufficio Trazzere, e tracciati censiti all'Ufficio Trazzere ma non al Catasto e praticamente divenuti *res nullius*. Inoltre il lavoro dell'Ufficio Trazzere si è particolarmente concentrato sulla parte centro-occidentale della Sicilia trascurando in misura notevole le province di Catania, Ragusa e Siracusa e, in parte, quella di Messina, salvo il settore ad Occidente di Milazzo. Per cui se nella Sicilia centro-occidentale non è stata trascurata (quasi) la più piccola Regia Trazzera, nelle restanti parti i *buchi* sono più che evidenti. Il lavoro, che si è particolarmente sviluppato intorno al 1927-30 e poi, con un salto di più 20 anni, intorno al 1952-54 (probabilmente in coincidenza con la riforma agraria), si presenta pertanto disomogeneo e non aiuta di certo la ricerca storica.

Scopo del presente lavoro è stato anche quello di riportare in un'unica pianta tutti i tipi di Regie Trazzere, anche quelle riportate solo sui catastali borbonici o sparse su varie altre carte della Sicilia.

16) Quest'immagine della *Rete trazzerale della Sicilia*, in verità incompleta specie nella parte del messinese, del catanese e del siracusano, si può vedere a pag. 18 del libro di Gaetano Gallotta, *Trazzere di Sicilia*, Edizioni d'arte Sarcuto, Agrigento 2001.

Oltre ad essermi recato più volte alla sede dell'Ufficio Trazzere, visite da cui non posso dire di avere ricavato molto, per alcune notizie sulle Regie Trazzere ho consultato anche l'opuscolo *Le trazzere di Sicilia. Notizie storiche*, edito nel 1987 dall'Ufficio del Catasto di Caltanissetta e curato dal geometra Ignazio Mulè (fornitomi dall'ing. Giuseppe Canalella di Mussomeli) in cui sono soprattutto esplicitati i doveri dell'Ufficio Trazzere.

Cartografia specifica

La cartografia generale specifica che possa aiutare nelle ricerche storiche è di difficile reperimento sebbene negli ultimi anni sia l'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente che quello ai BB.CC.AA. abbiano prodotto una cartografia di base della Sicilia in scala 1:250.000. Detta cartografia è stata però realizzata con sistemi grafici di difficile reperimento (ad esempio con il programma per computer CAD Arcview) e non con standard di base quale può essere l'ormai diffusissimo AutoCAD. Confrontando però ad esempio le diffuse carte turistiche del Touring Sicilia, della De Agostini o dell'ACI alla stessa scala oppure altre carte redatte in anni precedenti da altri uffici regionali, non si ha la coincidenza del perimetro dell'Isola né dei centri abitati tra la Carta regionale e nessuna delle carte considerate. Da pochi anni sia l'Assessorato Regionale al Territorio ed Ambiente che l'Assessorato ai BB.CC.AA. tramite i loro uffici distaccati sono in possesso di una cartografia in scala 1:10.000 dell'intero territorio siciliano ed in scala 1:2.000 di tutti i centri abitati isolani e di particolari porzioni del territorio regionale.

Studi già elaborati nel settore

I *Programma di Iniziativa Comunitaria Leader II* sono una serie di lavori di analisi del territorio di alcuni comuni tra loro consorziati coordinati dai G.A.L. (Gruppo Approfondimento Locale) territoriali visti nel più ampio quadro di una conoscenza delle emergenze del territorio, creati con i fondi della Comunità Europea. Dai lavori sin qui analizzati risulta una ricerca di emergenze architettoniche del passato (masserie, fondachi, abbeveratoi, chiese, cappelle, ecc.) che sembra più fine a se stessa e casuale piuttosto che elaborata in base ad un disegno organico. Il tutto si riduce ad una semplice catalogazione degli oggetti architettonici rilevanti, senza chiedersi il perché della loro presenza in quel luogo né correlando la presenza degli oggetti tra di loro.

Le trazzere sono l'emergenza fisico-architettonica intorno alla quale si sviluppano gli insediamenti ovvero anche l'esatto opposto: gli insediamenti sono l'emergenza fisico-architettonica per il quale si traccia la trazzera. La trazzera giustifica l'insediamento e l'insediamento giustifica la trazzera. Studiare l'uno senza l'altro non ha alcun senso.

L'Assessorato Regionale ai Beni Culturali e Ambientali ha pubblicato nel 2000 le *Linee guida del Piano territoriale paesistico regionale* in cui si è analizzata una enorme quantità di dati relativi all'intera Sicilia effettuando anche una ricerca, pur se non approfondita, sulle vie di comunicazione. Il lavoro, pur nella sua opera meritoria e prima nel suo genere, appare però scollegato da un'analisi territoriale, in particolare riguardo alle motivazioni del perché determinati insediamenti siano collocati in un dato sito ed il successivo rapporto del sito stesso con le vie di comunicazione.

L'Assessorato Regionale ai Beni Culturali e Ambientali ha creato il *Centro Regionale per l'Inventario, la Catalogazione e la Documentazione grafica, fotografica, aerografica, fotogrammetrica e audiovisiva dei Beni Culturali e Ambientali*, da cui è stato edito nel 2001 il volume *Castelli medievali di Sicilia* già citato. Il lavoro, pregevole, appare però anch'esso scollegato riguardo al rapporto con le vie di comunicazione. Per quanto riguarda altre ricerche di cui sono venute a conoscenza, mi risulta che in un po' tutte le province siciliane, ad opera anche delle locali Soprintendenze adesso presenti ovunque, c'è finalmente una riscoperta della cultura locale e l'inizio della catalogazione di tutti i beni culturali di qualsiasi tipo.

Capitolo III

La Sicilia all'inizio del XVIII secolo

I Trattati di Utrecht i cui lavori iniziarono nella città olandese il 19 gennaio 1712 e che vennero stipulati infine l'11 aprile 1713 tra la Francia da un lato e l'Inghilterra, Olanda, Prussia, Portogallo e Savoia dall'altro, successivamente integrato dal trattato di Rastadt¹ nel 1714, posero fine alla guerra di successione spagnola iniziata dopo la morte di Carlo II nel 1702. Tra le varie ridistribuzioni di territori in Europa ed America, uno dei trattati attribuì a Vittorio Amedeo II duca di Savoia², il Monferrato e la Sicilia, quest'ultima sin'allora rimasta saldamente in possesso di reami spagnoli sin dal lontano 1282, con il relativo titolo di Re. La dominazione savoiarda³ fu di breve durata: il 2 luglio del 1718 l'esercito spagnolo, in barba ai trattati sottoscritti, sbarcava a Palermo per riprendere il controllo della Sicilia. Il tentativo degli Spagnoli veniva sventato dall'immediato intervento austriaco le cui truppe, il 21 maggio 1719, sbarcavano sulla costiera di Patti occupando in breve l'intera Isola. Nel frattempo Vittorio Amedeo II, visto anche il mancato gradimento nei suoi confronti da parte dei suoi sudditi siciliani, rinunciava al titolo di Re di Sicilia assumendo immediatamente quello di Re di Sardegna. Cosicché al breve regno savoiaro fece seguito un altrettanto breve periodo di dominazione austriaca che durò sino al 1734 quando l'Isola tornò nuovamente in possesso dei Borboni, reali di Spagna e poi delle Due Sicilie, che la tennero in potere sino all'Unità d'Italia nel 1860.

Durante il breve periodo di dominazione austriaca, il governo di Vienna decise di rilevare l'intero territorio della Sicilia costruendo una grande carta geografica dell'Isola che potesse essere adatta anche alla programmazione di eventuali operazioni militari. Del corpo di spedizione, comandato dal principe Eugenio di Savoia⁴, faceva parte il Generale Quartiermastro⁵ Samuel barone di Schmettau⁶, originario del Brandenburgo

-
- 1) Oppure Rastatt, cittadina del Baden-Wurtemberg nel Nord-Ovest della Germania al confine con la Francia.
 - 2) Vittorio Amedeo II di Savoia (1666-1732) fu re di Sicilia e poi, dopo averla ceduta, fu re di Sardegna dal 1720 in poi. Nel 1730 abdicò a favore del figlio Carlo Emanuele III.
 - 3) Piuttosto che denominarlo *Piemontese* come successivamente fu preferito, il periodo di regno di Vittorio Amedeo II di Savoia in Sicilia fu all'epoca denominato *Savoiaro* come riportato in innumerevoli documenti del periodo.
 - 4) Grande mecenate delle arti e delle scienze, riuscì ad entrare in possesso della famosa Tabula Peutingeriana che lasciò poi in eredità alla Biblioteca Nazionale austriaca dove tuttora è conservata.
 - 5) Corrisponde approssimativamente all'attuale grado di generale del Genio Militare.
 - 6) Il barone Samuel di Schmettau nacque nel 1684 a Berlino da nobile famiglia tedesca. Scarse le notizie sulla sua vita che apprendiamo soprattutto dall'elogio funebre. Il padre era Consigliere di Corte e dette al figlio, maggiore di altri sei fratelli, un'educazione adeguata al proprio rango specialmente nel campo della matematica, della geografia e della storia. All'età di 15 anni fu inviato presso uno zio in Danimarca, dove iniziò il suo apprendistato militare e nel cui reggimento, nel 1699, fu inserito come cadetto. Nel 1703 divenne luogotenente in un reggimento del Margravio di Ansbach, città della Baviera, per poi divenire nel 1708, dopo aver partecipato a varie guerre, luogotenente ed aiutante di campo del principe Eugenio di Kassel in Assia, regione della Germania. Nel 1714 lo troviamo al fianco del Principe Eugenio di Savoia successivamente passando al servizio dell'Elettore di Sassonia dove partecipò a varie campagne di guerra contro la Svezia e la Polonia. Nel 1717 lo troviamo in guerra contro i Turchi vicino Belgrado e nel 1719, vista la grande esperienza nel campo dell'artiglieria, dell'architettura militare e soprattutto della cartografia, viene nominato Generale quartiermastro e Generale maggiore del corpo di spedizione austriaco diretto in Sicilia. Rimasto sotto la divisa austriaca ma in ruoli marginali, ad esempio

⁷ ma mercenario per decenni al soldo dei governi di mezza Europa, geografo e cartografo di fama europea, a cui fu affidato un compito davvero immane.

Rappresentazioni della Sicilia nel XVIII secolo

Dell'Isola esistevano all'epoca solo goffe ed imprecise carte geografiche spesso basate sulla rappresentazione fatta dal geografo greco Tolomeo, rappresentanti una Sicilia approssimativamente triangolare con la punta occidentale rivolta verso l'Africa e dai contorni piuttosto irregolari. Non parliamo dell'interno che veniva rappresentato con grande approssimazione ed evidenti errori di localizzazione poichè a differenza della parte costiera facilmente rilevabile e tracciata nei portolani dai navigatori, l'interno della Sicilia presentava notevoli difficoltà di rilievo.

La prima carta definibile in termini moderni è quella di Giacomo Castaldo stampata a Venezia nel 1545, costruita sicuramente sulle osservazioni dei naviganti veneziani e, soprattutto, sulle indicazioni di Francesco Maurolico⁸.

Nei 150 anni successivi furono pubblicate un gran numero di carte ciascuna delle quali migliorava la qualità della rappresentazione ed aggiungeva nuovi elementi per la conoscenza dell'Isola. In particolare sono da mettere in evidenza le osservazioni condotte per le carte militari effettuate da Tiburzio Spannocchi⁹ e culminate nel 1578 con la pubblicazione di una carta delle sole coste della Sicilia e, soprattutto, quelle effettuate da Camillo Camilliani¹⁰ nel 1584 per la costruzione delle torri litorali per la difesa dalle incursioni barbaresche. Nel 1640 viene pubblicato il buon lavoro, per i tempi, di Francesco Negro¹¹: la carta di una Sicilia dai contorni abbastanza precisi pur se, al solito, imprecisa nell'interno. Nel 1702 fu pubblicata un'altra Carta della Sicilia dell'architetto palermitano Sipione Basta incisa dal racalmutese Geronimo Castrogiovanni¹², delle dimensioni di cm 111 x 78, di cui si conosce un solo esemplare conservato a Parigi. La linea delle coste si presenta ben disegnata, ma manca una rappresentazione dell'interno dell'Isola, limitata alla divisione in Valli, cosa che probabilmente ne decretò la scarsa vendita e la conseguente scarsissima diffusione. Nel 1705 viene pubblicata la carta di Giuseppe Formenti¹³, con didascalie in francese, che si fa notare più per la puli-

rilevando nel 1730 la regione ligure-toscana della Lunigiana, partecipò successivamente alla guerra del 1737-39 contro i Turchi con risultati non sempre positivi. Più tardi preferì recarsi in Prussia dove, pur rimanendo nell'esercito, si dedicò maggiormente al lavoro di cartografo e geografo divenendo, nel 1743, Conservatore dell'Accademia delle Scienze di Berlino. Morì nel 1751 lasciando moglie e figli di cui uno, Friedrich Wilhelm Karl (1743-1806), proseguì sua professione di militare, di cartografo e di geografo integrando nel 1800 i rilievi della Sicilia eseguiti dal padre.

- 7) Land o regione del Nord della Germania la cui capitale è Berlino.
- 8) Nato a Messina (1494-1575) dai baroni della Floresta, divenuto abate benedettino, fu matematico, ottico ed astronomo di notevole fama. Nel 1562 pubblicò la sua opera più famosa *Rerum Sicanorum compendium* sulla storia della Sicilia.
- 9) Tiburzio Spannocchi (Siena 1541-Madrid 1606) fu ingegnere militare e si occupò nel 1577-78 delle torri costiere.
- 10) Camillo Camilliani (Firenze 1550-1603) architetto ed ingegnere incaricato di collocare la fontana di piazza Pretoria a Palermo, fu incaricato di studiare e progettare anche il sistema difensivo delle torri costiere siciliane per la difesa dagli attacchi dei pirati barbareschi. Per tale incarico scrisse due relazioni *La descrizione delle torri marittime del Regno* (1584) e *Descrizione della Sicilia* (1584) ripubblicate dalla Regione Siciliana qualche anno fa.
- 11) Francesco Negro fu anch'esso ingegnere militare.
- 12) Un'ampia disanima e la riproduzione della Carta in questione (inedita prima della pubblicazione su tale volume) si trova nel libro *L'isola delle carte* (2004) di Paolo Militello (Scicli 1968), professore associato di Storia moderna presso la Facoltà di Lettere dell'Università di Catania, già collaboratore della mostra *L'isola a tre punte* poi divenuta libro (vedi bibliografia), ed autore nel 2001 di *La Contea di Modica tra storia e cartografia*. Il libro, notevole per l'accuratezza delle fonti e ben leggibile, possiede una grossa bibliografia del settore ed analizza con perizia, tra le altre carte del periodo, anche quella di Schmettau su cui riporta interessanti notizie.
- 13) Giuseppe Formenti è stato l'autore della *Descrizione dell'isola di Sicilia e delle sue coste* pubblicato a cura di Liliane Dufour nel 1991 dall'editore siracusano Lombardi.

zia del contorno costiero piuttosto che per le solite carenze nella descrizione dell'interno. Saltano piuttosto all'occhio gli svarioni ortografici: Siracusa è divenuta nella pianta Zaragoza, Messina diventa Mezina, Capo Passero diviene Cavo Pajaro mentre Caltanissetta viene spostata dal Val di Mazara in quel di Noto. Il resto lo lasciamo alla curiosità di chi voglia approfondire l'argomento.

Nel 1714 il geografo Antonino Daidone¹⁴ dà alle stampe una rappresentazione della Sicilia in scala di circa 1:500.000 circa e delle dimensioni di cm 53 x 76, divisa in 8 pezzi che riporta in modo soddisfacente i contorni dell'Isola. Nel 1718 uscì una nuova edizione della carta senza sostanziali variazioni se non una nuova dedica ai nuovi padroni dell'Isola. Il Daidone si avvale molto delle osservazioni astronomiche francesi ed in particolare utilizzò alcuni lavori del geografo francese Guillaume Delisle, pubblicate qualche anno prima; di questo ne parleremo tra breve. Nella carta del Daidone l'interno della Sicilia, in cui sono finalmente riportati alcuni itinerari stradali¹⁵, è rappresentato però in maniera piuttosto imprecisa e concisa, privo di dettagli, con localizzazioni errate di vari luoghi e città. Riportiamo di seguito il titolo della Carta posto in basso a sinistra della carta che meglio di tante parole si mostra esauriente sulle finalità della pubblicazione: *“Sicilia, colla distinzione de' suoi tre Valli, delle nove Diocesi, dieci Sargenzie e littorali delle Città e Terre marittime aggiuntavi ancora la numerazione delle anime notata in ciascuna popolazione secondo il computo fatto nel 1714, la strada delle poste p(er). tutto il Regno e gli Epiteti delle Città demaniali. Descritta con esquisita diligenza secondo le osservazioni proprie e d'altre Persone erudite e degne di fede e particolarmente da quelle che fece per tre anni continui il Signor D(on). Carlo Ventimiglia insigne Matematico per tutto il littorale dell'Isola. Opera di Agatino Daidone della città di Calascibetta Architetto nella città di Palermo.”*

Gli errori più rilevanti che in questa Carta saltano immediatamente all'occhio, sono:

- la posizione di Randazzo che è posto eccessivamente a Nord ed è molto staccato rispetto a Bronte, cosicché la strada Palermo-Messina disegna una gobba verso Settentrione decisamente accentuata;
- Caltagirone è spostata verso Nord-Ovest avvicinandosi eccessivamente a Piazza Armerina e trascinando nello stesso senso Mineo, Vizzini e Chiaramonte Gulfi;
- al centro della Sicilia, il fiume Gornalunga è inclinato eccessivamente a Sud nella parte iniziale;
- Noto risulta spostata verso Sud trascinando con se il fiume Eloro mentre il promontorio di Capo d'Orlando è tozzo e troppo sporgente così come quello di Cefalù;
- infine il promontorio di San Vito Lo Capo è poco sporgente e piuttosto tozzo.

Le informazioni che vengono date sono comunque importanti: i tracciati delle principali vie di comunicazione terrestri, pur se imprecisi, ci permettono di capire quali fossero le vie di comunicazione più importanti e quali fossero i centri più significativi della Sicilia dell'inizio del XVIII secolo. Inoltre, la carta riporta ai margini interessanti informazioni di varia natura, come ad esempio nel cartiglio piccolo a destra in basso: *“ ... Numero delle Città Demaniali 42¹⁶, numero delle Città e Terre Baronali 310 ... numero delle anime 1.103.163, Vescovati 6 ... Arcivescovati 3, Caricatori di frumenti 6, porti grandi 4 ...”*. Una discreta riprodu-

14) Antonino Daidone (1662-1724) nato a Calascibetta (Enna) fu anche architetto, matematico, fisico ed ottico.

15) Gli itinerari riportati sono Palermo-Trapani passante per Vita; Palermo-Partinico per la costa; Palermo-Sciacca passante per Corleone e Contessa Entellina; Palermo-Noto passante per Caltanissetta, Piazza Armerina e Caltagirone da cui si staccava una strada per Augusta e Siracusa. Poi ancora una Palermo-Catania, con diramazione, a Termini Imerese, per Messina, la quale a Polizzi si divideva ancora: un tratto puntava su Villarosa dove si divideva ulteriormente puntando a sinistra su Enna per poi congiungersi a Piazza Armerina con la Palermo-Noto, mentre l'altro ramo si dirigeva a Catania per le montagne passando per Leonforte e Paternò. L'altro ramo dipartentesi da Polizzi puntava su Taormina attraversando Nicosia, Troina e Randazzo. Infine vengono riportati il tratto Messina-Taormina e la Palermo-Messina per la costiera sopraddetta. Sulle coste sono segnati solo i tratti Mazara del Vallo-Marsala-Trapani; la Sciacca-Licata passante per Ribera, Agrigento e Naro e la Messina-Palermo.

16) In realtà il numero delle Città Demaniali fu a volte di 43 ed a volte di 44. Vedi a questo proposito Giuseppe Candura - *Le 42 città demaniali di Sicilia* già citato. Per quanto riguarda il totale delle Città o meglio, oggi, dei comuni, il numero ascende oggi a 386. Vedi appresso l'elenco dettagliato delle città demaniali.

zione della carta si trova nel volume curato da Liliane Dufour nel libro *La Sicilia disegnata - La carta di Samuel von Schmettau, 1720-1721* edito dalla Società di Storia Patria di Palermo nel 1995, di cui dovremo occuparci nuovamente. Al di là comunque della qualità complessiva della carta, il suo lavoro fu lodato dallo Schmettau con cui ebbe maniera di incontrarsi tra il 1719 ed il 1720 ed a cui probabilmente fornì delle informazioni e dei rilievi da lui effettuati¹⁷.

Infine nel 1717 viene pubblicata la Carta¹⁸ del geografo francese Guillaume Delisle o De Lisle o de l'Isle (1675-1726), a scala di circa 1:500.000, frutto di nuove osservazioni geografiche ed astronomiche già utilizzate dal Daidone. Dal geografo di corte francese, autore di altre carte ed in possesso di molti portolani, ci si poteva aspettare di più: i contorni dell'Isola sono approssimativi, la forma della Sicilia è tozza e le maggiori note positive vengono da una divisione a colori dei Tre Valli e dalla colorazione diversa del Contado di Modica. Anche in questa pianta vengono riprodotti i principali tracciati viari¹⁹. Ma di Delisle e di Daidone parleremo tra breve in uno dei prossimi paragrafi.

Dobbiamo quindi attendere ancora qualche anno (1721) prima di vedere con i lavori dello Schmettau una riproduzione accettabile e particolareggiata della nostra Isola.

Gli studi di Topografia nel XVIII secolo

Prima dell'epoca in cui visse Schmettau i lavori di rilievo del terreno e di restituzione dei dati raccolti era estremamente macchinoso e scarsamente attendibile, e solo lo studio dei metodi di triangolazione iniziato a partire dalla metà del XVI secolo e l'applicazione pratica della trigonometria studiata sempre nello stesso secolo dal matematico italiano Nicolò Tartaglia, permise di ottenere finalmente dei dati topografici più attendibili.

Dopo l'invenzione del cannocchiale (1589) perfezionata da Galileo Galilei nel 1609, lo studio della scienza dell'ottica e le sue applicazioni nel campo dell'agrimensura e, successivamente, in quello della topografia, ebbero un notevole incremento, anche se si dovettero aspettare alcuni decenni perchè potessero essere costruiti degli strumenti che sfruttassero, finalmente, quanto le nuove scoperte avevano portato di nuovo. Nel 1669-70 Jean Picard²⁰ misurò in Francia un arco di meridiano utilizzando il nuovo metodo della triangolazione ed utilizzando un mirino a cannocchiale che permetteva di vedere, finalmente, i punti collimati anche a distanza di chilometri. Nel 1675 l'italiano Gemignaro Montagnari realizzò il cannocchiale distanziometrico per effettuare la misura indiretta delle distanze. Infine nel 1702 Alain Malesson Mallet²¹ accoppiò il mirino telescopico alla livella a bolla d'aria (qualcosa di simile all'odierna livella dei muratori) ottenendo finalmente uno strumento che, messo in stazione con un filo a piombo, permetteva una precisione di rilevamento dei dati sino allora mai ottenuta. Furono questi strumenti, accoppiati alla tavoletta pretoriana²² ed all'uso del sestante e del cronometro, che permettevano di rilevare la latitudine e longitudine di un punto con buona approssimazione, che diedero la possibilità a Samuel von Schmettau di ottenere dei dati finalmente scientifici per i suoi lavori e gli permisero di disegnare la Carta della Sicilia.

17) Sappiamo per certo che Schmettau utilizzò anche informazioni di carattere generale, specie nelle relazioni da lui inviate al governo austriaco, tra cui anche informazioni tratte dalle opere *De rebus siculis decades duae* di Tommaso Fazello (1558) e *La Sicilia in prospettiva* di Giovanni Andrea Massa (1709).

18) Questa Carta, viene anch'essa riprodotta e discussa nel libro di Paolo Militello *L'isola delle carte* già citato, in cui questa viene attentamente analizzata. Tra l'altro vi si parla molto anche del De Lisle. Vedi la precedente nota 46.

19) Sono più di quelli riportati dal Daidone e, in particolare, i tracciati Trapani-Alcamo, Marsala-Vita, Mazara -Sciacca, la costiera da Sciacca a Messina passante per Gela-Pachino-Siracusa-Catania ed il Licata-Naro-Sutera-Palermo.

20) Il francese Jean Picard (1620-82) era un religioso con il titolo di Abate come molti scienziati della sua epoca.

21) Il francese Alain Malesson Mallet (1630-1706) era ingegnere militare ed autore anche di pubblicazioni del settore.

22) Tavoletta in legno portatile da campagna che permetteva di orientare con una bussola il foglio da disegno e riportare con immediatezza i dati raccolti sul terreno.

Brevi note sul lavoro di Samuel von Schmettau

Tra il 1719 ed il 1720 Samuel von Schmettau, coadiuvato da un gruppetto di ingegneri (non più di 5 o 6, sembra) venuti al seguito della spedizione militare austriaca, provvide alla stesura del rilievo dell'Isola. Ritornato a Vienna lo Schmettau provvide a mettere in forma completa le osservazioni condotte consegnando nel 1722 due carte della Sicilia: una destinata direttamente all'Arciduca e l'altra allo Stato Maggiore dell'esercito austriaco. La prima delle due piante, oggi conservata alla Biblioteca Nazionale di Vienna, misura circa m 3,60 x 2,85. La seconda, conservata presso gli archivi militari austriaci, misura circa m 4,20 x 2,60. Tra le due carte esistono delle piccole differenze nei dettagli e sono divise in più fogli. La prima delle due carte, a scala circa 1:80.200, è divisa in 28 fogli, è stata pubblicata nel libro di Liliane Dufour già citato, accompagnata da un'attenta analisi e descrizione del lavoro dello Schmettau; ed ad esso si rimanda per ogni ulteriore approfondimento. La seconda carta è invece purtroppo ancora inedita.

Nei decenni successivi la Carta fu riprodotta più volte seppure in forma ridotta. La prima riproduzione è del 1721 a scala 1:320.000 con stampa in bianco e nero curata dallo stesso Schmettau. La seconda è del 1722, parzialmente a colori, riprodotte né più né meno la precedente. La terza edizione del 1748 stampata a colori sempre in scala 1:320.000, è solo una brutta copia della carta originale in quanto la forma dell'Isola è rappresentata in maniera piuttosto tozza ed il contorno è impreciso. Nello stesso anno ne fu riprodotta un'altra di fattura migliore, ripresa da quella in bianco e nero disegnata dallo Schmettau nel 1721, dalla forma e dai contorni regolari con i tre Valli evidenziati, insieme alla Contea di Modica, con colori diversi. Nel 1784 uscì un'ulteriore versione in bianco e nero della carta dello Schmettau con scritte in francese, dal disegno abbastanza accurato e dall'inclinazione rispetto al Nord corretta a differenza delle precedenti e dell'originale che sono orientate invece secondo il Nord magnetico e non quello astronomico. Infine nel 1779 fu pubblicata da Gian Giuseppe Orcel una versione riveduta della carta in bianco e nero in scala 1:265.000, dal disegno abbastanza accurato e dall'inclinazione rispetto al Nord, anch'essa corretta.

Tutte le carte, comunque, ed anche quelle successive rilevate e disegnate con nuovi metodi e nuovi rilievi come quelle pubblicate nel 1826²³ od ancora nel 1842 e nel 1859²⁴, riportano alcuni errori della carta originale dello Schmettau di cui i più significativi sono il tracciato di gran parte della strada tangente a Nord il corso del fiume Dittaino (sul cui tracciato da Catenanuova ad Enna non si trova alcuna altra indicazione su nessuna altra Carta se non quella del 1826) e la trazzera che congiunge sull'asse Nord-Sud il ponte di Capodarso con la località di Imera nel comune di Caltanissetta, lungo una gola non accessibile. Vengono inoltre riportati alcuni errori di localizzazione (latitudine e longitudine) di alcuni paesi minori²⁵ ed i percorsi delle strade ed i corsi dei fiumi sono spesso approssimativi. Nel 1800 il figlio Friedrich²⁶ riprese i lavori del padre preparando una nuova copia della Carta in bianco e nero in 42 fogli a scala 1: 40.000, riprodotta anch'essa nell'opera citata della Dufour. Una copia di questa altra è in possesso dell'Istituto Geografico Militare di Firenze mentre all'Ufficio Speciale per le Trazzere di Palermo esiste una riproduzione schematica a colori della originale. Sempre nello stesso anno Schmettau figlio preparò una Carta manoscritta a colori, mai pubblicata.

23) Si tratta della Carta edita nel 1826 dall'Ufficio Topografico di Napoli compilata sui rilievi effettuati da Guglielmo Errico Smyth Capitano della Reale Marina britannica nei primi anni del XIX secolo a scala 1:260.000. Paolo Militello (vedi nota 46) ritiene che la Carta del 1826 sia la rielaborazione di altra pubblicata nel 1818. Confronta anche la *Carta comparata* di Michele Amari tradotta ed integrata da Luigi Santagati (vedi bibliografia).

24) La prima delle due è una carta allegata alla *Guida per la Sicilia* di Jeannette Power edita a Napoli nel 1842, praticamente una semplice riduzione al 25 % della carta del 1826. La seconda è la carta allegata al volume *Carta comparata della Sicilia moderna* di Michele Amari, anch'essa una riduzione al 50 %, con aggiornamenti, della carta del 1826.

25) Errori di posizionamento e di approssimazione (come quelli riportati) sono spesso riscontrabili anche in tutta la Carta del 1826, particolarmente nelle zone interne, mentre essa è più corretta nelle zone costiere.

26) Vedi nota 6.

La carta di Samuel von Schmettau

Per quanto attiene all'argomento del presente lavoro, è stata utilizzata la Carta pubblicata dalla Dufour che si presenta inclinata di circa 24° rispetto al Nord come riportata dalla Rosa dei venti riprodotta sulla tavola 8, ma stesa in maniera accettabilmente attenta all'interno della Sicilia e non solo alla costa. La Carta, ed è questa la novità assoluta, riporta finalmente pur se in maniera spesso imprecisa i tracciati delle più importanti trazzere dell'Isola ed il sito delle località più importanti. In realtà, come già detto, anche sulla carta del Daidone e del Delisle vi sono riportati dei tracciati stradali; ma essi sono così pochi e così largamente indicativi da non consentire che un riporto approssimativo sulle carte moderne.

La riproduzione curata dalla Dufour è stata fatta rimpicciolendo di molto l'originale, atto dovuto poiché le tavole conservate a Vienna hanno una dimensione media di circa cm 45 x 62 e quindi sono difficilmente riproducibili in un libro. Però, dato che è stato scelto un formato di stampa di cm 31 x 43, si sarebbero potuti riprodurre gli originali in scala maggiore rispetto a quella scelta di cm 22,5 x 31, ovvero la metà dell'originale. Questo formato, infatti, costringe a leggere la Carta con una lente di ingrandimento e non permette di comprendere bene i particolari riprodotti. Inoltre la stampa non è risultata, almeno negli esemplari da me consultati, delle migliori: i colori sono a volte impastati forse a causa di una ripresa non ottimale dall'originale che ha impedito un'accettabile risoluzione in fase di restituzione²⁷. Liliane Dufour ha raccolto alla fine del volume in ordine alfabetico quasi tutti i toponimi riportati sulla carta, saltandone, ad onor del vero, solo alcuni come, ad esempio, il comune di Condò (in provincia di Messina) riportato invece sulla Carta come San Domenico di Condò, oppure come la Torre dei Gesuiti di Messina.

Comparati con le carte più attuali, si riscontra che, sulla Carta dello Schmettau, spesso non solo i nomi delle località minori ma anche quelli di alcune delle maggiori sono riportati in maniera errata. Tra gli errori più evidenti riportati sulla Carta si segnala quello relativo a:

- Misilmeri che è divenuto Mussomeli (forse per via del dialettale Musulmeri) anche se Mussomeli è comunque riportato sulla Carta con la grafia Musomeli;
- Bagheria che è addirittura divenuta Butera anche se Butera è comunque collocata in altra parte.

Altri errori riportati sulla Carta sono più modesti:

- Cefalù diviene Cifalù;
- Castellammare del Golfo è Castel Amare;
- Milazzo è Melazzo;
- Polizzi (Generosa) diviene Pollizi;
- Caltavuturo è Calatavutture;
- Alcara Li Fusi (in provincia di Messina) è Arcana;
- Floresta (Messina) è Foresta;
- Geraci è segnalato con il nome dialettale di Iraci;
- Maletto (in provincia di Catania) diviene Maretto;
- Raffadali è divenuto Refodale;
- gli Aci sono tutti scritti Iaci secondo la pronuncia dialettale;
- San Cataldo (Caltanissetta) è divenuto San Cataudo.

Ed ancora, ad esempio:

- Barrafranca è divenuta Barca Franca;
- Assoro (Enna) è riportato col dialettale Asaro;

27) Ho parlato di questo con la stessa Dufour nell'ottobre del 2005 che ne ha convenuto mostrandosi sempre gentilissima ed attenta. Il tipografo presso cui ci siamo incontrati, lo stesso che aveva provveduto alla stampa del volume, non ha invece concordato sul problema.

- Cassaro (Siracusa) è Casato;
- Mirabella Imbaccari è Maccari;
- Grammichele è Gran Michele;
- Boccina sta per Baucina (Palermo);
- Menfi è riportata ancora Menfrici pur se il nome ufficiale era cambiato da secoli;
- San Biagio Platani (Agrigento) è riportato con la forma dialettale di San Blasi;
- Licata è scritta dialettalmente Alicata;
- Tremestieri Etneo (in provincia di Catania) è divenuto Tremisteri.

Ma anche Castrogiovanni, dal 1927 ritornato ad essere come anticamente Enna, viene storpiato divenendo Castrogioanni. Per non parlare di Nissoria che non è neanche riportata sulla Carta.

Innumerevoli sono anche gli errori relativi ai toponimi di importanza inferiore, tanto da non poterli assolutamente segnalare tutti. Spesso la rintracciabilità di un percorso la si è potuta affidare solo alla ricostruzione della localizzazione di luoghi vicini; ma, dove questi sono presenti, si è altrettanto spesso dovuto interpretare la parola riportata poichè la trascrizione dall'originale rilevato sul posto è stata totalmente alterata. Ad esempio:

- Xitta (a Sud-Est di Trapani) è trascritto Xicta;
- Feudo della Monaca nei pressi di Vicari è divenuto Fellamonica (forma dialettale) anche se un castello, un ponte ed un feudo con tale nome si trova nei pressi di San Cipirrello (PA);
- Rocca delle Ginestre diviene Rocca de Inestra;
- Godrano è Cutrano;
- Roccazello (nei pressi di Vita) è Roccasello;
- Torre Macauda è divenuta Torre Magunta;
- Baglio Aquila (Castelvetrano) è Laicala;
- Timpone Lippone (Marsala) è Lipuni;
- Munneno (Marsala) è Meimuna;
- Monte Intorrella (Centuripe) è Torrella e così via per decine di nomi.

Per chiudere l'argomento, da segnalare che anche la Calabria non è rimasta indenne da errori toponomastici: Sciglio in luogo di Scilla, lo trovo formidabile. Ma non sarà né la prima né l'ultima volta che i nomi vengono storpiati. E' accaduto molto spesso anche negli anni successivi e lo stesso Michele Amari ebbe a lamentarsene²⁸. In alcune località invece la toponomastica oggi sembra totalmente cambiata. Spesso nè le carte IGM storiche né quelle a scala 1:25.000²⁹ riportano nomi che possano essere confrontati con quelli riportati dallo Schmettau. Probabilmente non furono trascritti in una forma riconducibile all'attuale o, forse, semplicemente erano errati al momento della rilevazione. Impossibile stabilire la verità. Inoltre è probabile che il rilevamento toponomastico sia stato effettuato da altri rispetto a coloro che li hanno poi definitivamente trascritti. Da non dimenticare inoltre che molti dei rilevatori e dei trascrittori erano di origine straniera e quindi assolutamente non abituati ai suoni siciliani. Altri toponimi sono invece oggi semplicemente cambiati o modificati: è quello che è accaduto per molte delle torri costiere e dell'interno oppure per paesi come

28) Nella prefazione alla *Biblioteca Arabo-Sicula*, Michele Amari ebbe a scrivere: "Lo Stato Maggiore del nostro esercito ha compiuta nel 1867 ... una nuova carta della Sicilia ...; ma è difettosa nella nomenclatura, onde non offre sicura guida ne' lavori storici. Voglio dir che sovente, in vece del nome del luogo vi è messo quello del proprietario attuale, e che non di rado il nome vecchio o nuovo, passato dalla bocca di contadini ad orecchi non avvezzi al parlare siciliano, si è alterato in guisa da non potersi raccapezzare ...".

29) Alcune carte IGM, come ad esempio Palermo, Monreale, Misilmeri, Messina, ecc., raccolte come eredità degli uffici topografici degli Stati pre-unitari, furono oggetto di rilievo tra il 1840 ed il 1850 ed edite già a partire dal 1849. Per cui si è abbastanza sicuri nella ricerca toponomastica.

Milocca divenuta poi Milena, Centorbi che ha oggi ripreso l'antico nome di Centuripe, Adernò che è divenuto Adrano, Assaro oggi Assoro, Castania che è ora Castellumberto, Casalnuovo di Tripi che è divenuto San Cono, Macellaro che è diventato Camporeale, Parco che è divenuto Altofonte, Santa Maria dell'Ogliastro che è oggi Bolognetta, oppure Santa Maria di Niscemi che è divenuta semplicemente Niscemi, o ancora Terranova che è ritornata ad essere Gela oppure San Filippò d'Argiro che è divenuto Agira. Altri addirittura sono scomparsi non solo come toponimi ma anche come località, ad esempio Calamigna vicino Baucina, Fenice Moncada vicino Valcorrente o Stella Aragona a Nord di Belpasso. Altri ancora all'epoca non esistevano: ad esempio il Fondaco Nuovo è divenuto successivamente Cerda ed il feudo Li Manchi all'inizio del XIX secolo è divenuto Marianopoli.

Per quanto riguarda l'aspetto topografico vero e proprio non intendo soffermarmi sui piccoli errori costantemente riportati sulla carta: l'abitudine a consultare carte IGM o regionali che rasentano quasi la perfezione, spesso fa scordare le difficoltà di rilievo e riproduzione del tempo. Parliamo invece degli errori topografici più evidenti frutto, probabilmente, di un mancato rilievo oppure di un lavoro grossolano. A volte, appare chiaro che certe vie non sono mai state percorse, come nei dintorni di Centorbi (l'attuale Centuripe) in cui la strada che porta a Carcaci segue direzioni ruotate di 90° o come verso Macellaro (l'attuale Camporeale) oppure tra Poggioreale e Piana degli Albanesi. O ancora nella Piana di Catania a Nord di Raddusa e Scordia e tra i fiumi Simeto, Dittaino e Gornalunga ed un po' in tutto l'interno come nell'alto agrigentino, nel basso Nisseno o nell'ennese orientale. L'errore più clamoroso è relativo all'andamento del corso del Dittaino: l'innesto nel Simeto viene portato 25 km più a Nord, poco sotto Paternò e tale errore viene pari pari riportato nella carta del 1826. Un altro errore notevole è quello relativo al corso del Belice destro che, invece di nascere nei pressi di Piana degli Albanesi, viene fatto nascere vicino Corleone: uno spostamento di circa 20 km. L'andamento del torrente Mela, tra Santa Lucia del Mela e Barcellona Pozzo di Gotto è totalmente errato ed il corso d'acqua si divide in due rami che si gettano ad Est ed ad Ovest di Milazzo.

E, ancora, il posizionamento dei paesi dell'entroterra di Patti è totalmente errato specie nella zona di Raccuja-Sinagra-Ucria-Castania (Castell'Umberto). E tutta la zona compresa tra Santa Ninfa, Salemi, Vita, Poggioreale, Macellaro (l'attuale Camporeale), Piana degli Albanesi, Alcamo e Calatafimi (in pratica la zona confinante tra le attuali province di Palermo, Trapani ed Agrigento), inoltre, è rappresentata in maniera incerta ed approssimativa. Infine da segnalare la zona del Ragusano ai confini con il Siracusano in cui ogni paese assume la posizione che più gli aggrada: Monterosso Almo e Giarratana condividono quasi lo stesso territorio così come Palazzolo Acreide e Buscemi. Una cantonata è presa con la frazione Soccorso (oggi in comune di Gualtieri Sicaminò in provincia di Messina) spostata di alcuni chilometri ad E. In altri punti invece si nota un affollamento di nomi che trovano spesso ancora un riscontro come per le zone tra Trapani, Xitina e Marsala, oppure Palermo, Messina, Siracusa, Catania oppure lungo la costiera tirrenica; insomma ogni luogo che, particolarmente, fu teatro di operazioni militari durante la campagna di conquista della Sicilia.

Incertezze varie si disseminano su ogni foglio per cui volere paragonare la precisione della Carta dello Schmettau con le carte moderne è possibile solo in alcune zone e solo in zone costiere dove già esistevano rilievi attendibili forniti dai portolani. Per il resto la Carta dello Schmettau deve essere, più spesso di quello che si possa credere, interpretata e non letta. Le difficoltà di riportare le vie segnate sulla Carta in un disegno creato con le tecniche moderne sono innumerevoli poichè i tracciati non corrispondono praticamente mai alla realtà se non nel senso della direzione e quasi mai riportando particolari precisi che posizionino perfettamente il tracciato. Mancano, tra l'altro, particolari importanti come le saline di Augusta o come il ponte della Cantera sul Simeto e quello di Serravalle sul fiume di Troina proprio alla confluenza dei due fiumi, circa 3 km a NO di Bronte. Inoltre mancano i nomi di alcuni ponti riportati sulla carta e ne vengono omessi diversi che all'epoca certamente esistevano (Mazara, Marsala, Castelbuono, Blufi, Campofranco, ecc. solo per citare i più importanti) segnalati da vari autori contemporanei³⁰.

30) Primo fra tutti il Villabianca con il manoscritto sui *Ponti sui fiumi della Sicilia* ma fanno anche, pochi cenni, il Fazello e l'Amico e soprattutto Alfio Francesco Ferrara nella *Storia generale della Sicilia*. Vedi Bibliografia.

Al contrario risultano quasi sempre ben tracciati gli assi interni delle città e dei paesi. Un controllo effettuato sulle carte IGM in scala 1:25.000 indica che praticamente tutte le piante delle città e dei paesi sono state rilevate. A questa precisione si contrappone il pessimo disegno dei corsi di tutti i fiumi: spesso non corrispondono neanche le anse più significative (vedi Anapo, Simeto, Gornalunga, Belice, Platani, Imera, Salso, ecc.). Non si può pertanto che concordare con la Dufour quando parla di “ ... *rilevamenti ineguali* ...³¹ “ e di troppo poco tempo (meno di 2 anni con una squadra di appena 6 ingegneri) per rilevare un territorio di più di 25.000 kmq. Ne sarebbero occorsi, per un lavoro appena un po' meno approssimato, e con lo stesso numero di rilevatori, almeno il doppio di anni. Ciò non toglie però che, in conclusione, quella dello Schmettau sia stata la prima carta moderna della Sicilia che servì di base per ogni carta successiva dell'Isola, anche con la trascrizione pari pari dei tanti errori. E si deve arrivare ai rilievi effettuati a partire dal 1852 dall'Esercito borbonico e poi dall'I.G.M. a partire dal 1862 perchè i lavori dello Schmettau vengano infine superati.

L'andamento viario secondo Schmettau

La distribuzione delle vie di comunicazione appare decisamente disomogenea in tutta l'Isola. Sicuramente lo Schmettau avrà riportato quelli che erano gli itinerari più importanti integrati da quelli più significativi dal punto di vista militare. Ma certamente molti coincidevano. Quasi tutte le strade, ben 9, partono da Palermo disponendosi a raggiera ed arrivando diritte in ogni angolo dell'Isola, segno chiaro dell'accentramento su Palermo di ogni aspetto civile, politico ed economico dell'intera Isola.

Quindi, iniziando a verificare gli itinerari partendo dal Capoluogo, notiamo primo fra tutti un tracciato diagonale che traversa la Sicilia da Ovest ad Est collegante Palermo (da dove parte sdoppiato) con Noto moderna passando per Villafrati, Roccapalumba, Vallelunga, il sito dell'antica città di Mitistrato ad Est di Marianopoli, Caltanissetta, Pietraperzia, Caltagirone, Grammichele, Buccheri, Palazzolo Acreide, Noto antica e Noto moderna. A Caltagirone la strada si biforca dirigendosi a Lentini attraversando Militello in Val di Catania. A Palazzolo Acreide l'itinerario si biforca ulteriormente puntando su Siracusa ed attraversando Canicattini Bagni. Questo percorso segue, con discreta aderenza, un più antico itinerario greco riutilizzato in epoca romana come secondario, successivamente ripreso in epoca bizantina ed arabo-normanna quando Palermo divenne la capitale della Sicilia e Noto uno dei Capovalli³². Lungo il suo percorso si trovano 5 ponti oltre quello dell'Ammiraglio, subito ad Est di Palermo.

Quasi parallelo al precedente itinerario, ma decisamente spostato più a Nord, si pone in evidenza quello cosiddetto *Palermo a Messina* (in realtà poi, per necessità, puntante decisamente verso Catania) che rasenta il mare sino a poco dopo Termini Imerese (esattamente ad Himera). Tra Palermo ed Himera si contano 7 ponti. Da qui l'itinerario si divide divenendo *Palermo a Messina per la marina* che va più o meno costeggiando la costa passando da Cefalù, Caronia, Sant'Agata di Militello, Barcellona Pozzo di Gotto, Divieto e concludendo, dopo aver puntato sull'interno per Gesso, a Messina. Quest'itinerario ricalca quasi pedissequamente quello romano *Messana – Tyndaris - Panormo-Drepanis - Lilibeo*, salvo alcune varianti locali come nell'attraversamento Patti-Naso. E molti dei ponti (non meno di 18 tra Himera e Messina) che ricadono su questa strada sono proprio di costruzione romana più o meno mantenuti in efficienza nei secoli.

31) Vedi pag. 33 di *La Sicilia disegnata* di Liliane Dufour, già segnalato.

32) Si ricorda che la Sicilia probabilmente dall'epoca bizantino-araba sino all'Unità d'Italia fu, più geograficamente che amministrativamente, divisa in tre valli denominati Val di Noto (Sicilia sud-orientale), Val di Mazara (Sicilia occidentale) e Val Demone (Sicilia nord-occidentale) convergenti, all'interno, sul monte Altesina o Artesina oggi ricadente nel comune di Nicosia a circa 4 km a SE della frazione amministrativa di Villadoro.

Il secondo braccio della strada prosegue invece verso l'interno divenendo *Palermo-Messina per le montagne*, passando da Caltavuturo per poi puntare su Calascibetta ed Enna, e da qui proseguire rasente il fiume Dittaino sino a superare il fiume Simeto con la Giarretta³³ dei Monaci e puntando quindi verso Catania. Tra Alimena e Calascibetta l'itinerario ha una biforcazione dirigendosi verso lo spartiacque dei Nebrodi passando per Leonforte, Agira, Nissoria, Regalbuto, Centuripe, Paternò, Motta Sant'Anastasia e Misterbianco, ricalcando con discreta approssimazione un più antico itinerario romano³⁴. Il primo di questi segue anch'esso, in maniera pedissequa, salvo brevi varianti, la prima parte del percorso romano *Termini Imerensis - Henna*, e presenta almeno 4 ponti. Lo stesso proseguiva lungo la dorsale dei monti secondo l'itinerario romano *Henna-Agurio-Ameselum-Centuripa-Aetna-Hybla Galeatis-Catina*. La variante della valle del Dittaino sembra, invece, più un percorso arabo che altro.

Sempre sullo stesso direttiva, subito dopo Caltavuturo, la strada devia puntando su Polizzi Generosa, le Petralie, Gangi, Nicosia, Cerami, Troina, Bronte, Randazzo e, seguendo il fiume Alcantara, si dirige su Taormina per ricongiungersi alla strada Messina-Catania. E', questo, un itinerario che sembra tutto normanno in alternativa alla *Palermo-Messina per la marina* (vedi sopra) spesso impraticabile e, dapprima, essenziale via di penetrazione per colpire il cuore del regno arabo da parte dei normanni; successivamente diviene il collegamento tra Messina e Troina, prima roccaforte normanna in Sicilia. Questa strada presenta più diverticoli di collegamento ma, soprattutto, un'importante deviazione che da Tusa o da Motta d'Affermo, punta verso Troina e la precedente *Palermo-Messina per le montagne*, passando per Mistretta e Capizzi. Tra Himera e Taormina si contano 11 ponti mentre nella deviazione da Troina per Tusa se ne contano 6. Mistretta è circondata da ben 5 ponti.

Gli altri itinerari significativi sono quelli che, dipartendosi da Messina, collegavano la stessa con Palermo proseguendo con Trapani e Marsala, e con Catania e Siracusa. Anch'essi seguono in linea di massima l'itinerario delle vie romane *Pompea* (Messina-Siracusa) e *Valeria* (Messina-Palermo-Marsala) ma con modifiche, anche significative, rispetto a queste. Interessante a tal proposito l'indicazione di *Via antica* ed anche *Dromo* (via in greco) dato al tratto della strada costiera tra Brolo, Capo d'Orlando ed il ponte di Zappulla³⁵.

Difficile, se non a tratti, ritrovare nelle zone appena citate il tracciato degli itinerari romani cercati da secoli dagli studiosi, specie nel tratto Palermo-Agrigento e tra Siracusa ed Agrigento³⁶, così come altrettanto difficile diviene tentare di ritrovare e leggere anche i percorsi riportati da Idrisi. Più riconoscibile appare il tratto Agrigento-Marsala, dotato di 7 ponti, mentre vanno in risalto itinerari minori quali Palermo-Mazara (5 ponti) e Palermo-Campobello di Mazara (4 ponti) legati a periodi storici più recenti. Dall'interno si diramano, invece, le grandi trazzere frumentarie come la Enna-Licata, la Caltanissetta-Palma di Montechiaro, la Mussomeli-Palma di Montechiaro o la Corleone-Sciacca che, dalla parte opposta, si congiunge a Palermo.

Intorno a Messina e su tutta la costa tirrenica ed ionica insistono un gran numero di Regie Trazzere, ma tali precisi tracciamenti sono, probabilmente, da mettere in relazione all'assedio di Villafranca ed ad una presenza prolungata dello Schmettau sul luogo. Da qui, al contrario, non si diparte nessuna strada che colleghi

33) La Giarretta dei Monaci (la parola *giarat* è di derivazione araba e significa traghetto) era un traghetto che attraversava nei periodi di piena il fiume Simeto a circa 15 km ad OSO di Catania. Il nome Giarretta dei Monaci, non unica poichè sappiamo che nel resto dell'Isola esistevano almeno altre due *giarrette* nonchè *scafi* e *barche* di analogo significato, era dovuto al fatto che essa apparteneva al Monastero dei Benedettini di Catania che possedevano anche i terreni limitrofi. Altri luoghi di guado hanno nomi curiosi come quello di Primosole sul Simeto sulla strada per Lentini e Siracusa. Il nome deriva dal fatto che, solo nel caso in cui si arrivasse al guado, venendo da Catania, al primo sole del mattino, si sarebbe riusciti a fare la giornata, ovvero arrivare a Lentini e ritornare in serata.

34) Confronta l'*Itinerarium Antonini* e la *Tavola Peutingeriana* e le note n. 14 e n. 15.

35) Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 221 t. 127. Nella mappa di Brolo non si ritrova l'indicazione.

36) La presentazione di questi tracciati, in larga misura ritrovati, già riportati e disegnati ed in parte pubblicati, verrà meglio proposta in altro lavoro. Vedi *Introduzione* del presente volume.

in maniera decisa la costa tirrenica con l'interno dell'Isola, segno evidente di scarsissime comunicazioni tra questi luoghi piuttosto impervi per loro natura.

Nella parte orientale Caltagirone è al centro di alcuni collegamenti, ma è Siracusa quella su cui convergono vari itinerari, anche se non i più importanti. La parte a Sud di Noto ed il ragusano mostrano diversi percorsi secondari anche se sono decisamente staccati dai percorsi principali. Da segnalare infine Lentini, su cui convergono almeno 4 itinerari e Caltanissetta che, con Enna, si segnala come snodo di almeno 5 strade.

Interessante evidenziare l'itinerario Licata-Palermo, che in larga parte ricalca l'VIII Itinerarium Antoninum *Item ab Agrigento Lilybeo* nel tratto *Agrigentum-Panormo* dotato di almeno 5 ponti.

Difficile però, se non con uno studio attento che deve scivolare nel particolare, tentare di leggere di primo acchitto, nelle piante, gli itinerari descritti da Idrisi o riportati dall'Itinerarium Antoninum e dalla Tabula Peutingeriana: troppo spesso le strade hanno cambiato il loro percorso. E, d'altronde, questo tema verrà sviluppato in altri libri a venire.

L'andamento viario secondo altri geografi

Intorno al 1710-20 si nota un fervore di pubblicazioni geografiche sulla Sicilia che inizia con la stampa, nel 1714 della carta del Daidone (di cui si è già parlato) e successivamente, nel 1717, con quella di Delisle (ed anche di questa si è già parlato), e che finalmente illustrano, pur se per sommi capi, la viabilità generale dell'Isola. Nel 1720 esce la Carta di Johann Wolfgang Wieland pubblicata in scala 1:336.000³⁷, dalla figura un po' tozza, in cui sono riportati alcuni itinerari stradali, ovviamente solo quelli considerati più importanti. Il lavoro sembra un po' acconciato, i tracciati delle strade e dei fiumi sono approssimativi. Rispetto alle precedenti Carte sin qui descritte vi sono un maggiore numero di toponimi, però spesso mal collocati.

Ma passiamo agli itinerari stradali che vi sono riportati e che, all'incirca, seguono quelli descritti da Daidone e Delisle. Prima di tutto l'itinerario Palermo-Trapani passante per Montelepre ed Alcamo da cui, subito dopo, si stacca una strada che punta su Mazara del Vallo. Sulla costa occidentale sono segnati i percorsi Trapani-Marsala e Marsala-Mazara del Vallo. Sulle altre coste corre una strada che tra Mazara del Vallo e Capo Passero è piuttosto staccata dal mare (salvo nel tratto di Terranova o Gela) ma corre rasente il mare da Capo Passero a Messina e da Messina a Palermo. Gli altri assi riportati sono la Palermo-Sciacca passante per Corleone e Bivona; la Palermo-Licata passante per Roccapalumba, Sutera e Naro; la Palermo-Noto passante per Calascibetta, Enna e Caltagirone dove la strada si biforca per Mineo e Lentini. Da Enna la strada si biforca per puntare su Catania, dapprima sdoppiandosi: un ramo passa da Assoro e l'altro da Leonforte incontrandosi ad Agira e toccando successivamente Centuripe e Paternò. Infine il ramo della Palermo-Messina per le montagne che, staccatasi dalla Palermo-Noto a Calascibetta (in realtà si stacca a Villapriolo) prosegue per Randazzo ed infine Taormina; in ultimo la strada Chiaramonte-Vittoria-foce del fiume Acate. Interessante la variante Nicosia-Troina-Maniaci-Randazzo. Tra gli errori più evidenti da segnalare il tracciato della Randazzo-Taormina che viene spostato a N *sconvolgendo* l'andamento del fiume Alcantara; la posizione di Noto vecchio e Noto nuovo collocati troppo a S; la gobba accentuata del promontorio di Capo d'Orlando; la sporgenza di Capo Mulini di Acitrezza e la mozzatura del promontorio di San Vito Lo Capo. Alcuni luoghi sono posizionati in maniera errata: ad esempio Montedoro viene confuso per Bompensiere. Oltre poi a qualche nome storpiato come Schichili anziché Scicli, Vicini per Vizzini, Pilaino per Piraino, Marsalla per Marsala e Tavormina per Taormina.

37) Se ne può vedere una buona riproduzione a pag. 100-101 del già citato *La Sicilia disegnata - La carta ecc.* a cura di Liliane Dufour dove l'errata didascalia (errore di stampa e non dovuto all'autrice) la attribuisce a Schmettau. Il Wieland era un ingegnere militare che aveva lavorato con Schmettau in Sicilia, quindi uno che sapeva quel che disegnava.

Se si va a confrontare questa Carta con quella del Daidone e del Delisle³⁸, oltre a notare che i tracciati delle strade e dei fiumi sono abbastanza approssimativi su tutte e tre le opere, non possiamo che rimanere colpiti dal fatto che almeno la metà dei pochissimi itinerari stradali riportati non coincidono tra loro, che i tracciati sono difformi e che la qualità complessiva della riproduzione non è cresciuta granchè. Che pensare allora della difformità dei tracciati? Che più che probabilmente chi disegnò le Carte reputò arbitrariamente più importante qualche luogo piuttosto che altri, e per questo mettendolo in particolare evidenza. Non riesco a trovare altra spiegazione. E questo la dice lunga sulla oggettività dei dati raccolti e trascritti. Vi sono altre Carte del periodo, in verità, che riportano tracciati stradali: prima fra tutte quella di John Senex del 1721, che ha preso sia il meglio che, soprattutto, il peggio dalle Carte di Delisle e Wieland. Dopo le già dette riproduzioni parziali dello Schmettau, abbiamo un modesto lavoro di Nicola Petrini del 1734³⁹ che non aggiunge nulla alle nostre conoscenze. Tocca qui ricordare la già citata riduzione in scala 1:320.000 della Carta dello Schmettau pubblicata nel 1748 e pubblicata a pag. 102-103 de *La Sicilia disegnata - La carta ecc.* a cura di Liliane Dufour, che comunque anch'essa non aggiunge nulla di nuovo a quanto proposto nella versione maggiore, se non qualche difetto. Poi altri lavori copiati pari pari da quello di Delisle ovvero la carta di Matthias Seutter (1745), di Tobias Conrad Lotte (data non precisabile), dell'editore Santino (1779) e del pittore Jean Houel (1782) famoso per il suo viaggio in Sicilia e gli splendidi acquarelli delle antichità siciliane⁴⁰. Dobbiamo perciò aspettare il 1791 perchè Franz Johann Joseph von Reilly cerchi di aggiungere qualcosa di nuovo alle nostre conoscenze stradali pubblicando, separate, le piante dei tre Valli in cui si nota, tra gli altri, l'itinerario Messina-Rometta-Santa Lucia del Mela-Milazzo. Ne va tanto meglio con Giovanni Maria Cassini, e dobbiamo quindi aspettare il nuovo secolo e la Carta del 1826 dell'Ufficio Topografico di Napoli, di cui parleremo ancora, saltando a pie' pari quanto prodotto nel 1804 da F. Goetze, nel 1808 da John Cary e da altri ancora che non vale la pena citare.

Per quanto riguarda la Carta del 1826, non sembri essa troppo lontana nel tempo dal periodo che è stato scelto di studiare in questa pubblicazione, perchè secondo quanto riportato nella mappa, poco era cambiato nella viabilità siciliana in un secolo: le uniche strade carrabili (e di nuova costruzione, quindi), erano infatti solo alcune che si dipartivano dalla capitale dell'Isola: la Palermo-Carini-Favarotta; la Palermo-Monreale-Alcamo; la Palermo-Mezzojuso-Villarosa (Trazzera grande); la Palermo-Piana degli Albanesi e la litoranea Palermo-Termini. Tutto il resto delle strade della Sicilia venivano definite *strade per cavalli*. Ecco il motivo per cui anche la Carta del 1826 è stata utilizzata, come più compiutamente riferito in avanti, come una delle Carte basi per lo studio della topografia e della viabilità siciliana del 1720.

38) Sui tracciati stradali riportati sulla Carta del Daidone vedi nota n. 15. Per quelli del Delisle vedi nota n. 19.

39) Per questa e per le prossime carte nominate vedi *Imago Siciliae* già citato.

40) Jean Pierre Louis Laurent Houel (Rouen 1735-Parigi 1813), pittore ufficiale della corte francese, fu nel 1770 in Sicilia e Malta per ritornarvi tra il 1776 ed il 1779. Tra il 1782 ed il 1787 pubblicò a Parigi il *Voyage pittoresque des isles de Sicile, de Malta et de Lipari* dove, oltre ad un diario dei suoi viaggi, pubblicò 264 tavole incise ed in parte acquarellate raffiguranti luoghi ed antichità di tutta la Sicilia e le sue isole. Tra le opere raffigurate si trovano anche alcuni ponti antichi come Centuripe (Pietralunga), Pantalica e Capodarso. Le sue opere sono sparse, tra l'altro, all'Hermitage di San Pietroburgo ed al Louvre di Parigi.

Capitolo IV

La Sicilia del 1720

Possiamo considerare che la fine del Medioevo in Sicilia, più che alla data storiografica ufficiale del 1492 del resto d'Europa, possa corrispondere, più o meno, alla data della fondazione della prima delle *Città nuove* di Sicilia, come felicemente le definisce Maria Giuffrè¹. Infatti solo con l'inizio della fondazione o rifondazione, a partire dalla seconda metà del XVI secolo di quasi 150 nuovi paesi nell'interno della Sicilia, finiscono i secoli bui sopraggiunti alla definitiva cacciata degli Arabi dall'Isola per opera di Federico II e l'abbandono dell'entroterra.

La Sicilia degli anni intorno al 1720 è, quindi, una terra che nel corso di circa 170 anni ha visto la rinascita delle zone interne ed una profonda trasformazione agricola con una popolazione totale che è più che raddoppiata rispetto ai secoli precedenti. Purtroppo essa è ancora chiusa in se stessa e poco aperta verso l'esterno a causa della stretta mentalità della sua classe dirigente che vede, in ogni miglioramento della qualità della vita delle masse popolari, un attacco ai propri privilegi. Pertanto nessuna innovazione viene ammessa e nessun intervento strutturale di base viene attuato perchè le cose possano cambiare. D'altronde le stesse *Città nuove* sorgono più per la possibilità di ottenere un seggio nel Parlamento e per lo sfruttamento dei feudi con la messa a cultura del grano da esportare, che per motivi legati ad una mentalità che non sia di rapina e sfruttamento della terra. Cosicché nessuna nuova strada viene tracciata e nessun ponte viene costruito se non con un fine semplicemente utilitaristico e non collettivo che sia integrato in una rete di trasporti globale, così come nessun porto viene costruito continuando ad usare i soli caricatori e per lo più ci si accontenta di utilizzare i tracciati viari, spesso fatiscenti, ereditati dalle dominazioni precedenti.

Quella del 1720 è dunque una data che fotografa una Sicilia ancora arcaica e cristallizzata, poichè si dovrà attendere il 1774-78 perchè, finalmente, si dia il via ad una serie di interventi nel campo della viabilità che tragheranno, seppur lentamente, la Sicilia verso il mondo moderno². Ed ecco che quindi abbiamo un'Isola che presenta pochissime vie carrabili localizzate quasi solo intorno a Palermo, adatte perlopiù ad essere percorse dalle carrozze dei nobili che così possono recarsi, con comodità, alle loro ville di Bagheria o salire verso Monreale ed il convento di San Martino delle Scale. Il resto è una serie di trazzere più che sufficienti per il trasporto del grano ai caricatori pur presentandosi, a volte, con percorsi infami, prive di manutenzione e solo in alcuni tratti dotate di un minimo di sovrastruttura, adatte solo ad essere percorse a piedi dagli uomini e dagli animali. Il centro dell'Isola è cosparso di radi insediamenti che si fanno più intensi verso le coste, specie nel palermitano ma, soprattutto, nel Messinese e nel Catanese. Una fittissima rete di trazzere

1) Maria Giuffrè, *Città nuove di Sicilia. XV-XIX secolo*, Vittorietti editore, Palermo 1979-81 - 2 volumi

2) Non si dimentichi che il Feudalesimo (ormai scomparso da secoli in tutta Europa) in Sicilia finì solo nel luglio del 1812, quando venne ufficialmente abolito dalla Costituzione. Terminò così quell'oscuro periodo di prevaricazioni e sopprusi che era già terminato nel Nord Italia ben sette secoli prima, con i liberi comuni, ed almeno sei secoli prima in Inghilterra con il *Bill of rights*.

collega tutta la Sicilia il che fa ritenere che i contatti, specie quelli mercantili, fossero più significativi di quello che comunemente si pensa. Molte trazzere segnate sulla Carta dello Schmettau scompaiono prima del 1830-45 circa, sostituite da strade carrabili. Non sono più rintracciabili sul terreno ad esempio la trazzera congiungente Contessa Entellina con Poggioreale oppure la Patti-Brolo passante per Montagnareale e Zappardino sulle montagne a SO dell'odierna Gioiosa Marea, probabilmente coincidente con l'Itinerario d'Antonino. E ancora la Catenanuova-Calderari (se mai esistita) in direzione Enna passante a N del fiume Dittaino, la Caltanissetta-Capodarso passante per i Lannari appena a N del Fiume Salso o la Montallegro-Sciacca-Ponte di Campobello di Mazara che passa rasente il mare.

Sui ponti della Sicilia

In compenso sorprende il numero notevoli di ponti, ne sono stati contati ben 234, accentrati soprattutto nella zona tra Cefalù e Naso, che fanno pensare a dei grossi interventi stradali poi sottoutilizzati di cui una gran parte probabilmente realizzati in periodo medievale. La fantasia galoppa ed il pensiero corre a Roma ed ai suoi interventi sulle infrastrutture di base, ma potremmo pensare anche ad interventi bizantino-normanni: ma questo è un dato che è tutto da studiare. Comunque sia, questo numero davvero notevole di ponti, fa ripensare più di una volta al perchè di certi loro posizionamenti e può aprire nuovi squarci sul mondo antico. Al momento conosciamo troppo poco su queste opere e sulla loro età di costruzione per cui si preferisce porgere il dato senza alcun ulteriore commento³, anche perchè di molte di queste strutture, ritengo, sarà difficile oggi ritrovare vestigia.

Purtroppo non esiste in Sicilia uno studio completo e dettagliato sui ponti antichi antecedenti al 1778⁴ per cui ci si deve affidare alle comparazioni (invero utilissime se non essenziali) di stile e tipo costruttivo, oppure a documenti incompleti, a storielle di manutentori che attaccano la loro bella lapide per dichiararsi fabbricatori ma, soprattutto, ad una storiografia collettiva che vede una Sicilia di nessun interesse per i Romani (ed allora come si possono spiegare le decine di ponti romani ancora esistenti?), che vede i normanni e poi gli svevi quasi di passaggio e non incidenti su questa terra ma, soprattutto, i secoli tra il XV ed il XVIII come periodo di stasi assoluta e di mancanza di interesse alcuno per la viabilità. In tutto questo ragionamento c'è qualcosa che non va. Il numero di ponti che insistono nell'antico Val Demone un significato devono pur averlo e si possono leggere solo alla luce di relazioni ben più complesse di quelle sin'ora pensate. Personalmente stimo che su 231 ponti localizzati, almeno 35-40 possano essere di età romana, tra 10 e 20 di età normanna-sveva ed il restante siano frutto dei secoli XV-XVIII, quando le necessità nate dalla costruzione delle Città nuove e dall'esigenze dell'esportazioni del grano costrinsero a costruire nuove opere di attraversamento stabili dei fiumi.

Da evidenziare come lo Schmettau riporti pochissimi ponti di quelli esistenti saltandone centinaia all'epoca in piedi come il ponte Bagni a Segesta, quello di Pantalica, il ponte dei Saraceni a Nord di Adrano, quello di Troina, il Cantara di Bronte, il ponte di Castiglione ed addirittura il ponte dell'Alcantara a Calatabiano.

3) Al momento in cui viene scritto questo libro, il professor Ferdinando Maurici che già mi aiutò nel correggere il mio precedente lavoro sull'Amari, dovrebbe pubblicare in collaborazione con Melo Minnella un nuovo lavoro sulla Sicilia ovvero il volume *Antichi ponti* con l'editrice *L'Epos*, che farà seguito al precedente articolo *Antichi ponti di Sicilia. Dai Romani al 1774* pubblicato su *Sicilia Archeologica* (vedi bibliografia).

4) Gli unici lavori effettuati da tecnici sui ponti medievali della Sicilia sono stati fatti nel 1999 dalla prof.ssa Lucia Bonanno, e nel 2002 dal prof. Mario Turrì e dall'arch. Patrizia Firrone, frutto di una ricerca condotta sul campo in collaborazione con gli studenti. Ne ripaleremo meglio appresso.

Il libro del prof. Vittorio Galliazzo dell'Università di Venezia sui ponti romani (vedi bibliografia), opera ponderosa in 2 volumi che possiamo considerare la *summa* nella materia, pieno di indicazioni ed essenziale per approfondire l'argomento, purtroppo non studia granchè il periodo romano in Sicilia.

Torri e castelli

Un altro dato che salta agli occhi è quello relativo al numero dei castelli e delle torri costruiti in periodo medievale ed oggi quasi tutti diruti. Il numero complessivo dei castelli è ben superiore a 350, maggiore del numero censito nel buon lavoro fatto nel 2001 dall'Assessorato Regionale Siciliano ai BB. CC. AA.⁵, che si era fermato a 294. Quelli esistenti ed utilizzabili nei primi del XVIII secolo devono essere stati non più di una cinquantina. Anche la collocazione dei castelli⁶, ad esempio nell'inconsueto addensarsi nei retroterra di Naso e di Milazzo, deve far ripensare alcune pagine della storia siciliana poichè il loro posizionamento, dato l'enorme investimento economico richiesto all'epoca, non è mai fine a se stesso. La maggior parte di essi è di costruzione medievale ed in particolare sono stati innalzati dall'XI al XV secolo. Altri, e non sono pochi, risalgono ad epoca bizantina⁷, forse nessuno al periodo arabo se non come adattamento di precedenti strutture⁸; qualcuno ad epoca romana e greca poi riadattati alla bisogna.

Ancora un dato che suscita interesse è quello relativo alle torri interne che ritengo dovrebbero risultare complessivamente, a lavoro di censimento terminato, non meno di 500-600. A queste c'è da aggiungere il numero di quelle costiere, in totale 168, dato tutto sommato ben conosciuto anche per il periodo e le vicende relative alla loro costruzione. Il totale complessivo dovrebbe risultare, quindi, di ben 650-700 torri. La maggior parte di quelle costiere risale alla fine del XVI secolo, costruite per difendersi dall'attacco dei pirati barbareschi. Le torri interne dell'Isola, invece, sono ormai quasi tutte dirute se non totalmente scomparse o riutilizzate e modificate o accorpate in altri edifici. La gran parte fu costruita in epoca medievale, dall'XI al XV secolo per la difesa dei territori interni e dei feudi, ed in larga parte, come i castelli, nel periodo buio che fa seguito alla cacciata degli Angioini e che prosegue durante il primo periodo Aragonese e la dittatura dei Quattro Vicerè per concludersi, infine, solo alla fine del XV secolo. Anche in questo caso la distribuzione delle torri particolarmente addensate nei territori di Palermo, Partinico, nel triangolo Modica-Scicli-Ispica, a Bagheria, Mazara del Vallo, Sciacca ed Acate, deve far ripensare alcune pagine della storia siciliana poichè anche il loro posizionamento ed il conseguente investimento economico qualche significato dovrà pur averlo.

Il singolare dato relativo al numero delle torri e dei castelli (in totale, ritengo, circa 1.000-1.100 luoghi fortificati) spiazza un po' tutti. Infatti per l'immaginario collettivo torri e castelli appartengono ad altri territori: la Toscana *in primis* e poi la Francia e l'Inghilterra medievali, ma mai e poi mai verrebbe alla mente la Sicilia. Torri, ponti e castelli danno un dato complessivo che non può, ormai, essere più trascurato. Né possiamo tralasciare anche il gran numero di fondaci che si sono potuti evidenziare⁹ e che pongono in evidenza come il commercio interno non fosse poi così irrilevante.

I dati completi relativi ai ponti, castelli e torri saranno pubblicati successivamente nei corrispondenti volumi di futura pubblicazione. Nella presente i dati inseriti sono solo quelli relativi al 1720.

5) *Castelli medievali di Sicilia. Guida agli itinerari castellani dell'isola*, opera già citata. Vedi Bibliografia.

6) Nell'accezione del termine si intende oggi per castello un luogo fortificato di grosse dimensioni che nel passato poteva prendere il nome di *castellum*, *castrum*, *motta*, *fortilicium*, *arx* e così via.

7) Moltissime fortificazioni risalgono ad epoca bizantina, costruite in ogni punto significativo dell'Isola per difendersi dall'invasione araba. Ne danno notizia anche varie fonti arabe. Per ogni ulteriore approfondimento cfr *Michele Amari - Storia dei Musulmani di Sicilia*, particolarmente il 1° volume.

8) Possiamo citare prima di tutti Calabarbaro costruito sul sito dell'antica città di Segesta e poi i castelli immediatamente d'intorno come Calathamet e, forse, Calatafimi.. A questi possiamo aggiungere i castelli di Jato ed Entella. In realtà il contributo costruttivo arabo, quasi inesistente in Sicilia, è stato in genere sopravvalutato in ogni campo, salvo in quello idraulico ed irrigativo al contrario praticamente ignorato e che meriterebbe un notevole approfondimento.

9) Sui fondaci siciliani si può vedere il lavoro di Henri Bresc, *Fondaco et tavernes de la Sicile médiévale* pubblicato a pag. 175 in *Etudes médiévales*, Strasburgo 1975 e quello di Antonino Giuffrida in *Itinerari di viaggi e trasporti* pubblicato a pag. 482, volume III, di *Storia della Sicilia* edita a Palermo nel 1980.

Le pubblicazioni consultate

Per comprendere meglio la Sicilia del tempo ho consultato o, meglio, letto o riletto, alcuni libri fondamentali per la conoscenza dell'Isola. I titoli che seguono sono i più importanti tra quelli utilizzati. Altri testi si trovano citati in Bibliografia o nelle note a pie' di pagina.

Primo fra tutti il primo libro dei due di cui si compone l'opera di Fazello¹⁰ *De rebus siculis ecc.*, sulla storia fisico-politica della Sicilia. Il volume, estremamente interessante in quanto nella prima parte dell'opera descrive l'Isola della metà del XVI secolo, forse non sempre si presta ad adattarsi a circa 170 anni dopo, ma la gran parte delle cose ivi descritte sono sempre rimaste le stesse. D'altronde la lettura di un tal libro aiuta sempre chi voglia meglio conoscere la Sicilia tra il Medioevo e l'inizio dell'Evo Moderno e servirà comunque per altri lavori.

Segue un testo davvero raro, *Istorie di Sicilia* di Antonio Giulio degli Omodei¹¹, manoscritto della Biblioteca Comunale di Palermo, finito nel 1557, trascritto e pubblicato nel 1876 da Gioacchino Di Marzo e da cui ritengo che il Fazello abbia preso più di qualche passo. Probabilmente Omodei non ebbe la fortuna di trovare chi fosse disposto a pagare l'allora costosissima pubblicazione come l'ebbe invece il Fazello che comunque ha ben altro spessore di storico. Valgono per questa opera le stesse considerazioni riportate per il Fazello.

Uno sguardo è stato dato anche a *La Sicilia in prospettiva* di Massa¹² del 1709, che riporta una descrizione fisico-politica dell'Isola del suo tempo, ma il cui valore è certamente inferiore al già citato Fazello.

Poi il *Dizionario topografico della Sicilia* di Vito Amico¹³ edito nel 1757, uno dei testi base per ogni ricerca storica, scritto in latino ma tradotto in italiano e rivisto ed integrato dal sacerdote Gioacchino di Marzo¹⁴ nel 1856.

A seguire, i libri del Marchese di Villabianca sui *Ponti sui fiumi della Sicilia* e sulle *Torri di guardia dei litorali della Sicilia*¹⁵. Ed ancora il classico *Arte e civiltà della Sicilia antica* (1935-58) di Biagio

-
- 10) L'abate Tommaso Fazello (Sciacca 1490-Palermo 1570), considerato il padre della storiografia moderna siciliana, fu l'autore di *De rebus siculis decades duae* edita nel 1558 a Palermo. Esiste più di una traduzione in italiano; l'ultima in ordine di tempo è stata pubblicata dall'Assessorato Regionale ai BB. CC. AA nel 1990. Data come al solito in regalo soprattutto a chi non ha alcun interesse a leggerla, è subito scomparsa dalla circolazione. L'opera è preziosissima per la ricostruzione della Sicilia del suo tempo. Nella seconda parte, ben più corposa della prima, viene trattata, a volte con ingenuità, la storia dell'Isola dalle origini alla metà del XVI secolo.
 - 11) Anton Giulio degli Omodei nacque probabilmente a Castiglione (CT) intorno al 1506. Avvocato laureato a Catania, sposato con figli, viaggiò a lungo per la Sicilia e per l'Italia. Tra le altre sue opere si ricorda l'*Historia de' felici amori del Delfino di Francia e di Angelina Loria nobile siciliana*, la traduzione dell'*Historie Siciliae Hugonis Falcandi* e l'*Aetna Topographiam* del 1553 recentemente ripubblicata. L'*Istorie di Sicilia* si compone di 2 parti di cui la prima divisa in 4 libri, la più interessante ai nostri fini in quanto vi è la descrizione fisico-politica dei tre Valli e delle città di appartenenza alla metà del XVI secolo. La seconda parte, anch'essa divisa in 4 libri, contiene invece la storia della Sicilia dalle origini ai suoi tempi.
 - 12) L'abate Giovanni Andrea Massa pubblicò nel 1709 a Palermo per i tipi della Stamperia Francesco Cicchè, il volume *La Sicilia in prospettiva, vista da un religioso della compagnia di Gesù* in 2 volumi.
 - 13) Vito Maria Amico-Statella (Catania 1697-1762), benedettino, insegnante di teologia e filosofia, fu autore del *Lexicon Siciliae topographicum*, pubblicato a Palermo nel 1757-60, redatta in ordine alfabetico dei luoghi importanti della Sicilia. Dell'opera, fondamentale per la conoscenza della topografia antica dell'Isola, esiste la traduzione in italiano curata da Gioacchino di Marzo (autore che meriterebbe di essere rivalutato per il gran numero di lavori sulla Sicilia curati e pubblicati) nel 1856. Vito Amico scrisse inoltre *Siciliae Sacrae libri quarti integra pars* (Catania 1733-34) e *De rebus siculum* (Catania 1749-53) mentre reggeva la cattedra di storia all'università di Catania.
 - 14) Qualche notizia merita anche l'abate Gioacchino di Marzo (Palermo 1830?-1916) che non fu solo il traduttore di Vito Amico, ma anche autore di vari testi sulla Storia della Sicilia e fondatore della *Società siciliana di storia patria*. Va a suo merito la sistemazione della Biblioteca Comunale di Palermo di cui fu direttore tra il 1857 ed il 1916.
 - 15) Francesco Maria Emanuele e Gaetani marchese di Villabianca (Palermo 1720-1802) fu autore di innumerevoli diari, ricerche, studi e pubblicazioni sulla storia della Sicilia e di Palermo. Nel corso della sua lunga vita ricoprì innumerevoli cariche pubbliche nel capoluogo. La sua opera più importante fu *La Sicilia Nobile* (1754-59) in 5 libri, frutto di grandi ricerche su feudi, città, investiture e famiglie nobili. Gran parte dei suoi lavori, le cui notizie in verità non sempre sono ben verificate, sono stati pubblicati a cura di Salvo Di Matteo nelle Edizioni Giada intorno al 1990.
-

Pace¹⁶, sempre rivisto con piacere, ma limitato al volume I, nella parte relativa alla viabilità antica ed il raffronto tabellare tra l'Itinerario d'Antonino, la Tabula Peutingeriana, l'Anonimo ravennate, Guidone, Idrisi e Schmettau.

Oltremodo interessante ho trovato la lettura del VII tomo della *Storia generale di Sicilia* di Alfio Francesco Ferrara¹⁷, edita nel 1830-38, che descrive la Sicilia dei primi anni del XIX secolo prima dello stravolgimento avvenuto dopo l'Unità d'Italia; credo che tale opera meriterebbe di essere meglio valorizzata. Da diversi indizi sparsi per le pagine credo che la raccolta delle notizie di questo volume non vada oltre il 1827-28 con l'unica data certa del 1824. Coticchè esso presenta, almeno per quanto riguarda le strade, una situazione quasi statica e simile a quella di epoca precedente. D'altronde, come già riferito precedentemente a proposito della Carta del 1826, tra il 1778¹⁸ ed il 1825 si era intervenuto solo su circa 252 miglia di strade¹⁹, costruendo pochissime opere d'arte quali ponti o gallerie²⁰.

Esiste un altro testo misconosciuto che ho letto con piacere, la *Guida per la Sicilia* scritta da Jeannette Power, inglese trapiantata per matrimonio a Messina, che nel 1842 editò a Napoli il libro citato, ricco di notizie e curiosità, accompagnato da una carta della Sicilia in scala 1:1.000.000. A quel che conosco ne esiste un'unica copia conservata a Messina.

Un'opera poco conosciuta ma fondamentale per l'eccezionale bibliografia contenuta è, altresì, *Fondamenti teorici ed orientamenti bibliografici per lo studio della storia di Sicilia* (1974) di Santi Correnti, studioso spesso osteggiato da altri storici siciliani forse per l'eccessivo sciovinismo, che riporta l'elenco dei libri di base per la conoscenza generale della Storia dell'Isola e delle singole località. Peccato che l'opera non sia stata aggiornata poichè gli ultimi trent'anni sono stati oltremodo proficui per gli studi del settore, specie ad opera degli storici locali.

16) Su Biagio Pace vedi la nota n. 2 in Premessa.

17) L'abate Alfio Francesco Ferrara (Trecastagni 1767-Catania 1850), insegnante, studioso e naturalista oltre che storico, pubblicò *Storia generale di Sicilia* in 9 tomi tra il 1830 ed il 1838. I tomi da I a V si occupano di *Storia civile* dai primordi sino agli inizi del XIX secolo, il tomo VI fa la *Storia letteraria*, mentre il tomo VII (pubblicato nel 1834) si occupa della descrizione fisico-politica dell'Isola. Degli ultimi due tomi l'VIII riporta le *Antiche belle arti del disegno* mentre il IX tratta della *Storia naturale*. Il VII tomo descrive la Sicilia dei primi decenni del XIX secolo con le sue trazzere, i corsi d'acqua, i *ponti di pietra*, le locande e la pulizia o la morbosità *dell'aere* con le parole di una persona che l'ha girata veramente in lungo ed in largo quasi tutta. Inoltre la lettura è abbastanza piacevole. Da notare che del libro fece grand'uso l'Amari senza tuttavia citarlo: la dimostrazione più evidente sta, tra altre minori, nell'errore del Ferrara secondo cui il fiume Braemi nascerebbe dal lago Pergusa; errore che l'Amari riporta integralmente nella sua *Carta comparata*.

18) Vedi il paragrafo *Amministrazione e manutenzione* del cap. 1.

A tale proposito mi piace comunque citare Salvo Di Matteo curatore, tra l'altro, del volume *Ponti sui fiumi della Sicilia* del marchese di Villabianca, che così scrive nella introduzione a detta opera: "*Il problema era antico di secoli. Ripetutamente, dopo il 1509, nelle sedute del Parlamento di Sicilia si era levata la richiesta di destinare una pur modesta quota dei donativi regi alla ristrutturazione dei ponti in rovina e alla costruzione di nuovi manufatti; ma, sebbene talora la concessione sovrana fosse stata accordata, il governo si mostrò poi insensibile e neghittoso di fronte alle esigenze manifestate. Fu solo nel Parlamento generale dell'8 marzo 1555, celebrato durante il viceregnato del de Vega, che fu istituito un donativo di 48 mila fiorini, "da pagarsi per tutto il Regno". Tale donativo venne poi confermato da tutti i successivi Parlamenti; dal 1624 venne indotto a 24 mila fiorini, ma se ne impose la corresponsione in tre tande annuali. Poté in tal modo darsi corso alle necessarie opere, finchè il Parlamento del 1778 fissò un più ampio programma di costruzioni stradali ed accordò i fondi occorrenti.*"

19) Le rotabili costruite tra il 1774 ed il 1825 erano solo quelle dipartentesi da Palermo per Termini, Marineo (passante per Misilmeri), Mezzojuso (passante per Misilmeri e Villafrati), Vallelunga (passante per Misilmeri e Roccapalumba), Piana degli Albanesi, Alcamo (passante per Monreale e Partinico), Carini e Cinisi. Nel 1825 furono iniziati i lavori da Alcamo a Calatafimi e Trapani. Sempre nel 1825 erano in realizzazione i tronchi Salemi-Marsala, Canicattì-Campobello di Licata, Palermo-Sciacca per Corleone e Piazza Armerina-Gela. Anche i lavori della Palermo-Messina via mare e della costiera Messina-Taormina risalgono all'incirca a quegli anni ed immediatamente successivi. Vedi *Viabilità antica in Sicilia* di Giuseppe Tesoriere, pag. 90 e seguenti.

20) Si ricordano due sole gallerie costruite in quel periodo, ambedue sul mare, quella di Capo Calavà tra Gioiosa Marea e Patti e sul Monte Cofano tra Custonaci e San Vito Lo Capo. Ritengo che di ponti relativi alle nuove strade, contabilizzando anche quelli citati dal Biancavilla, non si possa andare oltre la trentina.

Publicazione più recente ed anche ambiziosa nel suo tentativo di mettere un punto fermo, è *Città nuove di Sicilia, XV-XIX secolo* (1981) in 2 volumi a cura di Maria Giuffrè e Giovanni Cardamone entrambi docenti della Facoltà di Architettura dell'Università di Palermo. Con la prima ebbi a seguire all'Università un corso di *Disegno industriale* ben più di 30 anni fa. I volumi, purtroppo incompleti ad una lettura più attenta, risentono del fatto di essere un assemblaggio di vari saggi, dando troppo importanza a modeste parti prodotte da terzi. Tra l'altro manca, ad esempio, un elenco completo delle città di nuova fondazione.

Alcuni discorsi già avviati da altre pubblicazioni vengono ripresi successivamente dalle *Linee guida del Piano territoriale paesistico regionale* (1996) edito dall'Assessorato Regionale ai Beni Culturali ed Ambientali. Si tratta di un lavoro che dovrebbe tracciare la pianificazione territoriale paesistica dell'intera Isola negli anni a venire. Le carte allegate, come ad esempio quella dei tracciati antichi, sono largamente incomplete mentre quella dei centri storici non ha un valido supporto di notizie. Dati i grandi mezzi a disposizione ci si poteva aspettare di più e di meglio.

Infine mi piace citare *Viabilità antica in Sicilia. Dalla colonizzazione greca all'unificazione* (1995) di Giuseppe Tesoriere, già professore di *Strade e ponti* presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Palermo. Il libro fa un *escursus* sulle comunicazioni stradali dai Greci e Romani (poche notizie) ai Borboni (molte notizie); un solo, grosso, neo: secondo l'autore, le trazzere servivano solo per la transumanza degli animali!

Tocca, in conclusione, ricordare alcune pubblicazioni riportanti elaborati grafici, essenziali per il lavoro svolto. Primo fra tutti *la Carta dei siti archeologici della Sicilia* (1991) di Vincenzo Cabianca ed Ignazia Pirrello edita dall'Assessorato Territorio ed Ambiente, entrambi professori universitari, il primo presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Palermo. Il testo, elaborato su alcune tesi di laurea, è purtroppo incompleto e lacunoso. Inoltre manca totalmente la parte relativa agli insediamenti arabi e tardo medievali.

Infine dei discreti volumi di carte storiche della Sicilia. Dapprima *La Sicilia dell'Ottocento - Cultura topografica e modelli cartografici nelle rappresentazioni dei territori comunali. Le carte della Direzione Centrale di Statistica* (1986) di Aldo Casamento in cui sono riportate molte mappe del Catasto Borbonico divise per comuni.

Quelle mancanti in questo testo sono state pubblicate nel volume *Le mappe del Catasto borbonico di Sicilia - Territori comunali e centri urbani nell'archivio cartografico Mortillaro di Villarena (1837-1853)* curato da Enrico Caruso ed Alessandra Nobili e pubblicato nel 2001 dopo una mostra avvenuta nel 2000. In entrambi i lavori, però, le carte pubblicate sono purtroppo spesso mortificate dalla riproduzione talmente piccola che, a tratti, diviene illeggibile. Nè vi sono note esplicative tali da aiutare a capire meglio le riproduzioni.

Per quanto riguarda lo specifico delle infrastrutture stradali, la difficoltà maggiore è stata quella di trovare testi che trattassero dei ponti della Sicilia e, quantomeno, notizie generiche e fotografie che confermassero le carte geografiche e le tavolette IGM e le scarse notizie trovate. Per ciò che concerne gli studi generici vi sono spesso dei brevi cenni sparsi qua e là in decine di volumi e di articoli. Invece, riguardo gli studi specifici, esistono solo i seguenti testi meglio evidenziati in Bibliografia:

1) Lucia Bonanno, *Architettura del paesaggio. Ponti di Sicilia*, volume coordinato dall'architetto Bonanno, docente alla Facoltà di Ingegneria di Palermo, ben fatto, molto tecnico e con riferimenti precisi. Il volume avrebbe meritato ben altra tiratura e dovrà necessariamente essere la base per ogni futuro lavoro sui ponti siciliani.

2) Francesco Maria Emanuele e Gaetani marchese di Villabianca, *Ponti sui fiumi della Sicilia*, mero elenco di costruzioni esistenti verso la fine del XVIII secolo ma largamente incompleto (mancano più ponti di quelli che vi sono elencati), abbastanza impreciso nelle localizzazioni, con pochissime notizie storiche e tecniche. Il testo è valido soprattutto come documento storico.

3) Vittorio Galliazzo, *I ponti romani*, volume generico poichè tratta di tutti i ponti dell'impero romano, e quasi solo di quelli, riportandone solo quattro in tutta la Sicilia.

4) Michele Manfredi Gigliotti, *Passi perduti. Alla ricerca dell'antica viabilità nei Nebrodi: la via Valeria-Pompeia*, che elenca con l'occhio dell'appassionato alcuni ponti della costa tirrenica.

5) Ferdinando Maurici e Giuditta Fanelli, *Antichi ponti di Sicilia. Dai romani al 1774* che ha il "torto" di essere solo un breve articolo pubblicato nel 2001 e quindi con tutti i limiti propri di una ricerca soprattutto d'archivio.

6) Graziella Pipitò, *I ponti romani della via Valeria in Sicilia*, breve articolo pubblicato su rivista, limitato ad alcuni ponti della costa tirrenica dell'Isola.

7) Mario Turrisi e Patrizia Firrone, *Sicilia che scompare - I ponti di Sicilia*, certo il migliore dei lavori da me consultati assieme a quello della Bonanno, coordinato da due architetti della Facoltà di Architettura di Palermo, ricco di notizie storiche (purtroppo a volte errate e spesso carenti) che portano più di una volta fuori strada nelle datazioni, ricco però di foto e di accurati rilievi. Il volume, che avrebbe meritato ben altra tiratura, una volta rivista la parte storica ed aver meglio datati e collocati cronologicamente diversi ponti, dovrà anch'esso necessariamente essere la base per ogni futuro lavoro sui ponti siciliani, ovviamente quando qualcuno sarà in grado di poterlo finalmente effettuare.

8) Giovanni Uggeri, *La viabilità della Sicilia in età romana*, che occupandosi soprattutto di viabilità si interessa marginalmente ai ponti pur riuscendo a squarciare tenebre e portare nuove luci.

Per quanto riguarda notizie dirette e, spesso, foto di ponti e trazzere che sono così divenute prove di esistenza in vita, mi sono stati d'aiuto persone come l'amico Gianbattista Condorelli, ingegnere catanese, membro del Club Alpino Italiano e perciò infaticabile camminatore sulle impervie trazzere dell'Isola. Nonchè tanti altri amici sparsi per la Sicilia che mi hanno fatto pervenire notizie, libri, articoli e foto.

Capitolo V

Le Carte inserite nel volume

Tavola n. 1

Carta in scala di circa 1:425.000, in formato di cm 64 x 88, riporta la situazione generale della Sicilia con città, paesi, fiumi, strade e ponti all'anno 1720.

Prima di tutto vi sono riportate le Trazzere principali dell'Isola, desunte dalle Carte e dai documenti già nominati; i principali luoghi abitati con il nome dell'epoca (ad esempio Agira viene indicato come San Filippo d'Agirò ed Adrano come Adernò) e le emergenze storiche esistenti come castelli e torri. Lungo le coste vengono riportati i porti (appena 4), i caricatori e gli approdi.

Lungo gli itinerari stradali sono riportati i ponti di cui si ha conoscenza e sono riportati anche tutti i corsi d'acqua pur se alcuni fiumi hanno modificato nel frattempo il loro percorso (vedi Gornalunga) ed alcuni laghi oggi sono scomparsi come il Biviere di Lentini (oggi in ricostituzione) o il lago della Mandrazza di Caltanissetta.

Insomma il ritratto, più somigliante possibile, della Sicilia in quell'epoca con evidenziato il confine dei tre Valli e del Contado di Modica. La carta si pone anche come quadro d'insieme delle tavole dal n. 2 al n. 5.

In tutte le carte del volume, per precisa scelta, non vengono riportate le isole minori.

Tavole nn. 2-5

Queste 4 carte in scala di circa 1:244.000 ed in formato di cm 64 x 88, riportano l'intera Sicilia divisa in 4 quadranti per rendere più leggibili i particolari e l'andamento degli itinerari stradali.

Su ogni quadrante è stato riportato il reticolo IGM relativo alle tavolette in scala 1:25.000 in maniera tale da poter consultare con facilità la cartografia di base per ogni eventuale approfondimento. Le tavolette IGM utilizzate sono le più vecchie di cui sono potuto entrare in possesso, quasi tutte risalenti a prima della 2^a guerra mondiale quando si potevano ancora leggere con facilità sul terreno le trazzere esistenti.

Tavola n. 6

La carta in scala di circa 1:244.000 ed in formato di cm 64 x 88, riproduce ed evidenzia con colorazioni diverse le strade riportate sulle varie Carte storiche di cui mi sono servito oppure chiarisce se la strada è stata evinta da altro documento che può essere dell'Ufficio Trazzere o del Catasto borbonico od altro ancora. Il tutto privilegiando soprattutto le vie descritte dalla Carta dello Schmettau.

Tavola n. 7

La carta in scala di circa 1:1.270.000 ed in formato di cm 34 x 44, riporta i confini delle Diocesi dell'epoca con ben evidenziato il confine dei tre Valli.

Tavola n. 8

La carta in scala di circa 1:1.270.000 ed in formato di cm 34 x 44, ristitisce i confini delle Comarche (create nel 1583) di cui meglio diremo appresso, con evidenziato in rosso il confine dei tre Valli.

Da notare che i confini dei Valli solo in alcuni punti coincidono con i confini delle Comarche, segno evidente che dopo tale data (1583) l'eventuale valore amministrativo dei Valli, se mai ve ne era stato uno, decade totalmente ed essi restano solo come mera indicazione geografica.

In evidenza anche, nella parte meridionale, la Contea di Modica, vero stato nello stato che, a seguito del trattato che cedette la Sicilia ai Savoia, rimase per tutto il periodo del regno savoiano come enclave spagnola incuneata nell'Isola. Da notare anche che i confini della Contea non coincidono affatto con quelli delle Comarche di cui la stessa fa parte.

Tavola n. 9

La carta in formato di cm 34 x 44, riproduce la Carta dello Schmettau costituita dal collage dei 24 pezzi che la compongono ovviamente in una scala ridottissima di circa 1:1.000.000.

Tavola n. 10

La carta in formato di cm 34 x 44, riporta la Carta del Daidone, di cui si è già abbondantemente parlato, stampata a suo tempo in 8 pezzi i cui tagli sono qui ben visibili.

Tavola n. 11

La carta in formato di cm 34 x 44, riproduce la Carta del Delisle già citata che, in particolare, evidenzia con colori diversi i tre Valli ed il Contado di Modica.

Tavola n. 12

La carta in formato di cm 34 x 44, riporta la Carta del Weiland, la più corretta, escludendo la Carta dello Schmettau, tra quelle prodotte nel XVIII secolo. Essa fu stampata in 4 pezzi.

Tavola n. 13

La carta in formato di cm 34 x 44 in scala di circa 1:1.250.000, riproduzione dell'originale fornita dall'IGM, riporta la Sicilia divisa nei quadranti per facilitare un ulteriore approfondimento agli studiosi.

Tavola n. 14

La carta in formato di cm 34 x 44 in scala di circa 1:100.000, riproduce un particolare della pianta dello Schmettau, la tavola 6 relativa alla zona di Milazzo, che evidenzia l'accurato lavoro di indagine topografica eseguita dall'esercito austriaco.

Divisioni amministrative civili

Il territorio siciliano in periodo normanno-svevo venne amministrativamente diviso nei due giustizierati di *Sicilia ultra Salsum* e *Sicilia citra*. La classica divisione nei tre *Valli* (Demone, Mazara e Noto) era invece una semplice espressione geografica che non ha mai trovato un vero riscontro politico-amministrativo. Lo dimostra il fatto, ad esempio, che, dopo il disastroso terremoto del 1693, poichè non erano conosciuti con precisione i limiti dei confini dei Valli, vi furono serie difficoltà di carattere amministrativo per la collocazione di Catania nel Val Demone o nel Val di Noto.

Nel 1583 il territorio venne invece amministrativamente diviso in Comarche, entità territoriali costituite necessariamente da una città demaniale capocomarca a cui facevano capo alcune città feudali, ricavando un'estensione territoriale decisamente disomogenea.

Il numero ufficiale delle Città demaniali era di 42, tante quante facevano parte del Braccio demaniale del Parlamento siciliano; però nel corso del XVII secolo divennero demaniali anche le città di Carlentini e Pozzo di Gotto (pur non facendo parte del Braccio demaniale del Parlamento) per cui il loro numero divenne 44. Da notare inoltre che il territorio delle Comarche era di solito, come già detto, ben poco omogeneo: Vallelunga, ad esempio, era unita al restante territorio della Comarca di Castronovo da un sottile territorio che, contemporaneamente, isolava una parte del territorio di Sclafani dal resto della giurisdizione della comarca di Termini. Sempre la comarca di Termini possedeva un'enclave all'interno della Comarca di Palermo. Il territorio di Capizzi era separato dal resto della Comarca di Nicosia e circondato dal territorio della Comarca di Traina, mentre Palazzolo (Acreide) restava separato dalla comarca di Vizzini perchè circondato dal territorio della comarca di Noto.

Le città demaniali quindi rappresentavano, in pratica, il centro amministrativo di piccole porzioni di territorio a cui facevano nominalmente capo tutte le città feudali ricadenti nella loro giurisdizione. Di seguito si riportano i capoluoghi delle comarche.

Elenco delle comarche

- 1) Aci d'Aquila¹
- 2) Alicata²
- 3) Augusta (in provincia di Siracusa)
- 4) Calascibetta (in provincia di Enna)
- 5) Caltagirone (in provincia di Catania)
- 6) Carlentini (in provincia di Catania)
- 7) Castrogiovanni³
- 8) Castronovo⁴ (in provincia di Palermo)
- 9) Castoreale (in provincia di Messina)
- 10) Catania
- 11) Cefalù (in provincia di Palermo)
- 12) Corleone (in provincia di Palermo)
- 13) Girgenti⁵
- 14) Lentini (in provincia di Catania)
- 15) Linguagrossa⁶
- 16) Marsala (in provincia di Trapani)
- 17) Mazza⁷
- 18) Messina
- 19) Milazzo (in provincia di Messina)
- 20) Mineo (in provincia di Catania)
- 21) Mistretta (in provincia di Messina)
- 22) Monte San Giuliano⁸
- 23) Palermo
- 24) Naro (in provincia di Agrigento)
- 25) Nicosia (in provincia di Enna)
- 26) Noto (in provincia di Siracusa)
- 27) Patti (in provincia di Messina)
- 28) Piazza⁹
- 29) Polizzi (in provincia di Palermo)
- 30) Pozzo di Gotto¹⁰
- 31) Rametta¹¹

-
- 1) Aci d'Aquila ovvero l'odierna Acireale (provincia di Catania), capoluogo di un territorio disseminato di ben altri 9 paesi il cui nome iniziava con Aci: Aci Bonaccorsi (oggi comune autonomo), Aci Castello (oggi comune autonomo), Aci Catena (oggi comune autonomo), Aci Platani (oggi frazione di Acireale), Aci San Filippo (oggi frazione di Aci Catena), Aci Santa Lucia (oggi scomparsa come entità), Aci Sant'Antonio (oggi comune autonomo), Aci Trezza (oggi frazione di Aci Castello) ed Aci Valverde (oggi comune autonomo con il nome di Valverde).
 - 2) Oggi Licata in provincia di Agrigento.
 - 3) Oggi Enna modificata nel 1927.
 - 4) Oggi Castronovo di Sicilia in provincia di Palermo.
 - 5) Oggi Agrigento modificato nel 1927.
 - 6) Oggi Linguaglossa in provincia di Catania.
 - 7) Oggi Mazza del Vallo in provincia di Trapani.
 - 8) Oggi Erice in provincia di Trapani.
 - 9) Oggi Piazza Armerina in provincia di Enna.
 - 10) Oggi Barcellona Pozzo di Gotto, nato dall'unione di due comuni autonomi, in provincia di Messina.
 - 11) Oggi Rometta in provincia di Messina.
-

- 32) Randazzo (in provincia di Catania)
- 33) Salemi (in provincia di Trapani)
- 34) San Filippo d'Argirò¹²
- 35) Santa Lucia¹³
- 36) Sciacca (in provincia di Agrigento)
- 37) Siracusa
- 38) Sutera (in provincia di Caltanissetta)
- 39) Taormina (in provincia di Messina)
- 40) Termini¹⁴
- 41) Tortorici (in provincia di Messina)
- 42) Traina¹⁵
- 43) Trapani
- 44) Vizzini (in provincia di Catania).

Divisioni amministrative religiose

Nella Carta n. 7 sono indicati, con colori diversi, i Vescovati che, a differenza di quanto riportato nella Carta del Daidone erano 10 e non 9, ovvero:

- 1) Arcivescovato di Palermo con funzione di metropolita sulla chiesa siciliana
- 2) Arcivescovato di Monreale
- 3) Arcivescovato di Messina
- 4) Vescovato di Catania
- 5) Vescovato di Cefalù
- 6) Vescovato di Girgenti¹⁶
- 7) Vescovato di Lipari¹⁷
- 8) Vescovato di Mazara
- 9) Vescovato di Patti
- 10) Vescovato di Siracusa

Inoltre sempre nella carta n. 7 è evidenziata la *Prelatura nullius*¹⁸ di Santa Lucia istituita in entità autonoma nel 1206 dall'imperatore Federico II, e l'enclave di Bronte, situato tra l'Arcidiocesi di Messina e la Diocesi di Catania, direttamente dipendente dal Sovrano¹⁹. Da notare anche come la Diocesi di Cefalù fosse divisa in due parti dal territorio di San Mauro²⁰ che si incuneava sino al mare.

12) Oggi Agira in provincia di Enna.

13) Oggi Santa Lucia del Mela in provincia di Messina.

14) Oggi Termini Imerese in provincia di Palermo.

15) Oggi Troina in provincia di Enna.

16) Oggi Agrigento.

17) Non riportato nella piantina.

18) Con il termine *Prelatura nullius* si intende un territorio non dipendente da alcuna Diocesi ma direttamente dalla Santa Sede.

19) Si ricorda che per investitura papale dati ai sovrani normanni, il re di Sicilia aveva podestà autonoma in campo ecclesiale potendo nominare le cariche ecclesiastiche.

20) Oggi San Mauro Castelverde in provincia di Palermo.

Conclusioni

Nel concludere questo lavoro che toccherà da altri essere giudicato per un eventuale suo valore, si può ben dire che appare una visione della Sicilia dell'inizio del XVIII meno arretrata, dal punto di vista delle comunicazioni, di quanto si sia finora pensato e scritto.

Il gran numero di strade esistenti e servite da ponti deve far pensare che, contrariamente a quel che si è sempre detto, scritto e pensato, esistesse nella realtà una politica stradale decisamente avanzata pur se limitata al passaggio di singole redini di muli e non a quello dei carri.

Probabilmente questo significa che, in quel momento storico, non era ancora necessaria la costruzione di vie carrabili quanto piuttosto erano necessarie molte piccole vie percorribili da redini di muli che, comunque la si voglia dire, erano più che sufficienti alle esigenze, soprattutto commerciali e legate al commercio del grano, del momento.

La mancanza di percorsi carrabili si iniziò ad avvertire solo quando si ampliò il numero degli insediamenti abitativi e soprattutto la quantità di popolazione residente ed aumentò, quindi, l'esigenza di maggiori traffici a media-lunga distanza.

Certamente anche il confronto tra l'aristocrazia più ricettiva e gli stranieri venuti per il *gran tour*, abituati a ben altre strutture viarie, pose il problema di dotarsi di una migliore rete stradale e stimolò i membri più attenti del Parlamento ad una prima presa d'atto che si concretizzò, nella seconda metà del XVIII secolo, nell'inizio di una politica stradale più incisiva.

Varrebbe la pena, da parte degli storici siciliani, approfondire meglio i temi sin qui proposti per capire sino a che punto certe politiche furono scelte e quante furono imposte, perchè forse almeno una parte della tanto nostra vituperata aristocrazia del tempo ne potrebbe uscire meno inetta di quel che sembra a primo acchitto ma, anzi, molto più attenta al territorio ed alla Sicilia di quanto sinora si pensasse.

Elenco dei ponti della Sicilia risultanti al 1720

Dispiace, di troppi ponti, dare solo alcune notizie scarse ed essenziali, ma è già stato un miracolo poterli anche solo localizzare ed essere certi della loro esistenza se non attuale quantomeno passata.

Decine di ponti di cui si hanno oggi scarse notizie, sono stati distrutti nel XX secolo nel corso delle opere per la “salvaguardia” delle sponde dei fiumi come sicuramente è accaduto per il *Pons ferreus* sul Gornalunga o per quello di *Trapani* sul fiume di Birgi. Nessuno è intervenuto per salvare queste testimonianze per cui, forse, non si potrà andare anche in futuro oltre poche e scarse notizie.

Probabilmente per qualcuno dei ponti più sotto riportati avrò preso qualche abbaglio attribuendo loro un periodo di costruzione piuttosto che un altro o, forse, attribuendogli maggiore antichità di quella posseduta. Possibilmente non avrò riportato qualche manufatto che, forse, esisterà o sarà esistito in qualche sperduto angolo di Sicilia e di cui spero, in futuro, di ottenere notizie. Nutro comunque speranza di migliorare, in un tempo non troppo lontano, quest’opera di catalogazione rimandando attualmente, per notizie più approfondite, ai pochissimi testi specifici citati in bibliografia.

Si riportano di seguito delle brevi schede relative ad un totale di 234 ponti di cui 8 non localizzati e 12 di cui non si possiede sicurezza nell’attribuire loro una data di costruzione antecedente al 1720.

	A
Alcamo	ponte citato da Bresc, 1386. Probabilmente da localizzare appena ad E del paese sul torrente Finocchio. Epoca medievale. IGM 258.IV.NO Alcamo.
Alcantara (Ponte)	> Caltabiano (Ponte)
Aluncio	o Alunzio , ponte sul vallone Orto di Leto in territorio di Pollina (PA). Probabile età romana. Insiste sull’Itinerario di Antonino. IGM 251.III.SE Sant’Ambrogio.
Ammalati (Ponte dell’)	> Malati (Ponte dei)
Ammiraglio	(Ponte dell’), sito sul fiume Oreto nella parte orientale di Palermo. Fu costruito da Giorgio Antiocheno ammiraglio del regno nel 1100 a 12 arcate, alcune aggiunte in più tempi, forse (secondo Uggeri) sui resti di un precedente ponte romano. Oggi è in secca per la deviazione del fiume. Citato dal Fazello, Amico, Villabianca e riportato dallo Schmettau. IGM 249.II.NE Palermo.
Adrano (Ponte di)	> Saraceni (Ponte dei)
Amplio	o Ampolo , ponte a circa 4 km ad O di San Mauro Castelverde (PA) sul fiume di Pollina, sito a breve distanza dal Ponte Lenticchia. Probabile età basso medievale. IGM 260.IV.SE San Mauro Castelverde.
	B
Bagaria	o Bagheria o Ficarazzi , ponte sito sul fiume Eleutero o Misilmeri. Costruito forse in età romana, ad un’arcata, crollò nel 1793 e subito ricostruito. Si trova sulla RT Palermo-Messina Marine a circa 1 km ad E di Ficarazzi (PA). Villabianca. IGM 250.III.NO Ficarazzi.
Bagni	ponte romano sito sul fiume Gaggera o Cannamasca nel sito delle <i>Aquae Segestane</i> a valle di Segesta. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 457 t. 348. Non riportato sullo Schmettau. IGM 257.I.NE Segesta.
Bagno	ponte situato appena ad E di Sciacca (AG), sulla strada per i Bagni. Epoca di costruzione incerta. Villabianca. IGM 266.IV.SE Sciacca.
Baronello	ponte di epoca romana sul torrente Saponara a circa 1 km a SO di Francavilla Tirrena (ME). Uggeri, Pace. IGM 253.I.SE Rometta.
Bilici	o Belici , ponte forse di origine chiaramontana (XIV secolo) sul torrente Belici a variante della RT da Siracusa-Noto a Palermo. Sito a circa 4 km ad ENE di Vallelunga. Turrisi-Firrone. IGM 259.II.SE Vallelunga.
Bilingheri	(Ponte di), situato in una gola sul torrente Sughereta affluente del Fiume San Leonardo o di Lentini, circa 1 km ad O di Buccheri (SR). Villabianca. IGM 273.II.NE Buccheri.
Biviere	(Ponte del), probabilmente situato sul fiume di Reina (SR) nei pressi del Biviere omonimo, circa 2 km a NO di Lentini (CT) in località Ponte rotto. Villabianca. IGM 274.IV.NO Lentini.
Blufi	o Belufi , Aiosa , (Ponte di), sul fiume Salso o Imera Meridionalis a circa 2 km a NNO di Blufi (PA) a tre archi di costruzione romana, sulla RT Agrigento-Alesa (Tusa). Villabianca. IGM 260.III.NO Polizzi Generosa.
Brancato	ponte sul torrente di San Leonardo di origine di origine medievale, a circa 4 km ad E di Ciminna. Forse ricostruito fu precedenti strutture medievali nel 1307 da Manfredi Chiaramonte. Oggi è stato sommerso dal lago della diga Rosamarina. Turrisi-Firrone. IGM 259.IV.SE Sambuchi.
Bucachemi	> Laterano

C	
Caccamo (Ponte)	> Saraceno (Ponte)
Calabrò	ponte sul torrente Sant'Angelo, situato a meno di km 1 a N di Sant'Angelo di Brolo, sulla RT Patti-Ficarra, probabilmente facente parte della via Valeria romana. Ricostruito dopo il XVI secolo. IGM 252.II.NE Sant'Angelo di Brolo.
Calatrasi	ponte ad un'arcata sul Belice destro poco più di 1 km a SO del castello omonimo in territorio di Roccamena (PA). Citato da Amico e dal Villabianca. Opera normanna. XI secolo, Nania. IGM 258.IV.SE Camporeale.
Calatabiano	o Calatabiano , (Ponte di), situato sull'Alcantara sulla RT tra Taormina (ME) e Fiumefreddo (CT) al confine del territorio di Calatabiano (CT). Citato da Idrisi, Fazello, Amico e Villabianca. Costruzione di epoca romana. E' stato questo ponte (in lingua araba <i>Al Qantar</i>), considerato costruzione eccezionale per l'epoca, a dare il nome all'attuale fiume Alcantara. IGM 262.II.NO Fiumefreddo.
Caltavuturo	(Ponte di), citato da Amico e da Villabianca, è il Ponte Grande posto sull'Imera Settentrionale a circa 4 km ad O di Scillato (PA), sulla RT Catania-Enna-Termini Imerese. In riparazione, nel 1579. Origine romana, posto sull'Itinerario d'Antonino. IGM 259.I.SE Scillato.
Campobello	(Ponte di), citato dal Villabianca e visualizzato su Schmettau, si trova a circa 5 km ad E di Campobello di Mazara (TP) sul fiume Madione o Modione. Sembra essere riportato in Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 460 t. 351. IGM 265.I.NO Campobello di Mazara.
Campofranco	ponte sul fiume Gallo d'oro (in lingua araba <i>Uad Daur</i> poi divenuto <i>Uaddu Dauru</i>) detto anche di fiume Salso al confine tra i territori di Campofranco (CL) e Milena (CL). Sorge sull'itinerario romano Agrigento-Palermo e risale a tale epoca. Costruito ad una sola campata, crollato in epoca medievale imprecisata, fu ricostruito dapprima nel 1579 e successivamente nel 1742 per crollare nuovamente intorno al 1980-85. Amico sotto la voce <i>Platani</i> . Cutaia. IGM 267.II.NO Montedoro.
Canale	ponte ad un'arcata probabilmente sul fiume Naro a circa 6 km a SSE di Favara (AG), citato dal Villabianca. Epoca sconosciuta. IGM 271.IV.NE Agrigento.
Canigliari	ponte situato su un torrente affluente di sinistra del fiume di Antillo, posto a circa 1,5 km a NO di Antillo (ME) sulla RT Casalvecchio-Antillo-Fondachelli. IGM 262.I.NO Limina.
Càntera	(Ponte della), posto sul fiume Simeto circa 4 km a NO di Maletto (CT) sulla RT Troina-Randazzo-Taormina. La costruzione è attestata nel 1121 per opera di Ruggero I. Il nome Cantera deriva dall'arabo <i>qantar</i> . IGM 261.II.NO Serra di Vito.
Cantèra	ponte sulla costa jonica, collocato sulla <i>via Pompeia</i> e di origine romana, a scavalcare l'omonimo torrente, nei pressi della città antica di Megara. Il nome Cantera deriva dall'arabo <i>qantar</i> . IGM 274.IV.SE Melilli.
Capilli	ponte sul torrente di Castelbuono a circa 4 km ad E di Isnello (PA) sulla RT Castelbuono-Cefala. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 116 t. 25. IGM 260.IV.NO Isnello.
Capocorso	ponte sul fiume Anapo sito a metà strada tra Siracusa e Floridia. Epoca di costruzione probabile XVII secolo. Turrisi-Firrone. IGM 274.II.SO Siracusa.
Capodarso	ponte al confine tra i territori di Caltanissetta ed Enna (già Castrogiovanni), che prende nome dal monte omonimo. Fu costruito da maestranze veneziane, ad un arco di 93 palmi di luce (circa m 26) nel 1553, al di sopra del fiume Salso od Imera Meridionalis. Nel 1847-48 furono aggiunti due archi sull'una e sull'altra sponda. Abbattuto da una piena nel 1960 circa, fu immediatamente ricostruito. E' citato da Amico e Villabianca e riportato sullo Schmettau. IGM 268.III.NE Pietraperzia
Cappuccini	(Ponte dei) sito all'immediata periferia NE di Francavilla (ME) a due archi diseguali a superare il torrente Zavianni. Probabile costruzione del XVI secolo. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 188 t. 94. Sito a meno di 1 km a N di Altavilla Milicia (PA). IGM 250.III.SO Bagheria. Maurici, Turrisi-Firrone. IGM 262.IV.SE Castiglione di Sicilia.
Capri	> Zappulla
Carbone (Ponte)	> Sant'Oliva (Ponte)
Carcaci	o Curcaci , (Ponte di), posto sul fiume Simeto al confine tra Adrano già Adernò (CT) e Centuripe (CT) sulla RT Catania-Troina. Il ponte è citato da Amico I 241, e Villabianca. L'epoca di costruzione è incerta, forse normanno-sveva. Probabilmente uno dei <i>tres pontes</i> presso Paternò citati in un documento del 1208. IGM 269.I.NO Centuripe.
Carini	o Foresta , (Ponte di), citato dal Villabianca, passa sul vallone del Ponte sito a poco più di un km a NNO di Carini (PA). Costruzione di epoca romana. Turrisi-Firrone. IGM 249.III.NE Carini.
Carmine	(Ponte del), sul fiume detto di Lentini vicino Buccheri (SR). A sentire il Villabianca dovrebbe trovarsi all'immediata periferia E del paese. IGM 273.II.NE Buccheri.
Caronia	o Vecchio , (Ponte di), a tre arcate sul fiume Caronia, circa m 700 ad O del paese (ME). Di origine romana insistendo sulla via Valeria dell'Itinerario di Antonino. In riparazione nel 1579, Maurici, Villabianca, Manfredi Gigliotti. IGM 251.II.SE Santo Stefano di Camastra.
Casale	ponte ad un'arcata sul torrente Casale sito a circa 4 km a N di Corleone sulla RT occidentale per Palermo. Costruzione di notevole larghezza per l'epoca (m 5,00) databile almeno al XII secolo. Turrisi-Firrone. IGM 258.I.SO Rocche di Rao.

- Castelvetrano** (Ponte di), ad un'arcata sul fiume Madione. E' posto a circa 4 km ad E di Castelvetrano (TP). Epoca sconosciuta. Sembra riportata in Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 460 t. 351. IGM 257.II.SE Partanna.
- Castronovo** o **Ponte Vecchio**, (Ponte di), sul fiume Platani (San Pietro) tra Castronovo (AG) e Cammarata (AG). Epoca di costruzione tardo-medievale, forse inizi XVI secolo. Villabianca, Amico, Maurici *Atti*. IGM 259.III.SE Lercara Friddi.
- Caulo** ponte sul torrente Idria di costruzione romana, riportato da Uggeri, p. 124, esistente almeno sino al 1779. Citato dal Villabianca: "*Di Caulo di Janni, nel territorio di Santa Lucia e tre Misteri.*". Si tratta di Santa Lucia del Mela (ME) anche se quel *Tre Misteri* inganna, ricordando Tremestieri di Messina. Caulo sta per *caldo*: nella zona insistono i toponimi *Torre dell'acqua calda* e *Madonna dell'acqua calda*. IGM 253.II.NO Barcellona Poggio di Gotto.
- Cellia** (Ponte di) sul vallone di Casulla affluente (in corrispondenza del ponte di Zuppardo) del torrente di Santo Stefano. E' situato su una trazzera che si collega alla RT Santo Stefano di Camastra-Capizzi, 1,5 km ad ESE di Mistretta (ME). IGM 260.I.NE Mistretta.
- Centuripe** (Ponte di) di epoca romana, oggi scomparso, si trovava circa 3 km a S di Adrano sulla RT per Centuripe (EN) su una probabile variante della strada Catania-Paternò-Centuripe. IGM 269.I.NO Centuripe.
- Cerami** o **Cicerone**, ponte coincidente con il Ponte del Principe indicato sullo Schmettau. Citato dal Villabianca e dall'Amico (I 320) e da Cicerone nelle Verrine. Scavalca il fiume Cerami, affluente del Dittaino, con un'arcata. Epoca di costruzione romana, probabilmente rivisto in periodo normanno-svevo, poichè sorgeva sulla *RT Palermo-Messina per le Montagne* tra Nicosia e Troina, al confine del territorio di Cerami (EN). IGM 261.III.NO Cerami.
- Cicero** ponte a 2 arcate diseguali sul vallone del Ponte a 0,5 km a SE di Castel di Tusa (ME). Di epoca romana. Manfredi Gigliotti. IGM 251.II.SO Castel di Tusa.
- Ciaramellaro** ponte situato a circa 3 km ad NNO di San Mauro Castelverde (PA) sul vallone Ciaramellaro, a breve distanza dai ponti di Malia e Lenticchia. Età incerta, forse medievale. IGM 260.IV.SE San Mauro Castelverde.
- Concetta** ponte sito sul torrente Fiumarella a poco più di 6 km ad ONO di Valledolmo (PA). Origine normanno-sveva. Turrisi-Firrone. IGM 259.II.SO Valledolmo.
- Cuntata** (Ponte della) ad un'arcata probabilmente sul fiume di Troina affluente del fiume Simeto sulla RT Castiglione-Troina, tra la Torremuzza ed il castello di Bolo, quindi a circa 7 km a NO di Bronte (CT). Probabile costruzione normanna. Al tempo del Villabianca era diruto. IGM 261.II.NO Serra di Vito.
- Cuttafa** o **Zupardo**, (Ponte di), ad un'arcata sul torrente Santo Stefano un tempo detto di Serravalle o di Reitano, a circa 2,5 km a NE di Mistretta (ME). Villabianca. IGM 260.I.NE Mistretta.
- D**
- Deliella** ponte ovvero passerella in legno su due spalle di pietra, oggi distrutta, sul fiume Delia, a circa 3 km a N di Delia. Costruzione XVI secolo. IGM 267.II.SE Canicatti.
- Due Braccia** (Ponti delle), piccoli ponti che, secondo il Villabianca, scavalcano il Belice tra Santa Margherita Belice e Poggioreale. Erano siti a circa 7 km a N di Santa Margherita Belice (AG). IGM 258.III.NO Gibellina.
- Due rocche** ponte medievale sul fiume Corleone appena ad O sotto la città omonima (PA). XI-XII secolo. Villabianca, Turrisi-Firrone. IGM 258.II.NO Corleone.
- F**
- Fallamonica** (Ponte della), ad un'arcata sul fiume Jato citato dall'Amico e dal Fazello (che lo chiama anche Tayhuro) e riportato sullo Schmettau. Con il nome di Grisi è nominato nella donazione di Monreale. Cfr Bresc. E' situato a poco più di 5 km ad O di San Cipirello (PA). IGM 258.IV.NE San Cipirello.
- Ferduoso** ponte sul fiume Imera a circa 4 km a NNO di Cerda (PA) sulla RT Termini Imerese-Cerda-Polizzi. IGM 259.I.NO Monte San Calogero.
- Ficarazzi** (Ponte di) > **Bagaria** (Ponte della)
- Fiumare** (Ponte delle) > **Marsala** (Ponte di)
- Fiumedinisi** ponte sito sul Fiumedinisi, appena a N del paese omonimo (ME), era costruito in legno. Di età incerta è citato dal Villabianca. IGM 253.II.SE Ali
- Fiumelato** (Ponte di), ad una campata a sesto ribassato tra Monreale (PA) e Piana degli Albanesi (PA). Costruito nel 1656-58. Villabianca. IGM 249.II.SO Monreale.
- Fiume Piccolo** (Ponte di), sul fiume Salso affluente del Dittaino, circa 3 km a S di Gagliano Castelferrato (EN), sulla RT Troina-Agira-Caltagirone. Possibile costruzione romana. Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 296 t. 198. Villabianca. IGM 261.III.SO Gagliano Castelferrato.
- Fiume Secco** (Ponte di), sul fiume Grande circa 4 km a NO di Polizzi (PA). Villabianca. IGM 260.III.NO Polizzi Generosa.
- Fiume Torto** ponte situato alla foce del fiume omonimo nei pressi di Termini Imerese (PA) composto da un'arcata grande e due laterali piccole. Sull'Itinerario di Antonino, oggi scomparso. Sicuramente in costruzione o rifacimento nel 1579, Maurici. Villabianca. IGM 259.I.NO Monte San Calogero.
- Fondacazzo** (Ponte del) > **Girgenti** (Ponticello di)

Fontana	(Ponti della), due ponti con lo stesso nome individuabili a N di Buccheri (SR) sul cosiddetto fiume di Lentini, a circa 5 km ad E di Francofonte. Villabianca. IGM 273.I.SE Francofonte.
Frattina	o del Gatto , (Ponte di), sul fiume Corleone circa 1,5 km ad E del paese (PA). Bresc, XIV secolo, <i>Ponte ad Amblersi</i> . Villabianca. IGM 258.II.NO Corleone
Furiano	ponte sul torrente Furiano sulla RT Palermo-Messina per Marine a circa 2 km ad OSO di Acquadolci (ME). Schmettau. IGM 252.III.SO Pizzo Michele.
G	
Gaemi	ponte sul fiume Scanzano detto anche Eleutero. Si trova nei pressi di Misilmeri (PA) a circa 1,5 km a S. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 131 t. 40. Bonanno p. 106. IGM 249.II.SE Misilmeri.
Galice	(Ponte del), sul cosiddetto fiume di Lentini. Villabianca. Si trovava a circa 2 km a SSO di Lentini. IGM 274.IV.NO Lentini.
Gatto (ponte del)	> Frattina (ponte)
Gianfilippo	ponte sul Vallone Pantano o di Racalmuto, affluente del fiume Gallodoro. Cutaia. IGM 267.II.SO Racalmuto.
Giardinello	o Sclafani , (Ponte di), secondo il Villabianca ad un'arcata sul fiume omonimo o Giardinello. Sito circa 1 km ad O di Sclafani Bagni (PA). Citato da Maurici in costruzione nel 1579. Sulla RT in variante per il crollo del Ponte Grande a N. IGM 259.II.NE Caltavuturo.
Giarratana	(Ponte di), sul fiume Irmínio o di Mauli nei pressi di Giarratana (RG). Villabianca. Era situato a circa 1 km a S di Giarratana (RG). IGM 273.II.SO Giarratana.
Giozzo	ponte sul torrente Olivo, situato sulla RT Piazza Armerina-Pietraperzia-Caltanissetta, a circa 3 km a NO di Piazza Armerina (EN). XVII secolo. Turrisi-Firrone. IGM 268.II.SE Piazza Armerina.
Girgenti	o del Fondacazzo , (Ponticello di), sulla RT da Agrigento a Porto Empedocle (AG), sul fiume Drago o Sant'Anna. Citato dal Villabianca. Epoca di costruzione romana, sorgendo sulla via detta Selinuntina. IGM 271.IV.NO Porto Empedocle.
Giulfo	ponte sul fiume Sosio sito a metà strada sulla RT Chiusa Sclafani (PA) - Palazzo Adriano (PA). Costruzione XIII-XIV secolo. Turrisi-Firrone. IGM 258.II.SO Bisacchino.
Grande (Ponte di)	> Caltavuturo (Ponte di)
Grande	sul fiume Imera all'altezza di Bonfornello, circa 11 km ad E di Termini Imerese. Già crollato nel XVI secolo. Amico I, 464, Pipitò. IGM 259.I.NE-NO Monte San Calogero-Collesano.
Gratteri (Ponte)	> Piletto (Ponte)
Grazia	o Ponte rotto , (Ponte della), sul fiume Oreto, diruto già all'inizio del XVIII secolo. Era situato a circa 5 km a SE di Palermo ed a circa 2,5 km ad E di Monreale (PA). Schmettau. Costruito nel 1620. IGM Monreale 249.II.SO.
Grazia	(Ponte della), circa 1 km a NNO di Castiglione di Sicilia (CT) sul fiume Alcantara. Villabianca. Di epoca non precisabile, probabilmente normanna. IGM 262.IV.SE Castiglione.
Grimodi	ponte sul Rio Pagliaro, circa 2 km ad E di Caronia (ME), sulla RT Palermo-Messina Marine. Forse di costruzione romana. IGM 252.III.SO Pizzo Michele.
Grisì (Ponte)	> Fallamonica (Ponte)
I	
Inganno	(Ponte), ad un'arcata in territorio di San Fratello (ME) sul fiume Inganno, sull'Itinerario di Antonino, a metà strada tra Acquadolci (ME) e Sant'Agata di Militello (ME). Citato da Villabianca e riportato da Schmettau. Circa 1586. Maurici. IGM 252.III.SE Sant'Agata di Militello.
J	
Juso	(Ponte), nominato assieme al ponte di > Suso dal Villabianca, entrambi siti in Val Demone. Ritengo debba trattarsi del ponte di > Zappulla per quanto riguarda Juso e del ponte > Nuovo per quanto riguarda Suso. Infatti Caprileone (ME) era diviso in Capriusu, casale sito a circa 3 km a N del paese, verso la costa (1308, Filangeri), mentre il paese stesso coincideva con il casale di Capriusu. (1303, Filangeri). Amico. Ritengo che, comunque, potesse esistere un altro ponte sito a circa 1,5 km a valle di Caprileone verso N.
L	
La Deputazione	ponte sul torrente Nocilla affluente del fiume di Vicari (PA), situato a circa 3,5 km a SSO di Villafrati (PA) sulla RT Palermo-Villafrati-Prizzi. Epoca ignota. IGM 259.IV.SO Ciminna.
Laterano	o Bucacherni, Bucachemi, Bajachemo, San Cosmano , forse anche San Paolo , ponte sul fiume Tellaro (detto anche Abisso od Eloro), sulla RT Siracusa-Avola-Vendicari-Pachino, circa 4,5 km ad S di Noto (SR). Costruzione di tarda epoca greca. Il Ferrara lo chiama Ponte di San Paolo e nella Carta del 1826 la contrada nei pressi del ponte è detta San Paolo. IGM 277.IV.SE Avola.
La volta	ponte sul fiume Belice a circa 3 km dalla foce, segnato sullo Schmettau, a metà strada tra Menfi e Campobello di Mazara. Bresc, 1300. Maurici. Sembra riportare in Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 460 t. 351. IGM 265.I.NE Valle Belice.

Legno	(Ponte di) sul torrente Barbarigo a metà strada sulla RT tra Marianopoli (CL) e Resuttano (CL). IGM 268.IV.NO Santa Caterina Villarmosa.
Lenticchia	ponte situato a circa 4 km ad O di San Mauro Castelverde (PA) sul vallone Ciaramellaro, a breve distanza dal Ponte di Ampolo. Età incerta, forse medievale. IGM 260.IV.SE San Mauro Castelverde.
Lentini (Ponte)	> Malati (Ponte dei)
Leonessa	(Ponte della) sul torrente Azzariolo affluente del fiume San Leonardo, sito a circa 4,5 km ad ONO di Vicari (PA). Costruzione probabilmente medievale, anche se possibile romana. Poco a N insiste un altro ponte di piccole dimensioni probabilmente di periodo coevo. Turrisi-Firrone. IGM 259.IV.SO Ciminna.
Lettiga	ponte sul vallone della Lettiga affluente di destra del fiume Imera, posto sulla RT Termimi Imerese-Cerda-Polizzi, a circa 2 km a NNO di Cerda (PA). IGM 259.I.NO Monte San Calogero.
M	
Madonna	(Ponte della) sul fiume Salso o Imera Meridionalis a circa 0,6 km a SO di Petralia Soprana (PA). Possibile costruzione medievale. IGM 260.III.NO Petralia Soprana.
Madonna	(Ponte della), ad un'arcata, sul fiume Scanzano detto anche Eleutero o, secondo il Villabianca, della Bagaria (Bagheria). Si trova nei pressi di Marineo (PA) a circa 1 km a SSO. Epoca di costruzione probabilmente medievale. Bonanno p 107. IGM 258.I.NE Marineo.
Madonna del ponte	ponte a due archi diseguali sul fiume Iato già Giancaldara situato sulla RT Partinico-Castello di Calatubo a circa 3 km a SE di Balestrate (PA) verso l'interno. Citato da Villabianca è probabilmente di origine romana ricostruito nel 1512-13. IGM 249.III.SO Balestrate.
Malati	(Ponte dei), sul fiume San Leonardo o di Lentini, circa 4 km a N di Lentini (SR), sulla RT per Catania, Villabianca. Amico ricorda che ai suoi tempi il ponte era diruto. Dovrebbe trattarsi del Ponte Grande citato in un documento del 1382. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 365 t. 263. IGM274.IV.NO Lentini.
Malia	> Ampolo
Marineo	(Ponte di) sul fiume Eleutero o Misilmeri, posto a circa 3 km a N di Bolognetta (Santa Maria dell'Ogliastro). Villabianca. IGM 258.I.NE Marineo.
Marrana	ponte sul torrente Fagiano affluente del fiume San Leonardo, a circa 1 km a N di Ciminna (PA) sulla RT Roccapalumba-Ciminna-Villabate, variante della Palermo-Messina. IGM 259.IV.SO Ciminna.
Marsala	(Ponte di) sul fiume omonimo situato a circa 4 km ad ESE della città (TP) sulla RT Marsala-Agrigento. Possibile costruzione romana ad un arco. Villabianca lo chiama <i>delle Fiumare</i> . Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 463 t. 354. IGM 257.III.NO Paolini.
Mazara	ponte sul fiume di Mazzara a circa 2,5 km a N di Mazara del Vallo, ricordato dal toponimo <i>lacus Cantari</i> (lago del Ponte, in un misto di latino ed arabo) documentato nel secolo XVI. Citato dal Villabianca e così chiamato in contrapposizione ad un altro detto nuovo ad un'arcata. IGM 265.IV.NE Mazara del Vallo.
Mazzara	(Ponte di) sul fiume Arena o Delia a circa 4 km ad E di Mazzara del Vallo (TP) sulla RT per Castelvetro (TP). Citato dal Villabianca ed indicato su Schmettau. IGM 265.IV.NE Mazara del Vallo
Meretrice	(Ponte della) sul fiume Torto citato da Amico come già in secca al suo tempo per il mutato corso del fiume. Coincidente col Passo di Polizzi sul fiume Torto, è situato circa 8 km ad ESE di Termini Imerese (PA). Costruzione romana. IGM 259.I.NO Monte San Calogero.
Migaïdo	ponte sul fiume di Tusa a circa 2 km a S di Pettineo, ricostruito dall'architetto G. B. Vaccarini nel 1750. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 227 t. 133. IGM 260.I.NO Tusa.
Milicia (Ponte della)	> San Michele (Ponte)
Militello	(Ponte di), ad un'arcata sul fiume Rosmarino, anticamente Fiume delle Rose marine, a circa 1 km a S di Militello Rosmarino (ME) verso Alcarà di Fusi (ME), nonostante quanto accenni il Villabianca. Di probabile epoca romana, è riportato sullo Schmettau. IGM 252.II.SO Galati Mamertino.
Misilmeri	o Mortelle, Murtiddi , ponte sul fiume Eleutero o Misilmeri, posto a circa 3,5 km a S di Misilmeri. Bresc, 1134. Probabile costruzione romana. IGM 258.I.NE Marineo.
Molini	(Ponte dei), circa 8 km a ENE di Cefalù (PA) alla foce del torrente Malpertuso. Età incerta, ma insiste sull'Itinerario di Antonino. Villabianca. IGM 251.II.SE Sant' Ambrogio.
Molini	(Ponte dei), sul torrente Ciccio affluente del fiume Anapo, circa 1 km a SO di Sortino (SR). Villabianca. IGM 274.III.NO Sortino.
Mongiuffi (Ponte)	> Piccolo di Mongiuffi (Ponte)
Monica	o Monaca , (Ponte della) sul vallone della Monaca affluente di sinistra del fiume Oreto, situato a circa 2 km a ESE di Monreale (PA). Riportato sullo Schmettau. IGM Monreale 249.II.SO.
Mora	Ponte sul vallone Mora a circa 0,5 km a ME di Collesano (PA) sulla RT Termini Imerese-Collesano-Isnello-Castelbuono. Epoca imprecisata. IGM 259.I.NE Collesano.
Mortelle	o Murtiddi > Misilmeri (Ponte di)
Muto	(Ponte del) sul torrente omonimo sito a circa 7,5 km ad E di Milazzo. Possibile costruzione romana. Crollò dopo il 1850 secolo. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 242 t. 148. IGM 253.I.SO Milazzo.

	N
Naso	(Ponte di), ad un'arcata a circa 1,5 km ad E di Naso (ME) sul fiume Naso. Epoca di costruzione sconosciuta. Sembra coincidere con l'Itinerario di Antonino. Villabianca. IGM 252.II.NO Naso.
Nicoletta	(Ponte) sul Torrente Nicoletta affluente del torrente Furiano, circa 3 km ad O di San Fratello (ME). Probabile costruzione del XIV secolo. Turrisi-Firrone. IGM 252.III.SO Pizzo Michele.
Ninfi	o Ninfe , ponte sul torrente Furiano a circa 2 km a SO di San Fratello (ME). Probabile costruzione del XV secolo. Turrisi-Firrone. IGM 252.III.SO Pizzo Michele.
Nocella	(Ponte della) posto sul fiume di San Cataldo o della Nocella ad un'arcata. Situato sulla RT San Giuseppe Jato-Carini, è posto a circa 3 km a N di Borgetto (PA). Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 108 t. 17. IGM 249.III.SE Partinico.
Nudo	ponte sul fiume Pollina posto sulla RT Tiberio da Castelbuono a Tusa, a circa 4 km ad ENE di Castelbuono. Villabianca. Epoca sconosciuta. IGM 260.IV.NE Castelbuono.
Nuovo	ponte sul fiume Pollina, a metà strada tra Castelbuono (PA) e San Mauro Castelverde (PA). Epoca sconosciuta. IGM 260.IV.NE Castelbuono- IGM 260.IV.SE San Mauro Castelverde.
Nuovo	ponte sul fiume Pollina citato dal Villabianca. Si trova a circa 1 km a NNE di San Marco d'Alunzio. IGM 252.II.SO Galati Mamertino.
	O
Oreto	(Ponte dell'), sul fiume detto di Lentini vicino Buccheri (SR). Villabianca. Non localizzato.
	P
Panarello	ponte ad un'arcata sul torrente di Castelbuono circa 2,5 km a NNE di Castelbuono. Epoca di costruzione probabile XIV secolo. Ufficio Trazzere RT 083. Turrisi-Firrone. IGM 260.IV.NE Castelbuono.
Papalia	(Ponte di) sul torrente Scavioli, affluente di destra del fiume Rosmarino, situato a circa 4 km a SSE di Galati Mamertino (ME). IGM 261.I.NO Serra del Re.
Parco	(Ponte) sul Fiume Oreto o Jato tra Monreale (PA) ed Altofonte (PA), già Parco, forse di epoca normanna. Villabianca. IGM 249.II.SO Monreale.
Passo del Medico	ponte sul fiume Delia, di possibile costruzione romana a circa 4,5 km ad E di Salemi. IGM 257.II.NE Santa Ninfa.
Piccolo	(Ponte) ad un'arcata tra San Giovanni Gemini e Cammarata. Villabianca. IGM 267.IV.NE Cammarata
Piccolo in Mongiuffi	ponte appena a S di Mongiuffi (ME) sulla RT per Melia-Letojanni situato sulla fiumara di Letojanni, citato dal Villabianca. Epoca di costruzione imprecisata. Il termine Piccolo farebbe pensare ad un ponte grande vicino. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 213 t. 119. IGM 262.II.SO Taormina.
Piletto	o Pileto detto di Gratteri , ponte citato da Villabianca come diruto all'epoca, è sito sul fiume Piletto circa 9 km ad O di Cefalù, verso Campofelice di Roccella (PA), sull'Itinerario d'Antonino. Età romana. Citato da Bresc, 1205. IGM 250.II.SE Capo Plaia.
Pitti	(Ponte del), sul fiume detto di Lentini vicino Buccheri (SR). Villabianca. Non localizzato.
Pettineo	o Pittineo , ponte che superava con un arco di 60 palmi (poco più di m 15,00) il fiume Pettineo nel territorio del comune omonimo, circa 2 km a S del paese. Il ponte potrebbe collocarsi sull'Itinerario romano Enna-Alesa ed è stato ricostruito su precedente struttura romana. Nel 1579 era in riparazione. Maurici, Turrisi-Firrone. Nel 1791 crollò in seguito ad una piena. Ricostruito, crollò ancora nel 1792 e subì notevoli danni anche nel 1955. IGM 260.I.NO Tusa.
Pizze	(Ponte delle), sul fiume Forgia, situato a circa 2,5 km a SO di Custonaci (TP). Schmettau. Possibile costruzione romana. IGM 248.III.SE Erice.
Platani	ponte sul fiume Platani a 7 arcate di epoca Chiaramontana, in piedi all'epoca dell'Amico (XVIII secolo) e citato dal Villabianca. Era posto sulla RT per Sciacca a circa 4 km ad O di Cattolica Eraclea (AG). IGM 266.II.NE Cattolica Eraclea.
Poggio Diana	(Ponte di), sul fiume della Verdura a circa 2,5 km ad O di Ribera. Costruito nel 1560, crollò nel 1586 e fu ricostruito intorno al 1590. Maurici. IGM 266.I.SO Caltabellotta.
Pollina	(Ponte di), a 3 arcate sul fiume Pollina, descritto da Villabianca e di probabile ricostruzione da collocare intorno al 1579. Maurici. Situato sull'Itinerario di Antonino a circa 2 km a N del paese omonimo e, probabilmente, di origine romana. IGM 251.III.SE Sant'Ambrogio
Pons Ferreus	o Ferris , ponte sul fiume del Ferro affluente di destra del Gornalunga, situato a circa 4 km a S di Ramacca. Pirro p. 618. Maurici. Anteriore al 1093, probabilmente d'epoca romana. Bresc. IGM 269.III.SE Ramacca.
Ponte	senza nome sul torrente Misserio al confine tra Casalvecchio (ME) e Mandanici (ME) sulla RT collegante i due centri. Epoca sconosciuta. IGM 262.I.NO Limina.
Ponte	senza nome sul fiume Fitalia o Zappulla tra Castellumberto (ME) e San Salvatore di Fitalia (ME). IGM 252.II.SO Galati Mamertino.
Ponte	senza nome sul torrente Favoscuro (affluente dell'Alcantara), immediatamente ad ONO di Santa Domenica Vittoria (ME), sulla RT per Roccella Valdemone. IGM 262.IV.NO Roccella Valdemone.
Ponte	senza nome di origine greca sul fiume Anapo quasi sulla costa a circa 2 km a S di Siracusa, sulla via romana detta Elorina che da Siracusa portava verso il fiume Eloro a S di Noto. IGM 274.II.SO Siracusa.

- Ponte** senza nome sul torrente Gurra Finocchio a circa 0,7 km dal mare ed a circa 4,5 km a SO di Menfi (AG) sulla RT Sciacca-Marsala e ricadente sull'Itinerario di Antonino. IGM 265.I.SE Porto Palo.
- Ponte** senza nome sul fiume Gangi a circa 1 km a OSO di Gangi (PA) sulla RT per Alimena. Possibile età medievale. IGM 260.II.NE Petralia Sottana.
- Ponte** senza nome sul torrente Nociara affluente del fiume Gela, situato sulla RT Piazza Armerina-Enna con variante Pietraperzia, a circa 1 km a N di Piazza Armerina (EN). Probabilmente costruito nello stesso periodo del > ponte **Giozzo**, XVII secolo. IGM 268.II.SE Piazza Armerina.
- Ponte** senza nome sul fiume Vizzini affluente del fiume Amerillo posto a circa 2 km a S di Vizzini (CT). Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 345 t. 247. IGM 273.II.NO Vizzini.
- Ponte** senza nome appena a N di Letojanni (ME) sull'omonima fiumara, posto a variante sull'Itinerario di Antonino sulla tratta-Taormina-Messina. Epoca di costruzione imprecisata. IGM 262.II.SO Taormina.
- Ponte** senza nome appena a S di Gallodoro (ME) sulla fiumara di Letojanni. Epoca di costruzione imprecisata. IGM 262.II.SO Taormina.
- Ponte** senza nome vallone di Casulla, affluente di sinistra del torrente di Santo Stefano, situato circa 1,5 km a SSE di Mistretta (ME) sulla RT per Capizzi. IGM 260.I.NE Mistretta.
- Ponte** senza nome sul vallone di San Domenico, affluente di sinistra del torrente di Santo Stefano, situato circa 1 km a N di Mistretta (ME) sulla RT per Reitano. IGM 260.I.NE Mistretta.
- Ponte** senza nome sul Torrente Fattuzza, a meno di 1 km a NO di Basicò (ME). Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 175 t. 81. IGM 253.III.SO Montalbano Elicona.
- Ponte** senza nome a circa 1 km a S di Tusa. Forse romano. IGM 260.I.NO Tusa.
- Ponte** senza nome riportato sullo Schmettau a poco più di 2 km a NNE di Vicari (PA). Epoca di costruzione sconosciuta ma ricadente sul possibile *Itinerarium* Agrigento-Palermo. IGM 259.IV.SE Sambuchi.
- Ponte** senza nome sul vallone Calamaci a circa 1 km ad E di Alì (ME), su una variante interna della via Messina-Taormina. IGM 253.II.SE Alì.
- Ponte** senza nome alla foce del fiume Anapo a S di Siracusa raffigurato da Camillo Camilliani intorno al 1580. IGM 274.II.SO Siracusa.
- Ponte** senza nome a metà strada tra Santa Croce Camerina (RG) e Scicli (RG) ed a circa 6 km ad ONO di quest'ultima, sul fiume di Scicli. Eretto nel 1550 e distrutto per alluvione nel 1883. Pace 2^a ed I 485. IGM 276.II.NO Donnalucata.
- Ponte** senza nome localizzato a circa 1 km a S di Ragusa sul fiume Irminio, dipinto da Jean Houel durante il suo viaggio in Sicilia alla fine del XVIII secolo. Maurici. IGM 276.I.NO Ragusa.
- Ponte** senza nome localizzato a circa 2,5 km a N di Modica sul fiume Irminio, dipinto da Jean Houel durante il suo viaggio in Sicilia alla fine del XVIII secolo. Maurici. IGM 276.I.SO Modica.
- Ponte** senza nome sul fiume Torto a poco più di 3 km a SE di Roccapalumba (PA) sulla RT Palermo-Catania, di costruzione della prima metà del XVII secolo, collocato a breve distanza dal ponte di San Filippo. Turrisi-Firrone. Probabilmente è raffigurato in Casamento *La Sicilia ecc.* p. 71 t. 31. IGM 259.III.NE Roccapalumba.
- Ponte** senza nome sul torrente Azzariolo affluente del fiume San Leonardo, sito a circa 4,5 km ad ONO di Vicari (PA) poco a N del ponte della Leonessa. Costruzione probabilmente medievale, anche se possibile romana. Turrisi-Firrone. IGM 259.IV.SO Ciminna.
- Ponte** senza nome sul torrente Mulinello sito a circa 1,5 km ad O di Valguarnera Caropepe (EN). IGM 268.II.NE Valguarnera Caropepe.
- Ponte** senza nome sul torrente Mulinello sito a circa 2 km ad NO di Valguarnera Caropepe (EN). IGM 268.I.SE Calderari.
- Ponte** senza nome sul torrente Mulinello sito a circa 3,5 km ad NNO di Valguarnera Caropepe (EN). IGM 268.I.SE Calderari.
- Ponte** senza nome sul vallone Aiuolo sito a circa 10,5 km ad ENE di Pietraperzia (EN). IGM 268.II.NO Friddani.
- Ponte** senza nome sul fiume della Milicia accanto alle terme di Cefala. Ricade sul possibile tracciato dell'VIII *Itinerarium* Antonini. Casamento *La Sicilia dell'Ottocento* p. 49 t. 20. IGM 259.IV.NO Ventimiglia di Sicilia.
- Ponte** senza nome sul torrente di Caltavuturo a circa 1,5 km a S del Paese (PA). Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 111 t. 20. IGM 259.II.NE Caltavuturo.
- Ponte** senza nome sul torrente Longano a circa 0,6 km a NO di Castoreale (ME). Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 181 t. 87. IGM 253.II.NO Barcellona Pozzo di Gotto.
- Ponte** senza nome sul torrente Muto tra Gualtieri Sicaminò (ME). e la frazione Soccorso. Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 196-197 t. 102-103. IGM 253.II.NO Barcellona Pozzo di Gotto.
- Ponte** senza nome, forse Saraceno, sul fiume Salso affluente di destra del Simeto, sito circa 4 km a NE di Centuripe (EN) sulla RT Adrano-Centuripe. Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 287 t. 189. IGM 269.I.NO Centuripe.
- Ponte** senza nome sul fiume Braemi sito a poco più di 3 km a NNO di Mazzarino (CL) sulla RT Mazzarino-Barrafranca. Sta in Casamento *La Sicilia ecc.* p. 148-9 t. 66 e p. 152 t. 68. IGM 272.IV.NE Riesi.

Ponte di legno	situato sul fiume Madioni o Modione a circa 5 km ad ONO di Partanna (TP) sulla RT per Castelvetrano. IGM 257.II.SE Partanna.
Ponte di legno	situato sul Vallone Presti, affluente di destra del fiume Salso, a circa 7,5 km a SSO di Campobello di Licata. IGM 271.I.SE Favarotta.
Ponte di pietra	sul Vallone Petrusa affluente di sinistra del fiume Salso a circa 3 km a NNO di Petralia Sottana sulla RT per Castelbuono-Cefalù. Probabile costruzione XI secolo. Turrisi-Firrone. IGM 260.II.NE Petralia Sottana.
Ponte secco	alla periferia S di Castelbuono (PA). Epoca di costruzione probabile XIV secolo. Turrisi-Firrone. IGM 260.IV.NE Castelbuono.
Ponticello	di Selinunte sul fiume Madiuni o Modione. Probabile epoca greca. Maurici. IGM 265.I.NO Campobello di Mazara.
Ponte Nuovo	A circa 1 km a S di Galati Mamertino. Indicato dal Villabianca sul fiume Pollina in territorio di San Marco d'Alunzio. Ma il fiume Pollina non c'entra nulla con il territorio citato, essendo distante più di 40 km. La denominazione Nuovo fa pensare ad un ponte vicino più antico. IGM 252.II.SO Galati Mamertino.
Prestio	ponte sul fiume di Sirignano, affluente del fiume Freddo che diventa di San Bartolomeo o di Castellammare, a circa 5 km ad OSO di Camporeale. IGM 258.IV.SO Monte Pietroso.
Principe (Ponte del)	> Cerami (Ponte di)
R	
Ragona	possibile ponte situato forse a N di Adrano (CT) probabilmente sul fiume Simeto. Non ocalizzato.
Rahal Ben Sehel	> Sparacia
Ragusa	(Ponte di), sul fiume Irminio, circa 3 km a NNE della città. Villabianca. IGM 276.I.NO Ragusa.
Ramo	ponte sul torrente Sardo affluente del fiume Nocella a metà strada tra Partinico e Borgetto, di possibile costruzione medievale, situato a poche centinaia di metri a valle del > ponte Vecchio, sulla RT Partinico-Monreale per Sagana. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 108 t. 17. IGM 249.III.SE Partinico.
Randazzo	(Ponte di), sul fiume Alcantara sulla RT Palermo-Messina Montagne, nei pressi di Mojo Alcantara (ME). Probabile costruzione normanna. Villabianca. IGM 262.IV.SO Malvagna.
Rapitalà	ponte sul fiume di Sirignano, affluente del Belice, posto a circa 5 km ad ONO di Camporeale (PA). Donazione di Monreale, 1182. Bresc. IGM 258.IV.NO Alcamo.
Rapiti	(Ponte di), su un affluente di sinistra del fiume di Troina (EN), 1 km a SO di Cesarò. IGM 261.I.SO Cesarò.
Resuttano	(Ponte) sul fiume Salso riportato sulla Carta del Delisle. Non localizzato.
Riggieri	ponte di origine romana ricostruito nel XIV secolo sito sul fiume di Pettineo a circa 2 km dalla foce ed a circa 2,5 km ad E di Tusa (ME). Uggeri, Turrisi-Firrone. IGM 260.I.NO Tusa.
Risalaimi	(Ponte della), ad un'arcata, sul fiume Scanzano detto anche Eleutero o, secondo il Villabianca, della Bagaria (Bagheria). Si trova nei pressi di Marineo (PA) a meno di 3 km a SSO. Epoca di costruzione normanna. Bonanno p. 106. IGM 258.I.NE Marineo.
Rocca	(Ponte della), sul vallone Margi affluente del fiume Gela, circa 1,5 km a N di Caltagirone (CT), sulla RT Agira-Gela. Villabianca. IGM 273.IV.NO Monte Frasca.
Romano	ponte di origine romana, di modestissima luce (m 2,10) sul torrente Platanà circa 1 km a ONO di Torrenova (ME). Situato sulla RT Palermo-Messina per le Marine e sull'Itinerario di Antonino. Manfredi Gigliotti. Ha dato nome al castello detto Pietra di Roma. IGM 252.III.NE Torrenova.
Romei	(Ponte dei) sul torrente di Santo Stefano, circa 1 km a N del ponte di Zuppardo, di possibile costruzione romana, posto a circa 2,5 km a NNE di Mistretta (ME). IGM 260.I.NE Mistretta.
Rosamarina	> Sparacia
Rosamarina (Ponte)	> Rose Marine (Ponte)
Rose Marine	o Rosmarino , ponte a 4 arcate in territorio di San Marco d'Alunzio (ME) sul fiume Rosmarino, di età romana, situato sulla RT Palermo-Messina per le Marine e sull'Itinerario di Antonino. Villabianca. Riportato sullo Schmettau come Rosamarina. Manfredi Gigliotti. IGM 252.III.SE Sant'Agata di Militello.
Russo	(Ponte di), sul Fiumelato un tempo fiume di Scicli nei pressi del paese omonimo (RG), a circa 1 km a N. Villabianca. IGM 276.II.NO Scicli.
S	
Salemi	(Ponte di), indicato dal Villabianca ad un'arcata sul fiume o torrente Agatuzza in territorio di Trapani. Probabilmente al Passo di Agate a circa 4,5 km a S di Salemi (TP). IGM 257.II.NO Salemi.
San Basilio	(Ponte di), sul fiume di Fitalia o Zappulla, sulla RT tra Longi (ME) da cui dista circa 1 km a SE e Galati Mamertino (ME). IGM 252.II.SO Galati Mamertino
San Brancato	(Ponte di), sul torrente Mandarini a circa 4 km a NNO di Petralia Sottana (PA) sulla RT per Castelbuono-Cefalù. Probabile costruzione XII secolo. Turrisi-Firrone. IGM 260.II.NE Petralia Sottana.

San Calogero	(Ponte di), sul torrente Calabrò affluente del fiume di Pollina, in territorio di Geraci (PA) da cui dista circa 4,5 km verso E. IGM 260.IV.SE San Mauro Castelverde.
San Carlo	ponte sito sul fiume Sosio a circa 4 km ad ONO di Burgio (AG). Probabile costruzione del XVI secolo. Turrisi-Firrone. IGM 266.I.NO Burgio.
San Filippo	ponte sul fiume Torto a circa 4 km a SE di Roccapalumba (PA) sulla RT Palermo-Catania, di costruzione della prima metà del XVII secolo, collocato a breve distanza da un ponte senza nome. Probabilmente riportato in Casamento <i>La Sicilia ecc.</i> p. 71 t. 31. Turrisi-Firrone. IGM 259.III.NE Roccapalumba.
San Francesco	ponte situato all'interno di Caltagirone costruito tra il 1627 ed il 1666. IGM 273.IV.SO Caltagirone.
San Leonardo	ponte situato alla foce del fiume detto di Termini ma anche San Leonardo, Marguna (Margana) e di Vicari, a circa 1,5 km a NO di Termini Imerese, quasi sul mare. E' costituito da un arco centrale e due minori laterali. Fu ricostruito nel 1625 dall'architetto Agatino Daidone a sostituire un precedente ponte della prima metà del XVI secolo. Forse, precedentemente, si sorgeva un manufatto di epocaromana. Villabianca, Fazello e Schmettau. Riportato in Casamento <i>La Sicilia ecc.</i> p. 71 t. 31. IGM 259.IV.NE Termini Imerese.
San Marco	ponte medievale sul fiume Corleone appena ad O sotto la città omonima (PA). Bresc, 1325. Villabianca. IGM 258.II.NO Corleone.
San Michele	o Cirone, Milicia , (Ponte di), a 3 arcate è situato sul torrente San Michele in territorio di Altavilla Milicia (PA). Costruzione normanna. IGM 250.III.SO Bagheria.
San Michele	di Capo Grosso , (Ponte di), sul vallone Oleandro in territorio di Altavilla Milicia (PA). Henri Bresc ne ha trovato notizia nel 1248 con il nome di San Michele di Campo (o Capo Grosso o Cannamasca). Villabianca lo dice costruito o ricostruito nel 1448 circa per crollare ancora ed essere rifatto nel 1553 e nel 1731. Fazello. IGM 250.III.SO Bagheria.
San Paolo	(Ponte di), a diverse arcate sul fiume Gornalunga, un tempo detto anche fiume di San Paolo. Fazello, Villabianca e Giovanni Massa, <i>Sicilia in Prospettiva</i> , v.1 p. 326. Amico chiama il Gornalunga fiume Galice in I 485-86; in II 388 alla voce Primosole chiama il ponte Sant'Agata . Situato a circa 8 km dalla foce del Gornalunga nel mare Jonio, sulla RT Catania-Lentini-Siracusa. IGM 270.III.SO Reitano.
San Paolo	> Laterano
San Salvatore	ponte sul fiume Corleone appena ad O sotto la città omonima (PA). XIII secolo. Villabianca, Turrisi-Firrone. IGM 258.II.NO Corleone.
Santa	(Ponte della), situato sul torrente di Sant'Angelo di Brolo, circa 1,5 km a S di Sant'Angelo di Brolo (ME) su trazzera non classificata in direzione Raccuia-Ucria. IGM 252.II.NE Sant'Angelo di Brolo.
Santa Caterina	(Ponte di), ad un'arcata sul fiume Patti a circa 3 km ad E dell'omonimo paese (ME), sulla RT Palermo-Messina per le marine. Villabianca IGM 253.III.NO Patti.
Santa Maria	ponte sul Fosso di Saia a circa 4 km ad O di Eraclea Minoa. IGM 266.II.NE Cattolica Eraclea
Sant'Anna	ponte al margine O dell'abitato di Nicosia (EN) sulla RT per Villadoro, che supera un avvallamento senza nome. Forse in costruzione nel 1579. Maurici. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 321 t. 223. IGM 260.II.SE Nicosia.
Sant'Erasmo	o Ponte di mare , ponte situato alla foce del fiume Oreto ad E di Palermo, costruito nel 1584, e ricostruito ben due volte nella 2 ^a metà del XVIII secolo. Oggi scomparso. IGM 249.II.NE Palermo.
Sant'Oliva	o di Carbone , ponte situato a circa 4 km a SE di Cefalù (PA) alla foce del torrente Carbone, diruto all'epoca del Villabianca. Ricade sull'Itinerario di Antonino e potrebbe risalire ad epoca romana. IGM 251.III.SO Cefalù.
Sapienza	ponte sul Torrente Grosso a circa 1,5 km a SE di Geraci (PA). IGM 260.IV.SE San Mauro Castelverde
Sapulla (Ponte di)	> Zappulla (Ponte di)
Saraceni	(Ponte dei), a tre archi gotici di bella fattura sul fiume Simeto sulla RT per Cesarò e Troina, a circa 5 km a NNO di Adrano, di costruzione posteriore al 1158. E' stato ricostruito negli anni 1693, 1771, 1792 e 1973. Probabilmente uno dei <i>tres pontes</i> presso Paternò citati in un documento del 1208. Per Turrisi-Firrone l'imposta è di origine romana. IGM 261.II.SO Grotta Fumata.
Saraceno	o Caccamo , ponte situato tra Trabia e Ciminna sul Vallone Ciacca affluente del fiume San Leonardo, posto a circa 9 km a SSO di Termini Imerese. Bresc, 1307. IGM 259.IV.NE Termini Imerese.
Saraceno	ponte sul torrente Saraceno affluente di sinistra del fiume Platani. Di costruzione romana, è situato a circa 4,5 km ad E di Castronovo (PA). IGM 259.II.SE Lercara Friddi e 267.IV.NE Cammarata.
Saraceno	ponte medievale sul fiume Corleone appena ad O sotto la città omonima (PA). XI-XII secolo. Bonanno. IGM 258.II.NO Corleone.
Scannata	(Ponte della), su un affluente del fiume Gela nei pressi di Caltagirone. Villabianca. Probabilmente sulla RT in variante San Michele di Ganzaria-Caltagirone, a poco più di 2 km a NO di Caltagirone (CT). IGM 273.IV.SO Caltagirone.
Sciacca	Ponte su un torrente immediatamente ad O di Sciacca (AG) sulla RT sul mare per Marsala, a 4 arcate. Da una stampa del XVII (?) secolo. IGM 266.II.SO Capo San Marco.
Serravalle	(Ponte di), sul torrente Serravalle affluente destro del Simeto, circa 0,5 km ad O del > Ponte della Càntera, circa 4,5 km a NO di Maletto sulla RT Troina-Randazzo-Taormina. La costruzione sembrerebbe medievale. IGM 261.II.NO Serra di Vito.

Signore	(Ponte del) segnalato dall'Ufficio Trazzere sulla RT 301 a superare il vallone Cubbo o affluente di destra del torrente di Castelbuono, approssimativamente situato a circa 2,5 km a S di Isnello. IGM 260.IV.NO Isnello.
Simone Nanfa	ponte sul fiume Alcantara probabilmente alla periferia E di Randazzo. Villabianca. Forse crollato nel XVII secolo. IGM 261.I.SE Randazzo.
Sinagra	(Ponte di) immediatamente a S del paese omonimo (ME). In costruzione o ricostruzione nel 1579. Maurici, IGM 252.II.SE Raccuja.
Siracusa	ponte collegante l'isola di Ortigia con la terraferma. Villabianca. IGM 274.II.SO Siracusa.
Soriano	(Ponte di). Maurici, 1579. Non localizzato.
Sparacia	o Rosamarina , (Ponte della), sul fiume Belice destro poco più di 2 km a NE del castello di Calatrasi e circa 2,5 km a N di Roccamena. Epoca di costruzione medievale. Probabilmente doveva coincidere con il ponte di Rahal Ben Sehel citato in un documento del 1134. Bresc. Dice Villabianca: "... <i>sormonta il fiume o sia torrente detto della Sparacia, perchè sta presso la detta massaria ex gesuitica, e che versa sue acque sul corso del fiume Belice.</i> ". IGM 258.IV.SE Camporeale.
Stretto	ponte medievale ad un'arcata, sul fiume Scanzano detto anche Eleutero. Si trova nei pressi di Marineo (PA) a poco più di 1 km a NO. Bonanno p 107. IGM 258.I.NE Marineo.
Suso	ponte nominato dal Villabianca e sito in Val Demone. > Juso (Ponte).
T	
Tavi	(Ponte di), sul fiume Dittaino, circa 0,5 km a S del castello di Tavi ed a 1,5 km ad O di Leonforte. Dovrebbe essere uno dei due ponti citati da Cicerone. Villabianca. IGM 268.I.NE Leonforte.
Termini	(Ponte di), sul torrente Barallina appena ad O del paese. Probabile costruzione medievale. Bonanno p. 28. IGM 259.IV.NE Termini Imerese.
Torto	ponte che, sulla costa del Tirreno, seguendo la <i>via Valeria</i> che porta da Messina a Marsala, con 4 arcate diseguali scavalcava a Bonfornello il fiume Imera. Costruzione romana. Cfr Uggeri. IGM 259.I.NO Monte San Calogero.
Trabia	(Ponte della), costruito dopo il 1778 sul fiume della Vecchia o della Trabia. Villabianca. IGM 250.III.SE San Nicola l'Arena.
Trapani	(Ponte di) sul fiume Chinisia o Birgi di possibile costruzione romana, riportato sullo Schmettau. Probabilmente distrutto durante i lavori di arginatura del fiume nella prima metà del XX secolo. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 463 t. 354. IGM 257.IV.SO Birgi Novo.
Troina	o Faidda, Grande , (Ponte di) a due arcate leggermente ogivali, situato sul fiume omonimo a circa 3 km a NNO di Troina. Costruzione tra XIII e XIV secolo, situato sulla RT Troina-San Marco d'Alunzio citata già nell'XI secolo. Bresc 1446. IGM 261.III.NE Troina.
V	
Valguarnera	(Ponte di), che supera il fiume Jato (detto altresì di Caltarutto, di Valguarnera ed anche di Giancaldara) sulla RT Palermo-Trapani-Marsala ad O di Partinico. Costruzione probabile XVI secolo. Amico lo chiama Ponte di Santa Maria . IGM 249.III.SE Partinico.
Vecchio	> Mazara
Vecchio	ponte a due archi sul torrente Malpertugio circa 5 km a N di Castelbuono. Epoca di costruzione probabile XIV secolo. Amico. Ufficio Trazzere RT 083. Turrisi-Firrone. IGM 260.IV.NE Castelbuono.
Vecchio	ponte sul fiume Eloro sulla RT Noto-Ispica (già Spaccaforno), circa 7 km ad SO di Noto (SR). Ufficio Trazzere RT 387. Carta del 1826. IGM 277.IV.SO Noto.
Vecchio	ponte sul fiume Platani situato a circa 1 km a SE di Castronovo, sulla RT per Cammarata. IGM 259.III.SE Lercara Friddi.
Vecchio	ponte sul torrente Sardo affluente del fiume Nocella a metà strada tra Partinico e Borgetto, di possibile costruzione medievale. Vecchio, ritengo, in contrapposizione al ponte Ramo situato poche centinaia di metri più a monte. Caruso-Nobili <i>Le mappe ecc.</i> p. 108 t. 17. IGM 249.III.SE Partinico.
Vecchio	o di Bafarano , ponte sul fiume Irminio circa 8 km a N di Ragusa. IGM 276.I.NO Ragusa.
Verdura	(Ponte della), ad un'arcata sul fiume omonimo circa a SO di Ribera. Villabianca. IGM 266.II.NO Ribera.
Vicari	(Ponte di), sul fiume omonimo descritto dal Villabianca: "... <i>di tre archi e volte reali</i> ...". Sorge vicino al fondaco e chiesa di San Giuseppe a circa 2,5 km ad O di Vicari. Amico V. II p. 585. IGM 259.III.NO Vicari.
X	
Xitta	(Ponte della), sul fiume Lenzi già denominato fiume di Birgi secondo il Villabianca. E' riportato sullo Schmettau, ma Xitta è segnata più a S del corso del torrente che, probabilmente, ha deviato il suo corso. Epoca forse romana. IGM 248.III.SO Trapani.

Z

- Zabarra** (Ponte di) su un torrente affluente di destra del Fosso Stagnone a sua volta affluente del Fosso della Saia che si getta nel Platani. E' situato a circa 2 km a s di Cattolica Eraclea sulla RT Siculiana-Cattolica per Burgio e poi Palermo. IGM 266.II.NE Cattolica Eraclea.
- Zappulla** (Ponte di), situato sul fiume Zappulla circa 6 km ad OSO di Naso. Costruito a 3 arcate, situato lungo l'Itinerario di Antonino, quasi sul mare, è di origine incerta. Segnalato dal Villabianca e riportato dallo Schmettau col nome di Sapulla. Probabilmente coincidente con quello detto di Capri. IGM252.II.NO Naso.
- Zupardo** (Ponte di) > **Cuttafa** (Ponte di)

Ponti non classificati

- Aragona** (Ponte di), posto sul fiume Simeto al confine tra Adrano già Adernò (CT) e Centuripe (CT) sulla RT Catania-Troina a circa 0,7 km a S del ponte di > Carcaci. Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 274, 287 t. 176, 189. IGM 269.I.NO Centuripe.
- Condrò** ponte all'interno del paese di Condrò (ME). Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 183 t. 89. IGM 253.I.SO Milazzo-IGM 253.I.SE Rometta.
- Ficuzza** ponte sul fiume di Gangi quasi alla confluenza nell'Imera Meridionale al confine tra il territorio di Alimena (PA) di Villarosa (EN), sulla RT Palermo-Messina per le montagne. Sito a poco più di 4 km a NO di Villarosa (EN). Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 100 t. 8. IGM 268.IV.NE Villarosa.
- Figurella** (Ponte della) su un vallone innominato sulla RT Palermo-Messina marine. Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 102 t. 11. Sito a meno di 1 km ad E di Altavilla Milicia (PA). IGM 250.III.SO Bagheria.
- Mistretta** ponte all'interno del paese di Mistretta (ME). Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 208 t. 114. IGM 260.I.NE Mistretta.
- Ponte** senza nome forse sul torrente Comunelli a circa 2 km a SSE di Butera (CL). Il toponimo *Case del ponte* è riportato anche sull'IGM storico del 1895. IGM 272.IV.SE Butera.
- Ponte** senza nome forse su un affluente di destra del fiume Ippari a circa 4 km ad O di Chiaramonte Gulfi (RG). Sulla tavoletta IGM sono riportati i toponimi *Contrada ponte* e *Case del ponte*. IGM 273.III.SE Chiaramonte Gulfi.
- Ponte** senza nome sul torrente Sant'Angelo a circa 2 km a S di Brolo (ME). IGM 262.II.NE Sant'Angelo di Brolo.
- Ragusa** ponte appena a N di Ibla sulla Cava San Leonardo. Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 373 t. 271. IGM 276.I.NO Ragusa.
- Sagana** supposto ponte medievale sulla RT Palermo-Monreale-Borgetto-Partinico a variante della più aspra Palermo-Montelepre-Partinico. IGM 249.III.SE Partinico.
- San Giovanni** ponte sul fiume Milicia sulla RT Palermo-Messina marine. Caruso-Nobili *Le mappe ecc.* p. 102-103 t. 11-12. Sito a meno di 1 km a N di Altavilla Milicia (PA). IGM 250.III.SO Bagheria.
- Vecchio** ponte sul torrente Timeto osto a poco più di 2 km a SE di Patti (ME), sulla RT Patti-Randazzo. Il toponimo vecchio presuppone un ponte di più recente costruzione che potrebbe essere quello di Santa Caterina più a NE. IGM 253.III.NO Patti.

Bibliografia

La brevità delle fonti appresso citate non deve far dimenticare che una carta geografica corrisponde per quantità di segni, nomi e simboli ad un corposo volume. E si consideri che la necessità di ogni singola interpretazione ha portato spesso ad una rilettura di tutte le mappe ricordate in appresso.

Inoltre molte delle note del testo rimandano a libri consultati anche più volte e, spesso, interamente e con grande attenzione. Per cui, in realtà, l'elenco dei pubblicazioni che dovrebbero far parte di questa bibliografia dovrebbe essere ben più lungo. Ma si è preferito dare all'eventuale volenteroso che voglia approfondire gli argomenti proposti, solo i testi che si sono ritenuti più significativi.

Fonti iconografiche

AA. VV.

L'isola a tre punte - Assessorato Regionale Siciliano ai BB. CC. AA. - Palermo 2001

Cabianca Vincenzo e Pinzello Ignazia

Carta dei siti archeologici della Sicilia - Assessorato Regionale Siciliano al Territorio ed Ambiente - Palermo 1991

Casamento Aldo

La Sicilia dell'Ottocento - Cultura topografica e modelli cartografici nelle rappresentazioni dei territori comunali. Le carte della Direzione Centrale di Statistica - Edizioni Giada - Palermo 1986

Caruso Enrico e Nobili Alessandra

Le mappe del Catasto borbonico di Sicilia - Territori comunali e centri urbani nell'archivio cartografico Mortillaro di Villarena (1837-1853) - Assessorato Regionale Siciliano ai BB. CC. AA. - Palermo 2001

Catasto italiano

Quadri di unione catastali dei Comuni siciliani in scala 1:10.000, 1:15.000, 1:20.000, 1:25.000, 1:30.000, 1:40.000
Fogli di mappa dei Comuni siciliani in scala 1:1.000, 1:2.000, 1:5.000

Dufour Liliane-Antonio La Gumina

Imago Siciliae. Cartografia storica della Sicilia 1420-1860 - Sanfilippo editore - Catania 1998

Istituto Geografico Militare

Carte topografiche della Sicilia a scala 1:50.000 - *Serie storica* - Anni 1867-89 in 75 tavole
Carte topografiche della Sicilia a scala 1:25.000 - *Serie corrente* - Anni 1905-1968 in 300 tavole

Ufficio Topografico di Napoli

Carta generale della Isola di Sicilia compilata disegnata ed incisa dell'Ufficio Topografico di Napoli su i migliori materiali esistenti e sulle recenti operazioni fatte dal Cavaliere Guglielmo Errico Smyth Capitano della Reale Marina britannica - Napoli - 1826

Schmettau Samuel von

Carta della Sicilia sta su *La Sicilia disegnata - La carta di Samuel von Schmettau, 1720-1721* a cura di **Liliane Dufour** - Società siciliana per la Storia Patria - Palermo 1995

Ufficio Tecnico Speciale per le Trazzere di Palermo

Carte relative ai tracciati delle Regie Trazzere di Sicilia in 690 tavole

Fonti librerie

AA. VV.

Annuario Generale dei comuni e delle frazioni d'Italia - Touring Club Italiano - Milano 1980

AA. VV.

Castelli medievali di Sicilia. Guida agli itinerari castellani dell'isola - Coordinato da Ferdinando Maurici - Assessorato Regionale Siciliano ai BB.CC.AA. - Palermo 2001

AA. VV.

(a cura di Maria Giuffrè e Giovanni Cardamone)
Città nuove di Sicilia, XV-XIX secolo - 2 volumi - Vittorietti Editore - Palermo 1981

AA. VV.

Atti del Convegno di studi su *Itinerari e comunicazioni in Sicilia tra Tardo-antico e Medioevo* - Caltanissetta 2004

AA. VV.

Atti del Convegno di studi su *Viabilità antica in Sicilia* - Riposto (CT) 1987

AA. VV.

Guida della Sicilia - Touring Club Italiano - Milano 2005

AA.VV.

Linee guida del Piano territoriale paesistico regionale - Assessorato Regionale Siciliano ai BB.CC.AA. - Palermo 1996

Allotta Gaetano

Trazzere di Sicilia - Edizioni d'arte T. Sarcuto - Agrigento 2001

Amari Michele

Carta comparata della Sicilia moderna con la Sicilia del XII secolo secondo Edrisi ed altri geografi arabi pubblicata sotto gli auspici del Duca di Luynes da Auguste Henry Dufour geografo e Michele Amari - Tradotta per la prima volta in italiano, integrata ed annotata da **Luigi Santagati** - Flaccovio Editore - Palermo 2004

Amico Vito

Dizionario topografico della Sicilia (1757) - Ristampa anastatica della traduzione di Gioacchino Di Marzo in 2 volumi - Palermo 1983

Bonanno Lucia

Architettura del paesaggio. Ponti di Sicilia - Edizione fuori commercio - Palermo 1999

Correnti Santi

- *Fondamenti teorici ed orientamenti bibliografici per lo studio della storia di Sicilia* - 2^a ed. - Nuova Trinacria Catania 1974

- *Sicilia da conoscere a da amare* - Editrice Nocera - San Cataldo (CL) 1998

Emanuele e Gaetani Francesco Maria marchese di Villabianca

- *Ponti sui fiumi della Sicilia* a cura di Salvo Di Matteo - Edizioni Giada - Palermo 1992

- *Torri di guardia dei litorali della Sicilia* a cura di Salvo Di Matteo - Edizioni Giada - Palermo 1992

Fazello Tommaso

De rebus siculis decades duae (Storia di Sicilia) - 2 volumi nella traduzione di Antonino De Rosalia e Gianfranco Nuzzo - Assessorato Regionale Siciliano ai BB.CC.AA. - Palermo 1990

Ferrara Alfio Francesco

Storia generale della Sicilia - Tomo VII (1834) *Sicilia antica e moderna* - Stampato presso Lorenzo Dato - Palermo 1830-38

Filangeri Camillo

Monasteri basiliani di Sicilia - Messina 1979

Galliazzo Vittorio

I ponti romani - 2 volumi - Canova Edizioni - Treviso 1995

Manfredi Gigliotti Michele

Passi perduti. Alla ricerca dell'antica viabilità nei Nebrodi: la via Valeria-Pompeia - Yorick Editore - Messina 1990

Maurici Ferdinando - Fanelli Giuditta

Antichi ponti di Sicilia. Dai romani al 1774 - Sicilia Archeologica - Anno XXXIV 2001 - Fascicolo 99

Militello Paolo

- *La Contea di Modica tra storia e cartografia. Rappresentazioni e pratiche di uno spazio feudale (XVI-XIX secolo)* - Editrice L'Epos - Palermo 2001

- *L'Isola delle carte. Cartografia della Sicilia in età moderna* - Franco Angeli - Milano 2004

Pace Biagio

Arte e civiltà della Sicilia antica - 4 volumi - Società Anonima Editrice Dante Alighieri - Milano, Genova, Roma, Napoli - 2^a edizione 1958

Pipitò Graziella

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

Power Jeannette

Guida per la Sicilia - Napoli 1842

Tesoriere Giuseppe

Viabilità antica in Sicilia. Dalla colonizzazione greca all'unificazione (1860) - Zedi Italia, Palermo 1995

Turrisi Mario - Firrone Patrizia

Sicilia che scompare - I ponti di Sicilia - Edizione fuori commercio - Palermo 2002

Uggeri Giovanni

La viabilità della Sicilia in età romana - Mario Congedo Editore - Galatina (LE) 2004

Presentazione	Pag.	5
Premessa	»	9
CAPITOLO I		
Le antiche vie di comunicazione della Sicilia	»	11
La costituzione delle Regie Trazzere	»	11
Caratteri fisici delle Regie Trazzere	»	13
Amministrazione e manutenzione	»	15
La misura delle Regie Trazzere	»	16
CAPITOLO II		
Breve storia degli insediamenti e delle vie siciliane	»	19
Pubblicazioni geografiche	»	22
Ufficio Tecnico Speciale per le Trazzere di Sicilia	»	23
Cartografia specifica	»	24
Studi già elaborati nel settore	»	24
CAPITOLO III		
La Sicilia all'inizio del XVIII secolo	»	25
Rappresentazioni della Sicilia nel XVIII secolo	»	26
Gli studi di Topografia nel XVIII secolo	»	28
Brevi note sul lavoro di Samuel von Schmettau	»	29
La carta di Samuel von Schmettau	»	30
L'andamento viario secondo Schmettau	»	33
L'andamento viario secondo altri geografi	»	35
CAPITOLO IV		
La Sicilia del 1720	»	37
Sui ponti della Sicilia	»	38
Torri e castelli	»	39
Le pubblicazioni consultate	»	40
CAPITOLO V		
Le Carte inserite nel volume	»	45
Divisioni amministrative civili	»	46
<i>Elenco delle comarche</i>	»	47
Divisioni amministrative religiose	»	48
Conclusioni	»	49
Elenco dei ponti della Sicilia risultanti al 1720	»	50
Bibliografia	»	61
