

I. INTRODUZIONE

La viabilità rappresenta un elemento fondamentale per la comprensione di un paesaggio; le vie di comunicazione hanno sempre costituito un vettore di uomini, idee e merci ed è per questo che ricostruirne gli andamenti, le direzioni e le trasformazioni attraverso i secoli rappresenta una condizione essenziale per analizzare nella loro complessità gli insediamenti e le economie antiche.

In particolare l'esigenza di una rilettura¹ topografica e cronologica della strada a *Catina Agrigentum* a più di dieci anni dagli ultimi lavori monografici su tale percorso², è stata una fisiologica conseguenza delle nuove acquisizioni che a partire dal 2009, nell'ambito del *Philosophiana Project*, hanno interessato l'unico sito nel quale, fino ad adesso, gli studiosi sono stati concordi nel riconoscere una *statio* della suddetta strada, e per di più quella mediana tra i due centri principali.

La cultura materiale del sito di Sofiana ed in generale del territorio ad esso pertinente, indica una vitalità negli scambi e nella circolazione delle merci che, soprattutto per quel che concerne il periodo tardo romano e primo medievale, dà l'immagine di centro nevralgico per l'economia della regione³.

Un nuovo studio della strada Catania-Agrigento si è rivelato dunque necessario al fine di riconoscere le direttrici di tali scambi commerciali e delle dinamiche a queste annesse; ma ricostruire il percorso della strada ha avuto sin da subito anche un altro obiettivo, ovvero quello di gettare nuova luce sulla *vexata quaestio* riguardo il doppio toponimo *Gela/Philosophiana* citato nell'*Itinerarium Antonini*; in particolare la domanda di partenza è stata se ci trovassimo di fronte ad un percorso realizzato in funzione del passaggio presso un centro preesistente, ovvero la città primo-medio imperiale ipotizzata da La Torre⁴, o se non si trattasse invece di un centro sorto attorno ad una *statio* creata *ad hoc*, nell'ambito di una nuova pianificazione del *cursus publicus* nella Sicilia tardoromana, sfruttando un insediamento precedente, ma con un nuovo impianto.

Ulteriore obiettivo del progetto è stato quello di creare un modello sulla base del quale affrontare lo studio delle

strade antiche di Sicilia, le quali come vedremo hanno spesso avuto una evoluzione – legata alle dinamiche politiche e sociali della storia isolana – che ne rende difficile il confronto diretto con altre realtà.

Il riferimento alle *tecnologie* nel titolo del lavoro non vuole suggerirne un supposto carattere di novità od originalità⁵, ma ho ritenuto fosse utile per rendere chiara sin da subito la differenza di approccio del mio lavoro rispetto a quello di molti dei precedenti studi sulla viabilità siciliana⁶.

A proposito di tecnologie, nel corso del mio lavoro ho tentato di evitare due approcci particolarmente diffusi⁷: quello "ipertecnistico" il quale spesso nasconde, sotto il velo di una scientificità esatta, una certa vuotezza di contenuti dal punto di vista della sintesi storica, e quello opposto della critica *tout court* alle tecnologie, la quale non di rado deriva dalla incapacità di "far parlare" il dato ottenuto.

Ho inoltre sempre anteposto vari "forse" ed "è probabile" nel presentare i miei risultati poiché quando si lavora su un manufatto tanto grande quanto invisibile come è una strada romana in Sicilia (ma non solo), vi è sempre il rischio di abbandonarsi ad una involontaria forzatura del dato, favorita dalla oggettiva difficoltà di confutare una ricostruzione ipotetica il cui presupposto è che resti tale, salvo il ritrovamento, difficile a dire il vero, di un elemento indubitabilmente costitutivo la strada stessa.

A proposito di ciò, vi è un'altra dicotomia di approccio rispetto alla quale ho tentato di mantenermi in posizione di equilibrio: nell'ambito degli studi sulla viabilità infatti, si tende in alcuni casi a sminuire l'importanza fisica della strada ed il rapporto di questa con il territorio, con il risultato di giungere a conclusioni che non reggono il confronto con il dato materiale⁸, o in altri, al contrario, si tende ad amplificarne il mero aspetto ingegneristico⁹ dando risposta del come, ma non del quando né del perché la strada sia stata messa in opera.

¹ Questo testo ripropone in larga misura la tesi da me scritta nell'ambito del Dottorato in Scienze Archeologiche e Storiche Antiche (XXIX ciclo), svolto presso l'Università di Messina. Colgo l'occasione per ringraziare il mio tutor Prof. G.F. La Torre ed il mio co-tutor Prof. E. Vaccaro, che mi onorano con la loro amicizia e rappresentano per me una guida imprescindibile. Un sentito *grazie* alla coordinatrice della scuola di Dottorato Prof.ssa M. Caltabiano, la cui disponibilità, gentilezza e prodigalità di consigli rappresentano tutt'oggi un esempio di dedizione più unico che raro. Un sentito ringraziamento anche al Prof. F. Mollo per la sincera amicizia e per il costante supporto. Il *grazie* più grande va però a mia moglie Elisa, mia migliore amica e compagna di vita, che ha sempre gioito con me nei momenti di entusiasmo e mi ha, ahilèi, sopportato e consolato nei momenti di sconforto.

² UGGERI 2004, pp. 251-266; PALADINO 2006.

³ VACCARO 2012; VACCARO 2013.

⁴ LA TORRE 1994.

⁵ Circa l'applicazione delle tecnologie nello studio archeologico del territorio basti pensare, ad esempio, alle attività del *Laboratorio di*

Archeologia dei Paesaggi e Telerilevamento (LAP&T LAB) e del *Centro di Geotecnologie* dell'Università di Siena, del *Laboratorio di Topografia Antica e Fotogrammetria* (LabTAF) dell'Università del Salento e, per la Sicilia, quelle del *Laboratorio di Topografia antica* dell'Università degli studi di Palermo e dell'IBAM CNR di Catania. Per la più aggiornata panoramica sullo stato dell'arte delle tecnologie applicate alla ricerca archeologica, si veda CAMPANA *et al.* 2016.

⁶ Con le dovute eccezioni naturalmente: si veda ad es. BELVEDERE, BURGIO 2009.

⁷ Partendo dal presupposto che "se si instaura artificiosamente la dittatura di un tipo di approccio/procedura/ tecnologia o di una classe di fonti o di documenti, ecco che viene meno la ricerca" (CAMBI 2009, p. 352).

⁸ Cfr. ad esempio VERBRUGGHE 1976, ove località distanti decine di chilometri vengono "sovrapposte" tradendo una ricostruzione basata su carte a piccolissima scala.

⁹ Cfr. ad esempio i lavori di I. Moreno Gallo sulla viabilità romana in Spagna.