

STORIA ECONOMICA

ANNO III - FASCICOLO I



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO III (2000) - N. 1

Articoli

- A. DE MADDALENA, *Nello Stato di Milano in tarda età spagnola (1636-1678). Cessioni e acquisizioni di beni feudali* pag. 5
- G. ZALIN, *La villa di campagna come centro di recupero territoriale e di valorizzazione agricola del Polesine* » 43
- R.P. CORRITORE, *La crisi di struttura degli anni ottanta del XVI secolo nello Stato di Milano. Le industrie della lana* » 61

Ricerche

- M. GIAGNACOVO, *Economia e peste a Genova alla fine del Trecento attraverso il carteggio Datini* » 97
- S. VINCIGUERRA, *Finanziamento e costruzione di strade in un'agricoltura "ricca" di primo Ottocento. La Sicilia sud-orientale* » 133

Interventi

- L. DE ROSA, *Verso l'emarginazione dell'insegnamento di Storia economica?* » 165

Il punto

- C. FRANCOLISE, *Recenti studi sulla storia della finanza pubblica nel Mezzogiorno* » 173

Recensioni

- A. GIUNTINI - M. MINESIO (a cura di), *Gli ingegneri in Italia tra '800 e '900* (F.C. Dandolo) » 181
- J. RAYBOULD, *Friedrich A. Von Hayek, La vicenda attuale del più grande scienziato sociale del nostro secolo* (L. De Rosa) » 185

FINANZIAMENTO E COSTRUZIONE DI STRADE
IN UN'AGRICOLTURA "RICCA"
DI PRIMO OTTOCENTO.
LA SICILIA SUD-ORIENTALE

Introduzione

L'eversione della feudalità sancita dalla costituzione del 1812 e la riforma dell'amministrazione civile del 1816-17, rappresentano due eventi periodizzanti nella storia del Mezzogiorno moderno e contemporaneo e due fondamentali momenti di rottura con l'assetto istituzionale d'*Ancien Régime*. Solo il venir meno dell'armatura giuridica – per usare una nota espressione di R. Romeo – offerta sino ad allora all'aristocrazia siciliana dal diritto feudale, e la unificazione del territorio realizzata in seguito al superamento della divisione dell'Isola in terre infeudate e città di demanio regio, crearono le condizioni indispensabili affinché il governo borbonico potesse dare inizio a un piano di costruzione di una rete stradale in Sicilia.

Il riformismo degli anni Venti rappresentò inoltre un momento di forte accelerazione nel processo di modernizzazione economica avviato dalla restaurata monarchia borbonica: in seguito all'abolizione della feudalità si ebbe la collocazione sul libero mercato dei beni ex feudali; mentre il decreto 2 Agosto 1818 abolì gli ultimi residui del fedecommesso, ponendo così fine ad ogni ipoteca feudale sulla proprietà. Questo ed altri provvedimenti – come l'adozione nel 1819 di un nuovo codice civile e la legge 10 Febbraio 1824 sulla rescissione delle soggiogazioni – oltre a sancire la certezza della proprietà, contribuirono in modo determinante a rendere più dinamico l'asfittico mercato fondiario. La legge sulle soggiogazioni, in particolare – una sorta di debito ipotecario contratto dalle famiglie aristocratiche nel corso dei secoli sulle loro proprietà, ritenute però inalienabili dal diritto feudale – condusse alle assegnazioni forzose ai creditori soggiogati e, dunque, a una vasta redistribuzione della proprietà della terra.

Sul finire degli anni Trenta, allorquando i processi innescati da quei

provvedimenti giunsero a maturazione, il bisogno di strade rotabili si fece sempre maggiore, in sintonia con il forte aumento della domanda internazionale di materie prime agricole, alimentata dalla “rivoluzione commerciale” europea. La pressione esercitata dai paesi europei in fase di industrializzazione (Inghilterra e Francia in modo particolare) sulle strutture produttive siciliane, fu all’origine delle trasformazioni fondiarie che interessarono soprattutto le aree costiere e di pianura, le più esposte alle sollecitazioni del mercato internazionale e, in special modo, il versante sud-orientale.

Il piano stradale varato con il decreto regio del 1838, relativo alla costruzione delle strade provinciali e comunali, rappresenta uno spartiacque nella storia della viabilità pubblica siciliana. Esso fu promulgato un anno dopo i moti per il colera che si tinsero di precisi toni anti-borbonici e durante i quali Palermo aveva avuto un ruolo da protagonista. Il disegno perseguito, con quello e con altri provvedimenti che ridussero drasticamente gli spazi di autonomia amministrativa nell’isola, fu quello di spezzare la soffocante egemonia politica ed economica esercitata dalla capitale – sede della grande aristocrazia da sempre animata da sentimenti antinapoletani – sulle altre province e di valorizzare queste ultime dotandole di una efficiente rete stradale che ne stimolasse o potenziasse l’autonomo sviluppo economico.

Le strade costruite nel corso degli anni Quaranta e Cinquanta permisero, infatti, il passaggio da un sistema di comunicazioni monocentrico, tutto gravitante su Palermo, ad uno policentrico, articolato in una serie di sottosistemi su scala sub-regionale, del tutto autonomi dalla capitale. All’interno di ciascun sottosistema, le strade si orientarono su alcuni “nodi” mercantili e terziari che divennero sedi di case commerciali e di attività di trasformazione dei prodotti della campagna “ricca”, nonché centri di smistamento di questi verso i principali punti di imbarco. Si ebbe così il sorgere di forti polarità economiche che divennero i fulcri direzionali di sistemi di trasporto integrati terrestri e marittimi, e il mutamento delle gerarchie territoriali e portuali, confermato anche dai saldi migratori positivi fatti registrare dalle città situate nei punti di intersezione delle nuove strade rotabili.

Il nuovo sistema stradale, inoltre, potenziò il particolare dinamismo dimostrato da una serie di centri commerciali-industriali come Catania che già a partire dagli anni Cinquanta riuscì ad estendere il proprio raggio d’influenza economica alle province solfifere dell’interno e ad attrarre su di sé una parte consistente del minerale estratto in quell’area, superando per volume d’esportazioni il più antico e prestigioso porto di Palermo. Anche centri “medi” come Marsala e Alcamo nel versante

nord-occidentale, Giarre e Modica in quello sud-orientale, o ancora, Caltanissetta, Piazza e Canicattì nell'area interna, divennero centri "nodali" e punti di raccordo tra i maggiori bacini produttivi e gli empori marittimi che dal nuovo assetto della rete viaria videro esaltate antiche e nuove vocazioni commerciali.

1. *Legislazione e finanza pubblica dal piano stradale del 1838 all'Unità*

Il regio decreto del 17 Dicembre 1838 – in linea con la politica centralistica di quegli anni – sottopose le opere stradali da costruire in Sicilia alla sorveglianza diretta della Direzione di Ponti e Strade di Napoli, esautorando così la Soprintendenza Generale di Palermo che da lì a qualche mese fu soppressa. Le strade da costruirsi da quel momento furono tutte provinciali e comunali e la spesa per la loro costruzione e manutenzione avrebbe dovuto gravare sui bilanci delle province e dei comuni interessati. La finanza statale sarebbe intervenuta per la costruzione di alcune opere ritenute di particolare importanza, soprattutto nelle province di Noto, Caltanissetta e Girgenti, ancora prive di strade¹.

In generale, alla volontà del governo di far fronte ai problemi legati alla viabilità siciliana con la previsione di un piano delle principali comunicazioni rotabili, non corrispose una adeguata capacità di spesa delle amministrazioni municipali, le quali generalmente si opposero alla applicazione di nuove imposte che gravassero indistintamente sulle popolazioni dei comuni interessati al passaggio delle strade. Il decreto del 1838 fu giudicato, da quasi tutti i decurionati, non realizzabile con i soli fondi a disposizione delle amministrazioni locali e da queste venne la proposta di una tassa radiale sui terreni limitrofi alle strade che dotasse le amministrazioni dei mezzi finanziari per la loro realizzazione. La tassa fu proporzionata al valore che le terre avrebbero acquistato in seguito alla costruzione della strada². La proposta fu accolta dal governo il quale, in considerazione del fatto che nel piano stradale contenuto nel decreto del 1838 le strade regie non erano le più importanti, dispose con il real rescritto dell'8 Dicembre 1841 che a partire dal primo Gennaio 1843 venissero demandate alle amministrazioni locali la costruzione

¹ *Collezione delle leggi e de' Decreti Reali del Regno delle Due Sicilie (1817-1860)*, a. 1838, decreto n. 4996.

² Archivio di Stato di Napoli, Archivio Borbone (d'ora in avanti A.S.Na, A.B.), *Memoria sui mezzi da accelerare la costruzione della strade di Sicilia di Carlo Afan de Rivera (1842)*, b. 938.

e la manutenzione dei tratti delle strade regie che avessero attraversato i relativi territori. Dispose, inoltre, che la Tesoreria di Sicilia, continuando ad esigere – così come dal 1824 – l'addizionale dell'uno e mezzo per cento sulla contribuzione fondiaria, versasse nelle casse delle Deputazioni delle opere pubbliche di ciascuna provincia il corrispettivo importo. Così che a ciascuna Cassa fu assegnata una quota esatta con lo stesso criterio proporzionale adottato per la tassa radiale. La contribuzione della tassa dell'uno e mezzo per cento, a partire dal 1842, avrebbe dovuto dare un gettito complessivo di 165.000 ducati³.

Inoltre, fu stabilito che ciascun comune contribuisse alla costruzione delle strade con un "ratizzo" da ricavare dalla rendita municipale e proporzionale al numero degli abitanti. In seguito allo scioglimento delle promiscuità dei diritti sulle terre di demanio regio, a gran parte dei comuni andò una considerevole estensione di terreno da ripartire tra i cittadini, eccezion fatta per le terre che per la loro ripida inclinazione non erano quotizzabili. Le somme esatte e da esigere per il pagamento del canone delle terre quotizzate e per l'affitto di quelle indivise sarebbero state destinate, assieme alle altre, all'esecuzione delle opere di utilità generale. Stabilito l'ammontare della tassa in un carlino per abitante, i comuni vi avrebbero provveduto con la rendita di una porzione delle terre ad essi assegnate. Per i comuni che non avessero ricevuto il vantaggio dell'assegnazione delle terre, la tassa sarebbe stata pagata prelevando i fondi dalla rendita municipale⁴.

Sulla base della considerazione che i capoluoghi di provincia avrebbero tratto i maggiori vantaggi dalla costruzione delle strade rotabili – essendo sedi delle autorità amministrative e delle Corti di Giustizia ed essendo anche il centro verso cui convergevano tutte le strade provinciali di ciascuna valle e le consolari che li avrebbero messi in comunicazione con le città maggiori (Palermo, Messina e Catania) – fu stabilito che ciascuno di essi versasse una tassa di grani 30 per abitante, pari al triplo di quella prevista per i restanti comuni. In special modo per Palermo erano valide simili considerazioni: la capitale, infatti, era sede delle principali autorità dell'isola come la Gran Corte dei Conti, la Gran Corte Civile, quella criminale e della Tesoreria di Sicilia che ri-

³ Il gettito previsto sarebbe stato ripartito nel modo seguente: Palermo ducati 53.400, Messina d. 17.000, Catania d. 26.900, Trapani d. 13.400, Girgenti (Agrigento) d. 17.400, Caltanissetta d. 15.100, Noto d. 21.800, cfr. C. Afan de Rivera, *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio a doni che la natura largamente conceduto al Regno delle Due Sicilie*, vol. III, Napoli, 1842, pp. 188-189.

⁴ *Ibid.*, p.190.

chiamavano gli abitanti non solo dal resto della Valle ma da tutta l'isola, i quali erano costretti a pagare durante la loro permanenza gli esosi dazi sul consumo. Inoltre da Palermo si irradiavano tutte le principali strade costruite con le contribuzioni imposte a tutte le province, ragione per cui fu ritenuto opportuno applicare a Palermo, più che agli altri capoluoghi, la tassa sulla rendita municipale – che ammontava ad un milione di ducati – e che per la massima parte si ricavava dai dazi di consumo⁵ (per un quadro generale delle contribuzioni, vedi Tab. 1).

Tab. 1 – *Quadro delle imposte per la costruzione delle strade. Preventivo delle entrate (in migliaia e ducati).*

Province	Strade da costruire	Tassa dell'1,5%	Tassa generale sui comuni	Tassa radiale
Palermo	134,5	53.400	87.713	40.350
Messina	73	17.000	50.056	51.900
Catania	213	26.900	50.562	63.900
Girgenti	235	17.400	27.610	70.500
Siracusa-Noto	195,5	21.800	30.610	58.650
Caltanissetta	170,5	15.100	22.180	51.150
Trapani	111,5	13.400	24.727	33.450
Totale	1.233	165.000	293.458	369.900

Fonte: C. AFAN DE RIVERA, *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio à doni che ha la natura largamente concesso al Regno delle Due Sicilie*, vol. III, Napoli, 1842.

Col decreto del 10 dicembre 1842, anche la Sottodirezione con sede a Palermo fu soppressa⁶. La transizione dalla Soprintendenza, che era stata soppressa nel Luglio del 1839⁷, alla Sottodirezione non era stata indolore: quest'ultima agì da subito rivendicando le medesime prerogative della disciolta Soprintendenza e una presunta autonomia nella costruzione e nella variazione dei tracciati delle strade regie. Anche le relazioni degli intendenti di ciascuna Valle col direttore generale e con il sottodirettore furono di non facile definizione: quest'ultimo, infatti, in

⁵ Essendo la popolazione di Palermo pari a 173.480 abitanti, la tassa proposta avrebbe dato un gettito di 51.744 ducati, corrispondente al 5 % circa della sua rendita municipale. La città di Messina, con una popolazione di 83.770 abitanti e con una rendita municipale pari a 120.000 ducati, avrebbe contribuito con ducati 25.131; mentre Catania, con una popolazione di 52.433 abitanti e una rendita di 80.000 ducati, avrebbe contribuito con ducati 15.730, cfr. C. AFAN DE RIVERA, *Considerazioni...cit.* pp. 191-193.

⁶ *Collezione...cit.*, a. 1842, decreto 7952.

⁷ *Ibid.*, a. 1839, decreto n. 5436.

qualità di capo della commissione degli ingegneri, trattava direttamente con essi, in totale autonomia rispetto alla direzione. La conflittualità divenne massima allorché il principe di Niscemi, divenuto sottodirettore nel Febbraio del 1841, si adoperò con ogni mezzo per mantenere l'organo da lui diretto totalmente autonomo da Napoli. Il governo borbonico decise allora, per ridimensionarne i poteri, la creazione, in seno all'organo palermitano, di una commissione che collegialmente deliberasse su tutti gli affari riguardanti i lavori pubblici in Sicilia e con l'obbligo di chiederne l'approvazione alla Direzione Generale: la commissione era presieduta dal sottodirettore e composta dal segretario generale, dagli ispettori di Acque e Strade di Palermo e dall'ispettore forestale; il vicepresidente della Gran Corte dei Conti vi esercitava le funzioni di pubblico ministero. Ma malgrado questo ulteriore intervento del governo napoletano, il bilancio tracciato da Afan de Rivera, delle opere stradali realizzate sino al 1842, non era certo lusinghiero. In diciotto anni l'addizionale dell'uno e mezzo per cento aveva dato un introito di ben 3.600.000 ducati e a fronte di questa ingente somma erano state ultimate, seguendo tracce imperfette e prive dei principali ponti, soltanto le consolari Palermo-Trapani, Palermo-Messina "per le montagne" e la diramazione da questa a Caltanissetta⁸.

Nel 1842, constatata l'inefficienza e le resistenze dell'organo palermitano nei confronti di qualsiasi intervento della Direzione Generale, ne fu decisa la soppressione, cosicché – assorbita la materia nell'amministrazione centrale di Napoli – scomparve ogni ufficio speciale per gli affari di Sicilia, fino al decreto del 7 Febbraio del 1850 con cui i lavori pubblici divennero un servizio del Ministero e Segreteria di Stato presso il Luogotenente Generale, di cui costituirono il "ramo de pubblici lavori, acque e foreste"⁹.

Le amministrazioni provinciali, a partire dal 1843, oltre che degli introiti derivanti dall'addizionale e dai pedaggi, disposero, assieme ai comuni, dei capitali erogati dalla "Cassa di soccorso per le opere pubbliche delle provincie di Sicilia", istituita a Palermo nel Luglio dello stesso anno, "[...]per somministrare in prestito delle casse provinciali e anche alle comunali la somma necessaria per accelerare la costruzione delle strade ed altre opere importanti[...]"¹⁰; essa ereditò dalla soppressa Sot-

⁸ A.S.Na, A.B., *Memoria...*cit., b. 938.

⁹ *Collezione...*cit., a. 1850, decreto n. 1533.

¹⁰ G. PEREZ, *Manuale di ponti e strade, acque e foreste*, vol. II, Palermo, 1851, p. 636.

todirezione un capitale effettivo di ducati 549.335.68¹¹. Con l'istituzione della Cassa nasceva, quindi, “[...]un istituto di finanziamento che si sarebbe rivelato particolarmente utile per le necessità delle amministrazioni provinciali e comunali siciliane nel settore delle costruzioni stradali, sia in epoca borbonica sia negli anni posteriori al 1860[...]”¹². Tra il 1843 e il 1860, infatti, la Cassa erogò complessivamente 41 mutui ventennali all'interesse a scalare del 3% a province e comuni, per la realizzazione di opere pubbliche, per complessivi 612.313 ducati, di cui ben il 72 % (440.979 ducati) per sole opere stradali (vedi Tab. 2)¹³.

Tab. 2 – *Somme mutate per opere stradali dal 1843 al 1860 (in lire)*

Province	Dal 1843 al 1860	%
Palermo	457.725	24,42
Messina	267.750	14,28
Catania	95.625	5,10
Girgenti	235.025	12,54
Siracusa-Noto	327.250	17,46
Caltanissetta	385.164	20,55
Trapani	105.621	5,65
Totale	1.874.160 (ducati 404.979)	100,00

Fonte: *Relazione del delegato della Cassa dei Depositi e prestiti al Consiglio d'Amministrazione della Cassa di Soccorso per le opere pubbliche in Sicilia*, Palermo 1884. Nostra elaborazione.

In deroga alle finalità statutariamente attribuite alla Cassa, la concessione dei mutui non si limitò alle opere stradali ma fu estesa a tutte le

¹¹ Secondo lo “[...]Stato dei crediti e degli avanzi disponibili della disciolta Sottodirezione di ponti e strade[...]” allegato al provvedimento sovrano del 14 Luglio 1844 “[...] circa i fondi destinati per la Cassa di Soccorso per le opere pubbliche [...]”, la dotazione della Cassa avrebbe dovuto ammontare a ducati 862.770.14. Poco tempo dopo, con rescritto del 25 Luglio 1844, “[...] furono liquidati definitivamente i carichi costituenti il capitale della Cassa. Al 26 Novembre dello stesso anno furono per altro real rescritto rilasciati alle province ducati 362.702.34 ad esse precedentemente addebitati, riducendo il capitale della Cassa di soccorso alla somma di ducati 549.335.68 così ripartita: in denaro, ducati 160.000; in crediti liquidi, 85.472.32; in crediti fruttiferi al 3 % restituibili in 20 anni, ducati 303.863.36, per un totale di ducati 549.335.68 [...]”, G. PEREZ, *Manuale...cit.*, pp. 649-662.

¹² R. GIUFFRIDA, *Il problema delle strade in Sicilia e la Cassa di Soccorso per le opere pubbliche dal 1843 al 1883*, in “Economia e Storia”, 1968, n. 1, p. 79.

¹³ *Ibidem*, pp. 83-84. Le strade per le quali furono concessi i prestiti erano le seguenti: Patti-fiume Pollina, Catania-Siracusa, Barricello-Priolo, Canicattì-Comitini, Caltanissetta-Piazza, Canicattì-Licata, strada di S.Giuseppe Iato, strada di Modica, strada di Casteltermeni e traverse, Girgenti-fiume Favara, Trapani-Marsala, Barricello-Modica, ponte sul fiume Torto, strada di Licata, Montelepre-Partinico.

opere pubbliche. La Cassa, infatti, finanziò anche progetti per la costruzione di acquedotti, di porti ed ebbe un ruolo di primaria importanza nel finanziamento delle opere di bonifica delle zone paludose che, a causa del disordine idraulico in cui versava una parte considerevole del territorio siciliano, rendevano inospitali e sottraevano all'agricoltura soprattutto le zone di pianura¹⁴. Il binomio strade-bonifica occupò un posto centrale nel particolare modello di sviluppo agrario proposto da Afan de Rivera, e fu da questi indicato come la via maestra al ripopolamento delle campagne e allo stabilimento di strutture irrigue¹⁵. In complesso, le strade costruite dopo il 1838 risultarono tecnicamente migliori di quelle realizzate nel periodo antecedente, sia nella struttura – grazie all'introduzione del sistema Mac-Adam nella sistemazione della "massicciata" – che nella scelta del tracciato.

In seguito all'abolizione della Soprintendenza, furono inviati in Sicilia un gruppo di ingegneri napoletani, i quali – formati sui moderni sistemi di costruzione francesi, introdotti a Napoli dal governo dei Napoleonidi e la cui tradizione fu ereditata dalla Scuola di Applicazione fondata nel 1818 – assieme agli ingegneri siciliani avviarono un poderoso piano di costruzioni stradali¹⁶. A partire da questo momento furono stabilite norme più precise sulla scelta dei tracciati, e nella determinazione dei punti estremi furono considerati requisiti essenziali la stabilità del suolo, la dolcezza delle pendenze, la brevità del percorso, l'economicità dei trasporti e l'importanza commerciale della strada. Al fine di contenere le pendenze, fu stabilito il 5 per cento come massimo punto di elevazione o inclinazione sull'asse orizzontale¹⁷. Oltre a ciò vennero emanate nuove istruzioni riguardanti gli appalti per la costruzione e la manutenzione delle strade. Al sistema a "corpo" o "aleatorio", in uso sino ad allora, fu sostituito quello delle tariffe a "prezzi elementari": in questo modo si ebbe il vantaggio che, nel corso dei la-

¹⁴ Sul problema delle bonifiche, cfr. R. CIASCA, *Storia delle bonifiche nel Regno di Napoli*, Laterza, Bari, 1928; P. BEVILACQUA, *Acque e bonifiche nella prima metà dell'Ottocento*, in A. MASSAFRA (a cura di), *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società, istituzioni*, Bari, Dedalo, 1988, pp. 337-359; P. BEVILACQUA-M. ROSSI DORIA, *Le bonifiche in Italia dal Settecento a oggi*, Laterza, Bari, 1984.

¹⁵ Sul modello riveriano cfr. il recente contributo di C. D'ELIA, *Bonifiche e Stato nel Mezzogiorno (1815-1860)*, Napoli, ESI, 1994, pp. 58 sgg. e p. 299.

¹⁶ Tra gli ingegneri inviati da Napoli ve ne erano tre col grado di ispettore: D. Benedetto Lopez Suarez per il dipartimento delle opere di conto regio; D. Marino Massari per le province di Palermo, Trapani, Girgenti e Caltanissetta; e D. Camillo De Tommaso per quelle di Messina, Catania e Noto, cfr. G. PEREZ, *La Sicilia e le sue strade*, Palermo, 1861, p. 89.

¹⁷ *Ibid.*, p. 99.

vori, l'ingegnere direttore dell'opera potè apportare tutte le modifiche ritenute necessarie e sperimentare nuovi materiali di costruzione¹⁸. Nel periodo compreso tra il 1838 e il 1852 furono costruite 477 miglia di strade¹⁹. Il dato che emerge con forza da un'analisi delle strade costruite in questo periodo è la maggiore concentrazione nel versante sud-orientale (164 miglia, pari al 35 % del totale) e, in modo particolare, la ragguardeggiata di strade realizzate attorno a Noto – divenuta capovalle nel 1837, in seguito ai moti per il colera, al posto di Siracusa – che ne fecero il nuovo centro gravitazionale di buona parte della viabilità della Valle.

Dal punto di vista finanziario la situazione delle amministrazioni provinciali non era delle più felici, esse si erano infatti fortemente indebitate sia nei confronti della Cassa di Soccorso che degli appaltatori. La provincia di Caltanissetta, in misura superiore alle altre, era debitrice della Cassa di forti somme ricevute in prestito per far fronte alla costruzione della Caltanissetta-Piazza²⁰. Di fronte alle difficoltà finanziarie nelle quali versavano quasi tutte le amministrazioni provinciali siciliane e alla esigenza prioritaria di portare a termine il piano di costruzioni stradali nell'isola, al governo non rimase altra scelta che autorizzare il Luogotenente generale di Sicilia a contrattare con una grande compagnia privata la costruzione di 625 miglia di strade e di 8 grandi ponti, da pagarsi in rate annuali di 300 mila ducati, sino all'estinzione del debito²¹. Per far fronte al reperimento della somma, fu stabilito l'elevamento dell'addizionale all'imposta fondiaria dall'uno e mezzo per cento al tre per cento, prov-

¹⁸ Ibid., p. 100.

¹⁹ Le strade costruite erano le seguenti: il tratto Lercara-Palermo, lungo la Palermo-Messina "per le montagne", che rese più agevole il trasporto dello zolfo estratto dalle miniere di Lercara verso il porto di Palermo; la Corleone-Bisacquino-Chiusa, la Comitini-Canicattì-S. Cataldo, la Caltanissetta-Barrafranca, un tratto della S. Giuseppe Iato-Menfi, alcuni tratti della Cerda-Caltavuturo, un tratto della Termini-Caccamo, la Salemi-S. Ninfa, la Paceco-Marsala, la fiume Salicà-Gioiosa Marea con il traforo del Capo Calavà – definito "ammirevole" dal Perez – un tratto della Caltagirone-Niscemi, la Caltagirone-Palagonia, il tratto da Catania al fiume Simeto (barca dei monaci), il tratto dal fondaco Leone (tra Scordia e Primosole) a Vizzini, la Catania-Lentini-Siracusa-Noto-Pachino, la Siracusa-Florida, La Noto-Modica-Ragusa con diramazioni per lo scalo di Cala Bernardo, Pozzallo, Scicli, Donnalucata, Sampieri e Mazzarelli, un tratto della Nicosia-Leonforte, il completamento della Monte S. Giuliano-strada di Palermo attraverso S.Marco, la Girgenti-Favara, alcuni tratti tra Girgenti, il molo e le zolfare, la Comiso-Chiaramonte, un tratto della Piazza-Caltagirone e le diramazioni per Milazzo e Castoreale, cfr. G. PEREZ, *La Sicilia...* cit., pp. 91-92.

²⁰ Tra il 1843 e il 1845, la provincia di Caltanissetta ricevette in prestito per la suddetta strada ben 75.000 ducati, cfr. R. GIUFFRIDA, *Il problema delle strade...* cit., p. 83.

²¹ Real Rescritto del 15 Aprile 1852, cit. in G. PEREZ, *Manuale di ponti e strade, acque e foreste*, vol. III, Napoli, 1859, pp. 518-525.

vedimento che “[...]colpendo con giusta proporzione l’intera proprietà fondiaria[...],” avrebbe consentito non solo la realizzazione delle strade ma anche la tanto richiesta soppressione delle tasse radiali sui terreni limitrofi alle strade, dei ratizzi sui comuni e dei grani addizionali alla fondiaria. Questi erano ormai giudicati “[...]balzelli non sorretti da equa distribuzione e da imparziale giustizia[...],” de quali eran gravate oltre misura alcune province, mentre altre ne andavan del tutto esenti[...]²². Non essendo stato possibile trovare nessuna società disposta ad anticipare i capitali fu deciso di appaltare soltanto una strada per ciascuna Valle²³.

2. Il collegamento delle città capovalle

Già alla fine del Settecento, il marchese Tommaso Gargallo, personaggio di spicco della cultura illuministica siciliana nonché titolare del vasto feudo di Priolo nei pressi di Siracusa, si era fatto promotore nei confronti della Deputazione del Regno di un piano di infrastrutturazione viaria del versante sud-orientale. Per lo sviluppo dell’agricoltura e

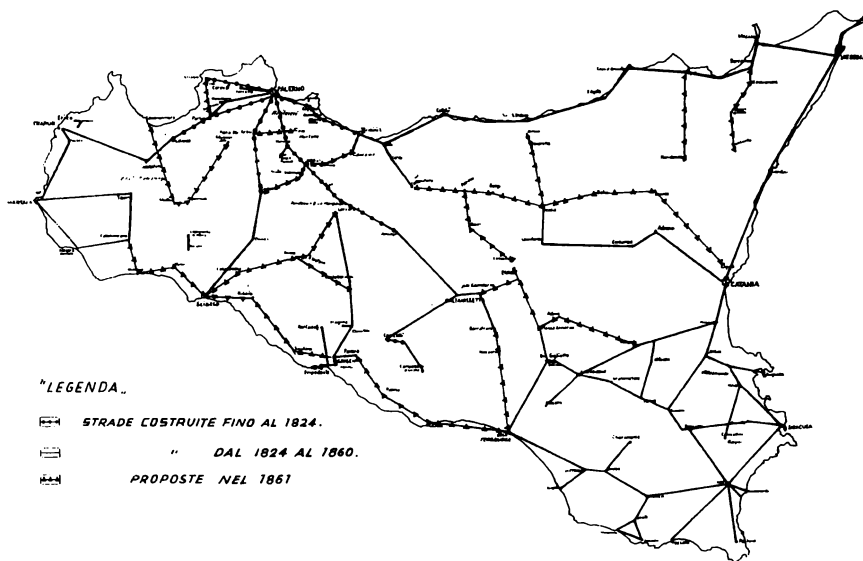
²² G. PEREZ, *Manuale...*cit., pp. 521-522.

²³ Per la valle di Palermo, essendo già stata appaltata prima del 1848, la Fiume Torto-Cefalù, lungo la Palermo-Messina “per le marine”, fu dato l’appalto del tratto successivo, da Cefalù al Finale (al confine con la valle di Messina) di miglia 11 e mezzo, per una spesa calcolata in ducati 114.669, compresi i ponti a tre arcate sui due torrenti Carbone e Malpertuso. Per la valle di Messina fu ordinata la continuazione della strada “delle marine”, da Gioiosa al Finale. Per la valle di Catania, la Palagonia-Primosole, di miglia 19 e mezzo, per una spesa di ducati 103.675. Per la provincia di Noto, il tratto Floridia-Passomarinò (di cui fu realizzato solo il tratto sino a Palazzolo), lungo la provinciale Siracusa-Vizzini, di 33 miglia, per una spesa di ducati 170.702. Per la valle di Caltanissetta, la strada dal capovalle al ponte di Capodarso, di 8 miglia, per un costo di ducati 61.100. Per quella di Girgenti fu deciso il completamento della Palermo-Girgenti, di miglia 16 e mezzo, compresi i ponti sui torrenti Saraceno, Barbieri, Mancuso e Palo, per un costo di ducati 80.253. Infine, per la valle di Trapani, furono dati gli appalti della Salemi-Castelvetrano, di miglia 16, per una spesa calcolata in ducati 60.104 e della Castelvetrano-Mazara, di miglia 14, per un costo di ducati 39.457, cfr. G. PEREZ, *La Sicilia...* cit., pp. 109-110. Tra il 1852 e il 1860 furono costruite, inoltre, le seguenti strade (per complessive 307 miglia): la Ragusa-Comiso-Vittoria, racconto per Castrogiovanni e un tratto della Castrogiovanni-Piazza, la Piazza-Caltagirone e un tratto da quest’ultimo comune verso Grammichele, alcuni tratti della Terranova-Piazza, la Barrafranca-Mazzerano, la Barrafranca-Piazza, La Canicatti-Licata, La S. Ninfa-Partanna, la Partinico-Montelepre e la diramazione per Giardinello, la Villasmundo-Augusta, alcuni tratti tra S. Giuseppe Iato e Corleone, Salemi e Marsala, Noto e Palazzolo e un tratto della Vittoria-Terranova (al confine con la valle di Caltanissetta, cfr. O. CANCELILA, *Il problema stradale sino all’Unificazione*, in *Storia della Sicilia*, Napoli, Storia di Napoli e della Sicilia, 1977, p. 79.

QUADRO N. I. — QUADRO GENERALE DI TUTTE LE STRADE ROTABILI COSTRUITE IN SICILIA FINO AL 4 APRILE 1860

DENOMINAZIONI DELLE STRADE	Estensione delle strade in miglia siciliane di 7 1/2 a grado	MIGLIA COSTRUITE			Totale dell miglia costruite	Miglia che restano a costruirsi	Osservazioni
		Da che s'incominciarono le costruzioni fino al 1824	Dal 1824 al 1838	Dal 1838 al 1852			
Da Palermo a Messina per le montagne dal miglio 14 (bivio di Marino) per Marino al bosco di Ficuzza	228	63	165	"	228	"	Un miglio siciliano corrisponde ad un chilometro e 487 metri, quasi un chilometro e mezzo.
Diramazioni dal miglio 37 (fondaco di Manganaro) per Lerici a Gigenti	11 1/2	4 1/2	7	"	11 1/2	"	
dal miglio 82 (contrada Noce) per Caltanissetta a Barrafranca	55	"	20	9	26	55	
dal miglio 148 (bivio di Adernò) a Catania da Messina a Torre del Faro	31 1/2	"	10	21 1/2	"	31 1/2	
Da Catania al Minissale (punto di congiungimento con la strada di Messina)	8	"	8	"	"	8	
Da Palermo a Messina per le marine dal miglio 32 (ponte di Fiume Torto) per Cerda a Caltavuturo	28	"	28	"	"	28	
Diramazioni dalla marina dei mari per Raiano e Mirretta da Patti alla marina e tronco per Milazzo	172	25	39	26	61	151	
Da Palermo a Trapani dal miglio 11 (Microcannone) per San Giuseppe a Pietrolunga	21	"	5	2	3	10	
Diramazioni dal miglio 45 (Gelferraro) per Salemi e Castelvetrano a Mazara	12	4	8	"	"	12	
dal Sestimo sul fiume Belice e Santa Margherita al var. di Mialibesi	3	"	3	"	"	3	
dal miglio 67 (Madonna di Trapani) per Paceco e Marsala a Mazara	68	49	19	"	"	68	
Da Marsala a Salemi	16	9	"	5	2	16	
Diramazioni dal miglio 45 (Gelferraro) per Salemi e Castelvetrano a Mazara	38	5	4	7	22	38	
Da Palermo per Montelepre a Partinico	22	"	"	"	10	10	
Diramazione da Montelepre a Giardinello	38	4	"	18	16	38	
Da Palermo per Paceco e Chiusa a Scicca	24	8	"	"	4	12	
Da Caltanissetta per Canicattì al trivio delle caldaie (strade di Girgenti)	20	"	15	"	5	20	
Diramazione da Canicattì per Campobello a Licata	89	30	11	16	5	62	
Diramazione dal ponte di Capod'oro ad incontrar la via di Barrafranca	41	"	5	36	"	41	
Da Piazza a Terranova	25 1/2	4	"	"	21 1/2	25 1/2	
Diramazione da Giglietto in detta strada per S. Michele, Caltagirono e Grammichele	16	"	"	"	16	16	
Da Catania per la piana al Simeto (barca dei monaci)	30	1	"	"	9 1/2	10 1/2	
Da Catania per Siracusa e Noto a Pachino dal miglio 10 (Primosele) per Palagonia a Caltagirono	25	4	"	5	10	19	
Diramazioni dal fondaco Leone per Militello a Vizzini da Villasmundo ad Augusta	10	"	"	10	"	10	
Da Siracusa per Floridia, Palazzolo e Vizzini a Grammichele	40	"	"	12	"	88	
Da Noto per Modica e Vittoria a Terranova dal Noto all'incontro della strada di Palazzolo	60	"	"	9	24	33	
Diramazioni da Noto a Calabernardo	19 1/2	"	"	"	10	18	
da Noto a Pozzallo	76	"	"	37	21	58	
Diramazioni da Noto per Scicli a Donnalucata e Sampieri da Vittoria a Scoglitti	4	"	"	4	"	4	
da Noto per lo scaro di Mazzarella	15	"	"	7	"	7	
Da Nicosia a Leonforte	8	"	"	15	"	15	
Strade diverse dei comuni sotto l'Etna con Catania	15	"	"	3	"	3	
Da Palermo a Terrasini con le traverse di Carini, Torretta e Cusani	63 1/2	"	63 1/2	"	"	63 1/2	
Da Termini a Caccamo	30	30	"	"	"	30	
Traverse di Bagheria, Solanto, Casteldaccia ed Altavilla (Milia)	7	1	"	3	"	4	
Traversa da Villafraie a Mezzojuso	2	2	"	"	"	2	
Da Monte San Giuliano a San Marco e alla strada di Trapani	4	4	"	"	"	4	
Da Castellammare ai Frangini	12	"	4	8	"	12	
Da Girgenti a Favara, compreso un secondo tratto all'uscire di Favara	5	"	5	"	"	5	
Diramazioni varie strade del Molo e per le antichità dal posticcio Bellavia alle solfate per Aragona e Comitani	9	"	"	9	"	9	
Da Guidomandri a Francavilla	11	4	5	2	"	11	
Da Melilli a Canicattini Bagni	6 1/2	"	"	6 1/2	"	6 1/2	
Da Buechri verso Lentini	12	"	"	12	"	12	
Dall'Assinaro a Pachino	6	"	"	6	"	6	
Da Comiso a Calaramonte	5	"	"	5	"	5	
Da Caltagirono a Niscemi	14	"	"	14	"	14	
Da Raffadali all'incontro della strada del Molo sotto Girgenti	11	"	"	11	"	11	
Varie traverse comunali nella strada Messina montagne	10	"	"	6	"	6	
Varie traverse comunali nella strada Messina marine	9	"	15	"	2	3	
	15	"	"	"	"	15	
	31	"	"	31	"	31	
Totale delle miglia costruite in Sicilia	1.693	251 1/2	469 1/2	477	307	1.505	188

Fonte: C. TRASELLI (a cura di), *Un secolo di politica stradale in Sicilia*, Caltanissetta-Roma, 1962.

STRADE PRINCIPALI IN SICILIA DAL 1778 AL 1860

Fonte: C. TRASELLI (a cura di), *Un secolo di politica stradale...cit.*

del commercio del Val di Noto, il Gargallo propose la costruzione di tre assi stradali: la Licata-Scicli-Noto, la Noto-Siracusa e la Siracusa-Augusta-Lentini-Catania – per complessive 100 miglia – da realizzarsi con una somma di circa 50 mila scudi. I comuni di Modica, Spaccaforno, Avola, Melilli, e altri comuni della valle di Noto si sarebbero allacciati a questi assi stradali per mezzo di “traverse”²⁴. Accanto a ciò il Gargallo sostenne l’opportunità che le contribuzioni restassero nella disponibilità delle popolazioni che le avevano versate e che “[...]si ordinasse di separarsi dalla massa generale dell’imposizione ch’esigesi da deputati del regno, separarsi dico, la porzione che paga il Val di Noto o vero tutte le Università da Licata fino a Catania[...]²⁵”.

In realtà, come si è detto, un vero e proprio piano di costruzioni stradali nel versante sud-orientale fu avviato solo nella seconda metà degli anni Trenta, anche se già a partire dai primi anni Venti erano iniziati i lavori per la realizzazione del primo tratto della strada provinciale Siracusa-Catania²⁶.

Nell’Aprile del 1826, l’ingegnere provinciale Innocenzo Ali eseguì la perizia preliminare per la costruzione del II e III tratto della strada Teracati che dalla salita detta delle “Grotte” andava sino a Scalagrega, ricadente all’interno del territorio di Siracusa, e che urbanisticamente rappresentava la nuova zona di espansione della città. Il costo per la costruzione della strada fu calcolato in ducati 2.656²⁷. In Ottobre il co-

²⁴ Cfr. T. GARGALLO, *Memorie patrie per lo ristoro di Siracusa*, Napoli, 1791, p. 209.

²⁵ “[...] Questo denaro si dovrebbe riporre nel banco di Siracusa, e quindi, come occorre, prendersi ed impiegarsi nell’opera accennata, onde anche l’altropera del banco, e del monte venga a risentirne vantaggio [...] Non ostante io son sicuro, che facendosi la proposta separazione della tassa de 24 mila scudi pel Val di Noto, a capo d’otto o al più di dieci anni con la spesa di circa 50 mila scudi avrebbesi bella e fatta un’estensione d’oltre 120 miglia, mentre 325 mila scudi non son bastati alla Deputazione de Regno per 30-35 miglia [...]”, T. GARGALLO, *Memorie...* cit., pp. 211-212.

²⁶ Archivio di Stato di Siracusa, Intendenza di Siracusa e poi di Noto (d’ora in avanti A.S.Sr, I.S.N.), *Verbale d’appalto dei lavori di costruzione della strada Teracati in persona di “maestro” Emanuele La Rocca. Siracusa, 26 Novembre 1824*, b.858. Questo tratto verrà realizzato tra il 1824 e il 1825 e il percorso andava “[...] dall’ultima porta di terra fuori l’abitato di questo Capovalle, dirigendosi verso settentrione [...] sale sul colle, e meta per ora sopra antichi Sepolcri, detti le Grotte [...]”. Il costo complessivo per le opere di spianamento e riempimento del tracciato, di costruzione di acquedotti e di muri a secco ammontò a ducati 1.132. A.S.Sr, I.S.N., *Perizia definitiva dell’ingegnere Innocenzo Ali dei lavori eseguiti nel I tratto della strada Teracati, Siracusa, 6 Ottobre 1825*, ivi.

²⁷ A.S.Sr, I.S.N., *Perizia preliminare dell’ingegnere provinciale Innocenzo Ali per la costruzione del II e III tratto della strada Teracati. Siracusa, 7 Aprile 1826*, b.861.

mune di Siracusa pubblicò l'avviso per procedere all'appalto dei due tronchi di strada: in esso oltre alle condizioni di appalto, era anche fissato in cinque mesi il termine entro il quale la strada dovesse essere completata²⁸.

Trascorse quasi un decennio prima che il decurionato si occupasse nuovamente della strada. Solo nel 1834, infatti, esso deliberò che il terzo tratto della strada Teracati fosse costruito in economia, così da poter dare lavoro ai ceti meno abbienti della città nella stagione invernale quando il lavoro dei campi richiedeva una quantità inferiore di manodopera²⁹. Allo stesso modo per la costruzione del secondo tratto furono impiegati i poveri della città e i lavori furono finanziati attingendo alle casse delle opere di beneficenza e a quella comunale³⁰. La strada da Siracusa alla Scala Greca fu ultimata nell'agosto dello stesso anno³¹. Un mese prima, in seguito all'ordinanza della Soprintendenza di Ponti e Strade, il decurionato aveva deliberato che la strada rotabile da Scala Greca a Priolo fosse divisa in due tratti: il primo sarebbe stato quello da Scala Greca a Fondaco Nuovo, il successivo da quest'ultimo a Priolo. Il tracciato su cui ricadde la scelta aveva il pregio di collegare al capovalle i paesi di Melilli, Sortino e Augusta e di valorizzare i terreni agricoli che si trovavano lungo la direttrice della strada³². La relazione preventiva contenente la descrizione dei lavori di “[...]sbancamento, canali di scarico, ponti[...]”, da eseguire sull'intero tratto di strada Scalagreca-Priolo, venne redatta a cura dell'ingegnere architetto Pietro Bardet di Villanova, capitano del Genio, nell'Agosto del '34 e la spesa complessiva venne calcolata in ducati 3.300³³.

Ma la relazione tecnica redatta dal Bardet incontrò l'opposizione del Soprintendente di ponti e strade, motivata dalla mancata redazione dei

²⁸ A.S.Sr, I.S.N., *Avviso a stampa del comune di Siracusa per procedere all'appalto del II e III tratto della strada Teracati*. Siracusa, 26 Ottobre 1826, b.861.

²⁹ A.S.Sr, I.S.N., *Estratto della delibera del decurionato per la costruzione del III tratto della strada Teracati*. Siracusa 27 Gennaio 1834, b.863.

³⁰ A.S.Sr, I.S.N., *Lettera dell'Intendente al Ministro della Real Segreteria di Stato*. Siracusa, 30 Gennaio 1834, b.863.

³¹ A.S.Sr, I.S.N., *Stima dell'ingegnere Innocenzo Ali dei lavori di costruzione del III tratto della strada Teracati*. Siracusa, 8 Agosto 1834, b. 863.

³² A.S.Sr, I.S.N., *Estratto della delibera del Decurionato di Siracusa per la costruzione della strada rotabile che da Scalagreca conduce a Priolo*. Siracusa, 13 Luglio 1834, b. 867.

³³ A.S.Sr, I.S.N., *Relazione preventiva dell'ingegnere architetto Pietro Bardet di Villanova, Capitano del Genio, per la costruzione della strada Scalagreca-Priolo*. Siracusa, 2 Agosto 1834, b. 867.

profili e della pianta che avrebbe posto l'appaltatore nella condizione di apportare di sua iniziativa modifiche nella fase di realizzazione del progetto³⁴.

Il progetto fu rigettato e l'intendente affidò l'incarico di redigere una nuova relazione tecnico-preventiva all'ingegnere Ignazio Giarrusso. In essa erano indicati in dettaglio i lavori da eseguirsi e il preventivo di spesa per la realizzazione della strada che ammontava a ducati 4.158. Per ridurre i tempi di costruzione, la strada che si estendeva per 6 miglia, fu divisa in sei tratti³⁵. I lavori di costruzione dell'intero tracciato furono ultimati nel Giugno del '35 per una spesa totale di ducati 4.224, con un aumento sul progetto preventivo di 66 ducati³⁶.

Nel mese di Agosto dello stesso anno, per incarico del sindaco di Lentini, Onofrio Perrotta, l'ingegnere Francesco Fragalà Rizzuto disegnò una pianta nella quale erano raffigurati i tracciati della strada esistente e della rotabile da costruirsi che da Lentini sarebbe giunta al confine con la valle di Catania, al cosiddetto "Passo del Barricello"³⁷; nonché l'elenco dei terreni privati attraversati dalla nuova strada, da espropriare ed indennizzare, per un valore complessivo di 279 ducati³⁸. Malgrado l'intervento diretto del comune di Lentini che aveva dato inizio ai lavori, ancora nel 1839 la strada non era stata completata³⁹.

³⁴ A.S.Sr, I.S.N., *Lettera dell'Intendente Sammartino al Capitano del Genio Bardet. Siracusa, 20 Agosto 1834*, b.867.

³⁵ A.S.Sr, I.S.N., *Relazione preventiva dell'ingegnere Ignazio Giarrusso dei lavori di costruzione della strada Scalagrega-Priolo. Siracusa, 31 Ottobre 1834*, b.861. I lavori di costruzione del II tratto della strada rotabile Scalagrega-Priolo furono affidati al "maestro" Francesco Cannarella, il quale aveva presentato l'offerta più vantaggiosa per l'amministrazione; i lavori per i successivi tratti di strada furono aggiudicati come di seguito: il III a Mario Caracciolo; il IV ai "capimastri" Giuseppe Annino e Domenico Imprescia di Augusta; il V e VI tratto al "mastro" Salvatore Annino, A.S.Sr, I.S.N., *Verbale di aggiudicazione dei lavori di costruzione della strada Scalagrega-Priolo. Siracusa, 29 Gennaio 1835*, b.861.

³⁶ A.S.Sr, I.S.N., *Relazione finale dell'ingegnere Giarrusso sui lavori di costruzione della strada Scalagrega-Priolo. Siracusa, 14 Giugno 1835*, b.2529.

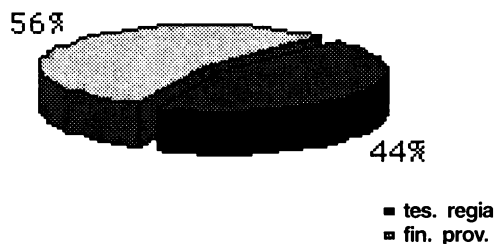
³⁷ A.S.Sr, I.S.N., *Andamento della strada rotabile e strada attuale da Lentini verso Catania che giunge al Passo del Barricello. Siracusa, 4 Agosto 1835*, b.3037.

³⁸ A.S.Sr, I.S.N., *Stato estimativo di tutte le proprietà particolari, che l'andamento della strada a ruota da Lentini verso Catania e propriamente sino al Passo del Barricello, va ad occupare. Siracusa, 30 Agosto 1835*, b. 3037.

³⁹ Archivio di Stato di Palermo, Ministero Affari di Sicilia (d'ora in avanti A.S.Pa, M.A.S.), Atti del Consiglio provinciale di Noto, seduta del 29 Maggio 1839, *Per la strada da Siracusa al limite della provincia transitando Melilli, Vilasmundo e Lentini*, b. 750.

Nel 1836, il comune di Melilli costruì una rotabile che mise in comunicazione il centro abitato con la provinciale Siracusa-Catania e per mezzo di questa con il capovalle. La spesa si aggirò intorno ai 20.000 ducati, finanziati con i fondi della cassa per le opere pubbliche comunali e con una sottoscrizione tra le chiese cittadine, il locale monastero e un gruppo di proprietari terrieri⁴⁰.

Un anno dopo da Napoli pervenne l'ordine che i lavori sulla Barricello-Priolo iniziassero rapidamente e fu accordato un prestito di 10.000 ducati. In seguito alle difficoltà incontrate nell'assegnazione dell'appalto per la costruzione della strada – le aste andavano puntualmente deserte – sempre da Napoli giunse un nuovo ordine con il quale venivano appaltati i lavori a Pasquale Lanzara il quale aveva già costruito la Barcellona-Patti⁴¹. Nel Novembre del 1843, il Lanzara iniziò il tracciato della Priolo-Villasmundo-Carlentini-Lentini e tuttavia i lavori si protrassero sino al 1847, mentre l'altro tratto da Lentini al Passo del Barricello, fu terminato nel Dicembre del 1846, dopo che il comune di Lentini era intervenuto direttamente attingendo i fondi dalla tassa radiale sui terreni limitrofi alla strada fino ad un raggio di otto miglia (Graf. 1)⁴².



Fonte: Archivio di Stato di Siracusa, Intendenza borbonica della valle di Siracusa e poi di Noto, *Giornale degli Atti dell'Intendenza (1816-1860)*, bb. 3020-3024. Nostra elaborazione.

⁴⁰ A.S.Pa, M.A.S., Atti del Consiglio Provinciale della Valle di Siracusa, sessione dell'anno 1836, b.749.

⁴¹ A.S.Sr, I.S.N., *Certificato rilasciato a favore di Pasquale Lanzara appaltatore della strada Lentini-Priolo. Melilli, 14 Dicembre 1842*, b. 2891.

⁴² Il Real Decreto del 17 Dicembre 1838, "relativo alla costruzione delle strade in Sicilia", prevedeva che la strada da Catania a Siracusa per Lentini e Melilli passando per Villasmundo", fosse costruita a spese delle due province di Catania e Noto, "soccorse da fondi regi", *Collezione... cit.*

3. *La strada provinciale Siracusa-Noto*

Il 21 Marzo 1825 con un decreto reale fu ordinata la costruzione della rotabile detta dei "Pantanelli" che in seguito avrebbe costituito il primo tratto della strada provinciale Siracusa-Noto. In realtà i lavori furono iniziati solo otto anni dopo, in seguito all'alluvione che il 10 Ottobre del 1833 aveva reso intransitabile l'antica vetturale. Il terreno paludoso, soggetto a frequenti inondazioni nel periodo invernale, impediva il transito dei carri provenienti dal distretto di Noto e di Modica, interrompendo i rapporti commerciali tra il capovalle e i comuni dei due distretti⁴³. La stima dei lavori fu resa difficoltosa dalla progettazione di due ponti (ponte Rotto e ponte Mazzeri), posti lungo il tracciato, che avrebbero dovuto consentire il passaggio della strada sopra i pantani. Il costo complessivo dell'opera fu calcolato in 5.310 ducati⁴⁴.

L'ingegnere Ali prospettò per la costruzione della strada due alternative: un tracciato confinante con i pantani ed uno a monte⁴⁵. Attorno alle due alternative nacquero subito le dispute e le opposizioni di alcuni proprietari interessati al passaggio della strada. Il Soprintendente, dunque, incaricò l'ingegnere provinciale di Catania, Musumeci, dell'esecuzione di una nuova perizia; l'ingegnere dopo aver preso in considerazione diverse possibilità di tracciato, si espresse per quella passante sui pantani per mezzo di un ponte in ferro che avrebbe collegato ponte Rotto con ponte Mazzeri. Il nuovo tracciato avrebbe, quindi, seguito il percorso che, partendo dalla porta di Siracusa verso Fondachello, avrebbe costeggiato sul lato sinistro il ponte detto delle Lavandie; da questo punto in poi il nuovo tracciato e quello della antica vetturale si sarebbero divisi, in quanto quest'ultima, essendo bassa, era soggetta a continue inondazioni⁴⁶.

In una relazione dell'Aprile del 1836, l'ingegnere espose i vantaggi della costruzione del ponte in ferro anziché in legno "[...]non solo per la minore superficie resistente, che offrono tra l'azione e regazione dei traripamenti, e delle onde, ma perché l'attività delle moderne ferriere offre più che prima variati artefatti di cui l'Architettura e al caso di pro-

⁴³ A.S.Sr, I.S.N., *Estratto di delibera per la costruzione della strada dei Pantanelli. Siracusa, 20 Aprile 1833*, b.3052.

⁴⁴ A.S.Sr, I.S.N., *Stima dell'ingegnere provinciale Innocenzo Ali dei lavori di costruzione della nuova strada dei Pantanelli. Siracusa, 5 Marzo 1834*, b.3052.

⁴⁵ A.S.Sr, I.S.N., *Carta topografica della contrada dei Pantanelli redatta dall'ingegnere Innocenzo Ali. Siracusa, 5 Marzo 1834*, b.3052.

⁴⁶ A.S.Sr, I.S.N., *Lettera dell'ingegnere Mario Musumeci al Soprintendente Generale di strade e foreste. Catania, 18 Luglio 1835*, b.3054.

fittare con vantaggio, ed in particolare per simili casi in cui il ferro è stato riconosciuto dai migliori trattatisti idoneo a preferenza per le costruzioni idrauliche[...]”⁴⁷. Il Musumeci inoltre sostenne che il modello architettonico proposto si rifaceva alla migliore tradizione delle scuole idrauliche italiane, solo in seguito ripresa e sviluppata da paesi come la Francia e l’Inghilterra⁴⁸.

L’amministrazione comunale, preso atto delle limitate risorse finanziarie a sua disposizione, decise di dividere il tracciato della strada in tre sezioni, in modo da poter dare la precedenza a quella delle tre ritenuta più urgente. La scelta cadde su quella compresa tra ponte Rotto e ponte Mazzeri essendo questo il principale punto di raccordo tra le vie di comunicazione dei tre distretti della provincia⁴⁹.

Nel Luglio del 1836, dopo che furono passati al vaglio diversi progetti di tracciato, fu accolto quello proposto dall’ingegnere Musumeci⁵⁰ e bandito l’appalto della seconda sezione della strada (da ponte Rotto a ponte Mazzeri), il cui costo fu preventivato in 7.860 ducati⁵¹. Nel dicembre dello stesso anno venne ultimato il III tratto della strada dei Pantanelli: quello che dal ponte Grande sull’Anapo si dirigeva fino alla collina delle Colonne⁵².

Anche per la costruzione del tratto che andava dalla collina delle Colonne alla foce del fiume di Cassibile, l’ingegnere propose due tracciati: uno passante per gli ex feudi Coppo, S. Elia e Spinagallo e un’altro passante per quelli di Milocca – di proprietà del barone Montalto – e Longarini⁵³.

Il tracciato per S. Elia presentava il vantaggio di essere più breve di mezzo miglio rispetto al secondo perché si sarebbe sviluppato in linea retta, ma allo stesso tempo presentava l’inconveniente di essere attraversato in più punti da diversi torrenti, fatto questo che avrebbe ri-

⁴⁷ A.S.Sr, I.S.N., *Relazione dell’ingegnere Musumeci al Soprintendente generale di strade e foreste di Palermo. Siracusa, 10 Aprile 1836*, b.3054.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ A.S.Sr, I.S.N., *Approvazione della Real Segreteria presso il Luogotenente Generale-rip. Lavori pubblici-Palermo 21 Luglio 1836*, b.3054.

⁵¹ A.S.Sr, I.S.N., *Avviso della Deputazione delle Opere pubbliche Provinciali della Valle di Siracusa per l’appalto della seconda sezione della strada rotabile detta dei Pantanelli. Siracusa, 7 Agosto 1836*, b.3054.

⁵² A.S.Sr, I.S.N., *Relazione di consegna del III tratto della strada provinciale detta dei Pantanelli, redatta dall’ingegnere provinciale Innocenzo Ali. Siracusa, 31 Dicembre 1836*, b.3058.

⁵³ A.S.Sr, I.S.N., *Relazione dell’ingegnere prov. Innocenzo Ali all’Intendente della Valle di Noto. Noto, 16 Febbraio 1838*, b.3063.

chiesto una spesa supplementare per la costruzione di parecchi ponti. La strada, infatti, si sarebbe sviluppata per la lunghezza di un miglio e mezzo circa – tra la discesa di Coppo sino alle cosiddette “Pilicelle” – al livello dei campi circostanti rendendola così soggetta ai continui straripamenti dei due torrenti Cavadonna e Mammajasoica. Per questa ragione, l'ingegnere propose che la strada venisse costruita in argine ai due torrenti in modo che restasse più alta rispetto alle acque. Nel punto più basso sarebbe stato costruito un ponte da sostituire a quello precedente andato distrutto anche a causa delle obsolete tecniche di costruzione.

Anche per un altro tratto della strada – quello che andava dal valone di Mortellaro sino alla salita di Stratico – si rendeva indispensabile la costruzione di un ponte in modo da offrire uno sfogo alle acque del torrente Gigia. Un altro handicap era rappresentato dalla distanza dal tracciato del materiale di costruzione.

Il secondo tracciato proposto, quello passante per gli ex feudi Milocca e Longarino, si sarebbe snodato, invece, interamente in alta pianura e su un terreno di natura calcarea molto resistente alle sollecitazioni dei mezzi a ruota e tale quindi da permettere un notevole risparmio sul materiale di costruzione. Inoltre la strada non era intersecata che dal solo torrente Gigia, pur essendo più lunga di mezzo miglio rispetto alla prima. La spesa per il primo tracciato, lungo nove miglia e mezzo, fu stimata in ducati 21.600, mentre quella per il secondo, più lungo di mezzo miglio (10 miglia), in ducati 15.000⁵⁴.

Attorno alla costruzione di questo tratto di strada si accese un conflitto tra l'intendente della Valle, che caldeggiò il tracciato passante per S. Elia, e il Sotto Intendente di Siracusa che si fece portavoce del malcontento di alcuni proprietari terrieri del suo distretto. Questi premevano affinché la strada, anziché per S. Elia, passasse per l'ex feudo di Longarini, adducendo ragioni legate ad un migliore stato oroidrografico dei territori attraversati dalla strada (terreno pianeggiante e assenza di corsi d'acqua)⁵⁵. La controversia si risolse in favore dei proprietari e la scelta del tracciato per la Siracusa-Cassibile ricadde su quello passante per gli ex feudi Milocca e Longarini⁵⁶.

⁵⁴ A.S.Sr, I.S.N., *Relazione dell'ingegnere prov. Innocenzo Ali...cit.*

⁵⁵ A.S.Sr, I.S.N., *Lettera del Sotto-Intendente di Siracusa all' Intendente della Valle di Noto. Siracusa, 7 Maggio 1838, b.3063.*

⁵⁶ A.S.Sr, I.S.N., *Lettera di trasmissione dell' Intendente al Sotto-Intendente, contenente l'approvazione da parte della Real Segreteria di Stato presso il Luogotenente Generale in Sicilia della traccia di strada passante per Longarini. Siracusa, 24 Giugno 1838, b.3063.*

Il 7 Gennaio del 1840 fu bandito l'appalto della strada dei Pantanelli e fra il 1840 e il 1841 furono appaltati e resi transitabili la Noto-Avola e l'Avola-Cassibile fino al ponte sull'Anapo⁵⁷. Per completare la Noto-Siracusa, lunga 23 miglia circa, occorrevano ancora 15.430 ducati per la costruzione del ponte sul fiume Cassibile. Malgrado ciò il 18 Aprile del 1841, l'Intendente Galbo inaugurò la strada coprendone il percorso in carrozza in tre ore e tre quarti⁵⁸.

4. *Le comunicazioni interdistrettuali*

Secondo il piano contenuto nel decreto del 1838, la strada Siracusa-Noto avrebbe dovuto proseguire in direzione di Modica e Vittoria, attraversando i due comuni di Ragusa e Comiso.

Già dall'anno precedente, l'ingegnere Ignazio Giarrusso aveva redatto la pianta topografica della strada provinciale Noto-Modica. In essa erano delineati due tracciati alternativi: il primo andava dalla porta di Noto a Modica passando per Rosolini, lungo 24 miglia e avrebbe utilizzato un ponte preesistente, quello di S. Paolo; il secondo era quello passante per gli ex feudi di Gisira e Camaratini, di miglia 22, lungo il quale si rendeva necessaria la costruzione di un ponte sul fiume Gisira⁵⁹. Come era già accaduto per altri progetti, anche quello per Rosolini suscitò l'opposizione risentita di un gruppo di cittadini di Modica. Anche questa volta si assistette al coagularsi di un blocco municipale attorno agli interessi di alcuni grandi proprietari terrieri. Nella supplica, indirizzata all'intendente di Noto nel Giugno del '37 – il cui primo firmatario era Vincenzo Grimaldi barone di Calamenzana, proprietario dei terreni che ricadevano all'interno del tracciato passante per le campagne di Gisira e Camaratini – i ricorrenti sostenevano che il secondo tracciato fosse da preferire perché più breve e perché si sarebbe sviluppato su di un territorio più pianeggiante del primo che invece avrebbe costretto i viandanti ad inerparsi su per i monti. Se si fosse optato per quest'ultimo tracciato, dunque, sarebbero aumentati sia i tempi di percorrenza che le spese di manodopera oc-

⁵⁷ A.S.Sr, I.S.N., *Avviso dell'Intendente per l'appalto del tronco di strada provinciale dalla porta di Avola al fiume Cassibile. Siracusa, 12 Marzo 1840*, b.3060.

⁵⁸ A.S.Sr, I.S.N., *Giornale degli Atti dell'Intendenza (d'ora in avanti G.A.I.), Discorso dell'Intendente della provincia di Noto D. Antonino Galbo, barone di Montenero, al Consiglio Provinciale nella tornata di Maggio 1841*, b.3022.

⁵⁹ A.S.Sr, I.S.N., *Pianta topografica del progetto di traccia della Noto-Modica, redatta dall'ingegnere Ignazio Giarrusso. Siracusa, 28 Aprile 1837*, b.3063.

correnti per i lavori di riempimento e di livellamento della linea. Inoltre esso, per la particolare struttura idrogeologica del territorio, avrebbe richiesto una maggiore spesa dovendo passare sulla piana di S.Paolo il cui terreno paludoso era mancante dei necessari materiali di costruzione. Quanto poi al preteso risparmio per la esistenza del ponte sul fiume Tellaro, a detta dei ricorrenti il ponte non presentava quei requisiti di solidità necessari per il passaggio dei mezzi a ruota. A ciò andava aggiunto che preferendosi la prima linea, molto vicina alla rotabile per lo scalo di Pozzallo, sarebbero stati gravati per la seconda volta della tassa graduale i possessori delle terre limitrofe alla strada “[...]che han contribuito in modo significativo alla costruzione di essa strada, mentre nella prima il dazio resterebbe sopra terre vergini di contribuzione sin’oggi[.]”⁶⁰.

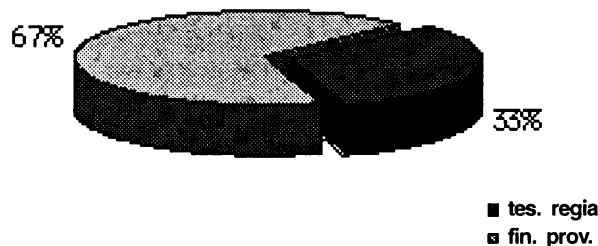
A distanza di tre anni dalla presentazione del progetto, i lavori per la costruzione della strada non erano ancora iniziati. Accanto alla controversia sul tracciato, vi erano anche ragioni legate alla insufficienza dei mezzi finanziari di cui poteva disporre l’amministrazione provinciale. Infatti, sulla base delle priorità adottate dal governo con il decreto del 1838, la provinciale Noto-Modica, essendo una strada di collegamento tra due distretti della medesima provincia, avrebbe dovuto essere costruita con i soli fondi provinciali senza alcun intervento da parte della Tesoreria Generale.

A risolvere in parte i problemi di natura finanziaria intervenne il real rescritto del 4 Gennaio del 1840 con il quale venne accolto il pacchetto di richieste di natura fiscale avanzate dal Consiglio provinciale di Noto e riguardanti l’intera strada provinciale da Siracusa a Modica⁶¹. Fu deciso che la riscossione di tre grani addizionali alla contribuzione fondiaria dovesse essere prorogata per altri sei anni (dal 1841 al 1847) con un gettito calcolato in 11.251 ducati; che venisse prorogato per lo stesso numero di anni – dal 1841 al 1846 – il ratizzo sui comuni di Siracusa, Noto, Avola e Modica (14.400 ducati) e quello sugli altri comuni vicini alle strade (7.200 ducati); e infine che venisse estesa fino ad un raggio di otto miglia la tassa graduale sulle terre limitrofe alla strada (20.000 ducati).

Il Consiglio di Stato stimò il gettito complessivo delle nuove imposizioni in 52.851 ducati che sommati ai 59.851, già stanziati dalla pro-

⁶⁰ A.S.Sr, I.S.N., *Esposto di alcuni cittadini di Modica sul progetto di strada Noto-Modica. Siracusa, Giugno 1837*, b.3063.

⁶¹ A.S.Pa, M.A.S., *Atti del Consiglio Provinciale di Noto, aa. 1839-1843, Seduta del 18 Maggio 1839*, b.750.



Fonte: Archivio di Stato di Siracusa, Intendenza borbonica...cit. Nostra elaborazione.

vincia per la costruzione della strada, avrebbero dato una disponibilità di ducati 112.702. Mancavano ancora per raggiungere la somma di ducati 150.000, stimata necessaria per far fronte alle spese di costruzione dell'intero asse stradale Siracusa-Modica, ducati 37.298⁶².

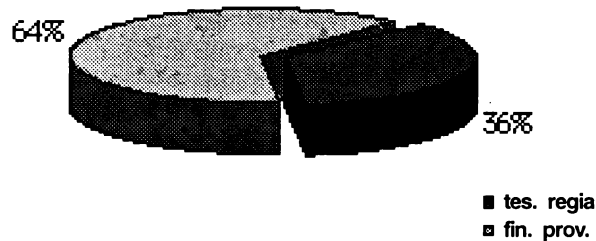
A quattro anni di distanza dalla presentazione del progetto, il Sottintendente di Modica intervenne nella controversia manifestando il suo totale appoggio alle richieste espresse dai redattori della supplica ed indicando gli svantaggi che a suo dire il tracciato passante per Rosolini avrebbe arrecato alle popolazioni del distretto. Innanzitutto essa si sarebbe allontanata di molto dai comuni più popolosi del distretto; inoltre, i lavori per riattare la rotabile Spaccaforno-Pozzallo avrebbero comportato una spesa ingente per i rispettivi comuni e una spesa altrettanto ingente avrebbe dovuto essere affrontata per continuare la strada da Modica agli altri comuni del distretto (Ragusa, Comiso e Vittoria)⁶³.

La controversia fu risolta nell'Ottobre del 1841: il governo ordinò infatti che la strada passasse per Rosolini e Spaccaforno per allacciarsi alla rotabile Modica-Pozzallo già in esercizio⁶⁴ (vedi Graf. 3 e Tab. 7).

⁶² Il governo era già parzialmente intervenuto, nel Giugno del '39, con un prestito di 36.000 ducati per la strada da Siracusa a Noto e con uno di 20.000 ducati per l'altra da Noto a Modica (vedi Graf. 2). A.S.Sr, I.S.N., G.A.I., a. 1840, *Per la strada da Siracusa a Noto e da Noto a Modica*, b.3020.

⁶³ A.S.Sr, I.S.N., *Lettera del Sottintendente di Modica all'Intendente di Noto. Modica, 22 Giugno 1841*, b.3063.

⁶⁴ A.S.Sr, I.S.N., *Lettera del Luogotenente Generale all'Intendente di Noto. Palermo, 9 Ottobre 1841*, b.3063.



Tab. 7 – *Somme spese per la costruzione delle strade provinciali nella valle di Siracusa (in ducati)*

Strade Provinciali	Tesoreria Regia	Finanza Provinciale	Incidenza tesoreria regia	Incidenza Finanza prov.
Siracusa-Catania	28.000	36.150	44%	56%
Sr-Noto-Modica	56.000	112.702	33%	67%
Totale	84.000	148.852	36%	64%

Fonte: Archivio di Stato di Siracusa, *Intendenza borbonica...*cit. Nostra elaborazione.

La realizzazione nel 1846 della provinciale Modica – Ragusa consentì di mettere in comunicazione un vasto territorio con i centri marittimi più vicini. Su questo asse principale, infatti, si innestarono tutta una serie di strade comunali: la Ragusa-scalo di Mazzarelli, la Modica-Scicli per gli scali di Sampieri e Donnalucata, la Modica-scalo di Pozzallo, la Vittoria-S. Croce-scalo di Scoglitti la Vittoria-scalo di Scoglitti, e la Comiso-Chiaramonte, che realizzarono il disegno di convogliare la produzione del ricco entroterra agricolo della parte orientale del distretto di Modica verso i principali punti di imbarco.

5. *Le strade del vino nella pianura dell'Ippari*

Nel 1841 si diede inizio alla programmazione della rotabile Ragusa-Comiso-Vittoria per proseguire poi fino a Terranova, al confine con la valle di Caltanissetta. Il comune di Chiaramonte avanzò da subito la richiesta che la strada passasse vicino al suo abitato per proseguire in direzione di Comiso. Il Consiglio Provinciale la respinse e propose una traversa da Comiso a Chiaramonte che avrebbe consentito a quest'ultimo di allacciarsi alla provinciale in modo da poter trasportare più agevolmente le derrate agricole verso lo scalo di Scoglitti.

Con Real Rescritto del 26 Novembre del 1841, il governo di Napoli approvò la costruzione della traversa, stabilendo che le spese sa-

rebbero state di esclusiva pertinenza del comune di Chiaramonte, in considerazione del fatto che i due comuni di Comiso e di Vittoria erano già stati tassati per la costruzione di altre tre strade: la Comiso-Ragusa, la Comiso-Vittoria e la Vittoria-scalo di Scoglitti.

Il governo ordinò l'imposizione per sei anni di una addizionale alla fondiaria di Chiaramonte, equivalente ad 1/5 della contribuzione regia ed un dazio addizionale sul macinato, di cavalli cinque per ogni tumolo; inoltre autorizzò il prelevamento e la messa in vendita di 200 salme di frumento dal peculio frumentario di quel comune⁶⁵.

Cinque anni più tardi, il 21 Settembre 1846, fu aggiudicato l'appalto del tratto Modica-Vittoria. L'intento dichiarato era quello di mettere in comunicazione tra loro i comuni della ex Contea di Modica e questi con il capovalle⁶⁶. La scelta del tracciato ancora una volta fu improntata al principio della massima riduzione delle distanze seguendo un tracciato quanto più possibile rettilineo in modo da contenere sia i tempi che i costi di percorrenza. Da questo punto di vista era altrettanto importante l'orografia dei territori attraversati dalla strada in modo da evitare le pendenze eccessive (superiori al 5-7 %) che avrebbero prodotto un inutile spreco di energia animale⁶⁷.

Un tale indirizzo trova conferma nella scelta del tracciato della nuova rotabile Modica-Ragusa. Infatti, per la particolare topografia dei due paesi – divisi entrambi in inferiore e superiore – la strada poté collegare la parte inferiore di Modica con la parte superiore di Ragusa⁶⁸. Solo successivamente – a metà degli anni '50 – furono costruite due strade interne che permisero il collegamento di Modica superiore e di Ragusa inferiore con la provinciale Modica-Vittoria⁶⁹.

⁶⁵ A.S.Sr, I.S.N., G.A.I., a.1842, *Discorso dell'Intendente della provincia di Noto D. Antonio Galbo barone di Montenero al Consiglio Provinciale nella tornata di Maggio 1842*, b. 3022.

⁶⁶ A.S.Pa, M.A.S., Atti del Consiglio Provinciale di Noto, a.1846, b. 751.

⁶⁷ Sul rapporto ottimale fra carico utile trasportato e forza di trazione animale necessaria, si vedano i calcoli dell'Afan de Rivera in, *Considerazioni...cit.*, vol. II, pp. 410-412.

⁶⁸ Per capire di quale urgenza fosse la costruzione di una strada rotabile tra i due centri, bastino le parole dell'abate Paolo Balsamo nel suo *Giornale ...cit.*, p. 108, "[...] *La distanza tra Modica e Ragusa non è più di quattro miglia; e ciò non ostante noi compiere non potremmo questo viaggio in meno di tre ore, per motivo della somma malagevolezza della strada, e la frequenza dei dirupi, o piuttosto rompicolli. [...]*".

⁶⁹ A.S.Sr, I.S.N., G.A.I., *Discorso dell'Intendente cavaliere Salvatore La Rosa al Consiglio Generale di Noto adunato il 22 Maggio 1854*, b.3020. Un Real Rescritto del 25 Ottobre 1841 ordinò che la Modica-Ragusa venisse costruita "[...] *con acclività che non superi il 5 per 100 né siti elevati [...]*", in A.S.Sr, I.S.N., G.A.I., *Discorso dell'Intendente*

In seguito alla scelta del tracciato della Modica-Vittoria, il comune di Biscari, appellandosi ad un reale rescritto del 1843, reclamò che la strada passasse in prossimità dell'abitato⁷⁰. Le pressioni maggiori provenivano dai settori legati al commercio di esportazione: nel territorio di Biscari si producevano, infatti, soprattutto vino, soda, riso e carrube⁷¹ che, assieme ai prodotti provenienti dai comuni contermini (Vittoria, Comiso, Chiaramonte) alimentavano le esportazioni dal vicino scalo di Scoglitti. Era quindi di grande interesse per i proprietari che la provinciale passasse sul proprio territorio, in modo da poter raggiungere in tempi brevi e a costi di gran lunga contenuti la rotabile Vittoria-scalo di Scoglitti, già costruita tra il 1835 e il 1837 a spese del comune di Vittoria⁷².

In questi anni, lo scalo di Scoglitti andò sempre più caratterizzandosi come uno dei principali "porti del vino" siciliani. Nel 1850 da questo scalo furono esportate 393 botti, tutte dirette in Gran Bretagna ed esso si collocò al quinto posto dopo Marsala (10.977 botti), Riposto (10.783 botti) – i due più importanti porti di esportazione del vino – Siracusa (4.180) e Palermo (1.094 botti)⁷³. La funzione di volano che la domanda estera svolse nel determinare la specializzazione di quel porto e del suo entroterra, così come di buona parte dei porti "minori" isolani, trova conferma nell'aumento delle esportazioni fatto registrare dalla metà degli anni Trenta⁷⁴.

della provincia di Noto D. Antonino Galbo barone di Montenero al Consiglio Provinciale nella tornata di Maggio 1843, b.3022.

⁷⁰ A.S.Pa, M.A.S., *Atti del Consiglio Provinciale di Noto*, a. 1846, b.751.

⁷¹ Cfr. F. LA CHINA, *Vittoria dal 1607 al 1890. Dialoghi*, Vittoria, 1890, p. 57.

⁷² L'importanza assunta negli anni da quest'ultima rotabile, per il commercio d'esportazione di un'ampia e significativa area della valle di Noto con la parte continentale del regno e con l'estero, fecero sì che nel 1860 essa venisse dichiarata provinciale, cfr. F. LA CHINA, *Vittoria...cit.*, p. 196.

⁷³ Cfr. R. BATTAGLIA, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Milano, Giuffrè, 1983, pp. 147-148.

⁷⁴ Nel decennio 1831-40, Marsala aumenta da onze 14.306 a onze 18.969; Scoglitti da onze 6.827 ad onze 11.081; Riposto da onze 25.589 a onze 28.100. Significativo è anche l'aumento delle quote percentuali sia per le importazioni che per le esportazioni, dei porti di Licata (12,40 %) Agrigento (7,49 %) e Terranova (6,47 %) che rappresentavano i punti di sbocco di un hinterland caratterizzato dalla maggiore concentrazione di miniere di zolfo, la cui domanda – così come per il vino – era in rapida crescita, alimentata dall'impetuoso sviluppo industriale della Gran Bretagna. Di contro, nel quinquennio 1831-35, Messina e Palermo registrano flessioni consistenti, diminuendo la loro complessiva quota al 59,45 % che subirà un'ulteriore riduzione nel quinquennio 1836-40, raggiungendo una quota del 45,66 %, cfr. R. BATTAGLIA, *Sicilia e Gran Bretagna...cit.*, pp. 135-136.

Accanto alla funzione “selettiva” svolta dalla domanda estera – e in modo particolare da quella inglese – e alla predisposizione pedologica di queste aree, l’industria vinicola siciliana poté contare sulla presenza “modernizzatrice” di mercanti-imprenditori come Woodhouse, Ingham, Florio, i quali consolidarono l’ascesa economica negli anni dell’occupazione inglese dell’isola (1806-1815), potendo contare su due fattori importanti: l’organizzazione commerciale e la certezza dei mercati di sbocco. Nel 1812, Benjamin Ingham acquistò un “baglio” a Vittoria con il quale assieme a quello costruito a Marsala e a quelli acquistati a Castelvetro, Campobello di Mazzara e a Balestrate – nella parte nord-occidentale dell’isola – inizia a produrre un marsala più dolce di quello prodotto da Woodhouse (le qualità migliori erano il *London Particular* e il *Bandiera*). Ma l’aspetto più interessante consistette nel fatto che sia gli Ingham-Withaker che i Florio misero in atto una strategia vincente che diede vita da una parte ad una solida rete di agenti e mediatori all’estero e dall’altra vincolò con larghe anticipazioni agli agricoltori la produzione dei vitigni selezionati come il *catarratto*, *l’inzolia*, *il damaschino*⁷⁵. Il particolare meccanismo creditizio, praticato soprattutto dai Florio, se da un lato consentiva ai “[...]viticoltori di far fronte alle spese di produzione, dall’altro però metteva[no] gli stabilimenti nella condizione di accaparrarsi la produzione stessa a prezzi più che vantaggiosi[...]”⁷⁶.

Le aspettative di più alti profitti unite agli effetti della legislazione eversiva della feudalità (l’abolizione del fidecommesso, la legge del 1824 sull’assegnazione di terre ai creditori soggiogati, i primi tentativi di scioglimento dei diritti promiscui, la vendita di terre demaniali) e alla ripresa della domanda internazionale a partire dagli anni Quaranta, diedero l’avvio ad un vastissimo processo di riconversione agraria che mutò gli ordinamenti colturali di quelle aree le cui strutture produttive erano meglio integrate nei circuiti del mercato internazionale⁷⁷. Il processo conobbe un’ulteriore fase di accelerazione in seguito all’emanazione delle istruzioni dell’11 Dicembre 1841 che contribuirono a chiudere rapidamente la questione relativa alle promiscuità e ai risarcimenti dei diritti feudali aboliti. Accanto a ciò la censuazione dei beni ecclesiastici di re-

⁷⁵ Cfr. G. BARONE, *Vite e vino (secc. XIX-XX)*, in A. RECUPERO (a cura di), *La dimora di Demetra. Storia, tecnica e mito dell’agricoltura siciliana*, Palermo, Gelka, 1989, p. 135.

⁷⁶ R. GIUFFRIDA, *La grande crescita*, in AA.VV., *L’età dei Florio*, Palermo, Sellerio, 1986, p. 31.

⁷⁷ Per una comparazione con processi analoghi che nello stesso periodo interessarono Terra di Bari, cfr. A. MASSAFRA, *Campagne e territorio nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Bari, Dedalo, pp. 173-174.

gio patronato (r.d. del 19 dicembre 1838, del 6 giugno 1842 e le istruzioni del 7 Aprile 1843) rimise in movimento l'asfittico mercato fondiario, schiudendo nuove possibilità di affitto e di messa a coltura delle terre.

Alla vigilia dell'Unità, il territorio di Vittoria (8.978 salme) era occupato per il 39,3% da vigneti⁷⁸: a farne le spese erano stati soprattutto gli uliveti e i carrubeti. Vittoria produceva soprattutto vini rossi da taglio, mezzo taglio e da pasto e li esportava allo stato grezzo sul continente italiano e all'estero: gli importatori erano interessati a vini molto alcolici e di colore scuro per poterli tagliare coi loro vini a più bassa gradazione alcolica⁷⁹.

6. *Le tecniche di costruzione stradale*

Una attenta disamina delle tecniche di costruzione stradale adottate nella prima metà dell'Ottocento si rivela indispensabile per comprendere a fondo di quale portata fu il passaggio dalle antiche trazzere o "vetturali" – percorsi a fondo naturale – alle cosiddette "rotabili di fabbrica". La prima e più importante novità consistette nel fatto che le strade modificarono in modo più duraturo e incisivo il territorio, divenendo agenti della sua "costruzione".

La storia delle tecniche di costruzione e manutenzione delle strade in Sicilia, così come in buona parte delle nazioni europee, si articolò in diverse fasi sulla scorta degli avanzamenti della scienza ingegneristica e delle relative tecniche⁸⁰. Il Perez nel suo saggio sulle strade di Sicilia, distinse – in relazione, appunto, all'evoluzione delle tecniche e alla loro concreta applicazione – fra le strade costruite sino alla metà degli anni Venti dell'Ottocento e quelle realizzate successivamente. Il periodo anteriore al 1824 viene definito dal nostro autore "[...]come un primo av-

⁷⁸ La percentuale è stata calcolata sui dati contenuti in S. SALOMONE, *La provincia di Siracusa*, in (idem) *Le province siciliane*, vol. I, Acireale, 1884, p. 31 e in V. MORTILLARO, *Dizionario Geografico-Statistico, Siciliano-Latino-Italiano, dell'isola di Sicilia e delle sue adiacenze*, Palermo, 1850.

⁷⁹ F. LA CHINA, *Vittoria...* cit., pp. 192-193. A Vittoria, intorno al 1850, la ditta Ignazio e Vincenzo Florio costruì un secondo baglio, costituito da un grande magazzino per la raccolta dell'uva e da un impianto di distillazione.

⁸⁰ Per un quadro complessivo delle tecniche di costruzione dal XVII al XX secolo, si veda R.J. FORBES, *Le strade fino al 1900 circa*, in CH. SINGER, E.J. HOLMIARD, A. RUPERT HALL, T.I. WILLIAMS (a cura di), *Storia della tecnologia*, vol. II, Torino, 1968, pp. 532-560.

viamento al genere di pubbliche costruzioni[...]e come un abbozzo di saggi non scevri da molte imperfezioni che accompagnano sempre l'arte nel suo incominciamento[...]”⁸¹.

Dalla metà degli anni Venti e soprattutto in seguito all’emanazione di alcuni regolamenti governativi che disciplinarono in modo sempre più rigido e preciso la materia – sino alla fine del periodo da noi considerato – le strade rotabili furono costruite seguendo gli stessi principi tecnici anche se non sempre con i medesimi risultati⁸². L’operazione preliminare, cui era chiamato l’ingegnere incaricato della direzione dei lavori, consisteva nella definizione dell’itinerario o “traccia” che la strada avrebbe dovuto seguire. Questa si presentava come una operazione complessa, in quanto nello svolgere questo compito egli doveva considerare più fattori: la stabilità e le caratteristiche idrogeologiche del terreno, la pendenza, la scelta del percorso più breve da un punto all’altro della strada per ottenere un risparmio nella spesa di costruzione e, non ultimo, i vantaggi economico-commerciali che da essa ne sarebbero derivati.

Stabilita la traccia l’operazione successiva era l’apertura del “tracciolino” che consisteva nel tracciare sul terreno l’itinerario prescelto dall’ingegnere e da esso disegnato su una carta topografica. Subito dopo si era in grado di passare alla rilevazione dei profili longitudinali e trasversali della strada. In essi venivano raffigurati, attraverso una rappresentazione grafica, i tagli e i riempimenti di materiale terroso o roccioso occorrenti per trasformare la superficie topografica della strada in una superficie piana regolare o inclinata. Le operazioni di “sterro” e “riporto” (come venivano chiamate allora nel gergo tecnico, i tagli e i riempimenti) servivano a livellare il piano della strada ed erano, quindi, le prime ad aver luogo. La terra e le pietre portate via dai luoghi dove il tracciato veniva sottoposto a tagli, veniva poi utilizzato nei riempimenti; a volte, quando il materiale di sterro non era sufficiente per il riporto, si utilizzavano materiali estratti dalle cave più vicine alla strada. I riempimenti venivano eseguiti a strati di spessore non superiore a 2 palmi (cm 52,5 circa) e la loro altezza variava da 2 a 4 palmi di spessore (da cm 52 a cm 105 circa). La parte superiore del riempimento veniva disposta ad “informatura”, cioè leggermente concava, per potervi poi incassare la massiciata e raccordarvi i passeggiatoi laterali.

Dopo alcune settimane – il tempo occorrente per far assestare il corpo stradale – si passava alla formazione della parte esterna della strada.

⁸¹ Cfr. G. PEREZ, *La Sicilia...* cit., p. 75.

⁸² Soprattutto i regolamenti del 10 Luglio 1829 e del 15 Aprile 1852, in G. PEREZ, *Manuale...* cit., vol. III, Palermo, 1859, pp. 3-28 e pp. 530-558.

Questo rappresentava uno dei momenti più delicati dell'intera operazione, in quanto la parte superficiale della strada era quella che avrebbe sopportato direttamente la pressione delle ruote e quindi la più facile a logorarsi. Essa era composta di due parti: una zona centrale, chiamata "capostrada", sulla quale passavano i carri, e due passeggiatoi laterali, sui quali camminavano i pedoni.

La larghezza della strada variava a seconda dell'importanza della stessa: i regolamenti governativi sulla costruzione delle strade contenevano istruzioni anche su questo aspetto. Il decreto del 10 Agosto 1824 con il quale la Soprintendenza venne ricostituita, conteneva anche una prescrizione circa le dimensioni che avrebbero dovuto avere le strade regie da costruirsi in Sicilia: esse dovevano avere una larghezza massima non superiore a palmi 46 (12 metri circa), compresi i fossi laterali per lo scolo delle acque. Ma in realtà è molto difficile ricostruire una classificazione delle strade basandosi esclusivamente sulla loro larghezza. Per quanto riguarda le strade provinciali e comunali, la loro larghezza variava da una provincia all'altra, anche se approssimativamente possiamo affermare che le strade costruite in Sicilia nella prima metà dell'Ottocento ebbero una larghezza media di 24 palmi (m. 6,30 circa): 16 palmi (m. 4,20 circa) nel capostrada e 4 palmi (m. 1,05 circa) in ciascuno dei due passeggiatoi laterali.

Abbiamo accennato al capostrada e alla resistenza che esso doveva opporre al passaggio dei mezzi a ruota; per questa ragione esso era generalmente formato da selciati brecciamati, ovvero da uno strato inferiore di grosse pietre ricoperto di pietre di dimensioni molto più piccole. Il selciato veniva collocato secondo un sistema detto ad "ossatura". Nella prima fase si disponevano tre linee di pietre, dell'altezza di un palmo (cm 25,25), due lungo ciascuno dei margini laterali del capostrada ed una al centro di esso: queste pietre venivano collocate "di piatto" (cioè sul lato più largo e stabile) sull'informatura, avvicinate le une alle altre e connesse tra di loro il più possibile, in modo da formare tre linee longitudinali continue e parallele. Questi filari longitudinali venivano poi intersecati perpendicolarmente da altre linee trasversali di pietre della stessa dimensione delle prime, collocate sempre di piatto sull'informatura, poste alla distanza di 6 palmi (m. 1,58 circa) l'una dall'altra.

In questo modo si formava un'ossatura composta di tanti quadrati vuoti uguali: il riempimento di tali quadrati costituiva la fase successiva del lavoro. Essi venivano riempiti con grosse pietre dell'altezza standard di 10 onces (cm 22 circa), sottoposte quindi di 2 onces circa (cm 4,5 circa) ai filari, collocate con precisione una per una, connesse tra di loro e battute con pesanti mazze in modo da lasciare il minor numero pos-

sibile di fessure; queste piccole fessure venivano poi “zeppate” (riempite totalmente) con delle scaglie di pietra conficcate col martello. Per completarla bisognava ultimare il riempimento dei quadrati e dare la necessaria inclinazione trasversale (convessità) ai capostrada per facilitare lo scolo delle acque piovane verso i margini della strada. Quest’ultima operazione veniva chiamata “brecciamazione”: sul primo strato di pietre più grosse veniva sparso uno strato di brecciamine di natura ghiaiosa, o argillosa, o vulcanica, o calcarica, o marnosa, o torbosa – cioè da materiali grassi e glutinosi, al fine di acquistare la conveniente consolidazione – con ciottoli da 1 a 4 onces di diametro (da cm 2 a cm 9 circa). Esso veniva conformato in modo tale da far assumere al capostrada una forma arcuata: ne veniva sparso di più lungo l’asse centrale e sempre di meno ai lati di esso fino ai margini laterali. Mediamente si collocavano un massimo di 11 onces (cm 24 circa) di brecciamine lungo l’asse centrale del capostrada, e invece un massimo di 7 onces (cm 15 circa) lungo i margini di esso. I regolamenti governativi prescrivevano che le pendenze laterali delle strade, al fine di agevolare il transito dei carri, non superassero come limite massimo il dodicesimo della larghezza⁸³. In genere, a partire dagli anni Trenta, la pendenza laterale di una strada-tipo siciliana non superò il ventesimo della larghezza.

A proposito dei metodi di costruzione del capostrada nel periodo anteriore al 1824, Perez rileva che esso era quasi sempre costituito da una grossa ossatura che gli conferiva una conformazione “a schiena”, ovvero una accentuata convessità al centro, tale “[...]che una carrozza vi cammina sopra una obbliquità pericolosa, a meno che non si mantenga giustamente nel mezzo[...]”⁸⁴. Ma egli aggiungeva anche che un tale difetto non era da attribuire alla poca professionalità o alla insufficiente preparazione degli ingegneri siciliani. Difetti molto simili erano osservabili a quel tempo anche sulle strade della Gran Bretagna, della Francia o del Piemonte, “[...]in un’epoca in cui il nuovo metodo di Mac-Adam (dal nome dell’ingegnere scozzese che nel 1822 aveva pubblicato a Londra un libro dal titolo “*Osservazioni sul sistema di costruir le strade*”) era qui sconosciuto ed in Inghilterra stessa non avea avuto attuazione, furon costruite secondo il sistema allora comune non solo nel resto d’Italia ma nelle più colte nazioni di Europa[...]”⁸⁵.

⁸³ Regolamento del 10 Luglio 1829, cit.

⁸⁴ G. PEREZ, *La Sicilia...* cit., pp. 77-78.

⁸⁵ Ibidem, p. 80. Il sistema Mac-Adam consisteva, in sintesi, nel costruire la massciata stradale non usando armature di grosse pietre ma soltanto strati di piccole dimensioni pressati l’uno sull’altro. L’opera di Mac-Adam fu pubblicata a Napoli

I regolamenti allora in vigore nel Piemonte, approvati con le regie patenti del 29 Maggio 1817, prescrivevano di preparare l'ossatura delle strade con un incassamento e quindi di riempirne il vuoto sino a pareggiare il piano dei marciapiedi con ghiaia naturale di torrente o fiume o di cava: “[...]l’uso del così detto pietrisco ossia pietre rotte a martello, tanto oggi raccomandato, non solamente non era ammesso, ma era reputato come un ripiego da adottarsi al bisogno.[...]La sagoma che davasi alle strade era unicamente quella a schiena, cioè con due pendenze[...]”⁸⁶. Solo a partire dalla seconda metà degli anni Quaranta del XIX secolo, in Piemonte, in seguito alla diramazione della circolare del 23 Gennaio 1846, fu presa in considerazione la proposta di adottare un metodo per variare la sagoma delle strade, e non prima che venisse emessa la circolare del 27 Marzo 1852 fu cambiato il metodo per la costruzione dell'ossatura del capostrada⁸⁷.

Anche in Francia, dove la convessità del profilo trasversale delle strade “[...]era così pronunciata che[...],sovente le carrozze erano costrette a ribaltare[...]”, soltanto tra la fine degli anni Venti e l’inizio degli anni Trenta, il Direttore di Ponti e strade con due successive circolari invitò i prefetti ad attenuare la convessità e la pendenza nel senso longitudinale delle strade essendo quest’ultima così pronunciata in molti punti “[...]che pel tiro dei carri o delle carrozze doveansi attaccare cavalli di rinforzo[...]”⁸⁸.

Le ulteriori modifiche apportate al sistema Mac-Adam dagli ingegneri francesi durante gli anni Quaranta dell'Ottocento, furono recepite in Sicilia già alla fine degli stessi anni. Ma malgrado ciò in Sicilia si continuò a costruire le strade con il metodo dei selciati brecciamati: lo scopo era quello di porre stabili fondamenta per la strada ponendo uno strato inferiore di grosse pietre che oltre a ciò permetteva di isolare il manto superficiale di essa dal terreno sottostante. In questo modo lo strato inferiore di grosse pietre assolveva il compito di drenaggio della superficie stradale, evitando che, per lo scolo delle acque piovane verso i margini laterali, si accentuasse la convessità della strada.

Un problema non indifferente cui bisognò far fronte periodicamente con un notevole dispendio di risorse finanziarie fu quello della manu-

nel 1826, a cura del De Welz, con il titolo “*Primo elemento della forza commerciale, ossia nuovo metodo di costruir le strade*”.

⁸⁶ Cfr. G. PEREZ, *La Sicilia...* cit., p. 79.

⁸⁷ *Ibid.*, pp. 79-80.

⁸⁸ *Ibid.*, pp. 78-79. Le circolari diramate dal Direttore di Ponti e Strade di Francia sono del 16 Maggio 1828 e del Settembre del 1831.

tenzione delle strade. Se da un lato, infatti, le strade rotabili permisero, rispetto alle antiche trazzere, il transito in ogni stagione dell'anno, dall'altro questo vantaggio richiedeva una manutenzione maggiore e più accurata di quella necessaria per ripristinare le vecchie mulattiere. I profondi solchi creati dal continuo passaggio dei veicoli a ruota assieme all'azione erosiva delle acque piovane logoravano nel tempo la superficie esterna delle strade, deturpandone la configurazione. Al fine di mantenere le strade in buono stato durante tutto l'anno, venivano effettuate due operazioni di manutenzione ordinaria: una in primavera e l'altra in autunno. Queste consistevano nel rifacimento della copertura di breccie che costituiva la parte esterna del capostrada: essa veniva ripristinata secondo la sua originaria forma convessa, livellandola il più possibile in modo da consentire un agevole transito ai veicoli.

Ma accanto alla manutenzione periodica generale ve ne era una ordinaria quotidiana che, secondo le norme borboniche, veniva appaltata ad un "capomastro" il quale era tenuto a mantenerla in buono stato durante tutto l'anno. A tale scopo egli era obbligato a tenere, a proprie spese, degli operai detti "stazionari", i quali vigilavano sulla strada e operavano quelle riparazioni giornaliere che si richiedevano necessarie.

Oltre alla manutenzione ordinaria, semestrale e quotidiana, a volte bisognava ricorrere a quella straordinaria: ciò accadeva in seguito ad una grave calamità come una frana, un terremoto o un nubifragio.

SALVATORE VINCIGUERRA
Università di Catania