

Territoriali e viabilità in Sicilia fra Sette e Ottocento

di Salvatore Vinciguerra

1. Spazi, economie, infrastrutture.

Sullo scorcio del XVIII secolo, le sollecitazioni mercantili e la dilatazione degli spazi di mercato furono all'origine di una nuova fase di colonizzazione dei feudi – dopo quella cinque-seicentesca – ma con finalità ed esiti radicalmente diversi¹. La pressione sul territorio fu tale da ridisegnare oltre che le forme del paesaggio agrario di vaste aree della Sicilia, anche profili e caratteri di una parte consistente delle élites terriere. Sulle terre migliori e ricche d'acqua, e principalmente per iniziativa economica dell'aristocrazia, la proprietà fondiaria fu valorizzata grazie alla diffusione delle colture arboree ed irrigue. Da questo momento le nuove piantagioni, più che costituire una corona attorno a paesi e città, penetrarono più in profondità nella campagna, lontano dalla cintura urbana, dando vita a vaste distese di coltura specializzata che richiesero forme di insediamento stabile dei contadini sulle terre riconquistate all'agricoltura².

La Sicilia del Sud-Est si presentava all'appuntamento con questi più intensi processi di trasformazione del paesaggio agrario con strutture insediative e produttive del tutto originali, ereditate dall'epoca medievale; essa, infatti, già prima della ricostruzione suc-

¹ Sulla definitiva specializzazione dell'economia meridionale in produttrice di materie prime agricole – all'interno della divisione internazionale del lavoro che andò imponendosi a partire dalla seconda metà del XVIII secolo – e sul ferreo controllo esercitato dalle potenze economiche nordeuropee (in particolare Francia e Inghilterra) in fase di industrializzazione, sui movimenti economici del Regno di Napoli, cfr. F. Sirugo, *La «rivoluzione commerciale»*. Per una ricerca su *Inghilterra e mercato europeo nell'età del Risorgimento Italiano*, in «Studi storici», 1961, 2; A. Lepre, *Sui rapporti tra Mezzogiorno ed Europa nel Risorgimento*, ivi, 1969, 3; P. Bevilacqua, *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale (secoli XVIII-XX)*, in «Meridiana», 1987, 1.

² Cfr. P. Bevilacqua, *Clima, mercato e paesaggio agrario nel Mezzogiorno*, in *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, I, *Spazi e paesaggi*, Marsilio, Venezia 1990, pp. 649-51.

cessiva al terremoto del 1693, era caratterizzata non solo da un insediamento della popolazione in grossi borghi ma anche da una solida rete di città demaniali padrone di estesi territori (in particolare Catania, Noto, Caltagirone e Lentini). Inoltre, l'assenza di una specializzazione monoculturale per l'esportazione (soprattutto grano) – che l'aveva tenuta lontana dall'area d'influenza delle due maggiori città portuali (Palermo e Messina) – assieme ad un considerevole sviluppo delle colture e delle attività industriali (cotone, tele, orbace), avevano dato vita ad un'economia più diversificata ed equilibrata di quelle di altre aree della Sicilia³. Una conferma del maggiore sviluppo dell'agricoltura e del livello superiore di complessità del territorio «costruito» ci è fornita dai dati catastali che attribuiscono a quest'area la maggiore espansione delle colture irrigue ed arboricole⁴ – grazie soprattutto alla presenza di sorgenti sotterranee con la maggiore portata d'acqua di tutta l'isola⁵ – in sintonia con i maggiori incrementi territoriali della piccola e media proprietà⁶. Se nella prima metà dell'Ottocento le colture irrigue in Sicilia si estendevano su una superficie pari a 11 846 ha, di questi ben il 69% erano concentrati nella valle di Catania (4450 ha) e in quella di Siracusa-Noto (3750 ha)⁷.

Oltre alle sensibili differenze negli orientamenti culturali, notevoli erano anche quelle riguardanti l'articolazione della proprietà, tra le zone cerealicole dell'interno e il versante sud-orientale. In quest'ultimo, fatta eccezione per la piana di Catania – la più vasta pianu-

³ Cfr. M. Aymard, *La città di nuova fondazione in Sicilia*, in *Annali Storia d'Italia*, VIII, *Insedimenti e Territorio*, Einaudi, Torino 1985, pp. 407-10.

⁴ Nel primo lavoro statistico voluto dal governo borbonico con una ministeriale del 29 giugno del 1829, il territorio della valle di Siracusa venne calcolato in 178 761 salme legali (pari a circa 1398 miglia quadrate); la parte di esso coltivata era pari a 106 546 salme (59,6%), di cui 29 906 salme (28%) destinato a colture arboree (vite, ulivo, carrube, mandorle e agrumi) e i cui prodotti erano per la maggior parte esportati all'estero. Le percentuali sono state elaborate sui dati contenuti in Archivio di Stato di Palermo, Ministero Affari di Sicilia (d'ora in avanti A.S.Pa, M.A.S.), Atti del Consiglio Provinciale di Siracusa, «*Si fanno noti li risultamenti de lavori statistici della Valle. Siracusa, li 31 Dicembre 1831*», b.749. Il catasto del 1853 registrò un aumento dell'area vitata, in rapporto all'intero territorio della valle di Siracusa-Noto, dal 5,8% del 1831, al 7,3%.

⁵ Le sorgenti con la maggiore portata d'acqua dell'area centro-orientale erano concentrate nella valle di Catania (49%) e in quella di Siracusa (45%), cfr. A. Di Blasi, *La proprietà fondiaria nella Sicilia centro-orientale. Considerazioni geografiche*, Edigraf, Catania 1968, p. 50. Inoltre, un censimento delle sorgenti della Sicilia (3711 sorgenti che fornivano 32 850 l/sec. di acqua) attribuiva a Palermo 7410 l/sec., che si collocava così al secondo posto dopo Catania (10 080 l/sec.), cfr. Raffa, *Le sorgenti della Sicilia*, in Ministero Lavori Pubblici, *Il servizio idrografico italiano*, Roma 1931, p. 284.

⁶ Cfr. Di Blasi, *La proprietà fondiaria* cit., p. 52.

⁷ Cfr. V. Mortillaro, *Notizie economico-statistiche ricavate sui catasti di Sicilia*, Palermo 1854, pp. 106-7.

ra del Mezzogiorno dopo il Tavoliere di Puglia, con i suoi ben 30 000 ha, su circa 40 000, rimasti preda del disordine idraulico e perciò coltivati estensivamente sino alla metà di questo secolo⁸ e dove il 31% della superficie era suddivisa in proprietà di oltre 800 ha – le proprietà di 200 ettari ammontavano al 51%⁹. Vi era, dunque, una buona diffusione di aziende medie. Il vigneto, soprattutto, essendo una coltura rivolta essenzialmente al mercato richiedeva un assetto proprietario articolato in aziende di medie e piccole dimensioni, ma in grado per il carattere intensivo della coltivazione di far fronte alle spese di gestione e alle oscillazioni congiunturali; a ciò va aggiunto che un terreno vitato garantiva – al netto dei costi per il pagamento del censo enfiteutico – un margine d'utile di oltre il 60%¹⁰. Ben diversa era la situazione nei pianori dell'interno (province di Caltanissetta e Agrigento), dove la natura dei suoli – spesso argillosi – e la scarsità d'acqua causata da un regime idrografico prevalentemente torrentizio, suggerivano le convenienze di un uso estensivo dei terreni, perpetuando così il secolare dominio del latifondo cerealicolo e lasciando pressoché inalterati i quadri ambientali e insediativi¹¹. Le economie del latifondo, infatti, non necessitavano, per le loro specifiche strutture e logiche produttive, né di complessi reticoli viari, né di strutture di servizio – come furono le città per le agricolture intensive – né di sistemi irrigui¹².

La costruzione nel corso dell'ultimo ventennio preunitario di una rete di strade rotabili – quasi esclusivamente provinciali e comunali – operò come ulteriore fattore di differenziazione e gerarchizzazione territoriale¹³ (Tab. 1). Nel versante sud-orientale, la natura prevalentemente pianeggiante dei terreni situati a ridosso del tratto costiero e il fatto, non indifferente, che i comuni dell'interno si trovas-

⁸ G. Barone, *Mezzogiorno e modernizzazione. Elettricità, irrigazione e bonifica nell'Italia contemporanea*, Einaudi, Torino 1986, pp. 189-242.

⁹ Cfr. Di Blasi, *La proprietà fondiaria* cit., pp. 12-3.

¹⁰ Cfr. E. Iachello, *Il vino e il mare. «Trafficienti» siciliani tra '700 e '800 nella contea di Mascalì*, Maimone, Catania 1991, pp. 49-53.

¹¹ Nella sola provincia di Caltanissetta la grande proprietà assorbiva il 68% del territorio, mentre quella superiore ai 1000 ettari ne interessava ben il 45%, cfr. Di Blasi, *La proprietà fondiaria* cit., pp. 12-3 e tav. I/A p. VIII. Su questi temi cfr. pure Bevilacqua, *Tra Europa e Mediterraneo. L'organizzazione degli spazi e i sistemi agrari*, in *Storia dell'agricoltura* cit., I, pp. 19 sgg.

¹² Cfr. P. Bevilacqua, *Forme del paesaggio e evoluzioni dell'habitat. Alcune ipotesi*, in «Meridiana», 1990, 10, pp. 80-1.

¹³ Per una comparazione con analoghi processi di trasformazione che interessarono nello stesso periodo la «Puglia piana», si veda A. Massafra, *Campagne e territorio nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Dedalo, Bari 1984, pp. 308 sgg.

sero a distanze non eccessive dalla costa, crearono le condizioni favorevoli per la realizzazione della più fitta maglia viaria dell'isola¹⁴. Il dato che emerge con più evidenza da un'analisi delle strade costruite in Sicilia tra il 1838 e l'Unità è infatti la maggiore concentrazione territoriale nella valle di Siracusa-Noto (164 miglia su di un totale regionale di 477 miglia, pari al 35%)¹⁵, oltre alla raggiera di strade creata nello stesso arco di tempo attorno al capoluogo etneo¹⁶ (Tabb. 2 e 3). All'interno di questo sistema di comunicazioni, la nuova rete di strade provinciali funse da elemento di raccordo tra i principali centri amministrativi, produttivi e commerciali dell'area; questi, inoltre, divennero punti di convergenza di una raggiera di strade comunali che se da un lato dotarono i bacini commerciali di un'efficiente maglia viaria, dall'altro orientarono le direttrici del traffico da questi ultimi verso i principali presidi portuali.

Viceversa, nell'area interna, la scelta compiuta dai gruppi dirigenti delle province di Caltanissetta e Agrigento, di concentrare tutti gli sforzi finanziari nel potenziamento della porzione di territorio nella quale erano concentrate le miniere di zolfo, produsse un'accentuazione dello squilibrio, all'interno di entrambe le province, tra le aree pienamente inserite nei nuovi circuiti mercantili e quelle che ne erano rimaste escluse¹⁷. Nella valle di Caltanissetta, oltre il 90% delle strade furono realizzate nei due distretti di Caltanissetta e Piazza – a più alta densità di miniere – mentre in quella di Girgenti erano quasi esclusivamente concentrate nel distretto del capovalle, all'interno del quale

¹⁴ In Sicilia, in quasi tutte le province, oltre i due terzi del territorio sono interessati dalle zone montuose e collinari. Disaggregando i dati, emerge che nell'area centro-orientale, la regione di montagna si estende su circa il 14% del territorio (Catania, Castrogiovanni-Enna), mentre la regione collinare ne assorbe poco più di due terzi. All'interno di un quadro siffatto, fa eccezione la sola provincia di Siracusa, con il 57% del territorio in collina, mentre il restante 43% si estende interamente in pianura, cfr. Di Blasi, *La proprietà fondiaria* cit., pp. 34-5.

¹⁵ Cfr. G. Perez, *La Sicilia e le sue strade*, Palermo 1861, ora anche in C. Trasselli (a cura di), *Un secolo di politica stradale in Sicilia*, S. Sciascia, Caltanissetta-Roma 1962, pp. 91-2.

¹⁶ «[...]solo la Sicilia orientale si presentava all'appuntamento unitario con una rete stradale in qualche misura paragonabile con quella di Terra di Bari[...]», cfr. Massafra, *Campagne e territorio* cit., p. 150; «[...]Di Catania e Siracusa non si può dire che bene; dell'ultima soprattutto, la cui rete stradale fu iniziata e ormai compiuta con grande e intelligente coraggio; sicché può dirsi che la sua viabilità ha poco da invidiare a quella delle meglio servite fra le province continentali[...]», Archivio Centrale dello Stato, *L'inchiesta sulle condizioni economico-sociali della Sicilia (1875-1876)*, a cura di S. Carbone e R. Grispo, Bologna 1969, pp. 1097-8.

¹⁷ Sul rapporto tra l'inserimento di quest'area della Sicilia nei nuovi circuiti del mercato internazionale di materie prime industriali e il mutamento delle gerarchie spaziali, cfr. G. Barone, *Formazione e declino di un monopolio naturale. Per una storia sociale delle miniere di zolfo*, in S. Addamo (a cura di), *Zolfare di Sicilia*, Sellerio, Palermo 1989.

¹⁸ *Collezione delle Leggi e de' Decreti Reali del Regno delle Due Sicilie (1817-1860)*,

erano ubicate la quasi totalità delle miniere di zolfo. La mancata realizzazione della strada provinciale Girgenti-Siculiana-Montallegro-Sciacca e della comunale Sciacca-Caltabellotta-Bisacquino – previste nel decreto regio del 1838¹⁸ – privarono Sciacca e il suo caricatoio, ancora per parecchio tempo, di collegamenti più rapidi ed economici sia con il capovalle che con il proprio vasto entroterra agricolo.

D'altra parte, gli ostacoli frapposti da una precaria struttura idrogeologica furono ragioni non meno condizionanti, di quanto non lo fossero i vantaggi competitivi offerti dalla scelta di puntare sul settore estrattivo-minerario anziché su quello agricolo, nella determinazione delle priorità da dare ad alcune infrastrutture stradali rispetto ad altre. La natura prevalentemente franosa dei terreni e la presenza di numerosi torrenti posero infatti, agli ingegneri della valle di Caltanissetta e agli ispettori della Direzione di Ponti e Strade di Napoli, non pochi problemi di tipo tecnico, oltre che impegnare la finanza provinciale in uno sforzo senza precedenti¹⁹ (Tab. 4). A causa di queste difficoltà, l'élite provinciale dovette adottare la decisione di far confluire gli zolfi delle miniere della parte settentrionale della valle verso i porti del contiguo bacino solfifero di Girgenti (scali di Licata e Porto Empedocle). Alla data dell'Unità, le due strade provinciali Barrafranca-Mazzarino-Terranova e la Piazza-Terranova – previste rispettivamente nei due piani governativi del 1838 e del 1852²⁰ – che avrebbero dovuto collegare le maggiori miniere di zolfo dell'area nissena all'unico scalo marittimo della Valle, non erano state ancora del tutto realizzate. La parte

anno 1838, decreto n. 4996.

¹⁹ Per avere la misura di quanto fosse onerosa la realizzazione di una infrastruttura viaria in provincia di Caltanissetta, si consideri che per la realizzazione della strada da Caltanissetta al ponte di Capodarso (una contrada dello stesso comune nella quale era ubicata una tra le maggiori miniere di zolfo della provincia), lungo un itinerario di sole 8 miglia, la spesa ammontò a 61 100 ducati, cfr. Perez, *La Sicilia e le sue strade* cit., pp. 109-10; oppure, sempre in provincia di Caltanissetta, la spesa preventivata per la realizzazione della provinciale Caltanissetta-Piazza (di 42 miglia), fu calcolata in ben 185 982 ducati, Biblioteca Comunale di Caltanissetta, *Discorso pronunziato dall'Intendente Barone di Rigi-lifi, D. Filippo Landolina, nell'apertura solenne del Consiglio Provinciale di Caltanissetta nel giorno 27 Aprile 1840*, sta in *Discorsi pronunziati dagli Intendenti della valle di Caltanissetta alla solenne apertura dei Consigli Generali (1817-1860)*, Tabella fuori testo. A causa infatti della natura franosa dei terreni e del difficile andamento plano-altimetrico del tracciato che richiese numerose operazioni di «taglio» e «riempimento», il costo medio per miglio fu calcolato in 5000 ducati, contro i soli 914 della valle di Catania o i 1420 ducati di quella di Siracusa-Noto (si veda Tab. 4), Archivio di Stato di Caltanissetta, Intendenza e Prefettura, *Opere pubbliche provinciali (1818-1876)*, *Puntamento di affari a trattarsi nella Deputazione delle Opere pubbliche provinciali. Frane nell'ex feudo Mimmi. Caltanissetta, 11 Maggio 1842*, b. 2428.

²⁰ Cfr. G. Perez, *Manuale di ponti e strade, acque e foreste*, III, Napoli 1859.

¹ Sul «modello aristocratico» di trasformazione fondiaria, lungo tutto il XIX secolo,

meridionale fu così privata degli unici due assi di raccordo e, dunque, di vie di comunicazione più rapide tra i singoli comuni e tra questi e i comuni di Caltanissetta e Piazza, rispettivamente capovalle e capodistretto, nonché principali centri di raccolta e di smistamento dei flussi di minerale estratto nella valle verso i principali punti di imbarco.

2. *La «costruzione» della campagna. Iniziativa aristocratica, bonifiche e trasformazioni fondiari nella Sicilia sud-orientale.*

Principali protagoniste di questa nuova stagione di colonizzazioni delle campagne furono soprattutto le famiglie di antica e recente nobiltà, proprietarie di numerosi feudi situati a distanze non eccessive dalla costa, le quali investirono ingenti capitali in dispendiose operazioni di bonifica idraulica dei terreni e nella fondazione di nuovi villaggi agricoli¹. Questi furono al centro di un intenso processo di riconversione agraria, soprattutto per mezzo dell'impianto di colture arboree; l'ulivo, in special modo, per la sua adattabilità ad un ampio ventaglio climatico, e in virtù della sua resistenza anche alle siccità più prolungate, fu impiantato un po' ovunque sia in pianura che in collina e su qualsiasi tipo di terreno. La sua espansione, oltre che mutare l'assetto originario della macchia mediterranea, provocò profonde modificazioni nel territorio, soprattutto per mezzo dei cosiddetti «terrazzamenti» con cui i fianchi acclivi delle colline furono rimodellati per renderli accessibili alle piantagioni².

Uno dei tentativi più riusciti di valorizzazione fondiaria è quello rappresentato dal feudo di Bondifè, di proprietà del barone Francica Nava, che già nella prima metà del Settecento era stato ingrandito e potenziato grazie all'acquisto della tenuta limitrofa di proprietà del Convento di S. Francesco d'Assisi. Agli inizi dell'Ottocento, il feudo fu bonificato e messo a coltura e per più di un secolo rappresentò uno degli assi portanti del patrimonio di famiglia. Esso fu occupato da numerosi fabbricati rurali, distribuiti nei fondi più lontani, che servivano da magazzini per gli attrezzi e per i prodotti agricoli, mentre la masseria concentrava le abitazioni dei contadini, del campiere e del gabelloto.

cfr. Lupo, *I proprietari terrieri nel Mezzogiorno*, in *Storia dell'agricoltura* cit., vol. II, *Uomini e classi*, pp. 112-8.

² Cfr. P. Bevilacqua, *Il paesaggio degli alberi nel Mezzogiorno d'Italia e in Sicilia (fra XVIII e XX secolo)*, in *Annali dell'Istituto «Alcide Cervi»*, X, il Mulino, Bologna 1989, pp. 284-5.

³ Cfr. A. Lippi Guidi, *Masserie e vecchi manieri nel Siracusano*, A. Lombardi ed., Sira-

Le terre furono in parte destinate al pascolo a cui si avvicinavano i seminativi per 421 ettari, gli ulivi in coltura promiscua con i mandorli per 256 ha, e gli agrumi per i rimanenti 6 ha³. La presenza dell'acqua rese possibile l'impianto degli agrumi e di altri alberi da frutto associati ai seminativi (si tratta di quello che in Sicilia veniva detto «sistema arborescente misto»)⁴ che su quelle terre, ma più in generale lungo tutto il perimetro costiero sud-orientale, richiamarono popolazione stabile dai paesi limitrofi dando luogo – grazie anche alla costruzione di strade rotabili – al graduale scivolamento dei centri di gravitazione delle attività agricole dalle aree sommitali verso quelle di piano⁵.

L'altro grande feudo che negli stessi anni fu bonificato e ripopolato era quello di Priolo che dal 1723 apparteneva alla famiglia dei Gargallo. Nel 1809 il marchese Tommaso Gargallo ottenne, da re Ferdinando III, l'autorizzazione a colonizzare le terre del suo feudo che furono così stabilmente occupate da 40 famiglie di contadini⁶. Nel processo di radicale trasformazione di quei fondi, un ruolo centrale fu assolto dai patti che regolarono la conduzione delle terre priolesi. Il contratto prevedeva che a ciascuna famiglia fossero assegnate, a «censo enfiteutico»⁷, quattro tumoli di terreno (un tumolo = mq 1091,6) esenti da ogni imposta per il primo quinquennio, «[...]con l'obbligo di piantarvi 32 ogliastri (ulivi selvatici) per ogni tumolo di terra che al quinto anno dovranno trovarsi innestati[...]»⁸. Restava di pertinenza del barone il potere di privare i coloni del terreno loro concesso, obbligandoli al pagamento del censo per gli anni già trascorsi, nel caso in cui non avessero apportato le migliorie previste dal contratto. In que-

cusa 1990, p. 52.

⁴ Su questa particolare forma di coltivazione, praticata dai proprietari sulle terre di recente colonizzazione, e che prevedeva una quota per i seminativi (per la durata di sei anni circa), al fine di rifarsi delle spese sostenute per l'impianto degli agrumeti e degli altri alberi da frutto, cfr. P. Bevilacqua, *Il paesaggio degli alberi* cit., pp. 288-9.

⁵ Su questo tipo di dinamiche territoriali nel Mezzogiorno contemporaneo, cfr. P. Bevilacqua, *Tra Europa e Mediterraneo* cit., pp. 27 sgg.

⁶ Cfr. G. Mignosa, *Priolo Gargallo da borgo feudale a centro industriale*, Marchese ed., Siracusa 1960, pp. 50 e 52.

⁷ Il contratto d'enfiteusi consisteva nella concessione di un fondo a lunghissima scadenza – più di vent'anni – contro il pagamento di un canone in natura o in denaro; secondo questo contratto l'affittuario poteva sia vendere a qualcun altro il diritto di coltivare il fondo, che trasmettere tale diritto ai propri eredi.

⁸ Dal contratto d'affitto riprodotto in Mignosa, *Priolo Gargallo* cit., p. 52. L'utilità di una tale tecnica era data dal fatto che dal semplice innesto degli olivastri selvatici, «[...] nasceva una pianta che ereditava dal ceppo-madre una straordinaria resistenza e longevità [...] intere foreste di olivastri che [...] popolavano la macchia mediterranea, potevano così, in poco tempo, essere riconvertite in piantagioni di ulivi [...]», Bevilacqua, *Il paesaggio degli alberi* cit., p. 278.

⁹ Sul ruolo svolto dai «patti miglioratori» nella trasformazione del paesaggio agrario meri-

sto modo, alla scadenza del contratto d'affitto, il proprietario rientrava in possesso di terre profondamente trasformate, scaricando interamente sui coloni i costi di messa a coltura e di gestione dei terreni⁹. Nel 1834 la costruzione del tratto sulla strada provinciale Siracusa-Catania che avrebbe collegato Scalagrega – alla periferia di Siracusa – con il borgo di Priolo, consentì un più rapido collegamento di queste terre con il porto di Siracusa – prima di allora collegate esclusivamente da una rete di «trazzere» (percorsi a fondo naturale), percorribili soltanto con i muli o con gli asini – e dunque una sensibile riduzione dei costi e dei tempi di percorrenza del tragitto¹⁰; questa nuova via di comunicazione contribuì inoltre all'espansione demografica del centro rurale che attrasse flussi migratori dai paesi limitrofi. In realtà già nel 1791 il marchese Tommaso Gargallo, in aperta polemica con la Deputazione del Regno – massimo organo di rappresentanza degli interessi del baronaggio siciliano – aveva proposto che parte della quota versata dal Val di Noto per la costruzione della rete stradale siciliana fosse destinata alla realizzazione di tre grandi infrastrutture viarie: la Licata-Scicli-Noto, la Noto-Siracusa e la Siracusa-Augusta-Lentini-Catania; a questi assi principali si sarebbero dovuti collegare, per mezzo di strade comunali, i comuni di Modica, Spaccaforno, Avola, Melilli e altri centri minori della Valle¹¹. Questo episodio, più di altri, ci offre

dionale, cfr. B. Salvemini, *Note sul concetto di Ottocento meridionale*, in «Società e storia», 26, 1984, pp. 935-7; G. Barone, *Vite e vino* (secc. XVIII-XX), in A. Recupero (a cura di), *La dimora di Demetra. Storia, tecnica e mito dell'agricoltura siciliana*, Gelka, Palermo 1989, pp. 139-40; A. Spagnoletti, *Storia del Regno delle Due Sicilie*, il Mulino, Bologna 1997, p. 258. Per una più puntuale definizione del contratto d'enfiteusi praticato nelle campagne siciliane nella seconda metà del XVIII secolo, inteso come una forma contrattuale tipica di una società in fase di transizione dal sistema feudale a quello capitalistico, cfr. S. Corleo, *Storia dell'enfiteusi dei terreni ecclesiastici in Sicilia*, Palermo 1871, pp. 12-3.

¹⁰ Alla vigilia dei lavori il Gargallo contribuì con una donazione volontaria di 600 ducati, Archivio di Stato di Siracusa, Intendenza Borbonica di Siracusa e poi di Noto (d'ora in avanti A.S.Sr, I.S.N.), Opere pubbliche provinciali – Strade, *Per la strada da Scalagrega a Priolo*, b. 3037.

¹¹ «[...] io son sicuro, che facendosi la proposta separazione della tassa dè 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 patrie per lo ristoro di Siracusa*, Napoli 1791, pp. 209-12; cfr. pure, R. Tufano, *Strade, Borboni e Baroni in Sicilia (1778-1808)*, in «Memorie e Rendiconti» dell'*Accademia degli Zelanti e dei Dafnici*, vol. III, Acireale, 1988, pp. 385 sgg. Presenta forti analogie con la realtà siciliana, il dominio esercitato nel Regno di Napoli da interessi mercantili parassitari, che rendevano preferibile il mantenimento della frammentazione del mercato, la dipendenza squilibrata delle province dalla capitale e che esercitavano una forte opposizione ad ogni ipotesi di ristrutturazione del sistema viario, cfr. P. Macry, *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica nel '700*, Napoli 1974, p. 43.

¹² Cfr. R. Romeo, *Il Risorgimento in Sicilia*, Laterza, Bari 1989 (1 ed. 1950), pp. 176-

l'opportunità di misurare in concreto le contraddizioni che la pressione esercitata dalla domanda internazionale sulle strutture produttive aprì tra le diverse sezioni territoriali dell'aristocrazia siciliana, in una fase in cui le trasformazioni capitalistiche dell'agricoltura contribuiranno ad attenuare sempre di più il tradizionale carattere «assenteista» della nobiltà isolana nelle aree economicamente più dinamiche e più esposte alle sollecitazioni del mercato.

Dal quadro fin qui delineato emerge dunque con chiarezza come i provvedimenti di eversione della feudalità, introdotti nella prima metà dell'Ottocento dalla restaurata monarchia borbonica, trovarono la Sicilia sud-orientale in una condizione sensibilmente diversa rispetto ad altre aree dell'isola. L'abolizione dei diritti di fedecomesso (1818), di maggiorascato (sancito dal nuovo codice civile del 1819) e le assegnazioni forzose ai creditori soggiogatori (1824)¹² che modificarono profondamente la geografia dei possedimenti terrieri, permisero il passaggio di mano di terre che già da tempo avevano subito intensi processi di trasformazione. Gli unici grandi possedimenti rimasti nel siracusano, dopo lo smembramento di S. Paolo, Solarino, Cassibile e Florida, erano l'ex feudo di Milocca del barone Montalto, nella penisola Maddalena, valutato 4875 ducati e quello di Monasteri che con i suoi 2231 ettari si estendeva dalla piana floridiana all'altopiano ibleo¹³. Nel 1840 a ridosso della strada provinciale Avola-Cassibile – ultimata un anno prima – sorse sui terreni dell'ex feudo e per iniziativa del marchese Silvestro Loffredo, il borgo di Cassibile. Il borgo era stato ideato come insieme di unità abitative dei contadini sul posto di lavo-

81. L'istituto del «fedecomesso» consisteva nell'obbligo imposto dal testatore all'erede di conservare i beni ereditati e di trasmetterli alla sua morte, in tutto o in parte, a una data persona. Il diritto di «maggiorascato» era basato sulla preferenza del parente maschio più prossimo di grado nell'acquisto del patrimonio ereditario. Le «soggiogazioni» costituivano, invece, una sorta di debito ipotecario gravante sulla proprietà feudale – ritenuta per sua natura inalienabile – contratto nel corso dei secoli dalle famiglie aristocratiche, per «doti di paraggo» o «vita milizia».

¹³ Di dimensioni medie erano quello della Targia, a nord di Siracusa, del Barone Arezzo, di 1030 ha; di Cavadonna, confinante con Monasteri, di proprietà del barone Francica Nava, di 811 ettari e Longarini, nei pressi di Fontane Bianche, di 551 ettari; seguivano poi i feudi di Maeggio del barone Bonanno, di 246 ettari, di Grotta Perciata del barone De Grandi, di 209 ettari, di Cave Secche del marchese Navantieri e per ultimo il feudo di Tremilia del barone Bonanno, di 61 ettari. Vi erano poi 5 feudi diocesani, dei quali già nella seconda metà del XVIII secolo – in seguito alle leggi eversive dell'asse gesuitico del 1768 e alla censuazione del patrimonio ecclesiastico di «regio patronato» (1792) – rimaneva solo il piccolo feudo di Sinerchia, essendo stati frazionati con contratti d'enfiteusi i quattro feudi di Tremilia, Caveseche, Isola e Cefalino, cfr. Lippi Guidi, *Masserie* cit., pp. 20-1. Sui provvedimenti di alienazione del patrimonio dei gesuiti in Sicilia, cfr. F. Renda, *Bernardo Tanucci e i beni dei gesuiti in Sicilia*, Roma 1974.

¹⁴ cfr. A. Lippi Guidi, *Masserie* cit., p. 171.

ro e sebbene l'allevamento di bestiame così come la produzione di latticini fossero due attività considerevoli, più di ogni altra coltura fu l'albero del mandorlo a imprimere da questo momento un segno forte e durevole al paesaggio di quelle contrade. Un indicatore, seppure indiretto, del grado di specializzazione che l'agro avolese raggiunse in quegli anni grazie all'impianto dei mandorleti – e che fra alterne congiunture di mercato ha conservato fino ai nostri giorni – è rappresentato dai dati relativi alla produzione media annua che in quegli anni si aggirò intorno alle 1500 salme (una salma = 1275,088), per un valore pari a circa 48 000 ducati¹⁴. L'espansione delle piantagioni di mandorlo in quest'area – così come in quella compresa tra Agrigento e Salemi, lungo la fascia costiera sud-occidentale – in sintonia con l'aumentata domanda dell'industria dolciaria, è inoltre confermato dall'aumento nel volume delle esportazioni che fra il 1834 e il 1850 triplicarono, passando da 9380 a ben 28108 quintali¹⁵.

Un dato interessante in ordine alla redistribuzione dei beni ex feudali prodotta dallo scioglimento delle soggiogazioni è quello che riguarda l'ex Contea di Modica, il potente stato feudale appartenuto agli Henriquez-Cabrera tra il 1392 e il 1812. In questo «Stato nello Stato», unica eccezione nel panorama siciliano, fu la borghesia agraria a godere dei maggiori benefici della legge sulla rescissione delle soggiogazioni: in suo possesso passarono beni ex feudali per un valore pari a 447 000 ducati (58,7% del totale), la grande nobiltà ottenne beni per soli 96 000 ducati, mentre la piccola nobiltà per ducati 48 000¹⁶. Nell'ex Contea infatti, con caratteri più marcati che in altre aree del versante sud-orientale, i processi di trasformazione dell'economia agraria raggiunsero dimensioni macroscopiche. Benché i dati catastali confermino la vocazione cerealicola di circa metà del territorio (72 000 ha nel 1853, 68 000 nel 1875), qui l'avanzata dell'albero ridusse drasticamente l'area occupata dai seminativi; già durante i primi decenni dell'Ottocento, ma con una accelerazione nel corso del ventennio 1853-75, fu avviata la conversione del seminativo nudo in seminativo

¹⁵ Nel versante sud-orientale, la produzione maggiore, dopo Avola, si aveva nei comuni di Augusta, Florida, Noto e Siracusa; inoltre, nella ex Contea di Modica veniva prodotta una quantità pari a quella prodotta nell'avolese, ma di qualità inferiore, per un valore pari a ducati 36 000, cfr. G. Bianca, *Monografia del mandorlo comune. Sua storia e sua coltivazione in Sicilia*, Palermo 1872, p. 338. Le qualità migliori erano l'«Avola», nel versante sud-orientale e la «Cavalera», nel versante sud-occidentale, tra il girgentano e la zona di Salemi, cfr. G. Mezzatesta, *Frutta secca e conserve*, in *La dimora di Demetra* cit., p. 39.

¹⁶ Cfr. R. Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Giuffrè, Milano pp. 116-7.

¹⁷ Cfr. M. Rizza, *La rescissione delle soggiogazioni in forza del decreto 10 Febbraio*

alberato. L'espansione del carrubeto – che passò da 15 000 a 25 000 ha – è in questi anni il fenomeno più appariscente; esso andò caratterizzando sempre più ampie porzioni dell'agro modicano dando vita a vere e proprie distese alberate, i cui prodotti divennero una componente significativa del commercio di esportazione¹⁷. Dalla metà degli anni cinquanta del XIX secolo si verificò il duplice fenomeno della risalita delle colture cerealicole dalle aree pianeggianti e costiere a quelle interne e di collina, a tutto danno dei pascoli che si ridussero da 25 000 ha a 15 000 ha; dell'area boschiva che si contrasse dai 3000 iniziali a soli 300 ha da una parte, mentre dall'altra l'albero invase progressivamente le zone di piano. Il grano fu sostituito soprattutto dal vigneto che in quegli anni andò ad occupare sempre maggiori porzioni di terreno agricolo (dagli iniziali 9000 ha passò a 21000 ha) e dalle colture irrigue rese possibili dalla realizzazione di canali di derivazione delle acque dai fiumi Irmínio, Ippari e Dirillo che fecero registrare un incremento pari al 30% della superficie (6000 ha, di cui metà a cotone e il resto coltivato a canapa, lino, riso e ortaggi)¹⁸. Sempre in quest'area, l'economia dell'altopiano tra Modica e Ragusa, già agli inizi del XIX secolo, con i suoi 34 920 ha frazionati in masserie di dimensioni variabili tra 35 e 90 ha, «[...] rappresentava, forse meglio che ogni altra contrada di Sicilia, certe ben ordinate campagne forestiere[...]»¹⁹. Essa infatti, grazie sia alla migliore qualità dei foraggi che alla rinomata razza bovina «modicana», andò specializzandosi nel settore lattiero-caseario divenendo, nel volgere di qualche decennio, l'area della Sicilia con la maggiore concentrazione zootecnica²⁰. Più a sud, sul Canale di Sicilia, lo scalo di Scoglitti si caratterizzò sempre più come uno dei principali porti del vino, grazie alla funzione di «volano» che la domanda estera svolse nel determinare la specializzazione del suo entroterra²¹: agli inizi degli anni Cinquanta il territorio di Vittoria (15675 ha) era occupato per il 39,3% (6113 ha circa) da vigneti specializzati che erano stati impiantati su terreni precedentemente occu-

1824, in «Archivio Storico Siciliano», 1981, VII, p. 322.

¹⁸ Cfr. G. Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, in «Meridiana», 1989, 5, p. 24. Tra il 1834 e il 1850, le esportazioni annue in direzione degli Stati Sardi, i quali assorbivano i 9/10 della produzione siciliana, raddoppiarono passando da 45 000 cantari (un cantaro=Kg 79,342) a circa 90 000 cantari, a Napoli se ne inviarono circa 90 000 cantari, cfr. Romeo, *Il Risorgimento in Sicilia* cit., p. 217.

¹⁹ Cfr. Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane* cit., p. 24.

²⁰ P. Balsamo, *Giornale del viaggio fatto in Sicilia e particolarmente nella Contea di Modica* (1809), ediz. a cura del Rotary Club, Ragusa 1969, p. 104.

²¹ Cfr. Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane* cit., p. 24.

²² Nel decennio 1831-40, Marsala aumenta da onze 14 306, a onze 18 969; Scoglitti da

pati da uliveti e da carrubeti²². Vittoria produceva soprattutto vini rossi da taglio che venivano esportati allo stato grezzo sul continente italiano e all'estero²³.

Le forti potenzialità economiche di questo ampio territorio trovarono un'ulteriore possibilità di sviluppo nel completamento della strada provinciale Noto-Modica-Ragusa, avvenuto nel 1846²⁴ e, tra il 1852 e il 1860, del tratto successivo Ragusa-Comiso-Vittoria²⁵ che misero in comunicazione il «ricco» hinterland agricolo con gli scali marittimi più vicini. Su questo asse principale si innestarono tutta una serie di strade comunali già precedentemente costruite: la Chiamonte-Comiso, la Vittoria-scalo di Scoglitti²⁶, la Vittoria-S. Croce-scalo di Scoglitti, la Ragusa-scalo di Mazzarelli, la Modica-Scicli per gli scali di Sampieri e Donnalucata, la Modica-scalo di Pozzallo²⁷.

A partire dal 1838, coerentemente con la svolta centralistica e dirigistica impressa dalla monarchia borbonica all'apparato amministrativo e alla politica economica del Regno, oltre alle colonizzazioni attuate per iniziativa privata dai proprietari, ve ne furono altre che ebbero come diretti promotori gli organi periferici dello Stato. Il disegno fu quello di bonificare e colonizzare gli ex feudi sfruttando i vantaggi derivanti dalla vicinanza alle nuove strade rotabili, offrendo incentivi, soprattutto di natura fiscale, ai coloni e ai proprietari delle terre. Nel 1839, in linea con questo indirizzo, furono progettati e realizzati due nuovi borghi, lungo le due strade provinciali Avola-Siracusa e Noto-Palazzolo: il primo in località «Ognina», il secondo presso «Cardinale». I due «villaggi-strada» ebbero la funzione di strutture di servizio sia ai carri, di transito lungo i due assi viari, che

onze 6827 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, dai 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'impegnoso 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 subisce un'ulteriore riduzione nel quinquennio 1836-40, raggiungendo una quota del 45,66%, cfr. Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna* cit., pp. 135-6.

²³ Cfr. V. Mortillaro, *Dizionario Geografico-Statistico, Siciliano-Latino-Italiano, dell'isola di Sicilia e delle sue adiacenze*, Palermo 1850.

²⁴ Cfr. F. La China, *Vittoria dal 1607 al 1890. Dialoghi*, Vittoria 1890, p. 192.

²⁵ A.S.Pa., M.A.S., *Atti del Consiglio Provinciale di Noto*, a. 1846, b. 751.

²⁶ Cfr. Perez, *La Sicilia e le sue strade* cit., pp. 91-2.

²⁷ Costruita tra il 1835 e il 1837 a spese del comune, essa fu dichiarata provinciale nel 1860, in ragione della importanza che andò sempre più assumendo negli anni successivi, cfr. La China, *Vittoria* cit., p. 196.

²⁸ Cfr. Perez, *La Sicilia* cit., pp. 91-2.

alla colonizzazione agricola di quegli spazi²⁸; anche in questo caso la stretta relazione tra frazionamento delle terre con contratti d'enfiteusi e trasformazione arboricola delle campagne è testimoniata dalle norme contrattuali proposte a proprietari e coloni dall'intendente della valle di Noto²⁹. La novità consistette nell'assegnazione a trenta coloni per ciascuna borgata di una certa somma in denaro (circa trenta ducati) dai fondi provinciali, come contributo alla costruzione delle case delle rispettive famiglie da realizzarsi lungo le vie di transito ed in modo uniforme dal punto di vista architettonico; la provincia inoltre si fece carico di parte della spesa per l'acquisto delle terre su cui sorsero le borgate³⁰.

3. I moti del 1837 e il mutamento delle gerarchie spaziali.

Nel giugno del 1837 il colera che da Napoli si era propagato in Sicilia fu all'origine dei tumulti che specialmente in città come Catania, Messina, Siracusa e Palermo si tinsero da subito di precisi toni antiborbonici e, in particolare, di rivolta contro la politica fiscale regia ritenuta vessatoria. Ai morti causati dal morbo – comparso allora per la prima volta in Europa e di cui non si conoscevano né l'agente patogeno né i rimedi per debellarlo – si aggiunsero quelli provocati dagli scontri nelle strade che alla fine del mese di agosto, quando l'epidemia e i disordini cessarono, ammontarono a 69 250 su una popolazione di poco meno di due milioni di abitanti¹.

²⁸ Su questa particolare tipologia insediativa, presente già alla fine del XVIII secolo lungo la costa ionica tra Catania e Messina e da quest'ultima sino a Capo d'Orlando, lungo la litoranea tirrenica, cfr. Aymard, *La città* cit., pp. 409 sgg.

³⁰ I proprietari avrebbero dovuto concedere ai coloni, con contratti d'enfiteusi, le loro terre frazionate in appezzamenti non superiori a due salme (3,5 ha circa) e sarebbe stato accordato loro, per la durata di cinque anni, l'esonero dal pagamento dell'imposta fondiaria «[...]sulle sole terre che vanno a concedere in enfiteusi a nuovi coloni[...]», dove «[...]la lussureggiante vite fornirà i suoi bé e copiosi prodotti i quali apprestano nella rinomata Sicilia uno de' principali mezzi di prosperamento all'agreste industria[...]», A.S.Pa, M.A.S., Atti del Consiglio Provinciale di Noto, *Discorso d'apertura del Consiglio Provinciale di Noto nel 15 Maggio 1839*, b.750. Sul rapporto tra colonizzazione delle campagne per mezzo dell'enfiteusi e trasformazione arboricola, cfr. Balsamo, *Giornale del viaggio* cit., pp. 20, 70-1, 78 sgg. Sulle dimensioni delle proprietà enfiteutiche prima dell'eversione della feudalità, cfr. Corleo, *Storia dell'enfiteusi* cit.

¹ A.S.Pa, M.A.S., Atti del Consiglio Provinciale di Noto, *Discorso d'apertura* cit.

² G. Cingari, *Gli ultimi Borboni*, in *Storia della Sicilia*, Società editrice Storia di Napo-

La risposta di Ferdinando II, che dal momento del suo avvento al trono (1830) non si era mostrato insensibile ad accordare una certa autonomia amministrativa alla Sicilia, oltre che sul piano militare si articolò su due diversi livelli: se da un lato attuò una serie di misure che andavano nella direzione di un ulteriore inasprimento del carattere centralistico dell'apparato amministrativo, dall'altro la sua iniziativa riformistica fu volta a creare una nuova base di consenso attorno alla monarchia borbonica, soprattutto tra quei ceti borghesi emergenti legati al possesso fondiario².

Molte migliaia di ettari furono assegnati ai comuni e la maggior parte fu quotizzata prima del 1860; questa vicenda più di quelle che l'avevano preceduta si concluse a beneficio soprattutto della borghesia agraria³. Con queste nuove disposizioni, dunque, giungeva a compimento un lungo processo iniziato già alla fine del XVIII secolo, negli anni del riformismo assolutistico del vicerè Caracciolo. Ad esso si ricollegava idealmente la riforma dell'amministrazione civile del 1816-17, dai caratteri centralistici, che ebbe come risultato l'unificazione del territorio in virtù del superamento della divisione dell'isola in terre infeudate e città di demanio regio⁴.

Il nuovo piano stradale, varato con il decreto del 17 dicembre 1838⁵, fu parte di questo disegno più complessivo messo in atto dalla monarchia borbonica e tendente a spezzare il predominio di Palermo, sede della grande aristocrazia animata da sentimenti antinapolitani – che aveva la sua traduzione territoriale in una rete di strade a raggiera tutta gravitante sulla capitale – per consentire l'emergere delle province e di quei ceti di borghesia agrario-mercantile che mo-

li e della Sicilia, Napoli 1977, p. 30; Spagnoletti, *Storia del Regno* cit., pp. 233-4.

³ In modo particolare, il decreto del 19 Dicembre del 1838 e le istruzioni dell'11 dicembre del 1841 diedero un notevole impulso alle operazioni di scioglimento delle promiscuità (usi civici). Accanto a ciò, la censuazione dei beni ecclesiastici di regio patronato (r.d. 19 dicembre 1838, 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, cfr. E. Pontieri, *Il riformismo borbonico nella Sicilia del Sette e dell'Ottocento*, Perrella, Roma 1945, pp. 233-4; Cingari, *Gli ultimi Borboni* cit., pp. 31-2.

⁴ Quest'ultima, infatti, forte della guida di buona parte dei comuni siciliani e con l'appoggio delle intendenze borboniche, profuse un impegno incessante nello svolgimento delle operazioni di scioglimento degli usi civici, cfr. Romeo, *Il Risorgimento in Sicilia* cit., p. 186.

⁵ La Sicilia fu ripartita in sette Valli (province): Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Caltanissetta, Girgenti (Agrigento) e Trapani, al posto delle tre grandi Valli (Val Demone, Val di Mazara e Val di Noto), cfr. G. Landi, *Istituzioni di Diritto Pubblico del Regno delle Due Sicilie*, Giuffrè, Milano 1977, pp. 609 sgg.

⁶ Per il quadro complessivo delle strade previste nel regio decreto, *Collezione delle Leg-*

stravano un più alto grado di dinamismo economico⁶.

Dalla fine degli anni trenta, nelle vicende legate alla costruzione delle strade, un ruolo di primaria importanza fu giocato dai capovolgimenti politico-amministrativi successivi ai moti del 1837. I fatti insurrezionali furono repressi nel sangue e fu proprio a causa di un sollevamento popolare, nel corso del quale era stato assassinato l'intendente, che al ristabilimento dell'ordine pubblico nel versante sud-orientale seguì il declassamento della ribelle Siracusa a semplice città capodistretto e l'elevazione della «fedelissima» Noto al ruolo di capovalle⁷. Questo provvedimento influì in maniera decisiva sullo spostamento dell'area di gravitazione su quest'ultima, facendone il nuovo centro non solo delle attività politico-amministrative della valle ma anche di irradiazione di buona parte della viabilità provinciale.

In questi anni, a livello provinciale, andò definendosi sempre più una differenziazione di ruoli: Noto divenne il centro amministrativo, mentre Siracusa, con il suo porto, iniziò faticosamente ad uscire dall'isolamento nel quale l'aveva costretta lo status di «città fortezza» e la mancanza di strade rotabili che la collegassero agli altri centri della valle, per assumere gradualmente nel corso dei decenni successivi i caratteri di centro mercantile⁸. Sono infatti questi gli anni in cui si diede inizio all'ampliamento del porto e alla costruzione di una banchina che permise il transito dei primi battelli a vapore⁹. Tuttavia, nella gerarchia dei porti siciliani, il peso commerciale di Siracusa almeno sino a tutti gli anni quaranta dell'Ottocento rimase secondario, legato più al commercio di cabotaggio che non a quello estero¹⁰. In realtà, il porto di Siracusa era fortemente penalizzato dalla vicinanza dei due grandi porti di Messina e Catania e dalla presenza di numerosi punti di imbarco lungo il perimetro costiero sud-orientale, concause che contribuivano a ridurre notevolmente il vo-

gi e *dé Decreti* cit.

⁷ Cfr. Massafra, *Campagne e territorio* cit., pp. 163-4; G. Giarrizzo, *Borghesia e «provinche» nel Mezzogiorno durante la Restaurazione*, in Atti del III convegno di studi sul Risorgimento in Puglia. «L'età della Restaurazione (1815-30)», Bari 1983.

⁸ Cfr. Biblioteca Comunale di Siracusa, Salvatore Chindemi, *Storia degli avvenimenti di Siracusa in luglio-agosto 1837* (manoscritto). Per una riflessione sui moti del 1837, ma più in generale sugli anni trenta a Siracusa, cfr. S. Russo, *I moti del 1837 nella storia di Siracusa*, in Id. (a cura di), *I moti del 1837 a Siracusa e la Sicilia degli anni Trenta*, Ediprint, Siracusa 1987, pp. 77-91.

⁹ Cfr. S. Chindemi, *Siracusa dal 1826 al 1860*, Siracusa 1869. Sullo stato di decadenza nel quale versava Siracusa, ancora alla fine degli anni trenta dell'Ottocento, si veda S. Russo, *I moti del 1837* cit.

¹⁰ Cfr. S. Privitera, *Storia di Siracusa antica e moderna*, II, Napoli 1879.

¹¹ Nel 1819, il Consiglio di Stato aveva respinto la richiesta avanzata dall'élite provin-

lume di esportazioni da quello scalo¹¹.

Un sensibile mutamento si ebbe a partire dall'ultimo decennio preunitario e in coincidenza con la realizzazione delle strade provinciali Siracusa-Catania, Siracusa-Noto e di parte della Siracusa-Vizzini¹², che diedero un forte impulso alla ripresa dei movimenti commerciali nel porto aretuseo. La costruzione del tratto Siracusa-Floridia, sulla provinciale per Vizzini, consentì a Siracusa di attrarre buona parte dei prodotti del ricco entroterra agricolo del tutto privo di strade rotabili che lo collegassero alla città costiera e al suo porto. A testimoniare la sensibile espansione del paesaggio alberato (soprattutto vite ed ulivo), già sul finire degli anni trenta e lungo tutti gli anni quaranta, nell'agro siracusano, in quello di Noto, Floridia, Lentini, Melilli, Francofonte, Ferla, Buccheri, Buscemi e Sortino, nonché l'intimo legame di quelle colture col mercato internazionale, ritroviamo ancora una volta i dati sul volume annuo delle esportazioni. Rispetto al 1834, anno in cui dal porto di Siracusa erano state imbarcate appena 246 botti di vino – dato questo che lo collocava al penultimo posto nella gerarchia dei «porti del vino» – nel 1850 le esportazioni di prodotti enologici aumentarono di ben 16 volte (4180 botti) – quasi tutte dirette in Gran Bretagna (4172 botti) – facendo di Siracusa il terzo porto dopo quelli di Marsala (10 977 botti) e Riposto (10 783 botti)¹³.

4. L'organizzazione degli spazi nell'area ionico-etnea.

La formazione di una rete viaria nella valle di Catania, negli anni compresi tra il 1820 e l'Unità, giocò un ruolo determinante nella defi-

ziale affinché il porto venisse dichiarato scalo franco e la dogana di prima classe, A.S.Pa, M.A.S., Atti del Consiglio Provinciale di Siracusa, anni 1819-20, *Lettera del Segretario di Stato, ministro della Marina Naselli, al Ministero di Stato presso il Luogotenente generale nei Reali Domini oltre il faro - III ripartimento - Palermo. Napoli, 29 Gennaio 1820*, b. 748. Nel 1841, nel tentativo di rilancio economico, la città presentò una nuova istanza al governo per l'istituzione di un porto franco che le permettesse di inserirsi nei nuovi circuiti del mercato internazionale. La richiesta fu respinta ancora una volta malgrado l'intercessione del Regio Istituto di incoraggiamento, cfr. *Della proposta di Siracusa sul porto franco o deposito di merci estere*. Memoria da presentarsi al Consiglio amministrativo dei Dazi Indiretti di Palermo, Catania, 1841.

¹² I porti, oltre a quello di Siracusa, erano i seguenti: Augusta, Brucoli, Avola, Calabernardo, Marzamemi, Pozzallo, Scoglitti, Sampieri, Mazzarelli, Donnalucata, cfr. E. Piccone Leone, *La provincia di Siracusa. Monografia economica*, Catania 1925, pp. 220-4.

¹³ A.S.Sr, I.S.N., *Verbale di consegna dei lavori di costruzione della strada Siracusa-Floridia che forma il primo tratto della strada Siracusa-Vizzini. Siracusa, 15 Luglio 1848*, b. 3155. Di quest'ultima furono costruite entro il 1860 solo 33 miglia delle 60 previste per l'intero tracciato, A.S.Sr, I.S.N., *Stato del mese di Luglio contenente la descrizione dei la-*

nizione di un modello di sviluppo locale, su scala subregionale, a forte polarizzazione territoriale. La raggiera di strade costruite nell'area etnea gerarchizzò quegli spazi in misura superiore che nella valle di Siracusa, orientando i flussi commerciali e di materie prime agricole su pochi nodi mercantili e terziari (Catania, Giarre-Riposto, Giardini) – sgranati lungo la costa ionica tra Catania e Messina – sedi di ditte di esportazione e di attività di trasformazione dei prodotti della campagna «ricca».

Sono questi gli anni in cui si consuma il definitivo «sorpasso» di Catania sulla rivale Acireale: quest'ultima infatti non riuscì a realizzare – almeno per tutti gli anni venti – una strada che la collegasse in direzione sud con Catania e a nord con i due importanti centri costieri di Giarre e Riposto; solo a metà degli anni trenta essa potrà comunicare con questi due comuni e dovrà attendere la fine degli stessi anni per vedere realizzato il sogno di un collegamento stradale con il capovalle.

Agli inizi degli anni venti, la Catania-Acireale «per le marine» e la strada «del bosco» – che avrebbe collegato l'area pedemontana con Catania – erano state progettate quasi contemporaneamente (la prima nel 1819, la seconda nel 1820); attorno alla scelta sulla priorità da dare ad uno dei due tracciati sorse un conflitto tra i decurionati dei due centri che avrebbe condotto il capoluogo etneo, attraverso una serie di vicende amministrative, a dotarsi nell'arco di un quarantennio circa di una tra le più efficienti reti viarie esistenti nel Mezzogiorno. Gli interessi delle élites catanesi ebbero la meglio e già nel 1825 fu possibile percorrere con i carri l'itinerario da Catania sino ad Aci S. Antonio, passando per S. Agata Li Battiati, S. Giovanni La Punta e Viagrande¹. L'interesse riposto dal decurionato di Catania sul progetto di rendere rotabile una delle più antiche strade dell'area etnea, si spiega col fatto che la fascia pedemontana posta lungo il versante sud-orientale del vulcano era già nel Settecento tra le più ricche e popolate dell'intera valle. Si comprende, dunque, il disegno dei ceti dirigenti catanesi, di gran lunga più interessante rispetto al collegamento «per le marine» con

vori eseguiti nella strada Floridia-Passomarinò che forma il secondo tratto della strada Siracusa-Vizzini. Palazzolo, 12 Agosto 1857, b. 3157.

¹ Anche per quanto riguarda le esportazioni dei prodotti olivicoli, i progressi furono notevoli. Sempre nel 1850, dai porti della Sicilia vennero esportati all'estero 119 494 quintali di olio d'oliva – contro i soli 11 900 quintali circa degli anni venti – di cui 12 306 dal solo porto di Siracusa che da quel momento occupò il terzo posto dopo quelli di Messina (59 726 q) e Palermo (18 264q), cfr. Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna* cit., pp. 147-9.

² Cfr. E. Giannone, *Le strade borboniche: la formazione di una rete viaria in provincia*

Acireale, di far convergere su di sé tutta la ricca area pedemontana². A metà degli anni trenta il reticolo viario realizzato nella valle di Catania era tutto gravitante sul capoluogo, mentre la parte meridionale rimaneva del tutto priva di strade rotabili: non esisteva ancora una via di comunicazione terrestre tra Catania e la vicina Siracusa – l'ultimo tratto della strada di collegamento tra i due centri sarà ultimato solo alla metà degli anni quaranta³ – e il distretto di Caltagirone, ancora in quegli anni, era collegato al capovalle da un antico reticolo di trazzere; di contro tutta la ricca area dei casali era innervata da una fitta raggiera di strade rotabili convergenti su Catania⁴.

Nella seconda metà degli anni trenta fu realizzato il proseguimento della via inferiore del bosco, dichiarata nel 1834 strada provinciale⁵. Questo tratto di strada, più che gli interessi di Catania, servì quelli dei comuni di Giarre e Riposto: grazie ad essa poterono essere convogliati su Giarre, più agevolmente che in passato, tutti i prodotti dell'hinterland agricolo dell'area pedemontana orientale – soprattutto vino – e da qui, per mezzo del cosiddetto «stradone», al vicino scalo di Riposto⁶. Non è affatto casuale che in quest'area sia stato proprio il vigneto il principale protagonista del sorgere di quelle che Giuseppe Barone ha definito le nuove «piccole patrie». Già nel 1815 Giarre aveva ottenuto l'autonomia amministrativa da Mascali, forte ormai di una aggressiva élite di proprietari-imprenditori; nel 1841 sarà Riposto a scegliere l'autogoverno a coronamento di un lungo scontro tra ceti armatoriali e mercantili autoctoni, legati al commercio d'esportazione del vino, e borghesia giarrese accusata di «nequizie fiscali»⁷.

di Catania (1820-1860), in «Memorie e Rendiconti» dell' *Accademia dei Dafnici e degli Zelanti*, IX, Acireale 1989, pp. 400 sgg.

³ Il progetto si articolò in due fasi: nella prima venne ultimata la «via del bosco», nel versante sud-orientale dell'Etna, mentre in seguito, grazie alla realizzazione del tratto successivo, attraverso Giarre fino al ponte Minissale da un lato e per Adernò (Adrano) attraverso Bronte e Randazzo sino a congiungersi con la prima al ponte Minissale dall'altro, tutti i comuni dell'area etnea furono posti in comunicazione con il capovalle, cfr. Giannone, *Le strade borboniche* cit., p. 403.

⁴ A.S.Sr, I.S.N., *Certificato rilasciato a favore di Pasquale Lanzara appaltatore della strada Lentini-Priolo. Melilli, 14 dicembre 1842*, b. 2891.

⁵ Le strade della cintura etnea – per complessive 69 miglia – erano state costruite tutte a spese del comune di Catania e degli altri comuni etnei: in totale, già a metà degli anni trenta, esistevano 158 miglia di strade rotabili, di cui 86 appartenevano alla consolare che attraversava la Valle, cfr. Giannone, *Le strade borboniche* cit., p. 407.

⁶ Questa strada da Viagrande, attraverso le borgate di Fleri, Pisano, Bongiardo e S. Venerina, sarebbe giunta a Trepunti, in territorio di Giarre, per poi immettersi nella provinciale per il ponte Minissale.

⁷ Cfr. Iachello, *Il vino e il mare* cit., p. 81.

⁸ Cfr. G. Barone, *Le piccole patrie. Elites urbane e territorio nella Sicilia borbonica: il caso di Giarre (1815-1860)*, in Aa.Vv., Giuseppe Macherione. Atti del convegno nazionale

Da questo momento Giarre costituirà un importante centro di raccolta, sede di ditte commerciali e di trasformazione dei prodotti provenienti dal ricco contado, tanto da diventare, nell'arco di un ventennio, il secondo comune del distretto (17 197 abitanti nel 1861), dopo Acireale (35 447 abitanti)⁸. Assieme alle derrate agricole, esso attrasse dai comuni contermini flussi migratori che nel caso di Mascali produssero addirittura il progressivo spopolamento di questo centro, passato dai 14 639 abitanti del 1806, ai soli 3797 del 1861⁹. Nel 1851, grazie alla realizzazione delle strade comunali Macchia-Giarre, Nunziata-Mascali e Torre Archirafi-Riposto, fu completato il reticolo viario che avrebbe collegato il bacino produttivo del versante orientale dell'Etna con Riposto¹⁰.

Più a nord, lungo la litoranea ionica, il completamento della consolare Catania-Messina, avvenuto nel 1833, sancì il definitivo primato del borgo marittimo di Giardini sul capoluogo montano di Taormina. Con la nuova rotabile Taormina cessava di essere un principale raccordo viario, punto di intersezione delle comunicazioni terrestri nord-sud ed est-ovest, a tutto vantaggio di Giardini che a ridosso della nuova strada divenne luogo di transito e di sosta per i carri, lungo il nuovo percorso costiero tra le due principali città della Sicilia orientale. La rendita di posizione di cui si trovò a godere Giardini, posta tra la nuova infrastruttura e il mare, e il conseguente aumento dei flussi mercantili, impressero una forte accelerazione a quei processi di trasformazione, iniziati già durante la presenza delle truppe inglesi – grazie al commercio di cabotaggio, negli anni delle guerre napoleoniche e del blocco continentale – che ne faranno un centro vitivinicolo ed agrumario, sede di piccole attività armatoriali e di una marineria di pescatori occupati nel trasporto verso Messina e le Calabrie dei prodotti della Valle dell'Alcantara. Questa crescita spingerà la componente marinara dell'élite locale a rivendicare e poi ottenere nel 1847 l'autonomia amministrativa, dopo un decennio di lotte guidate da un combattivo comitato del quale facevano parte i maggiori proprietari terrieri, come Giovanni Conti, gabelloto dei De Spucches nella tenuta di Schisò che acquisterà per migliaia di onze, trasformandolo

di studi, Giarre 1992, pp. 73-115.

⁹ Cfr. G. Longhitano, *Studi di storia della popolazione siciliana. I. Rivelì, numerazioni, censimenti (1569-1861)*, C.U.E.C.M., Catania 1988, p. 65.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Cfr. G. A. Mercurio, *Saggio sulla topografia medica della Contea di Mascali*, Catania 1851, p. 10.

¹² Cfr. G. Barone, *Giardini nell'Ottocento: da borgo «industrioso» a polo agro-indu-*

da terreno a pascolo in giardini irrigui (agrumeti e vigneti)¹¹.

La rete viaria ionico-etnea, dunque, più che capovolgere i precedenti assetti territoriali, contribuendo all'emergere di aree economicamente più deboli, operò da elemento di dinamizzazione e potenziamento di quelle aree e di quei settori produttivi in grado di affrontare i rischi connessi all'esposizione al mercato e di cogliere le nuove opportunità offerte dalla «rivoluzione commerciale» europea di primo Ottocento¹². Il conflitto tra le due municipalità di Catania ed Acireale, che vide il prevalere della prima, è emblematico di una borghesia agrario-mercantile in rapida ascesa che usa la risorsa amministrativa per consolidare le proprie posizioni. Non è casuale la ritrosia del Consiglio provinciale, i cui membri appartenevano a maggioranza all'élite etnea, a finanziare la costruzione di strade che non tornassero utili al capovalle. A ciò si aggiungano le vicende amministrative riguardanti la costruzione di un nuovo e più ampio porto: ancora una volta le due città si scontrarono per assicurarsi la nuova ed importante infrastruttura ed anche questa volta Catania ebbe la meglio. La scelta in favore di quest'ultima, fatta dal governo borbonico nel 1826 e ribadita nel 1836, suggellò in modo definitivo l'irresistibile ascesa di Catania¹³.

Nel corso degli anni cinquanta, il capoluogo etneo e la sua dinamica borghesia individuarono nella realizzazione di un sistema mercantile integrato (strade-porto), il mezzo attraverso cui estendere il loro raggio d'influenza economica oltre i confini provinciali, riuscendo così a conquistare i mercati locali interni. Il completamento dell'ultimo tratto della strada consolare Palermo-Messina «per le montagne» – che da Valledlunga, attraverso S. Caterina e Castrogiovanni, giungeva a Piedimonte Etneo e da lì, costeggiando il mare, risaliva fino a Messina – permise alla città etnea di convogliare su di sé parte della produzione dei bacini solfiferi di Castrogiovanni e S. Caterina; questo zolfo, assieme a quello estratto nelle miniere dei comuni di Assoro, Agira, Raddusa e Centorbi (Centuripe) – disposti lungo la direttrice della strada – contribuì a far lievitare di ben il 70% le esportazioni del minerale

striale, in corso di pubblicazione, pp. 75-84.

¹³ Sull'accentuazione nel Mezzogiorno continentale del divario tra aree economicamente «forti» ed aree «deboli», in seguito alla realizzazione di una rete di strade rotabili nella prima metà dell'Ottocento, cfr. Massafra, *Campagne e territorio* cit., pp. 173-4; A. Spagnoletti, *Storia del Regno* cit., pp. 246-7.

¹⁴ Cfr. Giannone, *Le strade borboniche* cit., p. 407.

¹⁵ Nel 1859, le esportazioni di zolfo dai porti della Sicilia raggiunsero i 2 135 000 cantari (1 cantaro=Kg 79,342) – quasi un milione di cantari in più rispetto al 1855 (1 512 03 cantari) – distribuiti nel modo seguente: Girgenti al primo posto con 1 000 000 di cantari,

dal porto di Catania¹⁴. All'inizio degli anni ottanta, in seguito alla costruzione della linea ferroviaria di penetrazione del bacino minerario di Caltanissetta (la Catania-Leonforte-S. Caterina Xirbi), l'asse porto-ferrovia, più che rompere l'isolamento dei mercati locali interni¹⁵, ebbe una funzione di volano per l'ulteriore espansione economica di Catania, determinando il capovolgimento in suo favore delle gerarchie portuali e l'annullamento definitivo della rendita di posizione sino ad allora goduta dai bacini costieri della provincia di Agrigento¹⁶.

seguito da Licata con ben 500 000 cantari e da Catania che passò da 73 007 del 1850 a 250 000 cantari, imponendosi come il terzo porto più importante, superando definitivamente quello di Palermo (200 000 cantari), cfr. J. De Labretoigne - J. De Rechter, *Industrie soufrière de Sicile. Son état actuel, son avenir*, Palermo 1861, p. 99; Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna* cit., p. 140.

¹⁶ La tesi circa l'avvenuta conquista da parte di Catania dei mercati locali dell'area interna, solo in seguito alla costruzione delle ferrovie, è stata sostenuta da G. Barone nel suo, *Mezzogiorno ed egemonie urbane* cit., pp. 18-9; tesi ribadita dallo stesso autore nel più recente, *Caltanissetta nell'Ottocento: da paese del grano a città dello zolfo*, in *Caltanissetta tra Ottocento e Novecento. Lettura di un processo di trasformazione*, a cura di F. Spena, Lussografica, Caltanissetta 1993, pp. 24-5. Grazie infatti ai trasporti ferroviari, nel 1885 giunsero nel porto etneo 133 000 tonnellate di zolfo, contro le 103 000 di Porto Empedocle (Agrigento) e le 58 000 di Licata, ivi, p. 25.

Tab. 1 - Strade nazionali, provinciali e comunali costruite in Sicilia al 1862 (in Km).

Province	Strade costruite	% sul totale
Palermo	462,128	21,40
Messina	285,140	13,21
Catania	422,251	19,55
Girgenti	164,027	7,60
Siracusa-Noto	366,959	17,00
Caltanissetta	229,415	10,63
Trapani	229,275	10,61
Totale	2.159,195	100,00

Fonte: C. Possenti, Relazione al Sig. Ministro dei Lavori Pubblici di visita alle opere di ponti e strade e di porti, spiagge e fari nelle province siciliane, Milano 1865. Nostra elaborazione.

Tab. 2 - Comuni con strade nelle province siciliane fino al 1862.

Province	comuni con strade rotabili	comuni privi di strade rotabili	Totale comuni	% (*)
Palermo	40	34	74	54,05
Messina	34	67	101	33,66
Catania	46	18	64	71,88
Girgenti	11	29	40	27,50
Siracusa-Noto	19	12	31	61,29
Caltanissetta	11	18	29	37,93
Trapani	15	4	19	78,95
Totale	176	182	378	46,56

(*) percentuale dei comuni con strade sul totale dei comuni per provincia.

Fonte: C. Possenti, Relazione al Sig. Ministro dei Lavori Pubblici cit. Nostra elaborazione.

Tab. 3 - Popolazione e strade in Sicilia fino al 1862.

Province	popolaz. comuni con strade	popolaz. comuni senza strade	tot. popolaz. comuni	% (*)
Palermo	444.216	138.716	582.932	76,20
Messina	212.577	163.529	376.106	56,52
Catania	370.473	79.983	450.456	82,24
Girgenti	113.203	150.677	263.880	42,90
Siracusa-Noto	208.995	50.618	259.613	80,50
Caltanissetta	122.764	100.414	223.178	55,01
Trapani	189.365	15.423	204.788	92,48
Totale	1.661.593	699.316	2.359.953	70,41

(*) percentuale della popolazione dei comuni con strade sul totale della popolazione di ciascuna provincia.

Fonte: C. Possenti, Relazione al Sig. Ministro dei Lavori Pubblici cit. Nostra elaborazione.

Tab. 4 - Somme spese per opere stradali dalle sette valli di Sicilia al 1845 (in ducati).

Province	Somme investite	% spesa prov. su spesa tot.	Miglia costruite	Spesa per miglio
Palermo	46.808	4,09	163	287
Messina	146.266	12,78	72	2.031
Catania	146.216	12,77	160	914
Girgenti	260.575	22,76	34	7.664
Siracusa-Noto	232.852	20,34	164	1.420
Caltanissetta	254.161	22,20	49	5.187
Trapani	57.886	5,06	92	629
Totale	1.144.764	100,00	734	

Fonte: Archivio di Stato di Napoli, Archivio Borbone, Stato delle strade costruite in Sicilia, 1845, b. 882. Nostra elaborazione.