

LA SICILIA NELLE GUIDE DEI VIAGGIATORI

Giuseppe Marchese

In tempi in cui era difficile valicare il proprio Stato per andare in quello limitrofo senza passaporto, erano utilissime le guide dei viaggiatori che permettevano di superare le difficoltà del viaggio.

Queste guide erano redatte da Corrieri e da chi aveva una conoscenza dei luoghi interessati e dello stato delle strade e della struttura della “posta cavalli”, cioè del sistema di ristoro e cambio dei cavalli lungo le strade postali.

Spesso era anche un resoconto del proprio viaggio, e anche il resoconto di un viaggio altrui, magari che vedeva la stampa molto tempo dopo che questo era stato compiuto.

Le guide dei viaggiatori ebbero sviluppo in Italia nel 1700 con una maggiore diffusione, intendo stampate, a Milano, Firenze, Roma.

Nel 1800 cominciano a comparire mappe e guide a Napoli, più aggiornate, e in Sicilia, prevalentemente di viaggiatori locali.

Non tutte le guide erano utili per viaggiare in Italia. Molte avevano discrete informazioni di un singolo Stato, o alcuni Stati limitrofi, mentre erano carenti in altri.

Quasi tutte avevano informazioni turistiche sulle singole città ed erano parche di notizie che più interessavano i viaggiatori, cioè lo stato delle strade, le stazioni di posta, la distanza, gli alberghi e i posti di ristoro disponibili.

Partendo da queste basi non si ritrovano molte notizie interessanti, al massimo qualche notizia di interesse per il viaggiatore.

Si riportano le guide consultate in ordine cronologico. Pur non essendo numerose, credo che bastino per farsi un’idea generale di cosa sia una guida per viaggiatori dei secoli XVIII e XIX.

Inizi 1700

Una interessante guida, formato tascabile, porta notizie su quanto il viaggiatore deve predisporre per la partenza: lettere di presentazione, di credito, denaro in contante -con le cautele del caso e possibili nascondigli- e tante altre informazioni che la rendono quasi unica nel suo genere. Questa guida è anonima, pubblicata a Roma e senza nome dello stampatore e data di pubblicazione.

Si reputa dei primi anni del 1700 in quanto indica sotto il dominio turco, anzi del “Gran Turco”, l’Ungheria, la Slavonia (Croazia), la Serbia, la Transilvania (Romania), paesi e stati che passarono sotto l’influenza dell’Austria con il trattato di Karlowitz del 1699.

Per quel che ci riguarda riporta la notizia: “Avverta il viaggiatore, che dalla città di Messina a Palermo, non vi sono poste regolate, ma conviene in Messina pigliar le mule, alcune delle quali sono avvezze di andare per quelle montagne con sicurezze, e prestezza; il qual viaggio, essendo di 150 miglia,⁽¹⁾ per quanto diligenza si faccia, non si può fare in meno di due giorni e mezzo; e quando conviene a’ Corrieri andare per la posta, ovvero in diligenza, sono soliti pagare dette mule per tale viaggio, a ragione di venti poste; conviene anche passare diversi fiumi, come il Termini, Salso, ed altri”⁽²⁾.

Gravi le inesattezze riportate nel libro. Ad esempio si accenna alla nascita di Trapani, per l’ignoto autore di epoca araba, quando è noto che la nascita della città è un poco più antica, di parecchi secoli.

1775

Nel 1775 esce “La vera guida per chi viaggia in Italia”, che ha come sottotitolo “con la descrizione di tutti i viaggi e sue poste”, stampato a Roma nella stamperia di Paolo Giunchi.

Bilingue, italiano e francese, ha una miriade di informazioni che possono aiutare il viaggiatore. Le



Fig.1 - Carta geografica della Sicilia, con la indicazione delle strade in epoca romana. Queste strade non erano più esistenti nel secolo XVIII in cui ha inizio il nostro studio sulla viabilità commerciale e postale in Sicilia.

⁽¹⁾ Probabilmente si tratta di miglia italiane e non siciliane.

⁽²⁾ La citazione “ovvero in diligenza” non è esatta. Non vi era nessun servizio di “diligenza” in questo periodo in Sicilia.

insidie che possono derivare da un viaggio “all'estero” sono tutte catalogate e per ognuno si descrive il rimedio.

Per esempio: “*volendo alloggiare a casa di qualche Amico, o conoscente o congiunto procuri di non caricarlo delle spese del pranzo*”; di seguito: “*Giunto che sarà il giorno della partenza si deve presentare al signor Generale delle Poste per ottenere il biglietto con la licenza della cambiatura, da consegnarsi al maestro di posta, nell'atto di ordinare il servizio, altrimenti non potrebbe ottenerlo...*”; ancora: “*Si avverte ognuno a non viaggiare di notte senza i lampioni al mantice del calesse, essendo molto necessario il lume in caso di rotture, e particolarmente per difendersi dai malfattori. A tal effetto deesi frequentemente osservare dal finestrillo del calesse, acciò non taglino le legature dei bauli, valigie, e simile, come ispessissimo accade.*”

Purtroppo per noi gli itinerari descritti si fermano ai confini del Regno di Napoli, senza avvicinarsi al Regno di Sicilia. Il percorso da Napoli a Messina è compreso nel volume.

1792

La “Nuova esatissima descrizione di tutte le città dell'Europa” vede la luce nel 1792 in quel di Venezia “appresso Marco Ribboni, con licenza de' Superiori”.

A pagina 65 e seguenti viene presentato il viaggio da Napoli a Palermo, via terra, “*in tutto poste 45*”. Inesistenti le note ad eccezione: “*Valor di monete in Messina – L'oncia, moneta d'oro, vale 30 tarini, o 60 carlini, o 450 ponti, o 600 grani...*” e così di seguito. Evidentemente la monetazione siciliana non era d'uso comune a Venezia.

Il viaggio, omessa la parte continentale, si riduce: Messina, annotando “*per andarvi deessi passar il mare, canale detto il Faro*”, S.Lucia, Tindaro, Patti, S.Marco, Caronia, Tusa, Ruccella, Solanto, Palermo; per un totale di 16 poste per un imprecisato numero di miglia.



Fig.2 - In nero il percorso dei viaggiatori, in rosso il percorso della staffetta siciliana. Come si nota i due percorsi non coincidono in nessuna fermata.

⁽³⁾ In questo caso pare più congeniale la seconda definizione. Tratto da N.Tommaseo e B.Bellini, *Dizionario della lingua italiana*, Ed.Rizzoli, Dizionari classici, Milano, 1977 (ristampa anastatica).

⁽⁴⁾ Si parla della prima definizione ovvero “*luogo prefisso o assegnato per fermarsi o posarsi*”



Fig.3 - Due profili, di cui uno attuale, con le fermate della staffetta siciliana del 1790, Cefalù, S.Stefano, Scinà e Barcellona, oltre alle località di inizio e fine corsa.

1803

A Firenze nel 1803 appare la terza edizione dell'Itinerario Italiano di Lorenzo Baroni, stampato da Giuseppe Tofani e venduto da Niccolò Pagni mercante di stampe presso la locanda dell'aquila nera.

Il viaggio LI descrive il percorso da Napoli a Messina. Le sole scarse notizie riguardano: “*Su questa strada gli alberghi sono rari e mal serviti: i più sopportabili sono a Salerno, a Lauria, a Cosenza, a Monteleone, e a Messina.*”

Le poste, cioè “*il luogo prefisso o assegnato per fermarsi o posarsi*” ovvero “*lo spazio determinato di cammino pel quale si corre co' medesimi cavalli*”⁽³⁾ sono 38. La distanza in miglia non è citata,⁽⁴⁾ così come il tempo del viaggio.

Di seguito il percorso da Messina a Palermo. Anche in detto non vi sono notizie che riguardino la posta, salvo le “poste” sul percorso: Messina, S.Lucia, Tindaro, Patti, S.Marco, Caldonia, Tosa (Tusa), Roccella, Solanto, Palermo. Solo due poste presentano la distanza tra di loro. Il percorso totale è di 13 poste e la distanza totale in miglia italiane è di 104.

Del viaggio LII fa parte una carta geografica del percorso, che si riproduce alla figura 4.

1805

Nel 1805 viene pubblicata la quarta edizione della stessa opera. Rispetto all'edizione precedente non vi sono novità per il percorso Napoli-Messina.

Sul viaggio da Messina a Palermo variano soltanto le poste, che ora sono 11 e la distanza è di miglia 90 italiane, confermando la norma che afferma di essere una singola “posta” alla distanza di 8 miglia.



Fig.4 - Carta geografica ripresa dal volume *Itinerario Italiano*, di Lorenzo Baroni, ed.1803. Alla carta è stata aggiunta una traccia più marcata del percorso da Messina a Palermo, non postale, dei viaggiatori. In molte guide viene indicato questo tragitto per visitare la Sicilia.

1812

L'itinerario italiano, edizione milanese, "accresciuta di carte geografiche..." appare nel 1812 "a spese di Pietro e Giuseppe Vallardi mercanti di stampe e librai", con i tipi di Pietro Pirrotta.

Non contiene alcuna notizia, salvo per il percorso da Napoli a Messina, che viene indicato in Poste 38, mentre per il percorso siciliano, da Messina a Palermo, indica poste 11 e miglia italiane 90.

1818

La X edizione de "L'Itinerario Italiano" del 1818 ripropone le informazioni della precedente omonima guida.

1822

La XIV edizione de "L'Itinerario italiano", edizione milanese del 1822, riporta qualche novità per il percorso da Napoli a Messina, non sappiamo quanto veritiere, mentre per il percorso siciliano, da Messina a Palermo, le consuete notizie delle precedenti edizioni.⁽⁵⁾

Le annotazioni poste per il percorso continentale, o napoletano, inducono a credere che si tratti di percorsi con calesse e non validi per viaggiatori a cavallo. A meno che non si tratti di disposizioni per la posta cavalli governativa e non per i viaggiatori di passaggio.

⁽⁵⁾ Per il percorso continentale si riporta: "Da Napoli alla Torre dell'Annunziata si paga per due poste. Alle seguenti stazioni devesi prendere un terzo cavallo", cioè: da Nocera a Salerno, da Eboli a Duchessa, e viceversa, da Auletta a Duchessa, e da Casalnuovo a Lagonero.

1829

Una guida in francese viene edita a Milano nel 1829 con il titolo "Nouveau guide du voyageur en Italie" stampata da Francesco Sonzogno.

Il viaggio da Napoli a Reggio Calabria si compone di 37 1/2 stazioni per 285 miglia. In prima istanza suggerisce al lettore il percorso via di mare, dicendo: "...le trajet par mer de Naples à Messine est beaucoup plus court, et bien plus agréable que le voyage par terre..."

Il percorso da Messina a Palermo viene indicato soltanto in miglia, 155, si presume italiane, senza indicazione delle poste.

L'immagine della Sicilia è insolita, spregiudicata come non si vede in una solita "guida". Ecco il passo: "Mais les forêts sont mal entretenues; l'exploitation des minières est poussée lentement, ou entièrement négligée; le sol est mal cultivé; enfin les sciences, les arts, l'industrie et le commerce, favorisés par tous les avantages qu'il est possible de désirer, languissent par l'effet de mauvaises insitutions. Tel est le triste spectacle qu'offre cette île, qu'une administration bien réglée pourrait rendre une des contrées les plus riches et les plus heureuses de l'Italie".

In seguito si descrive il viaggio da Palermo a Girgenti, passando per Capaci e Favarotta e incontrando Trapani, Marsala e Mazzara (ora Mazara del Vallo), di miglia 148. È strano questo viaggio attraverso Capaci, cioè per la vecchia strada costiera e non attraverso Monreale. Tuttavia si tenga presente che quando fu pubblicata la guida nel 1829 il te-

sto poteva essere stato scritto anche un qualche decennio prima!

Segue il percorso da Messina a Siracusa, passando per Catania, di 96 miglia, del qual viaggio si trascrivono soltanto le bellezze monumentali.

Infine il viaggio da Siracusa a Girgenti, di miglia 111, attraverso Noto, Modica, Chiaramonte, Ter-
ranova e Alicata (Licata).



Fig.5 - Carta geografica con la indicazione dei viaggi preferiti dai visitatori, secondo le guide del tempo, nei primi decenni del secolo XIX. Negli anni seguenti il 1840 le nuove strade postali variarono le loro abitudini e i tragitti si adattarono alla rete viaria carrozzabile esistente.

1830

Nel 1830 si stampa a Napoli "L'itinerario per lo Regno delle Due Sicilie" di Giuseppe Francioli Vespoli, in due volumi. Il primo riguarda i territori di terraferma, il secondo della Sicilia.

È una buona guida per chi viaggia, con l'indicazione di tutte le corse postali allora attuate, con l'indicazione delle poste di ogni singolo cammino, ovvero dello "spazio determinato di cammino pel quale si corre co' medesimi cavalli".

La guida è corredata dei percorsi delle varie corse. Si deve constatare non privo di inesattezze sulla posizione delle varie città.

1830 circa

La "Nuovissima guida dei viaggiatori in Italia", per cura di A.L., stampata a Milano presso Epicapo e Pasquale Artaria, Editori di musica, stampe e carte geografiche, senza data, è una guida colta, che non riporta notizie di seconda mano e pare, almeno si ha l'impressione, che il curatore abbia effettivamente visitato la Sicilia. Sebbene riporti anche notizie attinte da letture, come il giudizio su Trapani "...eccellenti sculture nell'avorio e nel corallo, e più per la bellezza delle donne", lette in volumi storici, dove ancora si deve accertare la lavorazione dell'avorio e la bellezza delle donne che così tanti viaggiatori ha attratto ed ispirato. Per restare in tema di Trapani riporta la notizia che allo scoglio del mal consiglio si presero contatti tra Giovanni di

Procida e Palmerio Abate da cui si ebbero i moti dei Vespri Siciliani.

Il viaggio che il curatore mostra di fare non segue una via tracciata, o almeno non postale, per cui sono presenti vari passaggi di località fuori del normale.

1832

In Livorno, nel 1832, viene stampato il "Nuovo itinerario d'Italia" di Richard, presso la tipografia e calcografia Vignozzi.

La guida riporta, oltre alla solita Messina-Palermo, anche le corse Palermo-Trapani-Girgenti, la Messina-Siracusa, e la Siracusa-Girgenti.

Viene riportato, come d'uso, per primo il viaggio da Napoli a Reggio Calabria, cioè il percorso continentale, che ai soli fini postali si collega alle corse postali isolate. Le poste sono 37 $\frac{1}{2}$ e le miglia da percorrere 285.

Una interessante notazione: *"I viaggiatori che vogliono vedere la Sicilia, sogliono imbarcarsi a Napoli, per trasferirsi a Messina o a Palermo. Per andare alla prima di queste due città, si prende una barca a vele ed a remi: per recarsi alla seconda, si può approfittare del pacchetto a vapore, che parte regolarmente alle 11 pomeridiane. Quando il vento non è contrario, la traversata da Napoli a Messina è molto più breve ed aggradevole del viaggio per terra..."* Inoltre conferma che *"...gli alberghi sono rari, e quasi per tutto poco buoni"*.

Si rileva che per Messina ancora non è stato adibito il vapore postale "Duca di Calabria" la cui prima traccia, su lettera, è del 1834.

L'autore finalmente descrive i viaggi percorsi o da percorrere: *"La maggior parte dei forestieri fanno il viaggio della Sicilia per mare, servendosi di piccioli legni, che rilasciano ogni sera in qualche luogo della costa, e per vero dire non perdono nulla di quanto quest'isola offre d'interessante, atteso che i luoghi più interessanti restano sul mare; ma il naturalista, il fisico e tutti coloro che non saranno guidati dalla semplice curiosità, preferiranno ognora il viaggio per terra, malgrado le strade incommode, e sebbene le poste non vi siano per anche stabilite."*⁽⁶⁾ Condurremo adunque anche noi pure per terra il viaggiatore, indicandogli la distanza da un luogo all'altro in miglio da 60 al grado, e cominciando da Messina."

Il viaggio da Messina a Palermo continua con riferimenti alle città attraversate.

⁽⁶⁾ In questo caso l'autore si riferisce alla Posta cavalli, ovvero alla cambiatura dei cavalli o altre bestie da soma.

Passata Palermo l'autore si dirige verso Trapani, proseguendo per Girgenti (Agrigento). L'Autore annota: *"Quantunque la strada la più comoda per andare da Palermo ad Alcamo, sia quella che attraversando i borghi di Capaci, Melinasso e Favarotta, segue in quasi tutta la sua lunghezza la sinuosità della costa, nondimeno, siccome questa strada offre poco interesse al viaggiatore curioso, prenderemo quella che partendo da Palermo va quasi in linea retta ad Alcamo, passando per Monreale e Partinico."*⁽⁷⁾

Fino a Trapani nessuna nota di rilievo salvo il rapimento per le donne trapanesi *"Bellissime sono le Trapanesi, singolarmente negli occhi"*.

Sulla strada che porta da Trapani a Girgenti, si accorge che la deviazione è stata lunga. A futura memoria ricorda ai viaggiatori: *"Volendo il viaggiatore abbreviare la strada da Palermo a Mazzara, può, giunto che è ad Alcamo, invece di seguire la strada da noi descritta (Palermo-Alcamo-Trapani-Mazzara), prendere a sinistra per Salemi e Castel Vetrano. Questa strada, che attraversa i monti, è malagevole per dire il vero, ma piacevolissima. Da Alcamo a Mazzara (Mazara del Vallo) non vi sono che 40 miglia."*⁽⁸⁾

Arrivato a Girgenti prospetta al viaggiatore che *"Si può andare da Girgenti a Palermo, passando per Naro Sutura e Castronovo"* (Castroreale). È la strada del Corriere di Licata. Inoltre prospetta al viaggiatore che per Naro, Caltanissetta, Piazza, Noto, Leonforte, Randazzo e Taormina si giunge a Messina; ma osserva anche *"Per altro queste strade sono in generale malegevoli"*.

Il nostro prosegue comunque per questa ultima strada, concludendo il suo viaggio in Sicilia.

1834

La terza edizione del *"La nuovissima guida dei viaggiatori in Italia"*, stampata a Milano presso Epicapo e Pasquale Artaria, Editori di musica, stampe e carte geografiche, del 1834, non è all'altezza della prima edizione. Vi sono solo notizie inerenti i siti, i luoghi, con particolare riferimento ai monumenti. Fa la sua figura negli scaffali alti di qualsiasi biblioteca.

1835

"L'Itinerario d'Italia o sia descrizione di 136 viaggi per le strade più frequentate", giunge alla XXII edizione. Curato da Giuseppe Vallardi, viene edito

⁽⁷⁾ La strada di Capaci è la vecchia strada che utilizzano i Corrieri. Viene sostituita nel 1816 dalla nuova strada rotabile. Sulla nuova strada costruita "quasi in linea retta" si hanno seri dubbi o lapidarie certezze.

⁽⁸⁾ È la strada seguita dal Postiglione di Castelvetro dal 1816, quando venne abolita la corsa di Castelvetro.

presso Pietro e Giuseppe Vallardi, a Milano nel 1835.

Nella terraferma, verso la Sicilia, sono disponibili due corse: una da Napoli a Reggio Calabria e l'altra da Napoli a Messina. Le due corse si intersecano varie volte; una giunge a Villa San Giovanni proseguendo per Reggio Calabria; l'altra giunge a Villa San Giovanni proseguendo, via mare, per Messina. La prima percorre poste 37 $\frac{1}{2}$, la seconda 39 $\frac{1}{2}$.⁽⁹⁾

Gli alberghi sul percorso sono, per l'uno, migliori a Salerno, Lauria, Cosenza, Monteleone, Palmi e Reggio Calabria; per l'altro sono "men cattivi" a Salerno, Lauria, Cosenza, Monteleone, Messina.

Non si danno altre informazioni sui "buoni" e "men cattivi" a Salerno, Lauria, Cosenza, Monteleone, che figurano nei due elenchi. Difficile individuarli senza ulteriori comunicazioni. Forse una prossima edizione...

In questa guida viene affrontato il problema delle strade e della loro consistenza: *"Strade dell'isola. Le antiche furono dalle tante devastazioni dei barbari distrutte, e non ne rimangono che deboli tracce, quando sul finire dello scorso secolo e meglio sul principio dell'attuale e sotto il presente regime si costrussero, come pur sempre si prosegue con alacrità nelle incominciate opere, talché potranno essere condotte in pochi anni al loro termine: egli è per tale motivo che non si potè stabilire finora un corso regolare di poste, al quale effetto per comodo de' viaggiatori riportiamo i viaggi per tutta l'isola, quali ci sono stati forniti dal diligente cav. G. Quattromani, e dai riscontri sulla carta generale dell'isola di Sicilia pubblicata dall'Ufficio Topografico di Napoli colla scorta del lavoro di Smyth. È noto che quella Amministrazione de' ponti e strade indefessa impiega nel lavoro quantità d'operaj; laonde sperasi che in brevi anni si potrà con agevoli ed economici mezzi visitare quelle terre tanto interessanti per la storia di varie epoche e per i prodotti loro; ciò che finora non hanno potuto fare i tanti illustri viaggiatori che la percorsero. Le distanze da noi marcate in ogni viaggio di Sicilia sono in miglia siciliane di canne 720, cioè miglia quattro italiane di 60 al grado sono miglia cinque siciliane."* (Il miglio siciliano è di metri 1487,16.)⁽¹⁰⁾

⁽⁹⁾ Generalmente una posta era di otto miglia.

⁽¹⁰⁾ L'estensore di questa guida ripropone la speranza, la fiducia, che presto le strade verranno costruite e quelle in costruzione completate. Speranza mal riposta. Per fare un esempio la Palermo-Messina via marine risulterà ancora da completare al passaggio dei poteri tra lo Stato Borbonico e quello Sardo, poi Italiano. Era ancora da terminare il tratto Acquedolci-Finale, assieme a un cospicuo insieme di strade e ponti. Ricerare i colpevoli è alquanto arduo in quanto la storia si ripeterà con la costruzione dell'autostrada Palermo-Messina ai nostri giorni. Se cercate un colpevole, a scanso di equivoci, io non ero ancora nato.

Il lavoro continua con la descrizione sommaria delle varie corse.

La Messina-Palermo via marine dista miglia 1531/2;⁽¹¹⁾ da Messina a Catania miglia 62;⁽¹²⁾ da Catania a Siracusa miglia 47;⁽¹³⁾ da Siracusa a Girgenti miglia 126;⁽¹⁴⁾ da Girgenti a Trapani miglia 98;⁽¹⁵⁾ da Trapani a Palermo miglia 60.⁽¹⁶⁾

Strano che in questo "Itinerario d'Italia" non si parli della corsa Messina-Palermo via montagne, aperta al traffico nel 1830. Sebbene si sospetti che l'Intendente di Catania sia stato troppo precipitoso nel dare l'annuncio, e la strada rotabile non sia stata aperta al percorso postale, è una realtà "in divenire".⁽¹⁷⁾ Forse la moda allora imperante di compiere il periplo dell'Isola, assommato al meglio noto percorso costiero, ha agito da catalizzatore nell'impedire la diffusione di questa novità nei percorsi isolani.

Il solo pregio di questa guida è di aver sollevato il problema strade, anzi il problema delle carenze di strade, in Sicilia. Per il resto riporta notizie di

città, vive o defunte, che erano e sono, di pubblico dominio.

1845

Una nuova edizione de "La nuovissima guida dei viaggiatori in Italia", stampata a Milano presso Epi-
capo e Pasquale Artaria, vede la luce nel 1845.

Dopo un viaggio da Messina a Reggio Calabria, di normale stesura, passa ad elencare le strade d'introlo per il viaggiatore.

Il viaggio primo, da Messina a Palermo, indica le poste così come pubblicate per il sistema postale, ma non indica che si possono percorrere con vettura.

Indica gli alberghi di Messina: la Gran Bretagna, il Leon d'Oro, l'albergo di Prussia.

Sul percorso indica che a Letojanni i viaggiatori "devono aspettare il passaggio della corrente del torrente vicino, arrivasi alla posta". In altre parole a Letojanni vi è un torrente, ma non il ponte, per cui bi-



Fig. 6 - Carta geografica del 1839 con il tracciato postale esistente in Sicilia. La datazione delle carta si evince dal punto d'incontro Vicari-Mangano e Girgenti ancora da ultimare e dal tracciato della Palermo-Messina montagne, completato fino a Catania e da Catania a Messina, mentre il braccio attraverso Bronte e Randazzo è ancora da ultimare. Il tracciato postale è stato ritoccato per evidenziare il tracciato delle corse.

⁽¹¹⁾ La Messina-Palermo via marine è di miglia 196 siciliane.

⁽¹²⁾ La corsa da Messina a Catania è di miglia 61,172 siciliane. Nel 1830 l'Intendente di Catania comunica che anche questa strada carrozzabile è stata aperta al traffico (vedasi nota 16).

⁽¹³⁾ La corsa da Catania a Siracusa è di miglia 42 siciliane.

⁽¹⁴⁾ Il percorso Siracusa-Girgenti, secondo la strada dei corrieri, è di miglia 144 siciliane.

⁽¹⁵⁾ Queste due località non erano collegate postalmente, se non attraverso Palermo.

⁽¹⁶⁾ La corsa da Trapani a Palermo è di miglia 68 a strada finita.

⁽¹⁷⁾ "Si è aperta la comunicazione rotabile da questo capo valle con Palermo e Messina per mezzo di lunghi tronchi di strada che incontrano la consolare, una ad Adernò e l'altra al ponte Minessale sopra Diana e già molti carri da trasporto e molte carrozze li hanno replicatamente percorso". Comunicazione dell'Intendente di Catania del 24 maggio 1830, in Giornale dell'Intendenza borbonica di Catania, anno 1830.

sogna attraversare il fiume per poi arrivare alla stazione di posta. La stazione di posta era situata a Agrò, in seguito Forza d'Agrò, a 9 miglia da Scaletta.

A Catania viene indicato l'albergo della corona di ferro; a Palermo l'hotel d'Albion, l'albergo di Francia in piazza marina, l'albergo del Pizzuto e l'albergo di Londra.

Il viaggio secondo parte da Palermo per Trapani. Il Fiume Freddo, dopo Castellammare, ha un ponte di legno, anzi una piattaforma "solidamente costrutta".

Da Palermo a Monreale è il terzo viaggio descritto, "...ma non lo tralascieremo facendo parte delle strade postali". Come si nota le strade postali incentivano il commercio e attirano i viaggiatori.

La strada da Palermo a Messina, per Termini e Cefalù, ha bisogno di una premessa: *"Da Termini a Messina la strada carrozzabile non essendo ancora finita, il viaggio perciò non è postale e dovrà farsi a cavallo, cosa che rende preferibile quell'altro viaggio, che da Palermo va a Messina, per Catania..."*

A Termini finisce la strada carrozzabile. Il tratto Termini-Barcellona a dorso di mulo. A Barcellona comincia la strada carrozzabile per Messina.

Di seguito viene descritto il viaggio da Catania a Trapani: *"Volendo il viaggiatore fare l'intero giro della Sicilia... bisogna che abbandoni la comodità di una strada carrozzabile, e munito di una cavalcatura imprenda il seguente cammino"*.

In definitiva questa edizione risulta accettabile e riporta annotazioni interessanti per studiare l'evolversi delle strade in Sicilia.



Fig. 7 - Carta postale del 1855 pubblicato nello studio del Piola, riportante le corse principali e secondarie, nonché le stazioni di posta in Sicilia.

1857

Massimo Fabi compilò diverse edizioni di una guida turistica che prima si chiamò "Guida d'Italia" e poi anche "Viaggio in Italia". Questa edizione è pubblicata a Milano, nel 1857, con i tipi di P.A. Molina.

Il viaggio da Napoli a Reggio Calabria di 33 poste, seguendo lo stradale postale, non porta annotazioni degne di nota.

Il viaggio da Palermo a Trapani è parco di notizie. A Trapani vengono nominate la locanda del sole, l'osteria in strada alta, l'albergo del Leone.

Vengono altresì riportati il viaggio da Palermo a Corleone e poi il viaggio da Palermo a Messina per Catania: *"La strada postale da Palermo a Messina traversa tutta la Sicilia e mediante nuovi tronchi di belle strade carrozzabili mette varie città e paesi in diretta comunicazione..."* Vi sono poi alcune annotazioni sulle stazioni di posta incontrate durante il viaggio.

Segue un viaggio da Catania a Trapani, che non ha notizie interessanti sul percorso.

1857

Le edizioni Artaria pubblicano la XI edizione della "Guida dell'Italia", storico - statistica monumentale, Milano 1857, con interessanti notizie sulle poste, sui percorsi siciliani, sulle strade ferrate. Nei cenni storici, frammisti a quelli del Regno di Napoli, vi sono quelli sulla Sicilia che ci interessano:

"Poste. Il regolamento delle poste è presso a che uguale agli altri stati d'Italia, meno che sulle strade di traverso i Mastri di posta non essendo obbligati di fornire a prezzo di tariffa i cavalli ai forestieri, questi devono fare uno speciale accordo coi medesimi.

La tariffa del regno di Napoli per ogni cavallo da tiro e da sella è di Gr. 65

Ai postiglioni per ogni cavallo e per ogni posta Gr. 15

Agli stallieri Gr. 5

In Sicilia, per ogni cavallo come sopra Tari 6

Ai postiglioni Tari 1

Agli stallieri Tari 10

Porti e Strade. I porti principali di quello regno sono quelli: (omessi quelli napoletani) di Messina, di Palermo, di Siracusa e di Catania. Fra le strade poi primeggiano quelle: (omessi quelli napoletani) la gran strada dell'isola di Sicilia da Palermo a Trapani, Girgenti, Siracusa, Catania e Messina.

Ferrovie. (per Napoli) Sonvi eziandio strade ferrate che vanno da Napoli a Castellammare e Nocera, ma di piccola lunghezza. Fra non molto si attiveranno quelle della Puglia e le altre verso il confine romano."

Per le poste-cavalli si sottolinea che le strade di traverso per le quali non c'è "accordo" coi mastri di

posta dovrebbero essere quelle delle corse traverso. Con una buona ragione: in Sicilia non vi erano cavalli disponibili oltre quelli destinati ai “Corrieri di posta interna” e ai “Postiglioni”.

Per i porti vi è qualche omissione. Per le strade vi è una certa confusione. La Palermo-Girgenti non è ancora completata, così come la Palermo-Siracusa, che utilizzava la Palermo-Catania per il primo tratto. Per le ferrovie giustamente non vi è nessun accenno alle ferrovie siciliane, ancora da venire.

Lo studio prosegue con le monete in uso in Sicilia: *“In Sicilia la moneta è la stessa del regno di Napoli colla diversità che il Carlino chiamasi Tari, e componesi di 20 grana, ed il grana di sei piccioli.”*

Uguali e diversi, ecco una bella definizione per la moneta di Sicilia.

Seguono i viaggi da Napoli a Calabria (Reggio), sempre seguendo “lo stradale postale” senza altre annotazioni interessanti.

Oltre agli alberghi e alle locande (6 in Palermo), vi è un servizio cittadino di Vetture pubbliche, i *Fiacres* a due cavalli. Per la prima ora si pagano tari 4, per le successive tari 2. Per salire sul Monte Pellegrino con un asino per l'andata e il ritorno a Palermo si pagano tari 4; altrettanto si dà alla guida.

Il viaggio da Palermo a Trapani di poste 8½ non offre spunti particolari, salvo un albergo e le locande che sono due.

Il viaggio da Palermo a Messina offre la novità che: *“Da Adernò una strada che fiancheggia l'Etna passando da Bronte, Randazzo, Lingua-grossa e Piedimonte mette a Messina senza passare da Catania”*. Questa strada è carrozzabile.

Segue il viaggio da Palermo a Messina per Termini e Cefalù e il viaggio da Catania a Trapani per Siracusa e Girgenti, senza considerazioni degne di nota.

Conclusioni

Al termine di questa piccola, e limitata indagine sulle guide che aiutavano i viaggiatori a percorrere strade non note, si possono ricavare alcune osservazioni.

La prima, che interessa prevalentemente lo storico-postale, si riconduce alla chiara corsa delle poste appresso alle strade prima carrabili e poi carrozzabili e infine, in epoca del Regno d'Italia, alle “strade ferroviarie”.

Il servizio postale aveva l'esigenza di velocizzare il recapito delle lettere e di rendere più economico il trasporto. Tutto questo era possibile con le malleposte, cioè col trasporto in carrozza abbinato al trasporto di persone e cose. Di conseguenza occorrevano strade rotabili, percorse da diligenze o

da grandi carrozze, per ridurre il costo del trasporto, e per velocizzarlo.

La seconda osservazione riguarda il mercato delle lettere e se il profitto ricavato potesse reggere le nuove spese. Il servizio dei corrieri aveva una sua fisionomia che rendeva attivo il commercio delle lettere. L'avvento delle vetture corriere, la posta cavalli, imponeva nuove spese di ristrutturazione, di appalti ai privati, di aumento del personale.

Tuttavia questo era un problema interno delle poste. Non credo che in epoca borbonica si fosse coscienti dell'importanza sociale della posta; forse si guardava solo al profitto, come avviene ora con l'avvento della “Posta spa” che guarda più che altro al profitto.

Ma in quei tempi la posta era basilare, unica per trasmettere notizie, mancando il telefono, il telegrafo con fili e senza, telefonini, radio, televisione, internet.

Le notizie correvano. Si sapeva dell'introduzione della malle-poste a Napoli, negli altri Stati italiani, in quasi tutta l'Europa, almeno in quella più vicina a noi, e i peregrini sudditi del “Regno delle due Sicilie” dei confini oltre il faro premevano e pregavano e alle volte imploravano la “Sacra Maestà” del re.

Si giunse all'assurdo che arrivò prima il vapore postale che la diligenza nel trasportare le lettere, ma il vapore postale era opportuno e idoneo al trasporto delle lettere per l'estero, includendo nell'estero anche l'altra parte del Regno delle due Sicilie.

Per l'interno della Sicilia occorre tanta pazienza per ottenere il fantastico dono della diligenza postale. Era l'anno 1838.

In questo imperdonabile ritardo, anzi in questa rincorsa alle nuove tecniche di trasmissione delle lettere, incappa anche la ferrovia.

Infatti al 1860 le strade ferrate erano del tutto assenti in Sicilia e a Napoli “erano di piccola grandezza”. Aspettiamo con grande entusiasmo l'avvento dei Sabaudi per colmare questa “piccola” lacuna.

La terza osservazione riguarda la struttura delle Guide Postali. La maggior parte di quelle esaminate riporta notizie storico descrittive delle città attraversate, soprattutto per la parte monumentale, senza o con poca attenzione al paesaggio, alle difficoltà del percorso, alle possibilità di ristoro.

Dato che il descrivere il paesaggio, la strada, avrebbe comportato un più dettagliato diario di viaggio, si è preferito riprendere le notizie dalle varie enciclopedie possedute o consultate.

Ne risulta una analisi monca, incompleta, su argomenti che forse poco interessavano al viaggiatore dell'epoca.

Ringrazio l'amico Quirino Ferron per l'avermi fatto consultare le guide postali della sua biblioteca. ■