

IL PROF. MICHELE BASILE

ED I SUOI DUE OPUSCOLI

# SULLA FERROVIA MESSINA-PATTI-CERDA

RIFLESSIONI

DEL COMM. STEFANO ZIRILLI



PALERMO

Ufficio tip. diretto da G. B. Giacotano  
via Celso n. 31

1880.

Nei primi giorni del corrente agosto l'egregio Prof. Michele Basile pubblicava in Messina, pe' tipi D'Amico, un opuscolo di 44 pag. in favore del tracciato detto Interno di questa Ferrovia nella parte che pereorre la Piana di Milazzo dalla contrada Archi a Barcellona, incaricato, Egli dice, da alquanti Comuni della Provincia di Messina e come relatore delle Commissioni riunite elette da' Municipi.

Credo avrebbe più esattamente detto: incaricato da' Comuni di Santa Lucia del Mela, sua patria, e di S. Filippo, ove parmi abbia la maggior parte delle di lui proprietà. Entrambi contano 9282 anime!

Egli fa sforzi erculei per difendere questa traccia con ogni maniera di argomenti, tuttochè dopo accurati studi preliminari e comparativi fatti dal competente Ufficio tecnico, per incarico espresso del Governo, di tre linee, la *interna*, la *mediana* e la *littoranea*, il Consiglio Superiore de' Publici lavori abbia scartato codesta traccia *interna*, ed ordinato i progetti e gli studi definitivi e di dettaglio per le altre due, e, compiti questi studi, fra le due tracce il Governo sul parere dello stesso Consiglio abbia prescetto ed approvato la *littoranea*.

Che oggi il Prof. Basile voglia propugnare i creduti interessi del suo luogo natio, e implicitamente i propri, non sarebbe stata biasimevol cosa, quantunque fatta tardivamente, dopo che il Governo ha da un pezzo appaltato il primo tronco di questa traccia *littoranea* da Saponara a S. Filippo (territorio).

Ma non pare a me, amico ed ammiratore dell'Autore dei *Catasti d'Italia*, che abbia egli ben provveduto alla di lui serietà scagliandosi oggi con soverchia acrimonia, con non esatte informazioni ed assertive contro questo tracciato *littoraneo* da lui stesso dianzi proposto e difeso, sol perchè agli occhi suoi oggi ha il peccato principale ed imperdonabile di accostarsi al Porto di Milazzo, sicchè il

suo scritto assume l'aria di astiosa requisitoria contro una città vicina, cui si invidia un dono spontaneo della natura: il Mare, si vede con gretta gelosia il Porto, le prospere condizioni mercantili e lo studio operoso degli abitanti a svilupparle; e si invidia così che si solleva una fittizia agitazione di piccoli e grandi interessi da paralizzarne l'attività. Di qual disposizione di spirito dell'Autore fan fede i sarcasmi spesso triviali, le assertive non sempre vere, e le arrischiate lusinghe, tuttochè diluite in lunga broda di esagerati elogi.

Men che ogni altro però egli doveva assumere questo ingrato ed erroneo compito e prestar la sua mano a questo mostruoso concerto, perchè ospite careggiato di Milazzo e quasi Milazzese, e principalmente perchè egli stesso al 1870 in altro Opuscolo pubblicato nel numero 258 della *Gazzetta di Messina*, aveva, non pregato nè spinto da alcuno, ma per spontanea determinazione e per proprii convincimenti, promossa e difesa con argomenti validissimi ed inoppugnabili, anzi suggerita la linea *littoranea* come la sola logica ed utile a tutta la Provincia nostra e a quella di Palermo, utilissima poi agli interessi ed alle aspirazioni di S. Lucia e S. Filippo, non che di tutti i Paesi circostanti, quella stessa traccia *littoranea* che oggi avversa.

Mio malgrado, adunque, mi vedo obbligato, così per fare onore a quanto si degnò dir di me nell'Opuscolo recente a pag. 40, come per esser coerente a quel quanto ho annunziato nel Consiglio Provinciale di Messina del 17 and. di confutare pel decoro e negli interessi del mio luogo natio questo secondo opuscolo del Prof. Basile, e lo farò senza ire e senza studio, sebben con molta pena, ripubblicando il primo del 1870, onde sia di edificazione per tutti, e dia prova irrefragabile della di lui serietà e buona fede.

Farò seguire a questa ripubblicazione quella di un articolo del Comitato Agrario di Messina inserito nel Num. 14 del 19 gennaio 1871 della stessa *Gazzetta*, nel quale il Comitato adotta e fa sue le vedute e gli argomenti del Prof. Basile suo segretario, non nascondendo la sorpresa che io provo nel sentire oggi, a quanto si asserisce, che ha anch'esso conformato con un voto al governo del Re il rigetto della traccia *littoranea* da esso Comitato pure suggerita e promossa al 1870!

Finalmente prego il lettore di fermarsi alquanto al cappello che il Direttore della *Gazzetta di Messina* premette al sopradetto Articolo del Comitato, le cui vedute dichiarava *consona alle sue*, mentre oggi nella stessa *Gazzetta* si batte per l'abbandono della linea *littoranea*.

E se non altre contraddizioni, certo ben altri voti vedremo ripudianti questa disgraziata linea *littoranea*, sicchè appar manifesto che la guerra di lunga mano ed occultamente preparata, surta di un tratto e non manifestata mai in vent'anni che si discutono progetti di questa ferrovia, non è fatta ad essa, o ad una traccia anzichè all'altra che di riverbero. È il Porto di Milazzo ed il suo commercio che si ha in animo di annientare mettendolo fuori di circolazione.

Se questo voltafaccia, mi si perdoni l'espressione, del Prof. Basile, del Comitato Agrario, e del Direttore della *Gazzetta di Messina* fosse il portato di migliori convincimenti derivati da studi più profondi o da mutate cause rilevanti, nulla di più lodevole perchè tendente al bene generale ed alla miglior soluzione di questo piccolo problema ferroviario tutto locale.

Ma no, la lettura de' due Opuscoli, il mistero che ha circondato i preparativi dell'attacco e la simultaneità dello smascheramento delle batterie provano ad evidenza che allora, nel 1870, senza biechi fini si dimostrò da tutti che il bianco era bianco, ed oggi con gli stessi argomenti ritorti si vuol provare che il bianco sia nero.

Del resto è molto possibile che io mi inganni ed abbia torto. Ne giudicherà la pubblica opinione, per edificazione della quale eredo indispensabile sottometterle eziandio la lettera che io diriggevo nella stessa *Gazzetta di Messina* N. 268, 29 novembre 1870, al Professore Basile.

Questi tre documenti qui ripubblicati per ordine di date, ed il voto ragionato de' Consiglieri di Milazzo, espresso nella seduta del Consiglio Provinciale di Messina del 17 andante, costituiscono non tanto la confutazione del secondo Opuscolo Basile e la difesa della traccia *littoranea*, quanto la difesa della verità, della giustizia e degli interessi generali.

E non voglio omettere che il Prof. Basile accorgendosi che oggi era tratto dalla passione a difendere una cattiva causa ed insostenibile, a pag. 40 del suo secondo e più recente Opuscolo crede legittimare le proprie contraddizioni col seguente periodo:

- Trattandosi dunque allora di una Società straniera che intendeva
- spendere il suo denaro in Sicilia, e che per taccagneria si voleva
- condurre sempre sulle arde del litorale, il sacrificio di internarsi un
- po' nella Piana, apparve logico e conforme al proprio tornaconto.
- Ma questo concetto medesimo di lasciare una stazione a Carriolo

• e indi con breve curva piegare per Milazzo sarebbe oggi ammissibile?

• Oggi che non trattasi più di una ferrovia vicinale tra Messina e Patti, ma di una linea celerissima da Messina a Palermo, diciamo che questo concetto potrebbe riuscire alquanto conciliativo, ma non perfetto. Una stazione a Corriolo, è vero, appagherebbe tutte le brame degli abitatori delle due vallate del Floripotoma e del Meia, ma • e la brevità della linea? e il poter toccare il molo di Milazzo? Ci pare cosa onesta e non contraddittoria il non accogliere oggi il concetto del 1870, perchè noi non difendiamo una linea utile a noi soli, ma da riuscire vantaggiosissima a tutti. •

Questa, se mi permette il Prof. Basile, non è la verità. Egli avrebbe dovuto dire più esattamente, come era nel suo cuore: *È il paralizzare il Porto di Milazzo nostro principal desideratum?* del qual Porto non pertanto vogliamo seguitare a godere i servizi con un braccio ipotetico ed impossibile.

Ma, egregio professore, non vedete che la passione vi fa velo ed offusca la vostra sagace intelligenza tanto da farvi chiamar *taccagneria* ciò che costituisce uno dei principali problemi economici delle ferrovie, cioè i compensi per le occupazioni dei terreni? Sapete voi, Professore, che il vostro progettato braccio dell'Olivarella a Milazzo appunto per la importanza dei compensi e per la sua maggior lunghezza costerebbe quattro volte la vostra tanto improvvidamente vantata economia dei 3400 metri, che nel vostro primo opuscolo dichiarate di soli 1300 metri?

È poi aberrazione il chiamar *vicinale* la ferrovia che si aveva in mente di costruire al 1870 fra Messina e Patti. E non ammettevamo tutti allora, e voi per primo, che era l'inizio *accennante* alla congiunzione coll'altra che, anche per le Marine veniva da Palermo a Gerda? C'è nulla di essenzialmente mutato nell'ultimo decennio? Cambia forse natura, scopo o interesse una ferrovia quando la costruisce una Società concessionaria da quando la si costruisce a spese dello Stato?

Ero a quali conseguenze mena il voler difendere una pessima causa dopo di aver sostenuto ed egregiamente la buona!!

Ma senza volerlo trapela il vostro pensiero e le aspirazioni dei paesi da voi patrocinati dallo stesso periodo che ho trascritto in corsivo; cioè che vi contentereste di avere una stazione a Corriolo, e per ottenerla montato avete una rimbombosa macchina con tanto scalpore.

Oramai è vieta manovra di chiedere con gran fracasso il più nello intento reale di ottenere il meno, per cui avete commosso tutti i Consessi deliberanti di Messina e di Palermo, e chi sa forse?...

Per parte mia, se avesse valore il mio giudizio, credo molto giusto vi si debba concedere dal Governo almeno una sosta in contrada Archi, ove più si presteranno le esigenze tecniche, sufficientissima per paesi non commerciali; ed in questo plausibilissimo vostro desiderio e dei vostri, contate di essere amichevolmente e calorosamente secondati da tutti i miei concittadini, comunque da voi disconosciuti e bistrattati.

Credevo però che il Governo si privi dell'unico Porto che è tra Messina e Palermo, il quale non servirà solo ad allmentare di ricchi proventi il reddito di tutta la ferrovia ma ad agevolarne potentemente la costruzione e l'esercizio attenuandone le spese; supporre che voglia preferire il comodo e le convenienze di due piccoli paesi a danno di tutti gli altri e di nove decimi del territorio, pretendere che sconosca gli Interessi del Commercio e della navigazione ritornando sulla più saggia determinazione già presa, non parmi nè facile nè possibile, massime in vista che la importanza commerciale e industriale di questo Porto, dal 1870 ad oggi è molto più sviluppata ed in aperta via di progresso, con grande utilità di tutta la contrada e di Messina, di cui esso Porto è un'appendice, e quasi direi una succursale necessaria.

Del continuo ed annuale progresso del Porto di Milazzo nello scambio dei nostri prodotti con le merci estere e nazionali fan testimonianza i Registri di questa Dogana e della Capitaneria del Porto, le più cospicue fra Palermo e Messina.

Delle industrie sempre crescenti fan prova tre grandi Mulini a vapore per la macinazione dei grani e per la fabbricazione delle paste per le Americhe.

Quattro importanti stabilimenti per la preparazione del tonno in conserva ed altre conserve alimentari, contando ben quattro tonnare nel nostro mare, oltre delle vicine di Olivieri e San Giorgio, e delle prossime di Pizzo e Bivona in Calabria, le cui pesche per la massima parte vengono in Milazzo per esser messe sotto sale o preparate in conserve.

Vari opifici per la salagione di pesci sopra vasta scala.

Diversi stabilimenti per la confezione di casse di Agrumi, delle quali si spediscono più che 220,000 ogni anno con quelle che vengono da Barcellona e dalle vallate superiori per essere imbarcate.

Uno per la estrazione dell'agro di limone, e varie officine per la salagione degli agrumi.

Uno stabilimento a vapore per la estrazione dell'olio dalla senza delle olive a pressione.

Un grande opificio in costruzione e di prossima attuazione per la fabbricazione del solfuro di carbonio, se non unico raro in Italia, e per la estrazione dell'olio con esso.

Ed io ho creduto sempre e credo, perchè non facilmente mutabile nei miei convincimenti, che il Governo, meglio avvertito dalle inevitabili esigenze e conseguenze dell'opera, si indurrà ad ordinare che la stazione di Milazzo anzichè nella vigna Ragusa sia alquanto più avvicinata al Porto, il quale ogni giorno si va prolungando verso di quella, e così si otterrà la immediata e celere comunicazione fra bastimenti e treni.

*Milazzo, 24 agosto 1880.*

**Stefano Zirilli.**

## La ferrovia da Messina a Patti

*(Estratto della «Gazzetta di Messina» 16 Novembre 1870).*

I.

Un ingegnere incaricato del piano d'arte di questa linea ferrata, la cui costruzione oggi pare siera e non lontana, ci ha voluto esporre cortesemente la traccia che si seguirà, che noi, profani nell'ingegneria abbiamo approvato, sebbene conosciamo quanto minimo peso possa avere nell'opinione di molti l'approvazione di uno che non professa l'arte. Solo a noi sembra che la Società inglese incorrerebbe in gravissimo errore nella traccia di alquanti chilometri di strada, errore, che una volta commesso, diverrebbe irreparabile senza ligenti spese, e che la Società scontrerebbe con diminuzione sensibile degli introiti previsti. Conoscendo noi con assai precisione il terreno, ci siamo fatto lecito di far rilevare lo sconcio all'ingegnere, il quale non vide poi sciocche le nostre osservazioni, e ci promise di farle presenti alla Società. Bisogna dunque insistere con le dimostrazioni stampate in seguito alle orali, che trattandosi di uomini non caparbi, e che vogliono ritrarre dalla strada il maggiore lucro possibile, le cose dette a tempo e a modo possono far modificare le idee di massima stabilite.

II.

Stando al progetto attuale, la ferrovia lascerebbe una stazione a S. Biagio, contrada di malaria, ma inevitabile, perchè bisogna pur dare un luogo alle derrate ed ai viaggiatori di S. Pietro Monforte, Condò e Gualtieri, utile ancora a que' di Monforte quando hanno per obbiettivo Milazzo od ogni altro punto della linea verso Palermo. Da S. Biagio la ferrovia piegherebbe novellamente alla spiaggia marina, e così continuando sino alla contrada Mangiavacca, ove con una retta taglierebbe la parte bassa della pianura di Milazzo, e lasciando una stazione nella vigna *Barone*, ripiegherebbe per su, accennando a Barcellona.

Secondo il concetto della Società la stazione *Barone*, distante circa un chilometro e mezzo da *Milazzo*, è il centro ove debbono concorrere tutti i prodotti ed i viaggiatori di que' vasti, fertili e popolosi territorii. Noi al contrario dimostreremo, che una stazione in quel sito è talmente scomoda ed eccentrica, che in moltissimi casi converrebbe meglio trasportare le derrate su le carrette sino a *Messina*. Per chi conosce l'estensione, e gli accidenti orografici e idrografici del terreno in rapporto alle strade esistenti e alle possibili ad esistere come sbocco de' prodotti e delle popolazioni, la prova che daremo riuscirà di una evidenza palpabile, perchè esce da fatti che hanno efficacia di convincere tutti, ad eccezione delle solite teste dure.

### III.

Proviamoci, noi non milazzesi, a difendere *Milazzo*, mentre nessuno di quegli abili ed eruditi signori, affaticati nelle lotte municipali, si da per intesa del danno che colpirebbe quella città prevalendo il concetto attuale. Una ferrovia sull'estesa costa boreale dell'isola, che non tocca il porto di *Milazzo*, unico fra *Messina* e *Palermo*, è una stravaganza. Guardare *Milazzo* dal *Barone*, e subito torcere per *Barcellona*, senza essersi dato pensiero di visitare le ricche e vaste campagne che costituiscono la *piana*, ci sembra un concetto talmente mal digerito, che appena messo in atto sarebbe seguito dal pentimento. Si badi a' seguenti riflessi: 1. *Milazzo*, lungnesso la linea sino a *Cerda*, è il più grosso nucleo di popolazione dopo *Barcellona*. 2. Ha presidio militare. 3. Ha carcere penitenziario di circa 400 condannati. 4. È il punto ove la Società dovrebbe tenere un piccolo piroscalo per comunicare quotidianamente con *Lipari* e *Salina* (24 mila abitanti) per merci, passeggeri e posta; perchè una volta terminata l'intera ferrovia, i piroscali postali tra *Messina* e *Palermo*, che toccano raramente *Lipari*, sussidiati dal Governo, esseranno, però utile alla Società allacciare le *Eolie* a *Milazzo* e alla ferrovia. Oltre le molte e preziose derrate delle isole, quanto pesce fresco che colà si perde troverebbe il mercato? 5. Ha porto sicuro, e molo comodissimo con gru, ove la Società, risparmiando facchini, ponti a mare ed argani, dovrebbe sbarcare tutto il ferro, le pesanti locomotive, i carri, il carbone provenienti dall'Inghilterra, necessari per la costruzione e l'esercizio di tutta la linea: mentre le spese sarebbero

enormi a volere sbarcare così pesante materiale sull'arenosa spiaggia del *Ringo* fuori *Messina*, ovvero in seguito su le arene di *S. Stefano* o di *Cefalù*. 6. Sarebbe il sito bene scelto per l'impianto della segheria a vapore, perchè il legname abbondante trovasi ne' prossimi boschi di *Santa Lucia*, *Castroreale* e *Novara*, e perchè *Milazzo* dalle selve dell'alta e media *Calabria*, da *Mistretta* e dalla *Sardegna* disterebbe meno di quel che dista *Messina*. 7. Una stazione al porto di *Milazzo* darebbe assai transito di viaggiatori e di merci tra *Barcellona* e *Milazzo* (transito che sull'attuale strada a ruota è significantissimo); imperciocchè, fermando al *Barone*, fra que' due centri popolosi, a scanso di spese e di seccature, converrà meglio trasportare le merci col carro e i viaggiatori in carrozza o sopra gli asini, come si fa oggi, per la chiara ragione che a nessuno in *Barcellona* salterà il ticchio di andare col treno in *Milazzo*, per essere piantato come un cavolo in mezzo alla piana, e di là fare la tappa pedestre sino alla così detta *Città del Sole*, ovvero spendere altro danaro per arrivare in vettura, e poi altro danaro ancora per ritornare in quel vigneto. 8. Per la medesima ragione si otterrebbe aumento di merci e di viaggiatori tra le stazioni *S. Biagio* e *Milazzo*, tanto più che tutti que' comuni che stanno a cavaliere di *S. Biagio* appartengono al lontano mandamento di *Milazzo*, ed il transito suole essere perenne. Ma se la Società volesse piantare que' ricchi borghigiani al *Barone*, state sicuri, che essi viaggerebbero sopra i loro forti muli, per come sempre hanno viaggiato e dormito sopra.

### IV.

Dopo questa difesa assai giusta degli interessi della città e del porto di *Milazzo*, passo a quella più importante di tutti i prodotti e di tutti gli abitatori della contrada. Quale utile effetto una ferrovia così disegnata per *S. Lucia* (terzo nucleo di maggiore popolazione nel Circondario), *S. Filippo*, *Soccorso*, *Pace*, *Corriolo*, *Meri*, e per tutto quel vasto territorio di *Milazzo* che fiancheggia l'attuale strada provinciale? Trattasi di 12,887 abitanti, secondo le cifre del censimento del 1861, oltre gran numero di proprietari di *Messina* che hanno colà poderi, magazzini e casine, e della zona relativamente più ricca, dopo la conca d'oro *paermitana*, in tutto il lato settentrionale dell'isola, abbondante di olii, vini, agrumi, frutti verdi

e secchi, legumi, tabacchi, seta, calce; legna da ardere, carbone, bovi da macello, prodotti pastorali, ec., da trasportarsi in Messina, e da dove s'importa ferro, tavole di abete, grani, zolfi, coloniali e ogni genere di manifatture. Eppure quel paradiso di contrada, la più bella e la più produttiva sulla linea, vien trascurata nel progetto della Società inglese! Chi da que' piani, da quelle convalli e da quei poggi distanti dai 7 a' 20 chilometri, trasporterà col carro le proprie derrate al *Barone* o a *S. Biagio*? al *Barone* non anderà nessuno per quella giusta e sottile economia di non pagare una ~~tassa~~ chilometrica che si può evitare dirigendosi a *S. Biagio*, punto obiettivo verso Messina. Tutti dunque correranno a *S. Biagio*. Ora un esempio di quello che dovrà accadere sempre per la supposta impreveggenza della Società. Un carro con casse di limoni parte dalle feraci vallate del Floripòtoma o del Mela, e fa 12 chilometri sino a *S. Biagio*, spendendosi il terzo dell'intero trasporto. Perché questo vetturale non deve proseguire il suo corto viaggio di 20 chilometri sino a Messina, avvalendosi della strada provinciale, e scaricare la mercanzia nel cortile del negoziante, invece di andare incontro alle spese di tralzo su' vagoni, alla tassa per 45 chilometri per girare il Faro, alle spese di un secondo discarico alla stazione del Ringo, e poi di un altro carro, e di un terzo discarico? Computate le spese, e poi giudicate se converrebbe trasportare quegli agrumi, quei vini, quegli olii su la ferrovia.

Ma non si potrebbero evitare gli scenci, contentare le popolazioni, e la Società nel far paghi i giusti voti trovare quello che cerca: il proprio tornaconto permanente? Milazzo, secondo la nostra proposta, sarebbe pienamente contento; e le popolazioni di S. Lucia, S. Filippo, Soccorso, Pace, Corriolo, Meri, del territorio superiore di Milazzo, tutti i proprietari di Messina, che hanno eolà azienda rurale, resterebbero contentissimi; perciocchè quelli abitanti e interessati non nutrono la strana pretesa che le stazioni devono lambire tutti quei centri agricoli, ma desiderano solo di averne una prossima e comoda al possibile per avvalersene.

#### V.

Eccoci ora a significare con assai chiarezza la nostra proposta: La via ferrata da *S. Biagio* non dovrebbe curvare al litorale, ma in-

ternarsi a linea retta (e sì che il terreno piatissimo si presta a maraviglia!) sino al di là del villaggio Archi, e propriamente accennare verso il torrente Floripòtoma il caseggiato *Croce-Carusò*, punto ove cessa la malaria. Qui la stazione centralissima, perchè vicina ai territori anzicennati. Da questo sito la linea curverebbe dolcemente alla marina, e arrivata dopo i canneti di Mangiavacca, seguirebbe, senza un soldo per espropria di terreni, sempre sul lido, e, pria del Molino a vapore, o anche dopo oltrepassato il ponticello di Milazzo, cavalcerebbe la strada a ruota, e piegherebbe dietro i vasti magazzini del porto, ove planterebbe la stazione *Milazzo*. Di là con bella curvata si dirizzerebbe a linea retta sotto il caseggiato di Barcellona. X

#### VI.

Questo nostro modo di concepire la linea, l'allungherebbe di circa un chilometro e mezzo. Ma che cosa mai sono tre minuti di via a fronte dell'utile permanente delle popolazioni, e del guadagno incessante della Società, che vuole impiegare i propri capitali nel modo più profittevole.

Nè l'esecuzione del nostro concetto apporterebbe maggiore dispendio per ponti, e terrapieni, o gallerie; nè per indennizzo di terreni; anzi per fermo assai risparmio. Ed invero, secondo il progetto della Società si verrebbero a togliere i vigneti ed i gelsi di Mangiavacca, e poi quelli costosissimi della Religione, del Pareo, del Barone. Secondo il nostro progetto si taglierebbero un tratto di terre meno costoso in contrada Pace ed Archi (prossime al mare quasi tutte con vigne impaludate, e senza ulivi); ma non si toccherebbero quei stupendi vigneti, e si condurrebbe la via sino al porto su le aride arene; e ciò non solo compenserebbe la spesa di un chilometro e mezzo, ma lascerebbe assai risparmio. (Al evitare malintesi dichiariamo, che le nostre poche terre non verrebbero tagliate nè nell'uno nè nell'altro tracciato; e ciò sia detto a' pessimi, i quali sempre travedono nelle azioni degli uomini il gretto rapporto dell'egoismo).

Resterebbe un'ultima *difficoltà d'arte*, che si ventilò da taluni, e che al certo non ci farà impallidire. Ci si dice, che arrivata la linea dietro i magazzini del porto, non può trovare più la curva sufficiente per girare verso Barcellona. Oh! per Bacco! questa pretesa difficoltà d'arte gl'ingegneri la risolvono facile, e per due buone ragioni: 1. per-

chè all'avvicinarsi alle stazioni la macchina suole allentare la corsa, e quindi agevole il girare le curve; 2. perchè il terreno colà è estesissimo e piano sino al mare di ponente, e la curva sarà poco sensibile. E ci si parla seriamente di curve, quando la ferrovia nell'angusto piano di Terranova in Messina ne fa una sensibilissima per afferrare il molo.

Senza pretensione di farla da Ingegneri, raccomandiamo questi appunti, che crediamo utili, ai non caparbi incaricati della Società inglese.

Dal Comizio Agrario.

M. Basile.

## La ferrovia Messina Patti

(Estratto dalla Gazzetta di Messina, 10 gennaio 1871)

L'importanza della materia ci consiglia la pubblicazione del seguente articolo le cui vedute sono consone alle nostre:

Accettato, a quanto si afferma, dalla Società Inglese il concetto espresso da questo Comizio Agrario, di toccare il *Porto di Milazzo*, e abbandonare la stazione progettata nella vigna *Barone*, con ciò stesso gl'imprenditori si son messi nella necessità di raccogliere tutto intero il nostro concetto, e apportare una modifica sostanziale a quel breve tratto della linea. Dimostrato mercè le più chiare prove di fatto la eccentricità della stazione *Barone* per i prodotti e i viaggiatori di quelle vaste e popolose contrade superiori, che costituiscono i bacini idrografici del Muto, Floritòpoma e Mela, che dire oggi, che la stazione verrebbe spinta un chilometro e mezzo più giù? Però tutti coloro che conoscono con precisione il terreno, scorgono la necessità imprescindibile di andare da *S. Biagio* a *Croce-Caruso*, e da qui piegare per *Milazzo*. Solo una stazione a *Croce-Caruso* (cassegnato tra la provinciale e la riva destra del fiumicello posto a centro de' tre bacini anzicennati) può accogliere le derrate e i viaggiatori di quelle vastissime contrade contermini. Le strade naturali, cioè l'alveo de' torrenti e de' burroni, e le strade artificiali a ruota, cioè la provinciale, le intercomunali, e le varie traverse vicinali e consortili che mettono in comunicazione le alture dei tre bacini, rendono *Croce-Caruso* il vero nodo che allaccia quell'ampio paese che assume i particolari nomi di Masseria, Brigandi, Grazia, Fiumarella, Archi, Pace, Camastrà, Cattali, Soccorso, Feudo Grande, S. Lucia, Feudo Foresta, San Filippo, Corriolo, Belvedere, Meri, ec. e tutto quel tratto dei tenimenti di Barcellona e Castoreale che declina al Mela, i cui prodotti vanno in brev'ora facilmente a *Croce-Caruso*, ma economicamente non potrebbero varcare i monti a ritroso per trovare la lontana stazione di *Barcellona*, o scendere sino a *Milazzo* per essere trasportati a Messina.



Una più esatta cognizione del terreno e i buoni raziocini di economia stradale, forzeranno gl'ingegneri a darci ragione. (1).

È ora supponibile che la Società volesse lasciare, tra S. Biagio e Barcellona, quindici chilometri di pianura feracissima e popolosa, con l'accompagnatura di altri trenta chilometri di colline, vallate e monti sino alle acquependenze dell'Jonio, senza una stazione? È supponibile che il fine fatto dagl'inglesi volesse preferire il proprio danno permanente, e costringere quelle popolazioni, una volta arrivate al S. Biagio, di spingersi sino a Messina con le carrette, invece di fare il trabalzo sopra i vagoni?...

Qui facciamo punto a' suggerimenti. Questo Comizio Agrario nello interesse della Provincia e della Società ha voluto esporre su la Gazzetta del 16 novembre il proprio modo di vedere intorno la grave quistione economica. Se si trattasse di opera governativa o provinciale eseguita da appaltatori, sarebbe nostro dovere insistere sempre per rettificare qualche sbaglio; ma trattandosi di una rispettabile Società particolare, che deve costruire ed esercitare a conto proprio la ferrovia, e che mira a trarre il maggior lucro possibile dall'opera sua, sarebbe importuna seceaggine regalare consigli a Josa a ogni più sospinto. Facciano dunque, chè que' signori hanno occhio di linee per iscorgere ciò che loro giova; e sarebbe sciocchezza supporti talmente sordi da lasciarsi sfuggire l'utile che cercano, e per vanità di credersi infallibili inaponirsi a preferire un tracciato dannoso a sé stessi, e alle popolazioni; le quali ci si perdoni l'ardire, hanno pure un qualche diritto ad aprire la bocca, perchè sono pur esse che debbono pagare quattro milioni di lire sonanti.

Mano dunque alla zappa e al badile, e, sicuri noi che sapranno fare, applaudiremo.

*Dal Comizio Agrario.*

(1) Gl'ingegneri conoscono le sole strade della pianura, e non suppongono i tre bacini superiori messi in comunicazione da molte strade a ruota che sboccano sul fiume centrale, o su la intercomunale S. Lucia-S. Filippo, e tutte tendenti a Croce-Carusò. Dovremmo lodare la sollecitudine e l'onestà di un giovine Sindaco di quelle contrade, che ha saputo dar compimento a quest'opera eminentemente agricola, iniziata da un suo predecessore. Quelle strade a ruota recentissime, e perciò non accennate sulle grandi carte topografiche, si sviluppano per molti chilometri di campagna, e meritano di essere visitate dagl'ingegneri della ferrovia, chè darebbero assai luce alla presente quistione. Sono le seguenti: 1. Rossellina; 2. Brughe; 3. Molinello; 4. Cristand-feudo Grande; 5. Oliveto (in costruzione accenna direttamente a Croce-Carusò); 6. Passo Cattafi; 7. Cattafi-Camastrà; 8. Pace-Camastrà. Un'ultima strada, collobiettiva a Croce-Carusò, sarà costruita dal comune S. Filippo.

## Ferrovia Messina-Patti

*Estratto dalla Gazzetta di Messina, Anno VIII, N. 268. 29 nov. 1870*

*All' Egregio Profess. signor Michele Basile — Messina.*

Milazzo, 20 Novembre 1870.

*Caro Michele*

Ho letto l'altra sera con molto mio compiacimento e gratitudine nella Gazzetta di Messina del 16 andante N. 258, le vostre giudiziose, ed esatte osservazioni intorno alla nuova ferrovia Messina-Patti, e precisamente sul concetto della Società intraprenditrice di stabilire la stazione di Milazzo nella contrada Barone.

Nel ringraziar voi, non Milazzese, in nome della mia città natale, dello interesse cordiale che prendete per essa, a tutto quello che avete sì ben detto e provato sull'argomento, io aggiungo che per una ferrovia litorale fra Messina e Patti, la quale evidentemente dovrà congiungersi presto o tardi con quella che vien da Palermo similmente svolta sull'altra parte del litorale siciliano, se non ha una stazione proprio nel Porto di Milazzo, e capace di far passare direttamente dai bastimenti nei vagoni i prodotti destinati alla esportazione, evitando i discaricamenti ed i caricamenti, che aggravano le spese, danneggiano le mercanzie e ne ritardano i movimenti, se non ha, io diceva, una stazione nel Porto di Milazzo, quel che voi chiamate una stravaganza, sarebbe secondo me un non senso, perchè mancherebbe il suo scopo principale, tanto nello interesse della Compagnia concessionaria, quanto in quello delle popolazioni per le quali si costruisce.

È innegabile infatti che il Porto di Milazzo l'unico esistente, e dirò pure possibile, fra Messina e Palermo, è ad un tempo il solo sbocco e l'unico emporco della vasta ed ubertosa zona di territorio Siciliano che attraversa la ferrovia in progetto.

È innegabile altresì che la Città di Milazzo presenta uno dei centri più popolosi di questo territorio, ed indiscutibilmente il più commerciale. Ora il non tener conto di questi due fattori è essenzialissimi

di riuscita, il non profittarne sarebbe, replico, un non senso per i concessionari, che investono i loro capitali certamente nello scopo di trarne il massimo profitto. Sarebbe del pari un grande errore per il Governo che ha dato la concessione, come sarebbe un danno inestimabile per tutte le popolazioni interessate, chiamate pur esse a sovvenir di sussidi quest'opera tanto desiderata.

La compagnia interessata si taglierebbe i nervi con questa improvvida determinazione così nella costruzione dell'opera per la comodità ed economia degli approvvigionamenti, come nello esercizio della strada, e voi lo avete bene accennato. Ma il Governo, ammettendo la stazione al *Barone*, e non prescrivendola obbligatoriamente nel Porto di Milazzo, ciò che non posso credere, mostrerebbe di non aver tenuto quanto doveva in considerazione l'importanza militare e commerciale del Porto stesso, e le ingenti somme che da oltre venti anni vi ha profuse; e di avere assai mediocrementemente garantito gli interessi materiali di tante popolazioni delle quali pur si dice tutore.

È tanto meno perdonabile è questo peccato in quanto le circostanze topografiche e peculiari di questo Porto si prestano meravigliosamente e senza bisogno di gravi opere d'arte al passaggio immediato di viaggiatori e merci dalle navi nei vagoni e viceversa, obiettivo altamente desiderato in tutte le ferrovie, ed ormai ritenuto come l'apice delle condizioni propizie; e per procurarsi il quale ove manchi, ciò che non è sempre possibile e quasi mai agevole, si affrontano i maggiori sacrifici pecuniari, ai quali qui per fortuna la società non andrebbe soggetta.

Nè questo è tutto imperciocchè se realmente il Ministro nell'accettare la concessione avesse ommesso di appor come condizione *indispensabile* la stazione nel Porto di Milazzo non ostante le superiori considerazioni assai gravi, ad onta delle sollecitazioni ed avvertimenti fattigli in tempo e per diverse vie, come or vi dirò, sarebbe pur anco caduto in una inesplicabile contraddizione con un solo lodevolissimo e provvido precedente. Voi avrete già capito che intendo parlare della legge fatta dal Parlamento nel 1862 per le strade nazionali in Sicilia, nelle cui discussioni, per le vive insistenze del Ministero, prescrisse che la linea *internazionale* o per meglio dire montagnuosa da Taormina a Termini per Nicosia avesse una diramazione fino a Milazzo; appunto perchè le popolazioni interessate avessero potuto per questa diramazione trovar nel Porto di Milazzo uno sbocco alle loro ricche produzioni.

Non parlo nello interesse delle popolazioni, le quali pur contribuiscono e non magramente nel sussidiar questa opera, e largamente poi contribuiranno a suo tempo nello esercitarla, perchè voi ne avete discorso abbastanza. Queste popolazioni non indifferenti, comprese nel vasto bacino fra Rasicolino e Capo d'Orlando, ed anche al di là, costituenti un tempo la così detta Comarca di Milazzo, avvezze a vedere da secoli in questa Piazza mercantile, e principalmente nel suo Porto, il loro centro di vita e di gravitazione commerciale, si vedrebbero con la stazione al *Barone* condannate al martirio di Tantalò, mentrechè stabilita nel Porto farebbe giungere derrate dai punti di partenza immediatamente nei bastimenti cui son destinate.

Sotto un altro punto di vista rifletto che la navigazione marittima nella grande corrente commerciale da Levante a Ponente di Europa e viceversa, obbligata per lo più a preferir il passaggio per lo stretto di Messina, specialmente dopo la recente apertura del Bosforo di Suez, non trova fra Napoli e Messina, come fra Palermo e Messina, altro rifugio e sicuro ancoraggio che il Porto di Milazzo, ove arrivano merci e viaggiatori, dovrebbero essere grandemente delusi e si crederebbero mistificati nel vedere la stazione della ferrovia a tanta distanza dal Porto, e questo in un paese che à tanto bisogno di comunicazioni!

Non mi fermo di più perchè non potrei che ripetere pallidamente le argomentazioni e le ragioni da voi molto ben dette.

Una sola cosa mi resta a notare del vostro articolo, cioè la taccia che gratuitamente e senza fondamento avete voluto dare ai miei concittadini di non curare questo loro vitale interesse. Se aveste meglio attinte le vostre informazioni avreste saputo:

1. Che sin dal 1° febbraio 1869 il nostro Consiglio Comunale deliberava un voto al Governo perchè nel tracciato della ferrovia fosse stabilita la stazione nel Porto; cui il Ministero dei pubblici lavori rispondeva per mezzo della Prefettura di Messina, *non avrebbe mancato di tenerlo presente quando ne sarebbe stato il caso.*

2. Che al 1° marzo dello stesso anno la Commissione speciale del Porto interessava il Ministero nello stesso senso, ed il Ministro rispondeva direttamente, che il Commissariato generale per le strade ferrate da lui vivamente interessata perchè aerogliesse la domanda che il Ministro appoggiava, prontamente *non avrebbe mancato quando*

ne sarebbe stato il caso (espressione sacramentale) di prendere in esame la domanda.

5. Che ai 18 Marzo il Consiglio Comunale nel deliberare il concorso di Lire 89160 a favore di quella Società che avrebbe intrapreso questa ferrovia, aggiungeva:

- Deliberava altresì di raccomandare a chi di dritto che nel tracciamento della linea venissero debitamente valutati gli interessi economici e commerciali di questo Comune ec. ec., e che venisse collocata una stazione nel Porto. •

E di questa insistenza nel nostro Consiglio sulla dimostrazione di questo evidente bisogno prendeva atto la Deputazione Provinciale nello approvare il menzionato sussidio di L. 89160, e nel vincolare il Bilancio comunale oltre i cinque esercizi pel soddisfacimento di questa somma che deve aver luogo nel periodo di dieci anni, aggiungeva: « essendosi con detto atto (la Deliberazione dei 18 Marzo 1869) pure esternato il voto che cercasse la Società intraprenditrice di stabilire una stazione nella maggior possibile vicinanza del Porto. »

1. Che alle reiterate istanze fatte dal Deputato di Milazzo in questo intento e presso il Ministero dei LL. PP. e presso la Ispezione Generale delle strade ferrate fu fatta espressa promessa che non si sarebbe trascurata a tempo opportuno questa giusta e logica domanda della Città di Milazzo.

5. Che al 25 Ottobre di questo corrente anno, avvertito il nostro Consiglio che era prossima a decretarsi la concessione, con una novella Deliberazione, rammentando le antiche pratiche, insisteva sulla stessa domanda presso il Ministero, insistenza che ripeteva con disprezzo elettrico del primo andante.

Che si poteva far di più e non si fece?

Se il Ministro nel dar la Concessione non ha, come prometteva, tenuto presenti queste rimostranze, non è certo da addebitarsi ad inercia dei cittadini di Milazzo, ne converrete, ma alla fatalità che avversa i migliori consigli e promuove i peggiori!

Per altro come in Matematica così in Economia sonvi delle verità di tale evidenza che non han bisogno di dimostrazione, e chiamansi assiomi. La necessità di una stazione ferroviaria nel Porto di Milazzo per la strada ferrata Messina-Patti è precisamente un'assioma; e come voi direste ricco colui che non vedesse la luce del sole, così dovremo ritenere inferma di cecità, ove mai il caso si avverasse, ciò

che sempre stento a credere, la Società concessionaria che imprende l'opera rinunciando alla maggiore eventualità promettitrice di successo, ed il Ministero che la concede. Torno a dire che io spero ancora che ciò non sia, non conoscendo i termini e le condizioni della concessione. Se pur tuttavia contro ogni logica aspettazione ciò fosse avvenuto, non mi farebbe meraviglia e sarebbe una nuova delusione alle tante cui siamo abituati.

Credetemi con tutta amicizia

Vostro Aff. Zio  
Stefano Zirilli.

Voto motivato nella seduta del 17 agosto 1880  
del Consiglio provinciale di Messina, dai Consiglieri Zirilli  
e Bonaccorsi.

(Estratto dalla Nuova Gazzetta di Palermo, 26 agosto 1880)

• I sottoscritti Consiglieri han dissentito dai divisamenti della maggioranza per le seguenti ragioni state già ampiamente svolte nella discussione e che possono per intero ritrarsi dal presente verbale della seduta:

• 1. Non pare anzitutto ai sottoscritti, che approdi a pralteo risultato la maggiore brevità in metri 3400 circa, messa innanzi dalla maggioranza per primo e capitale argomento in prò del tracciato da essa propugnato, imperocchè a parte che non è provvido consiglio tener ragione di quel lieve aumento di percorrenza sopra una linea di meglio che 200 chilometri, massime quando passa trarsene l'inestimabile beneficio di un più largo ed economico sbocco alle varie e ricche derrate che di presente convergono nel porto di Milazzo dalla vasta zona del versante settentrionale della provincia, vuoi si altresì pormente che in materia di ferrovia la brevità di una linea va calcolata nella misura del tempo che vi s'impiega e non in quella dello spazio che vi si percorre, non potendo punto sconoscersi che le maggiori e gravi pendenze cui darebbe luogo il divario di livello in confronto di una linea che si svolge orizzontalmente a lido di mare, il maggior numero delle proposte stazioni, e fors'anco l'incontro di alcuna galleria indurrebbero un tal ritardo di percorrenza da soverchiare il maggior tempo che prenderebbe il lamentato profungamento di 3000 metri.

2. Da quanto si è dinanzi esposto non è chi non vegga l'enorme aumento di spesa che richiederebbe la mal cableggiata linea sviluppantesi non già in siti arenili e di esiguo valore come nel combattuto tracciato litoraneo, ma sui migliori e più pregiati terreni della piana di Milazzo, la cui espropriazione in quel che torrebbe un largo e prezioso contributo alla produzione importerebbe tal costoso rifaci-

mento da mandar fallito l'invocato risparmio della costruzione dei 3400 metri.

3. Nè è poi più valevole argomento quello recato in mezzo dalla maggioranza cioè: che la linea litoranea escluda dal movimento ferroviario i comuni di S. Lucia del Mela, e di S. Filippo, la cui complessiva popolazione non è maggiore di 9284 abitanti, imperocchè a parte che, pur serbando codesta linea, potrebbe pienamente provvedersi all'interesse dell'esportazione delle loro proprie derrate con una sosta in contrada Areli o lì presso, la scelta della sudetta linea è come imposta dal porto di Milazzo, il solo sbocco mediano fra Palermo e Messina, di che possano giovarsi le derrate dell'ampia convalle che lo circonda, dall'importanza di due centri popolosi, complessivi 55125 abitanti, vicinissimi e stretti insieme da ogni maniera di scambi per la straordinaria feracità dei loro territorii, cioè Milazzo e Barcellona, la quale ultima ha ben diritto ad una stazione che sia ancora più presso all'abitato di quella già designata, e che potrà esserle agevolmente consentita nell'approvata linea litoranea, dai molteplici commerci milazzesi, e dalle sue varie e crescenti industrie.

Nè torna a più serio costrutto l'opporre che col tracciato litoraneo manchì un vicino sbocco alle popolazioni distese sui monti che intercorrono tra S. Lucia e Saponara imperocchè ne han di avanzo nelle due Stazioni di San Biaggio e Spatafora.

4. Sono sì grandi e generali gli esposti vantaggi che non è proprio a tener ragione del meschino aumento di tariffa, quando pur vi sia, che deriverebbe dalla maggiore percorrenza chilometrica, massime se si considera che esso è largamente compensato dalle agevolanze di una via più sicura e riposata.

5. Non credono per ultimo i sottoscritti che occorra loro dimostrare quanto sudetto tracciato litoraneo risponda alle esigenze strategiche d'una piazza forte qual'è Milazzo, a ragione ed in larga misura contemplata nel progetto della difesa generale dello Stato, e pari alla sua non ingloriosa storia.

6. Alle superiori ragioni brevemente esposte, che basterebbero da sole a indurre in chiunque il più saldo convincimento della giustizia dell'assunto proposto, si aggiunge l'indiscutibile autorità del Consiglio Superiore dei LL. PP. che non è uso ubbidire ad altre influenze se non a quelle suggeritegli dalla scienza, e dal maturo, ed

inparziale esame dei più prevalenti interessi sociali ed economici in un'opera di siffatta natura.

E di vero esso non venne nella scelta del tracciato litoraneo frai tre proposti se non dopo tre anni di studi indefessi dai quali ebbe a convincersi che alle altre due linee facesse difetto ogni tecnica ed economica convenienza.

Ed è oggi deplorabile che il Consiglio Provinciale, rigettando l'ordine del giorno sospensivo, che avrebbe almeno dato modo a studii rispondenti all'importanza del soggetto, abbia di un tratto confortato del suo voto una linea recisamente esclusa dal più alto e competente consesso sulla materia, ed abbia tardivamente ed inattesamente eliminato quella che è il portato di una dotta e severa elucubrazione.

**Comm. Stefano Zirilli**

**Barone Luigi Bonaccorsi**