Andar pe' i Colli sulle vie dei cannoni

Storia della fitta rete stradale realizzata dal Genio Militare sul finire del XIX secolo, oggi patrimonio della collettività messinese

di Vincenzo CARUSO

bituati come siamo a percorrere le vie collinari della nostra città per raggiungere le Quattro Strade, il Santuario di Dinnamare, Portella Castanea, Gesso e Salice, difficilmente ci si è soffermati a notare particolari "segni" che consentono di ricostruire la storia della fitta rete stradale dei Peloritani, realizzata per lo più per scopi militari, che rappresenta certamente un patrimonio importante e indispensabile alla collettività messinese non solo per i collegamenti fra i vari centri urbani, ma anche per godere dello splendido polmone verde dei Colli S. Rizzo, ancor più valorizzati in questi ultimi anni dall'encomiabile lavoro dell'Azienda Foreste Demaniali.

Messina, si sa, è stata nei secoli una strategica Piazzaforte Militare. Detenere il possesso della città, significava
poter contare sul controllo
dello Stretto, via di comunicazione marittima tra lo Jonio e il
Tirreno di primaria importanza
e, conseguentemente, affermare la propria egemonia nel
Mediterraneo.

Qualunque naviglio per raggiungere i porti dell'Oriente sarebbe stato costretto, in caso di ostilità con la città di Messina o con il Governo della dominazione di turno, a circumnavigare la Sicilia.

Si giustificano così le nume-

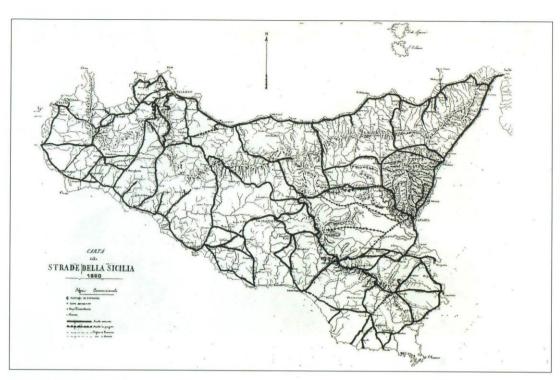




National Archive Kew London. La nuova strada militare da Tremestieri alle mura della città lungo la costa. Particolare della carta inglese, 1810. In alto, National Archive Kew London. La nuova strada militare da Curcuraci al Telegrafo di Forte Spuria. Particolare della carta inglese, 1810.

rose fortificazioni realizzate a Messina nel corso dei secoli per le quali, ai fini della costruzione e poi dei relativi collegamenti, furono gradualmente realizzate le strade che oggi percorriamo.

Tra le più antiche vie di comu-



nicazione costruite a scopo militare vi è certamente la via Consolare Valeria, citata nel VI libro di Strabone, costruita dai Romani intorno al 264 a. C. per volere del Console Valerio Massimo Corvino allo scopo di raggiungere Messina lungo la costa. Philipp Clüver o Klüver detto Cluverio, nel 1619 stima questa antica via della lunghezza di 240 mila passi da Messina a Milazzo, per Tindari, Termini, Palermo, Trapani fino a Capo Lilibeo.¹

Carta delle strade di Sicilia nel 1860.

Sotto a sinistra, istanza dei titolari Salvago e Marino degli opifici di polvere pirica in Messina e Rometta contro i fabbricanti clandestini non autorizzati. In basso, cartolina del 1° rgt Genio.

Nell'82 a.C., il Console romano Cneo Pompeo, venuto a Messana con una grande flotta mentre era Governatore e Pretore Valerio Perperna, seguace di Mario nella lotta contro Silla per la conquista del potere a Roma, fece riparare un tratto di questa importante via di comunicazione compreso tra Messina e Torre Faro che da allora prese il nome di Via Consolare Pompea.²

Trazzere e rotabili tra il 1779 e il 1859

Agli inizi del 1779, un nuovo impulso alla viabilità della Sicilia, venne dato dal governo borbonico che incaricò l'inge-





gnere militare napoletano, colonnello conte Lorenzo Persichelli di recarsi in Sicilia per predisporre i piani del tracciato della rotabile Palermo-Messina per le montagne. Dopo un lungo lavoro di ricognizione, che comportò cinque diverse relazioni presentate al Viceré Marcantonio Colonna, Persichelli suggerì l'impiego non solo di ditte civili, ma anche dell'esercito e dei galeotti condannati ai lavori forzati, soprattutto nei punti ove si sarebbe reso necessario il taglio della roccia con l'uso delle mine. Si stabilì quindi che i lavori iniziassero da Palermo verso l'interno e, allo stesso tempo, si lavorasse in quelle zone dove i tagli sarebbero stati più difficoltosi e laboriosi.3

Per questi ultimi casi, il 28 febbraio 1780, gli ingegneri Santo Ferdinandi e Saverio Persquier iniziarono l'esame dei forzati a Messina, Milazzo, Catania, Augusta, Siracusa. Premio per i galeotti fu la riduzione di un terzo della pena, tenuto conto dei delitti commessi; per chi avesse dimostrato maggiore impegno nel lavoro si stabilì un premio in denaro, ma per chi avesse provato a fuggire la pena prevista sarebbe stata l'aumento di due anni di reclusione per la prima volta, di quattro la seconda.



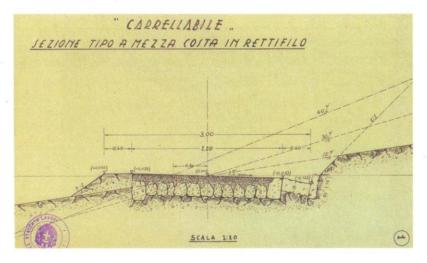


Buoi e carrumatti che trasportarono pietre e artiglierie sui Peloritani.

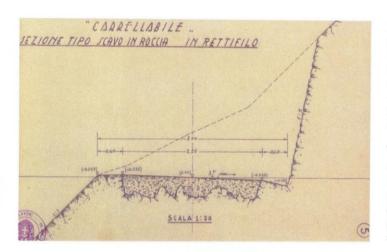
In alto, binari decauville utilizzati per il trasporto dei materiali nella costruzione dei Forti e delle strade militari.

Il 2 giugno 1783, sotto la direzione del barone Egidio Pucci loppolo, si pose mano alla realizzazione della *Palermo-Messina per le Marine*, completata agli inizi del 1860, prima della venuta dei Piemontesi, *potendo essere percorsa in carrozza per tutta la sua lunghezza.*⁴

Durante la presenza inglese in Sicilia (1806-1815), con Regio Dispaccio del 16 aprile 1808, che istituiva la Soprintendenza generale delle Strade di Sicilia con sede a Palermo, si operò la seguente classificazione delle vie di comunicazione: quelle che da Palermo conducevano alle città



Genio Militare. Progetto di carrerabile a mezza costa. Da: Boglione M., Le strade dei cannoni.



marzo del 1825, fu preparato a cura dell'ing. Arena il progetto della *Messina-Divieto* di 12 miglia e 654 canne di lunghezza, primo tronco della *Messina-Patti*. Seguendo la trazzera che, salendo per Scala-Badiazza, superava il

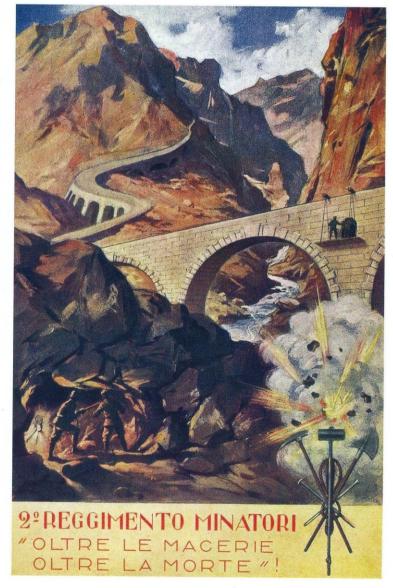
Genio Militare. Progetto di Carrellabile in sezione con scavo in roccia. Da: Boglione M., Le strade dei Cannoni. Sotto, cartolina del 2° Rgt. Minatori.

principali assunsero la denominazione di *consolari*; quelle che immettevano nelle strade *consolari* presero il nome di *traverse principali* e quelle che univano più paesi *traverse secondarie*.

In questo periodo, le più importanti strade furono rese carrozzabili per il trasporto di potenti artiglierie5, e contemporaneamente vennero iniziati e completati i lavori per la costruzione di nuove strade di collegamento per la movimentazione di truppe ed armamenti tra le varie opere militari. Tra queste si ricordano le strade di collegamento delle vie Consolari, attraverso le varie fiumare, con le alture intorno a Curcuraci, dove gli inglesi avevano costruito numerosi acquartieramenti per la maggior parte delle loro truppe. Per tale motivo, quel sito chiamato il Piano dei Campi prese da allora il toponimo di Campo degli Inglesi6 che a sua volta durante il regime fascista, per ovvi motivi di propaganda, venne rinominato Campo Italia.

Nel 1817 vennero istituite nell'Isola sette Intendenze (Province) con la costituzione di una rigida gerarchia di rapporti piramidali, con deputazioni provinciali e comunali, sotto la Direzione Generale dei Ponti e Strade di Napoli.

Dal febbraio del 1823 al



Carrozzabile dei Peloritani in prossimità di Dinnammare. I lavori vennero realizzati dal 1° Rgt. Genio. In basso, pietra indicante la zona di Acqua Latte. 1° Rgt Genio, 1901.

Colle S. Rizzo per arrivare a Divieto, il progetto cercava di evitare i "mali passi". Questa nuova rotabile avrebbe avuto inizio sotto il Convento dei Cappuccini (oggi Ignatianum) e, salendo per il torrente Scala e i tornanti delle colline, si sarebbe immessa nella strada militare costruita dagli inglesi qualche anno prima, sotto la Torre di S. Rizzo, dove confluivano le trazzere da Serro, Calvaruso, Saponara, Rometta e dal Monte Dinnammare, dove si trovavano le nevaie di Messina; da questo punto il percorso sarebbe continuato sulla trazzera sotto la Portella della Scala raggiungendo l'altra trazzera nel punto detto "Femmina morta" fino a congiungersi con la trazzera di Gesso per arrivare al torrente Gallo.

Tenendo presente che Messina era priva di rotabili, ad eccezione di quella di Mili e del Faro, quella di S.Rizzo sarebbe stata la sola a mettere in comunicazione molta parte della provincia col capoluogo per il trasporto dei prodotti consumati in città o spediti all'estero. Il progetto prevedeva una larghezza di 32 palmi (8 metri) dei quali 16 palmi per capostrada e 8 palmi ciascuno per i passeggiatoi, regolata con una pendenza non superiore al 6%, con una "saja" per il convogliamento dell'acqua piovana, con un taglio di rocce e muri di sostegno e una spesa prevista di 15.300 ducati.

Il progetto fu approvato dal Soprintendente Generale il 2 novembre 1825. Venne stabilito che le pietre necessarie erano da prendersi alle falde della collina del Cavaliere o di













Colli S. Rizzo: fonte con abbeveratoio per truppa e quadrupedi; muretto di scolo delle acque piovane; pozzetto di raccolta delle acque piovane visto dall'alto. In basso, cartolina del 1° Rgt. Genio Militare.

quella dirimpetto all'abolito Monastero della Scala e il brecciame dal torrente di S. Maria di Gesù.⁷

I lavori iniziarono il 18 dicembre 1826, con gran numero di operai. L'ultimo tratto dal passo di *Femmina Morta* fino a Divieto venne appaltato nell'ottobre 1831 alla ditta di Don Giuseppe Zirilli.

Nel 1837 il Cappellano di Massa S. Lucia, sac. Simone Gelardi, insieme a 20 proprietari chiesero all'Ispettorato di Strade e Ponti la costruzione di un braccio rotabile fino al Casale del Faro a carico del Comune di Messina. Il progetto della cosiddetta "Strada delle Masse" fu presentato nel novembre dello stesso anno.8

Le Vie dei Forti: studi e progettazione del periodo Umbertino

Dopo l'Unificazione d'Italia, la



Commissione Permanente per la Difesa dello Stato, costituita dalle più alte cariche militari dell'Esercito e della Marina, si preoccupò di avviare già nel 1862 gli studi topografici e strategici per approntare la difesa del territorio dello Stretto contro possibili attacchi navali o sbarchi di truppe nemiche sulle coste. Le numerose Commissioni che si avvicendarono nella progettazione del Piano Generale per la difesa dello Stretto, evidenziarono la priorità della realizzazione di strade carrabili necessarie alla costruzione dell'imponente sistema di fortificazioni che oggi tutti conosciamo.

Per tenere le fortificazioni fuori della gittata dei cannoni rigati, armati sui ponti delle moderne corazzate, si rese necessaria la scelta di cosiddetti "siti dominanti", posti sulle colline delle due coste siciliana e calabrese, abbandonando le vecchie fortificazioni cinquecentesche diventate ormai facile bersaglio per le artiglierie navali.

La necessità di trasferire sulle alture i materiali necessari per la costruzione delle Batterie e ancor più, l'esigenza di spostare in sicurezza le pesanti bocche da fuoco, spinse i genieri a realizzare le moderne rotabili.

La maggior parte delle strade militari appartenente a questo periodo, ha lasciato sul proprio percorso chiari segni ancora "leggibili", anche se in modo alquanto disordinato e spesso non riconducibile alla stesso contesto.

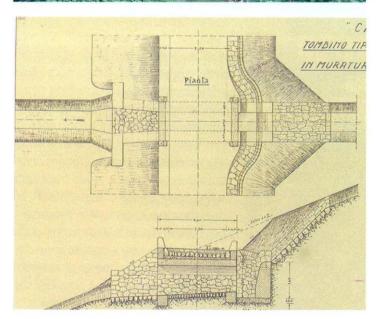
Per anni, chi ha percorso le strade dei Colli S. Rizzo, passando per le Quattro Strade, avrà distrattamente osservato gli acciottolati, le canalette di scolo, gli abbeveratoi facenti parte integrante degli attributi della strada militare a cui, fino ad ora, nessuno aveva dato "un nome" e una "data di nasci-

Colli S. Rizzo. Parte superiore a bordo strada del tombino per il deflusso delle acque piovane; tombino con volta a botte sottostrada per il deflusso delle acque piovane.

Genio Militare. Progetto di tombino con volta a botte in mattoni.









CIPPO CHILOMETRICO PROSPETTO SCALA 1:10



Direzione Territoriale del Genio Militare. Mod. 12 per il contratto con le ditte incaricate dei lavori di costruzione dei Forti e delle strade.

Genio Militare. Progetto di cippo chilometrico. In basso, Forte Cavalli, cippi chilometrici.

Sotto, pietra miliare per servitù militare attorno ai Forti. La sigla D. M. indica il Demanio Militare e la distanza dal Forte.

ta".

La strada militare ha infatti una sua identità, una sua connotazione che la rende fortemente caratterizzata. Ma un aspetto che fino ad oggi è stato





quasi del tutto trascurato, e che meriterebbe invece una maggiore considerazione, è quello di non aver mai considerato la strada militare, con tutte le sue opere d'arte (ponti, scarpe di contenimento, gallerie, convogliamento delle acque piovane, ecc.) come un monumento di sé stessa, cioè come un manufatto che esprime la tecnica costruttiva stradale ideata dal Genio militare italiano alla fine dell'Ottocento per adempiere alle finalità per cui la rotabile veniva tracciata.

Gli studi della Commissione Mista nella seconda metà dell'Ottocento

Dopo circa vent'anni di studi, l'ultima Commissione Militare trasferitasi a Messina raccolse gli elementi necessari per la compilazione definitiva del Piano Generale di massima per la difesa dello Stretto

Partendo dal concetto generale delle fortificazioni della Sicilia, secondo il disegno della difesa dello Stato già elaborato nelle sue linee principali dalla Commissione dei Generali e in via di attuazione in varie parti del Regno, la Commissione si trovò d'accordo nell'ammettere la necessità di realizzare:

le difese dello Stretto, che avrebbero "saldato" la Sicilia al Continente:

le difese del fronte di terra di Messina, il cui vero ufficio era di fare da testa di ponte verso l'interno:

il centro fortificato di Castrogiovanni (Enna)9, che avrebbe rappresentato il punto di annodamento delle forze sparse sull'isola e di irradiamento della controffensiva, per "gittare in mare il nemico che fosse riuscito a compiere uno sbarco in qualche punto dell'isola".10

Il collegamento tra le fortificazioni di Messina e Castrogiovanni si sarebbe realizzato con la proposta strada militare che si sarebbe sviluppata dai Peloritani alla città di Randazzo.¹¹

GAZZETTA DI MESSINA E DELLE CALABRIE 20/21.3.1900

Strada Militare

L'altro ieri negli uffici della Direzione del Genio Militare si è proceduto all'Asta per l'appalto delle costruzione di un tronco di strada che facendo seguito a quella che conduce ad Antennamare dal Puntal Bandiera va a Portella dell'Orso. Questa importante strada fa parte delle opere di fortificazione che allacciando tutte le fortezze della costa, per le coste dei Monti Peloritani deve arrivare fino a Castrogiovanni. L'appalto per l'ammontare di £. 200.000 è stato aggiudicato al signor Melchiorre Cammareri, noto appaltatore della nostra città.

A seguito dei dati raccolti dalla Commissione tecnica inviata a Messina, i lavori della Commissione Permanente dei Generali per la Difesa dello Stato, nella seduta del 19 maggio 1883, si aprirono con all'ordine del giorno le strade militari utili per le comunicazioni tra la piazza di Messina e l'interno della Sicilia, da realizzarsi in cresta, da cui manovrare per una eventuale offensiva alla riconquista dell'Isola.¹²

Al termine della seduta, fu votata e approvata la seguente deliberazione: "La Commissione ritiene che, oltre alle fortificazioni già votate per Messina, si debbano aprire strade che migliorino sotto il rispetto militare le comunicazioni di questa Piazza coll'interno della Sicilia".

Fissata la posizione delle singole opere di difesa, si procedette quindi all'esame dello stato delle vie di comunicazione già esistenti e si propose la costruzione delle seguenti nuove strade militari:





Forte S. Jachiddu. Saia per il convogliamento dell'acqua piovana del muro di controscarpa. Sec. XIX.
In alto, acciottolato della strada Militare del Forte S.
Jachiddu e canaletta di scolo delle acque piovane.

Pagina a lato, Forte S. Jachiddu. Saie per il convogliamento delle acque piovane e fossato del Forte S. Jachiddu. Canaletta di scolo del fossato di gola.

Strada al forte Polveriera (Campo Inglese): tronco fra la strada di Castanea e quella di Massa S. Giovanni. Km. 4,00; Strada alla Batteria Menaja da Portella Arena. Km. 2,00;

Strada alla Batteria S. Jachiddu. Km. 1,50;

Strada alla Batteria Monte Pietrazza da Casalotto, Km. 3.50:

Strada alla Batteria Monte Mangialupi dal Santo. Km. 3,50;

Strada alla Batteria Monte Giulitta da S. Lucia. Km. 2,00; Strada al Forte di Monte Gallo per S. Antonio, Zafferia e Larderia. Km. 6,00;

Strada al Fortino del Puntale Ferraro dal colle Molimenti. Km. 0,50;

Strada dal Piano di S. Rizzo ad Antennamare lungo la cresta dei monti. Km. 14,00;

Strada al Fortino del passo di Croce Cumia. Km. 0,50.

Il costo di tali strade della larghezza di m. 4,00, con pendenze corrispondenti in media al 5% e con gli opportuni scoli delle acque piovane, si ritenne, per i dati generali forniti dalla Direzione del Genio, che potesse presumersi di £. 15.000 a chilometro. Era inol-





tre necessario che la costruzione delle strade venisse intrapresa senza ritardo perché potessero servire anche ai lavori di costruzione delle opere di fortificazione.

I movimenti delle truppe sarebbero stati agevolati dalla strada carreggiabile in costruzione per il collegamento dei villaggi di Massa S. Giovanni, Curcuraci, Faro Superiore, S. Agata e da quella (già progettata) destinata a congiungere la strada ora detta con quella esistente S. Rizzo-Castanea, facenti entrambe parte della nuova rete stradale militare necessaria per le comunicazioni carrettiere tra le nuove opere da costruirsi sul Poggio Polveriera, sul Monte della Grotta e sulla pendice Menaja del Monte Ciccia, per battere le acque dello Stretto e gli ancoraggi davanti a Pace.

Una importante strada da realizzare, era quella che doveva servire a far avanzare, in caso di necessità, le truppe del Campo Trincerato dei Peloritani per operare nei terreni a sud di Messina senza dover attraversare la città, con lo scopo di non esporre il movimento delle truppe a cannoneggiamenti navali lungo la costa.. Tale strada, con inizio presso il Baraccone (Monte Correale), dalla strada Messina-S. Rizzo, passando sui contrafforti di Cataratti e Spadafora, avrebbe raggiunto, passando per la fiumara, la provinciale litoranea.

A ciò si aggiunse la proposta della costruzione della strada di congiungimento della valle della Badiazza con quella di "Cammari" e le due strade dal Passo di S. Rizzo al fortino di Antennammare e dai pressi del Baraccone, sulla strada Messina-Milazzo, alla fiumara di "Cammari" con lo scopo di unire Antennamare, Puntal Ferraro, Polveriera e Serra la Croce e mettere in comunicazione il Campo Trincerato con le posizioni a sud di Messina tenendosi lontano dalla costa. ¹³ AQUILA LATINA - 23.7.1889

Batteria sul Gallo

Dovendosi costruire una Batteria sul Monte Gallo tra Tremestieri e Mili, il Genio Militare ha appaltato a tre imprese la strada che vi deve condurre. Questa strada suppone che sia compiuta la comunale, obbligatoria che da Tremestieri dovrebbe condurre a Larderia, alla chiesa del quale villaggio dovrebbe la militare congiungersi.

I lavori sono cominciati in tre punti per fare più presto e il Genio Militare per mettersi al sicuro, ha imposto agli appaltatori di dovere consegnare quella strada 10 anni prima che si compisse la comunale.

Difatti, senza di questa, come potrebbe condurre i pezzi in cima al Monte Gallo?

Se non che noi, dubitiamo forte che la strada comunale per Larderia, il nostro comune possa compirla e la difesa delle nostre costa dovrà aspettare

Dal Diario di La Corte Cailler - 5 agosto 1902 Martedì

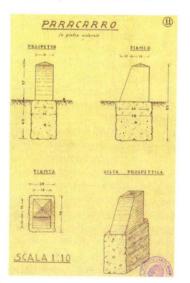
Festa al Santuario di Dinnammare. Vi andò l'Arcivescovo col Canonico Domenico Calì ed altri canonici profittando della strada militare rotabile fatta l'anno scorso.

Il Piano di Difesa del fronte a terra avrebbe inoltre protetto la galleria dei Peloritani lunga 5.550 metri, la quale, sboccando a "Cammari" verso occidente di Messina, avrebbe consentito di inviare in brevissimo tempo ai difensori rinforzi e munizioni, ritirare i feriti, ecc.

A partire dal 1883, partendo

dalla rete di comunicazioni già esistente, si diede quindi inizio ai lavori di costruzione delle nuove strade, affidati con gare d'appalto a numerose ditte civili, sotto la direzione di ufficiali del Genio. Parallelamente, ad integrazione di quelle militari fruibili anche per uso civile, altre opere di collegamento (e tra queste il ponte di Camaro costruito nel 1886) furono compiute con l'intervento delle Amministrazioni locali.

Nel 1888, A completamento della rete di strade eseguite e di quelle ancora in costruzione, una nuova Commissione propose la realizzazione della strada militare da sotto Antennamare fino a Monte Cicirello e quindi per Monte Gallo (Larderia), al fine di completare la grande linea di circonvallazione che circondava Messina. cioè la strada Monte Polveriera-S. Rizzo-Antennamare, per dare modo alle forze mobili incaricate della difesa, di spostarsi ed esercitare la loro azione controffensiva anche nel settore di terreno a sud-ovest di Messina, minacciando il fianco delle colonne nemiche che si fossero avanzate lungo la strada litoranea di Catania. Poiché questa strada doveva





essere percorsa solo dalla fanteria e da qualche batteria di campagna, sarebbe bastata per essa una larghezza di 2,50 metri, senza alcuna restrizione nelle pendenze che si sarebbero potute spingere fino al 15%. Andava inoltre migliorata la mulattiera Rometta-Imbardello la cui importanza era evidente per assicurare le comunicazioni fra la 1ª linea di difesa e la dorsale dei Peloritani

Nei primi anni del '900, a completamento dei lavori, il costo complessivo per la realizzazione di tutta la rete stradale a supporto delle fortificazioni di Messina e della costa calabra, ammontò a 1 milione di lire paragonabili a circa 3,5 milioni di euro odierni.

I progetti, la procedura degli espropri, l'appalto dei lavori e la costruzione delle strade militari nel periodo post Unitario

Dopo l'Unificazione, l'organo principale preposto alla progettazione ed esecuzione delle opere d'architettura militare, rimase la Direzione del Genio Militare competente per giurisdizione. I progetti di massima e quelli particolareggiati che gli ufficiali della Direzione elaboravano dovevano riportare l'approvazione del Ministero della Guerra - Direzione Generale del Genio.

La procedura amministrativa per la costruzione delle fortificazioni era la seguente: Opera di contenimento della strada militare per il Forte S. Jachiddu.

Pagina a lato, Ponte di Camaro realizzato nel 1886. Sotto, Genio Militare. Progetto di paracarro in pietra.

Con Decreto del Ministro della Guerra erano elencati i terreni che dovevano essere espropriati per la costruzione delle opere e le somme messe a disposizione dei proprietari per il pagamento dell'indennità di esproprio.

Veniva quindi ordinata, con decreto del Comandante della Divisione Militare, l'occupazione immediata dei terreni indicati e dato incarico dell'esecuzione la competente Direzione del Genio Militare.

Il Comune affiggeva quindi un manifesto con il quale notificava ai proprietari dei terreni da espropriare l'ordine di consentire l'ingresso al personale del Genio Militare.

In seguito, la Direzione del Genio Militare, Ufficio Fortificazioni, Sezione Espropriazioni, compilava l'elenco dei terreni da espropriare, determinando nel contempo l'indennità da pagare ai proprietari e lo inviava, con lettera di accompagnamento, al Prefetto per l'emanazione del decreto di esproprio ai sensi della L. 2359 del 1865.¹⁴

POLITICA E COMMERCIO



23.11.83 Strade Militari

Il Prefetto ha emesso decreto per espropriazione, occupazione e relativa indennità per le zone dei terreni inservienti alla costruzione del primo e del secondo tratto della strada militare dal Campo degli Inglesi all'antica Polveriera riguardanti i seguenti proprietari: Repici Rosario ctr. Monachello, Guerrera Felicia ved. Luigi Rizzotti ctr. Stretto Crocevia e Cappella, Corica Caterina ved.Costa Saya ctr. Camaronassi e Cappella detta ctr. "antica Polveriera", Guerriera Felicia ved. L. Rizzotti ctr. Piano di Campo, Costa Carserà Gaet. ctr. Monachello.

In caso di rifiuto da parte dei proprietari dell'indennità offerta, era possibile impugnare il decreto davanti al Tribunale competente, con nomina di periti per la stima del valore di mercato degli immobili.

In tal caso, poiché la costruzione dei Forti era dichiarata urgente, l'Autorità Militare depositava l'indennità offerta presso l'Intendenza di Finanza; il Prefetto quindi ordinava l'esproprio.

Il decreto prefettizio di esproprio veniva registrato all'Ufficio del Registro, volturato all'Ufficio del Catasto e trascritto all'Ufficio delle Ipoteche; entro cinque giorni dall'emanazione, era poi pubblicato per estratto sulla Gazzetta del Regno d'Italia. 15 Appalto dei lavori

A differenza dei lavori ordinari di piccola manutenzione degli immobili militari e di realizzazione di opere di difesa occasionali da realizzarsi in tempo di guerra, che venivano eseguiti direttamente dal Genio Militare, i lavori straordinari autorizzati dal Ministero della Guerra erano dati invece. in tempo di pace, in appalto a ditte civili da ciascuna Direzione Territoriale del Genio, con autorizzazione Ministeriale, tramite il Comando Territoriale dell'Arma del Genio.

Mediante Avviso d'Asta, la Direzione del Genio Militare di Messina, nel foglio degli Annunzi Legali, periodico della Prefettura di Messina, rendeva noto il giorno e l'ora entro cui gli aspiranti alla gara d'appalto dovevano far pervenire la propria offerta.

"Śi fa noto che nel giorno 13 settembre 1887, alle ore ore 10 a. m. si procederà in Messina, nell'Ufficio della Direzione del Genio Militare, via Primo Settembre, Palazzo S. Gerolamo, num. 152, Piano 2, avanti il signor Direttore, a pubblico incanto, a partiti segreti, per l'appalto dei lavori diversi da eseguirsi sull'altura della Pietrazza (Costa Sicula dello Stretto di Messina) presso Messina, dell'ammontare di £. 120.000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di 180 giorni (decorribili dalla data del verbale di consegna dei medesimi). La cauzione definitiva è fissata in £. 12.000.

Il Capitolato d'appalto è visibile presso la Direzione suddetta in tutti i giorni, nelle ore d'ufficio. [...] Gli aspiranti all'appalto potranno presentare offerte scritte su carta filigranata con bollo ordinario di £. 1 firmate e chiuse in piego suggellato. [...] Messina 27 agosto 1887".16

Il Capitolato tipo era approvato con Decreto Reale e valeva per tutti i lavori eseguibili nel territorio della Direzione del Genio per la quale era compilato. Approvato il contratto, veniva notificato per iscritto all'appaltatore il giorno ed il luogo nel quale doveva presentarsi per ricevere la consegna dei lavori e dare inizio agli stessi.

All'atto della consegna dei lavori, veniva steso un processo verbale (Modello 12) in doppia copia in cui, dopo aver citato il contratto, la sua approvazione e ali ordini di esecuzione. si indicavano: le operazioni preliminari già eseguite sul terreno, come i tracciamenti, gli accertamenti di misura, i collocamenti di sagome, di capisaldi...; le aree, le cave ed i locali che fossero stati, eventualmente, concessi all'appaltatore per l'esecuzione dei lavori; il giorno assegnato per l'inizio dei lavori; il giorno in cui i lavori sarebbero stati compiuti.

Completate le procedure contrattuali, la ditta appaltatrice iniziava le operazione di sbancamento e la selezione dei materiali Non esistendo ancora le macchine movimento terra, l'apertura del tracciato veniva fatta a forza di braccia e traino animale; in quegli anni Messina fu invasa dai carrumatti (carri tirati da buoi) che, antenati dei moderni TIR, nel trasportare sulle alture pietre e cannoni, procurarono non

pochi danni alle strade comunali e proteste da parte della popolazione.¹⁷

AQUILA LATINA - 25.5.1889

Trasporto di enormi artiglierie per armare Forte Pietrazza. Ogni pezzo era tirato da non meno di 10 coppie di buoi. AQUILA LATINA - 10.7.1890

Verso le 8 di sera, un carro con 10 buoi trasportante affusti per il Campo degli Inglesi, urta contro un palazzo.

In caso di terreni rocciosi, si rendeva necessario l'uso delle mine e della polvere pirica.

Le ditte più famose che operavano in tale settore a Messina e in provincia, erano quella di Nunzio Salvago che aveva sede in via Garibaldi e quella di Rosario Midiri di Rometta. 18

In un secondo tempo si sistemava il selciato. Lo scorrimento delle acque piovane era il peggior nemico: se l'acqua finiva sulla sede stradale erodeva la superficie provocando frane e smottamenti. Pertanto si realizzavano con cura le opportune canalizzazioni, evitando che il flusso deviasse lungo il tracciato della rotabile; si rivestiva inoltre lo sterro con delle pietre, sistemate in genere a coltello, così da favorire lo scorrimento dell'acqua senza che questa potesse incidere la superficie del selciato. 19 Particolare cura veniva poi data alla realizzazione dei muretti di scarpa, cioè quelle strutture che dovevano sostenere la strada e le scarpate laterali. Questi muretti venivano sempre assemblati con pietre da taglio, spesso di notevoli dimensioni. Ancora oggi la presenza e la particolare fattura di tali elementi costruttivi consentono anche al profano di riconoscere l'origine militare del percorso.

Per superare forti pendenze si ricorreva all'uso del tracciato a tornanti, badando di allargare la sede della rotabile nelle curve a gomito, soprattutto per agevolare la manovra dei pesanti traini di artiglieria. Nei terreni difficili non era raro ricorrere alla posa di notevoli opere d'arte, quali ponti ad arco o gallerie. In prossimità di valloni entro cui si raccoglieva in modo naturale l'acqua piovana, la strada era provvista di tombini di deflusso per la decantazione dei detriti, ispezionabili per la manutenzione e la pulizia. Tali tombini erano costruiti a regola d'arte con volte a mattone tipiche dell'architettura militare.

Nei tornanti delle strade e lungo i rettilinei erano previsti adequati allargamenti della sede rotabile, che facilitavano l'incrocio o la sosta dei mezzi. Ad intervalli regolari si stabilivano anche dei punti di sosta per far riposare sia gli animali da trasporto (muli e buoi), che sopportavano il peso del traino, che gli artiglieri e i soldati. Queste piazzole di sosta comprendevano quasi sempre la presenza di una fontana e di una vasca destinata all'abbeveraggio delle bestie da soma; talvolta nei pressi vi era una cantoniera, cioè un piccolo edificio dove trovavano ricovero gli attrezzi necessari alla manutenzione della strada.

La manutenzione delle strade: i soldati cantonieri

La manutenzione delle strade militari, una volta terminate e aperte al transito, poteva essere affidata ad un'impresa civile o presa in carico dall'Amministrazione Militare. In tal caso, la manutenzione giornaliera era affidata ai soldati cantonieri ai quali spettava per ciascuno un tratto di strada mediamente lungo 1 km. La sorveglianza di un gruppo di cantonieri era sotto la direzione di un caporale.

Ogni cantoniere, con in dotazione una carriola, un badile, un palo di ferro e una mazza, aveva il compito di spazzare la strada, togliere la neve e il

fango e riempire i solchi creatisi sul selciato con pietrisco e ghiaia. Altro compito era quello di mantenere la carreggiata sgombra da pietre e frane, pulire le canalette a bordo strada e i tombini di scolo delle acque piovane, percorrere giornalmente il tratto di strada a lui assegnato e, in caso di danni di una certa entità, avvisare il caporale per provvedere in tempi brevi alla riparazione con l'ausilio di maggior personale.²⁰

La capillare rete stradale che il R. Esercito realizzò sui Monti Peloritani, tranne per le strade di accesso ai Forti, divenne anche di pubblica utilità, al punto che la manutenzione, con un accordo con l'Amministrazione Militare, fu inizialmente garantita dal Comune come si evince dagli articoli riportati dalla stampa locale dell'epoca: POLITICA E COMMERCIO - 27.5.1884

Strade militari

(...) Spetterà poi al Municipio di concorrere alla spesa per la buona manutenzione delle strade medesime, delle quali è il pubblico che si avvantaggia grandemente; nonché i proprietari dei fondi limitrofi.

E se per lo passato, il Municipio non ha creduto, a quanto ne sappiamo, di dover contribuire alla spesa di manutenzione, vogliamo sperare che un più ponderato esame farà ricredere l'Amministrazione Municipale, da non negare il conveniente contributo per la spesa in parola.

Negli anni seguenti, i toni sarcastici utilizzati dal cronista evidenziano l'attrito che si era venuto a creare tra l'Amministrazioni Comunale e quella Militare:

AQUILA LATINA -16.5.1890
INTERNO - Strada a Larderia
Questa strada comunale
obbligatoria, per un tratto, da
più che da due anni, è aperta
a pedoni, animali carrozze e
carri e, benché non avesse mai

avuto ombra di manutenzione, pure si manteneva in uno stato eccellente, il che fa argomentare che la costruzione sia stata più che coscienziosa.

Ma ora, che da quella strada transitano giornalmente carri portanti enormi massi, ognuno dei quali è tirato da non meno di 8 buoi, massi che servono alla costruzione della Batteria sul Monte Gallo, ora quella strada è già rovinata e fra poco diverrà impraticabile.

E dire che l'autorità militare. perché il Municipio non volle giustamente sostenere parte delle spese della manutenzione delle strade militari, vi proibisce il transito ai cittadini!

Sicuro, le strade militari non sono fatte coi denari dei contribuenti, ma con quelli che lasciò papà al Ministro della Guerra!

POLITICA E COMMERCIO 27.5.1884

Strade militari

La costruzione delle strade militari per le fortificazioni, è proseguita con attività, dietro l'efficace impulso datole da questa spettabile Direzione del Genio.

Dalla strada S. Rizzo-Antennamare, due tronchi sono in corso di costruzione; per il terzo mancherà poco a che vengano appaltati i lavori; per il quarto tronco, dalla Croce di Cumia al Piano Verde, l'asta pel conferimento dell'appalto è indetta per il giorno 5 giugno prossimo.

L'ammontare di esso guarto tronco è di £. 21.000; il medesimo è da eseguirsi in giorni settanta; il termine pel ribasso del ventesimo è fissato a cinque giorni. Il deposito per la cauzione dovrà essere in £. 5.000. Come ognuno avrà potuto convincersi, i lavori delle strade militari sono proseguiti con alacrità, da indurre a credere che presto saranno interamente compiute.

Dal Diario di La Corte Cailler

- 5 agosto 1902 Martedì

Festa al Santuario di Dinnammare. Vi andò l'Arcivescovo col Canonico Domenico Calì ed altri canonici profittando della strada militare rotabile fatta l'anno scorso.21

"Conoscere la storia, fa apprezzare ancor più il presente". E' questo lo spirito che ha animato questa ricerca con l'intento di stimolare l'osservazione e l'apprezzamento dei tanti particolari disseminati lungo le strade dei Colli che, per tale scopo, vanno percorse andrebbero percorse senza fretta in mountan bike, a cavallo o meglio ancora, a piedi, attrezzati di buone scarpe e di un avventuroso spirito di esplorazione.

NOTE

¹ De Burigny J. L., Storia generale di Sicilia, Palermo, 1792 Notizie fornite dall'Arch. Nino Principato

- Cucinotta S., Sicilia e Siciliani, Siracusa 1996
- ⁴ Archivio di Stato di Palermo (ASP), Ministero e Real Segreteria, lavori pubblici, bb. 1264, 1182, 1183, 1174, 1183
- 5 Gallo, Oliva Annali della città di Messina, Libro VI, p.37 Messina 1980
- 6 ibidem

- Cucinotta S., op. cit.
 ASP, Ministero e Real Segreteria, lavori pubblici, bb.1183, 1184 fasc. 52, 73, 1185, 1186, 1187, 1188
- 9 Il Centro fortificato di Castrogiovanni non fu poi realizzato 10 Lo Curzio M., Caruso V., La Fortificazione Permanente dello

Stretto di Messina, Messina, 2006

Questa via di comunicazione della dorsale dei Peloritani, che collega i due valichi detti Portella San Rizzo (Messina) e Portella Mandrazzi (Novara di Sicilia), si estende per un totale di circa

La Regia Trazzera dei Peloritani, che oggi prende il nome di strada provinciale 50/bis, meglio conosciuta come "Carrozzabile dei Peloritani", si sviluppa tra gli 800 e i 1200 m d'altezza e permette la visioni di panorami indimenticabili e mozzafiato.

Non è escluso che questo tracciato sia stato utilizzato anche nell'antichità sia per motivi strategici che per le comunicazioni interne tra i paesi della zona ionica e tirrenica.

- 12 Lo Curzio M., Caruso V., *La Fortificazione...* op. cit.
 13 Lo Curzio M., Caruso V., *La Fortificazione...* op. cit.
 14 Lo Curzio M., Caruso V., *La Fortificazione...* op. cit.

15 ibidem

16 Biblioteca Regionale di Messina, sez. Periodici, Fogli degli

Annunzi Legali, 1887.

Trasportare i cannoni a Puntal Ferraro, Dinnammare, e Monte Campone, non era facile e si rischiava di sforzare o azzoppare gli animali. I cannoni pesavano da 5 a 15 tonnellate e venivano messi su carri di ferro detti "strauli", noleggiati presso le ditte Miloro, Scimone, Ainis. Il ritmo di lavoro al quale erano sottoposti li logoravano rapidamente. Per tirare il veicolo, bisognava mettere sotto il tiro quattro o cinque pariglie di buoi, scelti tra i più giovani e resistenti. Se i buoi erano ben nutriti potevano trasportare due carri per volta, con un carico di 10 tonnellate. In pendenza però il rendimento degli animali precipitava a poco più di una tonnellata. I carri per il trasporto di materiale erano costruiti in noce con tavolato d'abete; il gioco era di nespolo, di acacia o di faggio. VILLA-RI B., Buoi da tiro in pensione e vecchi carrumatti, Messina, Gazzetta del Sud del 12 aprile 1986.

18 Micalizzi C., L'Opificio della polvere pirica in Rometta, Ed. EDAS, Messina 1993.

- ¹⁹ Boglione M. Le vie dei cannoni. Torino, 2003.
- 20 ibidem.
- ²¹ G. La Corte Cailler, Il mio diario 1893-1903, A cura di G. Molonia, Messina 1998.
 ²² ISCAG, b. Stretto di Messina, Roma.