

Appunti di storia della mobilità in un borgo dell'entroterra palermitano: MEZZOJUSO



DAI BORDONARI AL TRENO CAFFETTIERA

di Tonino Schillizzi

In Sicilia spostarsi non era per niente facile. Le trazzere erano impervie, attraversare fiumi e torrenti, difficilissimo. Quando Goethe nel 1787 affrontò il viaggio da Palermo per Agrigento, Caltanissetta, Catania, sino a Messina, fu impressionato dal modo in cui si superavano i guadi dei fiumi: "... *Robusti uomini (marangoni) erano lì pronti; a due a due afferrano il mulo col cavaliere e il bagaglio e lo portano attraverso la profonda corrente fino ad isolotto ghiaioso; una volta tutti riuniti lì sopra, ripetevano la manovra attraverso l'altro braccio del fiume, con non poco sforzo gli uomini sostenevano e guidavano le bestie nella forte corrente ...*"¹

Per millenni i commerci con la Sicilia e il continente si svolsero via mare. Anche tra le città dell'Isola fino a tutto il Settecento l'unica via di comunicazione agevole fu il mare.

I viandanti, prima di partire recitavano una preghiera a San Giuliano: *Sanciulianu 'ntra l'auti monti, guarda li passi, e poi li cunti: Tu chi guardasti l'acqua e la via, guarda a mia e a la mé cumpagnia.*²

A viaggiare erano soprattutto le merci. Da Mezzojuso partivano per Palermo grano e olio, da Palermo arrivavano atrezzi, stoffe, suppellettili e altro. La maggior parte degli uomini e la quasi totalità delle donne non vide mai il mare. Fino alla fine del Settecento per gli

spostamenti da Mezzojuso per Palermo e viceversa esisteva soltanto una mulattiera che era praticata d'estate agevolmente dai bordonari, ma nella brutta stagione presentava sicuramente tante difficoltà perché vi erano soltanto due ponti per attraversare i corsi d'acqua: il Ponte di Cefalà e il ponte sul fiume Eleuterio.

Occorrevano almeno due giorni per andare e venire da Palermo e viceversa. Si dormiva nei *fondachi*. I *fondachi* (gli alberghi dell'epoca) erano utilizzati soprattutto dai *vurdunari* (bordonari) e dai mercanti che dormivano assieme ai loro muli, asini o bardotti. Chi teneva il fondaco, dava da mangiare, bere e dormire a uomini e animali al riparo delle intemperie. Tutto in un unico grande locale in promiscuità.

Intraprendere un viaggio comportava rischiare che in un "*malu passu*" si venisse derubati di ogni cosa. Banditi e ladri di passo non mancavano. I bordonari (gli autotrasportatori dell'epoca) viaggiavano organizzati e conoscevano i punti dove si appostavano i malviventi e mandavano qualcuno in avanscoperta, ma i *mali passi* erano tanti e nonostante le prudenze, le ruberie erano frequenti.

Nel tragitto che da Palermo portava a Mezzojuso i punti di agguato più frequenti erano nei pressi di Ogliastro (Bolognetta), e nei pressi di Misilmeri. Durante i periodi di carestia i *mala-carni* aumentavano di numero, i deru-

bamenti si moltiplicavano e diventavano più cruenti. Ai banditi, quando venivano catturati, era riservata loro una morte altrettanto cruenta, squartati e esposti al pubblico come monito.

Il famigerato bandito Antonino Leone di Ventimiglia, il più pericoloso malvivente che imperversò nella nostra zona nella seconda metà dell'Ottocento, fu ucciso con una fucilata in uno scontro a fuoco con i carabinieri. Passò "alla storia" perché le *sue gesta* ebbero eco persino nel giornale *Times* di Londra.

Lungo la regia strada, nel tragitto che da Palermo arrivava al ponte di Vicari vi erano due posti daziari: uno al miglio sesto presso la Villa dell'Abate (Villabate) e un altro al Ponte di Cefalà. Nessuno poteva aggirare i posti di controllo e chiunque veniva trovato in altri viottoli o percorsi veniva incarcerato e multato. La strada regia, in questi due posti daziari, era sbarrata con grosse catene che, si aprivano al passaggio, solo dopo avere pagato il pedaggio.

Certo, il trasporto delle merci aveva una notevole incidenza e la dogana pure, ma il prezzo del *caricatore* (porto) di Palermo era migliore di quello di Agrigento e quindi erano costi che andavano sostenuti necessariamente.

Nel 1776 i deputati del Regno del Parlamento di Sicilia si occuparono di finanziare la strada che da Misilmeri porta a Lercara e per la costruzione di alcuni ponti per limitare i disagi dei viaggiatori e dei bordonari.³



Ovviamente le trazzere e le strade rotabili assecondavano il sistema oro – idrografico del territorio, dovevano seguire le curve di livello, scavalcare torrenti e fiumare. Possiamo immaginare che da Mezzojuso si arrivava a Palermo nel pomeriggio e con il fondo schiena dolorante.

La costruzione della strada rotabile che da Palermo porta a Messina iniziò nel periodo borbonico a partire dal 1778. Tale strada, completata una decina di anni dopo lambì il centro abitato di Villafrati.

Mezzojuso, che per tanti secoli era stato un crocevia di trazzere e mulattiere, con la costruzione della strada rotabile che passava vicina a Villafrati, adesso veniva tagliato fuori.

I Giurati di Mezzojuso si dettero un gran da fare per avere l'autorizzazione a congiungere con una *strada carrozzabile*, il borgo allo *stradone reggio*.⁴

Il sistema fiscale borbonico si basava essenzialmente sulla raccolta delle tasse e imposte a livello locale cui provvedevano i Comuni. Lo Stato borbonico “finanziava” le opere autorizzando i comuni a trattarsi introiti “statali”. Dopo varie interlocuzioni tra Comune e Amministrazione Regia, l'autorizzazione arrivò nel 1796.

È singolare che per la realizzazione della strada carrozzabile, il Consiglio Comunale elesse i “*deputati della strada*” e poiché i fondi occorrenti erano scarsi, si decise di fare pagare un *dazio di pedaggio* (pedaggio).

Non si può stabilire con precisione quanto durarono i lavori. Pare che attorno al 1810 la strada poteva essere

percorsa da carretti e carrozze senza problemi nella stagione estiva, mentre d'inverno, il fondo stradale a causa delle piogge, rendeva poco agevole il transito di mezzi. Per tutto il secolo, (in verità anche fino ai nostri giorni), la strada per Villafrati fu oggetto di riparazione, miglioramenti e aggiustamenti del percorso stradale.

La fine del feudalesimo⁵ coincide con la trasformazione dei bordonari in carrettieri. Muli e cavalli non furono più caricati ma servirono a trainare carrozze e carretti. Si viaggiò sempre meno a dorso di mulo e sempre più in carrozza, ... per chi poteva permetterselo.

Dal nostro borgo a Palermo e ritorno, comunque, occorreranno sempre almeno due giorni.

L'ALBA DEL PUBBLICO TRASPORTO

Verso il 1887 entrò in funzione la linea ferrata che dalla Stazione di S. Erasmo a Palermo congiungeva Corleone e viceversa. La Stazione di Mezzojuso, pur lontana sei chilometri, dal centro abitato dette la possibilità agli abitanti di potere andare e tornare da Palermo in giornata.

Le tre corse giornaliere di A/R consentivano in circa due ore e rotti, di potere effettuare il viaggio dalla stazione di Mezzojuso a quella di S. Erasmo. Il primo treno dalla stazione di Mezzojuso partiva col buio alle quattro del mattino e col buio, tranne nella buona stagione, arrivava l'ultimo treno.

Il collegamento tra il centro abitato di

Mezzojuso e la stazione ferroviaria a mezzo di carrozza trainata da tre cavalli, fu affidato ad Andrea (*Ntria*) Achille con l'obbligo di effettuare tre corse giornaliere in andata e ritorno. Una delle prescrizioni del servizio era che il tempo di ogni singola corsa non doveva durare più di un'ora e mezza.

Il treno a carbone in una linea a scartamento ridotto, con tutti gli inconvenienti del freddo d'inverno e del caldo opprimente d'estate, con il fumo che s'infilava dappertutto, con i sedili di legno e con la lentezza dovuta alla tortuosità di tutto il percorso, rappresentò comunque una ventata di progresso negli spostamenti tra il nostro borgo e la città.

A causa dello sbruffare della locomotiva nelle salite, il treno venne appellato, *a cafittera*. La lentezza era tale che fiorirono parecchie storielle. Una di queste narra che i giovanotti avevano il tempo di scendere a raccogliere l'uva e risalire di nuovo.

Per agevolare la presa delle rotaie nei binari un apposito meccanismo spruzzava un sottilissimo strato di sabbia finissima, ma, per quanto fine potesse essere la sabbia, qualche granello più grosso nella stagione estiva, produceva qualche scintilla e, a sua volta, di tanto in tanto causava qualche incendio.

Il rimedio, all'inconveniente, venne posto con i cosiddetti *parafaville*, ma i nostri treni ne erano sprovvisti.

Gli incendi di tenute seminate a grano non dovettero essere rari se l'on. Giovanni Lo Monte⁶ presentò una interrogazione a riguardo: “*Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quali provvedimenti di urgenza intenda adottare per evitare il grandissimo numero di incendi causati dalle locomotive delle ferrovie dello Stato e se è vero che molte delle locomotive stesse siano sfornite di regolare parafaville. Per sapere ancora se il Ministero conosce i danni enormi che tali incendi producono all'agricoltura ed all'economia nazionale con la distruzione di granaglie e piante del valore di parecchi milioni che rimangono a carico dei rispettivi proprietari, in quanto lo Stato non li riscalisce*”. (L'interrogante chiede la risposta scritta). «Lo Monte».⁷

È utile riportare un'altra interrogazione dell'on. Lo Monte perché ci fornisce uno spaccato dei vari disservizi della linea ferroviaria Sant'Erasmo-Corleone: ▶▶▶

Appunti di storia della mobilità in un borgo dell'entroterra palermitano: MEZZOJUSO



Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza presentata oggi.

UNGARO, segretario, legge:

«Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle comunicazioni, per sapere se finalmente intende, ed in quali modo, riparare ai gravissimi e deplorabili inconvenienti dell'esercizio della linea ferroviaria Palermo-Corleone-San Carlo. «Se non ritiene nel più breve tempo possibile attuare gli impegni contrattuali assunti nel passaggio della linea dall'industria privata allo Stato, e principalmente con l'allacciamento alla Stazione centrale. «Se non ritiene giunto il momento d'iniziare la graduale sostituzione del materiale rotabile logoro da tempo, non più proporzionato ai bisogni della linea, e spesso volte causa di deragliamenti, disastri e gravissimi danni. «Se intende rimuovere i numerosi inconvenienti che danneggiano i passeggeri ed il traffico; come il servizio della vendita dei biglietti alla stazione Sant'Erasmus ove è addetto un solo impiegato, insufficiente al servizio a causa dei numerosi passeggeri, spesso costretti ad acquistare il biglietto sul treno con la soprattassa di una lira pel costo, dando luogo a continui e spiacevoli incidenti. «Se intende ripristinare nei treni le vetture di seconda classe da oltre un anno abolite, con danno dei passeggeri che sono costretti ad acquistare biglietti di prima classe. «Se intende attuare una terza coppia di treni di andata e ritorno Pa-

lermo-Corleone, esclusivamente per passeggeri, con fermate nei centri più popolosi, e con orari di partenza e di arrivo tali da consentire che il viaggiatore possa far ritorno nello stesso giorno; «Se non ritiene di ordinare che la percorrenza venga abbreviata di un'ora, riducendo le lunghe ed inutili fermate; ed aumentare il numero delle vetture di terza classe insufficiente al movimento dei passeggeri, specie nel treno sub-urbano. «Se non ritiene infine elementare principio di civiltà, dotare le stazioni di Sant'Erasmus, Villabate, Misilmeri, Bisacquino, Corleone, attigue agli abitati, dell'illuminazione elettrica di cui sono forniti detti comuni". «Lo Monte».⁸

La linea ferroviaria doveva durare, per convenzione fino al 7 gennaio 1973, ma venne soppressa nel 1958. Gli spostamenti, o come si dice oggi la mobilità, prese altri mezzi: l'automobile e gli autobus.

Anche a Mezzojuso fiorirono le vetture a noleggio e gli autobus di linea.

... ma questa è un'altra storia e la racconteremo nel prossimo numero.

NOTE

¹ Cfr. J. W. Goethe, *Viaggio in Sicilia*, Palermo 1982.

² Cfr. G. Pitre, *Usi e costumi*, vol. IV, Palermo 1902, pp. 308 – 309.

³ A.S.Pa, Deputazione del Regno, vol. 294, ff. 99 r. – 100 r.

⁴ Va ricordato che il viceré di Sicilia Domenico Caracciolo (12 ottobre 1717 - 16

luglio 1789), diplomatico, Segretario di Stato, nobile e tanto altro, si preoccupò del riordino della pubblica amministrazione e impose ai comuni l'esatta compilazione dei bilanci comunali e, per essere certi delle prescrizioni date, impose che i Conti del tesoriere comunale venissero trasmessi al Supremo Tribunale del Real Patrimonio e alla camera del Magnifico Razionale dello stesso Tribunale.

⁵ Sotto l'influenza inglese, il 19 luglio 1812, il parlamento siciliano, riunito in sessione straordinaria, votava gli articoli della nuova Costituzione. La feudalità era abolita. I possedimenti feudali dal cosiddetto "omaggio feudale" della concessione regia, si trasformavano in piena proprietà. I baroni siciliani non erano più feudatari ma pieni proprietari di beni e terreni prima ricevuti ed in "concessione" prima amministrati.

La Costituzione aboliva gli usi civici. Un "regalo" ai baroni (e alle gerarchie ecclesiastiche), che con pochi soldi usurparono antichissimi diritti dei *cives*. L'intento era di eliminare l'ostacolo alla commerciabilità della terra, di fatto fu un ennesimo sopruso ai danni di pastori e contadini.

⁶ L'onorevole avvocato Giovanni Lo Monte nacque a Mezzojuso il 19 luglio 1879 figlio di Francesco e di Francesca Guggino, contrasse matrimonio con Virga Domenica nella chiesa madre di Sancipirello il 7 luglio del 1905 una bella ragazza e di agiata famiglia. Di Mezzojuso fu Sindaco per un intero mandato antecedente la prima guerra mondiale. fu deputato della Camera per 3 legislature (XXV, XXVI, XXVII) dal 01 dicembre del 1919 al 21 gennaio del 1929.

⁷ XXVI Legislatura giorno 23 luglio 1921 – Atti Parlamentari –.

⁸ XXVII Legislatura tornata del 30 maggio 1925 – Atti Parlamentari – pagina 4103.