

Il primo dato che emerge è quello relativo ad una differenziazione del tonnellaggio delle imbarcazioni utilizzate per i trasporti di cereali "infra Regno" a secondo della collocazione geografica dei caricatori. In particolare Sciacca, Agrigento, Licata e Terranova utilizzano imbarcazioni che sono comprese nella classe di portata che oscilla tra le 151 e le 500 salme. Tutti gli altri caricatori, incluso quello di Termini Imerese, sono serviti da una flotta di cabotaggio compresa nella classe che oscilla tra le 30 e le 150 salme di portata. Questa differenziazione ci può fare ipotizzare che esista una specializzazione tra i diversi caricatori a secondo della loro collocazione geografica che, probabilmente, condiziona le destinazioni dei carichi e, in conseguenza, specializza i committenti. Certamente per spedire il grano a Malta o a Messina è più conveniente servirsi di una imbarcazione di un certo tonnellaggio, mentre per servire da Termini Imerese la città di Palermo, l'isola di Lipari o gli altri centri limitrofi è sufficiente e molto più economico utilizzare battelli di minore portata.

Un dato che ha una permanenza secolare. Ricordiamo, ad esempio, che nel 1505 dal caricatore di Termini Imerese<sup>349</sup> salpano per "infra Regno" 283 imbarcazioni di cui: 275 la cui capacità di carico oscilla tra le 3 e le 150 salme (media 45 salme imbarcate pari ad t. 10 di peso) e che trasportano 12352 salme di grano; mentre le restanti 8 hanno una capacità che oscilla tra le 152 e le 251 salme (media 193 salme imbarcate pari a t. 43 di peso) e che trasportano solo 1546 salme di grano.

Nel 1596, sempre dal medesimo caricatore<sup>350</sup> sono registrate per "infra Regno" 326 partenze di cui: 314 di imbarcazioni la cui capacità di carico oscilla tra le 16 e 150 salme (media di 87 salme imbarcate pari a t. 19 di peso) e che tra-

<sup>349</sup> ASP, TRP, vol. 1628, esportazioni "infra Regno" caricatore Termini Imerese nell'anno 1505.

<sup>350</sup> ASP, TRP, vol. 749, esportazioni "infra Regno" caricatore Termini Imerese nell'anno 1596.

sportano 27457 salme di frumento; mentre le rimanenti 12 hanno una capacità di trasporto che oscilla tra le 200 e le 600 salme (media 306 salme pari a t. 68) le quali caricano solo 3672 salme.

Il quadro che affiora da questo sondaggio è molto articolato e si integra con i dati che si ricavano dall'esame di una fonte archivistica qual è quella dei notai. Indubbiamente esiste una flotta siciliana che si articola su due livelli differenti. Il primo ha il suo punto di forza su imbarcazioni che, al di là dalla loro specifica denominazione, hanno una portata che oscilla tra le 30 e 100 salme. Queste barche assicurano il trasporto di merci pesanti e di poco costo, quali il grano, il tufo necessario alla costruzione, ceramiche o il legname da ardere, tra aree costiere relativamente poco distanti tra loro quali potrebbero essere Cefalù e Palermo ovvero Catania, Messina e la Calabria, realizzando, in un'isola priva di fiumi e di canali navigabili, una rete di trasporti integrata con quella terrestre basata sull'uso degli animali da soma, efficiente ed economicamente valida rispetto agli investimenti necessari per la realizzazione e la manutenzione di un sistema di trasporti basati sulla strada e sul carro. Il secondo gruppo di imbarcazioni ha una portata che oscilla tra le 150 e le 500 salme le quali, occasionalmente, sono utilizzate su rotte siciliane più impegnative, quale potrebbero essere quelle tra Agrigento e Messina o Siracusa ma che s'inseriscono proficuamente anche su rotte "estere" quali quelle per Napoli o per Genova.

Ci troviamo di fronte a nicchie di mercato differenti, con costi d'esercizio diversi e in pratica non in conflitto tra loro e, soprattutto, non in concorrenza con la marineria straniera con la quale non può competere in termini di tonnellaggio e, soprattutto, di noli. Tutto questo presuppone l'esistenza di una marineria siciliana, che non emerge chiaramente dalle tradizionali fonti archivistiche esaminate, in grado di fornire le strutture umane necessarie per il suo corretto funzionamento: padroni - piloti, marinai, cordai, "mastri d'axa" costruttori di barche in grado di gestire cantieri destinati

non solo alla realizzazione di nuovi natanti ma anche ad assicurare la necessaria e periodica manutenzione delle barche in uso. Una marineria che trova le sue radici profonde nell'esperienza accumulata durante il medioevo,<sup>351</sup> soprattutto in aree geografiche della Sicilia orientale e nord-orientale che da qualche tempo si sono specializzati nel settore delle costruzioni, giacché solo l'Etna, la Calabria ed i monti Iblei possono fornire il legname di qualità necessario alla realizzazione delle imbarcazioni.

### 5.5 Le comunicazioni e la circolazione della posta

Struttura bancaria, riscossione delle imposte, commercio internazionale, circolazione degli uomini e delle merci nel contesto territoriale, hanno una premessa fondamentale: la creazione di una funzionale rete di comunicazione in grado di supportare la crescita e la modernizzazione dell'economia siciliana. Cercare di valutare tempi di percorrenze e distanze ci permette di dimensionare i concetti di spazio e tempo che caratterizzano la società cinquecentesca. Allorquando una lettera affidata ad un corriere copre la distanza tra Palermo e Catania mediamente in cinque giorni, ci fornisce un termine di valutazione per comprendere i ritmi che caratterizzano la vita dei mercanti o dell'Amministrazione politica e strutturale del Regno.

In realtà sino a quando i Borboni alla fine del Settecento non impostano un programma inteso a dotare la Sicilia di una rete di strade carrozzabili, nell'isola il modo di viaggiare e i mezzi di trasporto erano rimasti immutati per secoli.<sup>352</sup>

<sup>351</sup> H. BRESC, *Una flotta mercantile periferica: la marina siciliana medievale*, in *Studi di storia navale*, Albisola, 1975, pp. 7-24, *passim*.

<sup>352</sup> *Un secolo di politica stradale in Sicilia*, a cura di C. TRASELLI, Caltanissetta-Roma, 1962, p. XII. Cfr. anche C. TRASELLI, *Les routes siciliennes du moyen age au XIX siecle*, in «Revue historique», gennaio-marzo (1974). Quasi sicuramente la struttura medievale delle linee di comunicazione siciliane affonda le proprie radici nell'epoca greco romana. Infatti dall'ap-

Le persone, le merci e le derrate alimentari si trasportano sul basto degli animali da soma, asini e muli. Una fila di tre-otto animali, costituisce un'unità di base di carico, detta "redina", la quale è affidata ad un solo conduttore, il "burdunaro".

Dall'esauriente relazione del Persichelli<sup>353</sup> si possono enucleare tre affermazioni fondamentali: la prima che in Sicilia sino al 1779 non erano state costruite strade carrozzabili che attraversavano l'isola; la seconda che la particolare e difficile condizione geologica del terreno avrebbe richiesto l'impiego di mezzi finanziari di notevole consistenza; la terza che il cavallo o meglio l'asino o il mulo, continua a costituire l'unico strumento valido di trasporto. L'animale da soma, pertanto, condiziona per secoli i trasporti terrestri nell'isola; in pratica sino al momento in cui, a seguito di una politica di costruzioni stradali, si rimuove uno degli elementi del "sistema", l'assenza di rotabili, che impedisce l'utilizzazione del "carro".

Tuttavia va rilevato che il passaggio dal Regno del mulo a quello del carro non è casuale. Una Sicilia medievale che ospita non più di cinquecento o seicentomila abitanti e che vede, in un breve arco temporale, il formarsi e lo sparire di nuovi centri abitati, non ha bisogno delle strade. Una "retina" di muli è sufficiente a rifornire di panni un centro abitato di piccole dimensioni, oltre ad assicurare una circolazione di viaggiatori e di notizie commisurata alla necessità della collettività. La costruzione di strade avrebbe richiesto un

profondito esame che ne fa il Pace (B. PACE, *Arte e civiltà della Sicilia antica*, Milano Roma, 1958, I, pp. 459-488) si ricava la sua convinzione di una coincidenza tra la viabilità settecentesca, quella normanna e quella romana. Inoltre aggiunge che nel periodo greco-romano la Sicilia tranne qualche eccezione circoscritta alle immediate vicinanze di città, non conosceva la strada rotabile, e che la bestia da soma rappresentasse, soprattutto all'interno dell'Isola, il mezzo essenziale di trasporto. Cfr. anche A. GIUFFRIDA, *Itinerari di viaggi cit.*; Idem, *Il Regno del mulo. cit.*

<sup>353</sup> ASP, RS, b. 5500. Cfr sull'intera problematica il capitolo sul *problema stradale prima dell'unificazione*, in O. CANCELILA, *L'economia della Sicilia. cit.*, pp. 168-194.

impiego di capitali sproporzionato alle effettive esigenze della coeva società. Inoltre è da considerare che la strada corrisponde ad un sistema di comunicazioni veramente rigido che non ammette cambiamenti. Se per un accidente qualsiasi, il centro abitato, verso cui gravita la strada, scompare, anche la via di comunicazione deve seguire la stessa sorte. Un'area geografica con una bassissima pressione demografica, e con centri d'urbanizzazione in continuo divenire, non può permettersi il lusso delle strade. Nel Settecento, allorché aumenta la densità demografica e si ha una stabilizzazione del quadro degli insediamenti umani urbani, la rotabile diviene una necessità. La strada viene ad essere concepita come un servizio sociale che non risponde soltanto ad un'esigenza economica ma a quelle culturali, morali e civili dell'intera nazione. Sino a quel momento il Regno del carro è la città e i suoi più immediati dintorni. In Sicilia, inoltre, il trasporto marittimo costituisce un'alternativa a quello terrestre per quanto riguarda il collegamento tra le cittadine poste lungo le coste.

Tutto ciò presuppone l'esistenza di un duplice sistema di linee di comunicazione: da un lato una fitta rete di percorsi a breve raggio (una, due giornate di cammino) che assicura i collegamenti all'interno di un'area produttiva omogenea, gravitante su un polo economico d'attrazione, il quale a sua volta, garantisce la possibilità, in alcuni casi, di usufruire dei mezzi marittimi di trasporto, come nel caso dei caricatori utilizzati per l'esportazione del grano; dall'altro un insieme di percorsi a lungo raggio, serviti da idonei supporti logistici quali i fondaci, che permettono di attraversare tutta l'isola, utilizzabili non solo per rapidi spostamenti di viaggiatori (volendo si può andare da Palermo a Catania in soli quattro giorni di cammino) ma, soprattutto, per dare la possibilità di fare circolare le merci, alimentando i commerci all'interno della Sicilia.

La Sicilia è, inoltre, percorsa quotidianamente da corrieri che a piedi e a cavallo assicurano la diffusione capillare della corrispondenza che mercanti, privati e la stessa Regia Corte

affidano loro. L'importanza di questo supporto si percepisce appieno dalla lettura sia degli atti notarili sia della corrispondenza ufficiale della Cancelleria. Ad esempio in tutti i contratti di noleggio di una nave destinata a caricare del frumento si specifica che il capitano dovrà attendere una lettera nella quale gli si indica il porto verso il quale fare rotta, e nell'approdo troverà un'ulteriore comunicazione che lo indirizzerà ulteriormente nei suoi successivi percorsi. Quindi il ruolo del corriere e della circolazione della posta diventa essenziale per il funzionamento di tutto il sistema economico siciliano e della sua necessaria interconnessione con il resto della struttura economica europea.

La Regia Corte oltre ad affidarsi a delle società private di corrieri sente l'esigenza di dotarsi di una propria struttura operativa l'ufficio del corriere maggiore.<sup>354</sup> Come si può ricavare da un opuscolo contenente gli *ordini fatti sopra l'Ufficio del Maestro dei corrieri del Regno di Sicilia*, datati settembre 1579,<sup>355</sup> è disciplinato minutamente il funzionamento dell'ufficio e, soprattutto, s'indicano i tempi di percorrenza delle tratte coperte ed in particolare: il percorso Palermo-Messina è effettuato in 4 o 5 giorni, a secondo che il corriere partisse in estate o in inverno, utilizzando sia la via della montagna, (Termini, Polizzi, Nicosia, Troina, Randazzo, Francavilla, Taormina) che la via della marina (Termini, Cefalù, Tusa, Caronia, Acquadolci, Brolo, Patti, Milazzo). Altrettanto tempo era impiegato per coprire la distanza tra Palermo e Siracusa passando attraverso Termini Imerese, Polizzi, Calascibetta, Piazza, Caltagirone e Lentini. Tre soli giorni, invece,

<sup>354</sup> L. A. PAGANO, *Il servizio del corriere maggiore e il servizio postale in Sicilia prima dell'unificazione*, in "Economia e storia", 1963. Sulla problematica generale e per la bibliografia generale sui problemi dei sistemi postali italiani cfr. anche B. CAZZI, *Dalla posta dei re alla posta di tutti. Territorio e comunicazioni in Italia dal XVI secolo all'Unità*, Milano, 1993.

<sup>355</sup> ASP, TRP, vol. 2394, c. 7-22. 1579, settembre 3, *Ordini fatti sopra l'Ufficio del Maestro dei corrieri del Regno di Sicilia*. Cfr. anche P. BURGARELLA, *Un itinerario di guerra nella Sicilia del 1718*, in «Archivio storico siciliano», S. III, vol. XXI, pp. 245-272.

erano sufficienti per arrivare a Licata da Palermo toccando Corleone, Sciacca, Agrigento e Naro.

Una nota dei pagamenti fatti per i dispacci inviati dagli uffici della Regia Corte ci permette di comprendere al meglio il funzionamento dell'ufficio del corriere. L'amministrazione deve rendere puntuale certificazione di tutta la corrispondenza spedita annotando: la data di spedizione, il luogo di partenza, la destinazione, il nome del destinatario e quello di chi spedisce, il prezzo da corrispondere al corriere. Tutto questo è annotato periodicamente in un memoriale. L'analisi del "Memoriale delli infrascritti corrieri spediti per servizio di sua Maestà in questo Regno a polisa di diversi ufficiali incomenzando dal primo di giugno passato 1572, XV indictionis per tutto il mese di settembre passato prime indictionis come ut infra appare",<sup>356</sup> ci mostra come in quattro mesi, da luglio a settembre del 1572, la Regia Corte effettua 48 spedizioni pagando complessivamente o. 266.5.<sup>357</sup> Una somma che è calcolata tenendo come punto di riferimento le miglia percorse dai corrieri; infatti nel memoriale si fa esplicito riferimento sia al fatto che la tariffa da corrispondersi ai corrieri è determinata in tr. 4 per ogni 24 miglia di percorso, cioè denari 20 al miglio, sia alla necessaria consultazione di *non nullorum hominum praticorum de miliaribus*. Tendo conto di questi dati si può dedurre che con la somma erogata nei quattro mesi i corrieri hanno percorso complessivamente sulle strade siciliane 47910 miglie che, stimando il

<sup>356</sup> ASP, TRP, vol. 582, «Pagamenti vol. 2, 1572 - 1573, ind. I», cc. 284r.-308r..

<sup>357</sup> *Ibidem*, "die xxij maii prime indictionis 1573 - Visis apodixis fedibus et presentatis supradictorum officialium civitatum et locorum regni in qualibet partita ex presentis cursorum misorum per magnificum magistrum postarum pro servizio Regie curie habita informacionem non nullorum hominum praticorum de miliaribus ad rationem tarenorum quatuor pro miliaribus vintiquatuor et tantotidem procedendo ut moris est taxatum est presens memoriale per officium spectabili Conservatoris regii patrimonii ad uncias ducentas sexaginta sex et tarenos quinque in partitis quadraginta et octo incipiendo presens taxa a die primo iunii xv indictionis 1572 per totum mensem septembris prime indictionis 1572 proximi preteriti".

miglio siciliano uguale a m. 1486,643, corrispondono a Km. 71225.

Altre due considerazioni possono essere fatte: la prima è che il corriere si paga per le miglia da percorrere indipendentemente dal numero dei dispacci affidatigli,<sup>358</sup> la seconda e che per distribuire un dispaccio circolare a tutti i comuni siciliani si stima che i corrieri debbano percorrere 2880 miglia pari a Km. 4282.<sup>359</sup> È da dire, infine, che la Regia Corte garantisce lo smistamento della corrispondenza che proviene da fuori Regno. Ad esempio il 13 giugno 1572 si invia un corriere da Palermo a Messina, affidandogli un dispaccio proveniente via mare da Carriglio de Xada, capitano della Goletta, indirizzato a Luis Arnaldi.

Utilizzando i dati contenuti nel memoriale citato si è elaborata una stima della valutazione in miglia dei percorsi dei corrieri regi (Tabella 40), tenendo conto che tutto questo deriva da una conoscenza collettiva certamente legata all'esperienza di mastri di posta, di corrieri, di "letticheri" e di conduttori di animali di soma che hanno codificato, attraverso l'esperienza, tempi di percorrenza e itinerari, realizzando la necessaria infrastruttura la quale, garantendo la circolazione degli uomini e delle informazioni, permette il funzionamento della complessa struttura di supporto indispensabile ad una corretta operatività di un'economia avanzata ed all'attività di una macchina burocratica che diventa sem-

<sup>358</sup> *Ibidem*, c. 294v. 26 luglio 1572 «L'altro andò in Termine con tre lettere messive cioè a Nicolò del Sanguigno, a Nardo Curlo e Alessandro Mastiani a poliza del spettabile Regio Thesoriero». Si paga il corriere tr. 8 come nel caso in cui trasportasse un solo messaggio.

<sup>359</sup> *Ibidem*, c. 295r., 28 luglio 1572, «Si mandarono sei corrieri per servizio di sua Maestà per il Regno cioè due per Valle per consignare alli officiali le tasse delli donativi fatti a sua Maestà nel regale parlamento a poliza del spettabile Luis Ruis regio Protonotaro». La spesa è pari a o. 16. c. 302v., 14 settembre 1572, «Si mandarno dei corrieri per servizio di sua Maestà da Palermo cio è dui per Valle con bandi da promulgarsi per tutte le città e terre del Regno a ciò compariscono li credituri della Regia corte a poliza del spettabile regio Thesorere». Anche in questo caso la tariffa per i corrieri è fissata in o. 16.

pre più complessa e centralizzata.

Si sono individuati, inoltre, alcuni itinerari che mostrano come i corrieri utilizzano percorsi, ormai dimenticati e apparentemente più lunghi di quelli che attraversano l'interno dell'isola, ma che rispondono a logiche commerciali ed economiche ormai dimenticate. Ad esempio vi è l'itinerario che collega Palermo a Catania, passando attraverso i principali caricatori quali Sciacca, Agrigento, Licata, Terranova, per poi piegare, attraversando Noto, verso Siracusa e Catania. Un percorso che ha una sua razionalità solo se si mette in connessione con i meccanismi commerciali utilizzati dai mercanti di grano residenti a Palermo che, come si è in precedenza detto, da questa città indirizzano, utilizzando la corrispondenza, le navi, che caricano il frumento nei diversi caricatori dopo avere firmato i contratti di noleggio a Palermo, verso i porti di destinazione in Italia ed in Europa. Infatti, nei contratti di nolo è sempre specificato che il capitano, dopo avere caricato il grano nel caricatore, dovrà attendere prima di salpare una comunicazione, via corriere, nella quale sarà indicata il porto di destinazione. Specificatamente si sono individuati i seguenti itinerari:

Palermo, Termini, Cefalù, Acquedolci, Patti, Milazzo, Messina

Palermo, Monreale, Carini, Alcamo, Calatafimi, Trapani, Mazara

Palermo, Monreale, Carini, Alcamo, Salemi, Lo Monte (Erice), Marsala

Palermo, Trapani, Sciacca, Girgenti, Licata, Terranova, Siracusa, Augusta

Palermo, Licata, Terranova, Militello, Noto, Modica, Siracusa, Augusta, Catania, Castrogiovanni

Palermo, Piazza, Caltagirone, Lentini, Catania, Aci, Taormina, Cesarò

Palermo, Nicosia, Cesarò, Paternò, Randazzo, Fiumedinisi, Montalbano, San Piero Patti

Palermo, Corleone, Mezzoiuso, Palazzo Adriano, Partanna

Palermo, Bivona, Villafranca, Burgio, Bisacquino, Sambuca

Messina, Tripi, Montalbano, Novara, San Piero Patti, Librizzi, La Giusa, Lo Salvatore, S. Angelo, Tortorici, La Ficarra, Piraino, Castania, Naso, Lercara, Militello, San Marco

TABELLA 40

Partenza	arrivo	o.	tr.	miglia	Km.
Messina	Catania	0	20	120	178
Messina	Milazzo	0	8	48	71
Messina	Milo	0	2	12	18
Messina	Palermo	1	18	288	428
Messina	Polizzi	1	18	288	428
Messina	Siracusa	1	3	198	294
Palermo	Agrigento	0	26	156	232
Palermo	Messina	1	18	288	428
Palermo	Monreale	0	3	18	27
Palermo	Naro	0	23	138	205
Palermo	Naso	1	8	228	339
Palermo	Partinico	0	6	36	54
Palermo	Patti	0	22	132	196
Palermo	Piazza	1	16	276	410
Palermo	Raffadali	0	20	120	178
Palermo	Salemi	0	14	84	125
Palermo	San Martino	0	5	30	45
Palermo	Savoca	1	18	288	428
Palermo	Sciacca	0	20	120	178
Palermo	Siracusa	1	18	288	428
Palermo	Solanto	0	4	24	36
Palermo	Taormina	1	28	348	517
Palermo	Termini	0	8	48	71
Palermo	Trabia	0	6	36	54
Palermo	Traina	0	28	168	250
Palermo	Trapani	0	20	120	178