

SUL TRACCIATO

DELLA

FERROVIA MESSINA-CERDA

NELLA PIANA DI MILAZZO

CONSIDERAZIONI

DI STEFANO ZIRILLI

COLONELLO DEL GENIO NELLA RISERVA



PALERMO

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

1880.

(Ottobre)

Aglì Eccellentissimi Ministri della Guerra
e della Marina

Molto da moltissimi, competenti o no, si è in questi ultimi mesi scritto e discusso intorno al tracciato da preferire nella costruzione della ferrovia Messina-Cerda, e precisamente nel terzo tronco di essa che corre nella Piana di Milazzo, vale a dire se il *litoraneo* che tocca Milazzo, o l'*interno* che passa per l'Olivarella.

Dal *Memoriale* del Prof. Michele Basile al Ministro de' L. P. alle discussioni de' Consigli deliberanti della nostra e di altre Province e ai Giornali di Messina, di Palermo e di Barcellona, tutti si occupano delle convenienze più o meno tecniche ed economiche, degli interessi più speciali di questo o quel paese, contorcendo spesso taluni gli argomenti a seconda delle proprie viste o desideri.

In quanto alle considerazioni tecniche ed economiche si è abbastanza detto per parte di Milazzo in confutazione del Prof. Basile e degli altri oppositori e nel Consiglio Provinciale di Messina, precisamente da' Consiglieri dello stes-

so Mandamento nel loro voto motivato del 17 agosto ultimo, e molto più diffusamente ed egregiamente poi nella deliberazione del Consiglio comunale di Milazzo del 9 settembre, comunque accaglionata da taluno scrittore di *certi orpelli arcaici e fuori d'uso*, come se potessero darsi arcaismi in uso! E quantunque credo siano state rassegnate alle E. V. delle copie in stampa dell'uno e dell'altra, pure ne aggiungo un'altro esemplare alla presente. Unisco pure le poche parole che nel passato agosto io pubblicava in Palermo per provare, siccome ne avevo assunto impegno nel Consiglio Provinciale, la instabilità de' concetti del Prof. Basile sullo stesso argomento, instabilità e contraddizioni che egli tenta di giustificare con lo specioso trovato di classificare la stessa ferrovia, di cui ci occupiamo, come *vicinale* al 1870 perchè concessa all'industria privata. Se egli giudica che siffatta spiegazione basti alla di lui serietà di scrittore di materie gravi, buon pro gli faccia!

Essendosi in quelle tre scritture ampiamente sviluppate le ragioni che assistono Milazzo nell'attual controversia perchè sia preferita la traccia litoranea appunto per toccar Milazzo ed il suo Porto, e raddrizzate le bieche insinuazioni adoperate per metter noi di Milazzo in sinistra evidenza presso il pubblico e presso il Governo, dal quale si aspetta un giudizio equo e spassionato, io qui non me ne occupo però più che tanto, convinto, come ogni uomo di buon senso, che nelle discussioni scientifiche non si ricorre alle insinuazioni men che legittime se non quando mancano gli argomenti solidi.

Vecchio soldato come fui sempre, non ho veduto da alcuno trattata la questione sotto il profilo militare che ha

pure un peso gravissimo nella bilancia, e forse il maggiore trattandosi di una ferrovia nazionale di primo ordine che si prefigge più d'ogni altro di mettere in comunicazione la Capitale del Regno, Roma, con la capitale dell'Isola, Palermo.

Ora in questo ordine di idee, se non mi fan difetto le antiche rimembranze e i vecchi studi, parmi che la tanto disprezzata e calunniata Milazzo abbia una importanza molto maggiore di quanto non si crede generalmente o non si vuol credere; importanza militare somma tanto per gli eserciti quanto per le armate di mare; epperò io per colmare la lacuna voglio provarmi a dimostrare con argomentazioni e documenti storici, non certo alle E. V. maestri in queste materie, ma a' miei stessi concittadini e massime a' nostri oppositori che Milazzo, per quanto umile e dimessa, militarmente guardata, ha pure la sua storia, dalla quale sorge evidentemente il suo valore strategico e marittimo dalla più remota antichità alla recente epopea Garibaldina. E se tutte le varie e più o meno infeste dominazioni alle quali è soggiaciuta l'han costantemente tenuta di capitale importanza militare, come potrebbe permettere l'attual Governo Italiano che fosse tagliata fuori dal consorzio ferroviario appunto poi nella ferrovia dalla Capitale del Regno alla Capitale dell'Isola?

Se il facesse sarebbe nemico di se stesso e del Paese, perchè mostrerebbe di non saperne o non volerne valutare abbastanza gli interessi vitali.

In fatti, in Milazzo è da guardar tre cose essenzialissime, che si dan la mano, cioè la Piazza da guerra, la Stazione navale nella sua Rada di levante, ed il Porto.

IL PORTO.

Non parlo già del Porto mercantile, che è pur da se solo argomento che la ferrovia nè può nè deve trascurare nell'interesse generale e nel proprio interesse dello Stato per gli aiuti che ne caverà così nella costruzione come nell'esercizio, appunto perchè è solo esistente ed il solo possibile fra Palermo e Messina. Parlo bensì di questo porto in quanto essendo nel fondo di una Rada unica, preceduta essa stessa da un vasto golfo, costituisce una Stazione navale preziosa per la difesa dello Stato.

Io non esagero, perchè è tanta la copia delle ragioni che assistono in questa controversia il mio paese, che non ho bisogno di esagerare, nè di contorcere, nè di insinuare.

Come è cieco colui che non vede il ^{sole} tale o che chiude gli occhi per non vederlo, così è a dirsi pazzo colui che costruisse una ferrovia di 200 e più chilometri, Governo o speculatore, il quale, trovando nel suo percorso un centro importante di ricche produzioni e di commercio, certamente e senza discussione il più cospicuo che sia fra Palermo e Messina, il solo approdo sicuro e comodo per la navigazione, quella grande risorsa che gli assicurerebbe non pure il comodo di provvedere con facilità ed economia il grosso materiale, le macchine, i carboni ed il personale per costruirla, ma i ricchi proventi, dopo costruita, del doppio movimento di esportazione e di importazione per esercitarla col maggior profitto, voglia nondimeno, sciente causa, trascurarlo e metterlo fuori del consorzio ferroviario, pur privando di questo utile e vicino sbocco

quasi due terzi del territorio e delle popolazioni per le quali ed a spese delle quali, almeno in parte, questa ferrovia si costruisce. E questo imperdonabile errore dovrebbe commettere il governo italiano per i clamori di due o tre paeselli che non hanno punto nè aver possono vita commerciale, o per le pretese ingenerose e non giustificabili di chi vorrebbe vivere ed arricchirsi a spese della intera Provincia con un novello monopolio?

A comune edificazione, e specialmente di quei Siciliani che per fini interessati mostrano di sconoscere l'importanza del Porto di Milazzo, credo opportuno trascrivere il giudizio che ne dava al 1865 (quindici anni or sono, quando non era giunto alle condizioni presenti) l'onorevole Deputato Comm. Carlo Possenti, Ispettore del Genio Civile, in una sua Relazione al Ministro de' P. L., dietro la visita di Ispezione fatta in Sicilia per incarico dello stesso Ministero e con la ingiunzione di *apprezzare con la maggior franchezza e libertà lo stato delle cose*, etc. — A pagina 53 dice:

« Perchè il Porto di Milazzo compie bensì un importantissimo ufficio a pro della navigazione e del commercio, « non solo dell'Isola, non solo di Italia, ma di tutte le nazioni naviganti d'Europa e d'America, quale è quello di « essere l'unico porto di rifugio per tutte le navi che, « rette dal Tirreno al Ionio, trovano chiusa la bocca dello « Stretto da furia di vento e di corrente, e che, ove fossero « prive di così prossimo e sicuro ricovero, dopo di aver lottato invano contro quella furia, finirebbero a frantumarsi « contro le rocce calabresi, ma se il Porto di Milazzo ha « questa nobile e generosa missione, non potrebbe sperare,

« così prossimo come è a Messina, di divenire porto com-
 « merciale di maggiore importanza di quella che possono
 « offrirgli le transazioni del territorio che lo ricinge sul
 « versante settentrionale dell'Appenino. »

Nè Milazzo ha mai avuto la fanciullesca temerità di spinger più alte di questa modesta stregua le sue aspirazioni, come capziosamente si è voluto far credere fino ad attribuirgli la ridicola pretensione di competere, esso pigmeo, con Messina, che al paragone è un colosso; e però nel mio scritto: *Il Prof. M. Basile e i suoi due opuscoli sulla Ferrovia etc. etc.* io dicea: . . . « 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. » E con molta maggiore autorità poi il nostro Consiglio Comunale nella sua deliberazione del 9 settembre decorso aggiungeva:

« Oltrechè non è inopportuno ricordare che il com-
 « mercio di transito è determinato dalla natura dei luoghi
 « e dalla prossimità e sicurtà de' corrispondenti sbocchi,
 « perlochè Milazzo attribuendosi quella parte di esso commer-
 « cio, che le deriva dalla circostante zona, non che inva-
 « dere l'altrui, non usa che strettamente del proprio. »

Questa pazza aspirazione, con tante altre calunniosamen-
 te attribuite a Milazzo, sempre nell' unico scopo di di-
 screditare con odiose insinuazioni la nostra causa, appunto
 perchè evidentemente sorretta da incontrastabili ragioni,
 è tal frenesia che non è mai saltata in testa al più briaco
 de' nostri adoratori di Bacco, e ne abbian parecchi!

Infatti il commercio si fa coi prodotti, coi capitali e
 col credito. In Messina sono scarsi i primi perchè dotata
 di piccolo e magro territorio, ma abbondano i capitali e
 soverchia il credito. Invece Milazzo ha copia di ricchi
 prodotti, ma scarsissimi capitali e quasi punto credito se
 non per quanto n'è sussidiato da Messina. È quindi Mes-
 sina che ha sempre giustamente dominato e prevale coi
 capitali e col credito al commercio della vicina Milazzo,
 fattori gli uni e l'altro che non si acquistano con le sem-
 plici aspirazioni e coi desideri.

È inesplicabile adunque il veder Messina che si adom-
 bra del Porto di Milazzo perchè toccato dalla ferrovia, e
 ne faccia una grossa questione!

V'ha bensì una questione grossa e di capitale importan-
 za per Messina, sulla quale dovrebbero le sue Rappresen-
 tanze aprire ben gli occhi, ma non è già quella della cur-
 vilinea verso Milazzo, la quale anzi, più che a tutti, più
 che a Milazzo stesso, giova principalmente a Messina, il
 cui commercio di esportazione può sempre giovare del
 Porto di Milazzo e non sempre del suo stesso Porto, mas-
 sime d'inverno con la navigazione a vela, e utilizzarlo
 con grandi economie. La questione vera e vitale per Mes-
 sina è quella delle pendenze della Galleria peloritana,
 gravissima questione per tutti, dallo Stato all'ultima bor-
 gata della costa settentrionale dell' Isola, imperocchè se
 queste pendenze sorpasseranno il limite ragionevole si ren-
 deranno pressochè inabordabili per gli uomini e per le
 merci, sarà mancato lo scopo principale di questa linea,
 e Messina resterà quasi isolata da questo grave inciampo
 alle sue porte. Quindi, anzichè perdersi in meschina guerra

di bottegai e di sensali, sterile ed ingenerosa, dovrebbe concentrare la sua attenzione sulla Galleria unicamente d'onde dipende il suo avvenire.

Punto perciò alle calunnie che non provano nulla, punto alle scellerate insinuazioni dirette solo a fomentare le più scellerate ire municipali, e parliamo logicamente. Come ogni uomo ha dritto a vivere, così ogni Città, anche piccola, ha dritto ad esplicare la propria attività nell'ambiente che le è consentito dalla sua posizione e da' suoi mezzi. Se in questa controversia Messina, perché Capoluogo della Provincia, reclama sotto futili pretesti che la ferrovia non tocchi Milazzo per attribuirsi il commercio di esportazione di tutta la Provincia, sottraendo al primo quel poco che gli ricade di dritto, potrebbe per la stessa ragione pretendere di nominare essa sola tutti i Deputati della Provincia, ed ogni altro più irrazionale privilegio fondato sulla cifra maggiore dei suoi tributi, come appoggia questa pretesa sulla parte maggiore con che la sua popolazione concorre nel decimo della spesa per la ferrovia. Oltrechè tutti i privilegi, a qualunque titolo e sotto qualunque nome, sono odiosi e rinnegati dalla moderna civiltà, non concorriamo noi pure di Milazzo, nei limiti dei nostri doveri e della nostra piccola importanza, al pari di tutti gli altri in quel decimo di spesa? E non ha Messina, a rinfrancarla con usura de' suoi maggiori tributi, tutti i benefici che le derivano dalla qualità stessa di Capoprovincia? E non godrà essa a questo titolo dello sviluppo maggiore nel commercio e nella ricchezza generale della Provincia, che sarà conseguenza della nuova ferrovia? Ma non siam tutti, Città e Cittadini, uguali innanzi alla

legge? E la Regina del faro, che ha tanto sacrificato per l'uguaglianza e per la libertà, che viene oggi a reclamare un nuovo e più ingiusto monopolio, dà prova di poca generosità così verso Milazzo come verso tutto il resto della Provincia, cui vorrebbe obligare a versare nel suo Porto tutte le derrate, mentre potrebbero aver due sbocchi, ed uno molto vicino, per taluni immediato, epperò più comodo ed economico.

Concludo questo articolo scongiurando la nobile Cittadinanza Messinese, l'onorevolissimo Municipio, la benemerita e solerte Camera di commercio, e soprattutto la stampa quotidiana, non sempre corretta, a smettere le discussioni irritanti, a considerare l'argomento senza preconcette e storte idee nel suo vero e giusto aspetto, come sappiamo che lo guardano non pochi egregi Messinesi, dolenti al par di noi delle inconsulte ingiurie che, non meritate, hanno invelenita questa discussione; e se avremo torto noi di Milazzo nel giudizio deffinitivo che preferirà il Governo, e sul Governo la pubblica opinione, ne subiremo in pace le dolorose conseguenze perché persuasi, comunque non convinti, che avremo torto.

LA PIAZZA DA GUERRA.

Sotto questo aspetto, la posizione di Milazzo, fin da' più remoti tempi, e pria anche di nascer la Città, fu considerata come importantissima e strategicamente essenziale da tutti coloro che vollero conquistar l'Isola come da quelli che miravano a difenderla. Ne accennerò per capi culminanti la storia, e spero di non annojare il lettore, cui mi basta adombrare più che raccontare, a mò d'indice,

Per testimonianza di tutti gli scrittori, esisteva un Castello, detto *Milae*, anche prima che fosse fondata la Città. La edificazione di questa è creduta anteriore alla venuta in Sicilia delle colonie greche.

I Romani fortificarono Milazzo, la distrussero i Barbari, riedificaronla i Bizantini.

Gli Arabi la distrussero nuovamente ed atterrarono le sue fortificazioni. Rassodata poscia la loro dominazione nell'Isola, durata pel nono, decimo e parte dell'undecimo secolo, vi rizzarono nella maggior sommità del Promontorio un Castello, ancora esistente ed unico monumento che attesti il loro passaggio. Essi però tennero in tanto pregio Milazzo per la sua importanza militare che vi stabilirono uno de' sei Emirati ne' quali divisero la Sicilia, oltre del Grande Emirato di Palermo.

I Normanni, fondatori della prima e sola Monarchia che fosse allora in Italia, aggiunsero al Castello arabo, che conservarono per Cittadella, una fortezza più ampia, comprendente parte della Città, e fecerla di torri rotonde legate da brevi cortine corrispondenti alla gettata delle armi usate nel tempo.

Una terza cinta eressero gli Aragonesi molto più vasta, che racchiudeva nelle sue bastide tutta la Città, la quale cinta, fatta nel periodo di transizione delle armi bianche a' cannoni, presenta nella stesso fronte una torre rotonda ed un bastione, i piombatoi e le cannoniere con gli orecchioni, cinta consistente in altissime e solidissime mura glie, dalle quali si domina per rilevante altezza tutta la Città moderna, il Porto, la Rada, non che la campagna dell'istimo.

Degli Aragonesi il **secondo** Federico, cui non si nega la dottrina letteraria e la sapienza governativa, teneva così alla importanza militare e navale, che aveva dato a Milazzo l'appellativo di *Chersoneso Siculo* dalla più remota antichità, che, a rafforzarne le difese ed a maggior comodo delle sue flotte, imprese a tagliarne l'istmo con un canale che doveva isolar Milazzo ed insieme mettere in comunicazione i due golfi di levante e di ponente. La di lui prematura morte fece fallire l'impresa, dopo di lui abbandonata, che non pertanto resta a documento della di lui sapienza. È pregio dell'opera ricordare che l'idea fu ripresa dagli Inglesi durante la loro permanenza in Sicilia dal 1806 al 13, ma non effettuata per gli avvenimenti incalzanti dell'epoca e per la breve loro permanenza nell'Isola.

Le dominazioni tedesca e spagnuola, succedute all'Aragonese, mentre, come le precedenti, se ne contesero sempre il possesso, ne accrebbero pur sempre e migliorarono le fortificazioni.

La storia ricorda fra tanti il celebre assedio fattone da Federico Antiochia, ed in tempi a noi più vicini, il memorabile del 1718-19, regnando in Sicilia Vittorio Amedeo di Savoia, fatto dagli Spagnuoli, sostenuto dai Tedeschi.

In questo secolo le armi Inglesi, che stettero in Sicilia a difesa di Ferdinando IV Borbone, fecero sempre grande assegnamento sulla Piazza di Milazzo, di cui formarono il loro quartier generale, vi tennero fino a 12 e 15 mila uomini di guarnigione, e ne accrebbero la solidità con un vasto campo trincerato, il quale, mentre aumentava la resistenza della Piazza, n'era validamente dominato e difeso dalle sue fortificazioni.

Infine non è da pretermettere il ricordo della recente epopea Garibaldina del 1860. È incontrastabile che la conquista fattane il 20 luglio di quell'anno da Garibaldi fruttò immediatamente la liberazione di Messina e poscia decise della sorte de' Borboni di Napoli, e compì l'unità Italiana.

Le continue guerre che desolarono le varie contrade di Sicilia e sempre distrussero o quasi Milazzo, la fecero ciò nonostante in vari tempi, unicamente a ragion di guerra o di fortificazioni, dimora del Conte Ruggiero, della Regina Costanza, di Federico II, del Re Giacomo suo fratello, che vi edificò pure un Palazzo con un Parco di delizie, del Re Alfonso, e de' Viceré Ugo Moncada, Ettore Pignatelli, Giovanni Tagliavia, D. Giovanni d'Austria, Duca di Ossuna, Emanuele Filiberto di Savoia, Conte di Sostago; i quali tutti, sovrani e viceré, vi tennero lor Corte e non rare volte convocarono e raccolsero nelle sue mura il Parlamento Siciliano.

Giovanissimo, nel 1848 io mi occupai di questo argomento della importanza politica e militare di Milazzo e presentai, sin da' primordi della rivoluzione, una Memoria al Governo di Sicilia. Per delucidare quanto basta in questa occasione la importanza strategica di Milazzo, trascriverò i giudizi che ne dettero al Ministero Siciliano il Consiglio di Guerra del Vallo di Messina e la Commissione di esso Consiglio, pubblicati nel Giornale Ufficiale dell'epoca, ne' quali il mio lavoro è riassunto, e si badi bene non per vanagloria ma per non annoiare il lettore con cose che, avendo del tecnico, riescono di peso a chi non si cura di strategia.

Ecco quanto riferiva la Commissione del Consiglio di Guerra, composta dal Maggiore del Genio Vincenzo Malta, dal maggiore di Artigliera Giacinto d' Ayala e dal Colonnello del Genio Giovanni Romey, in data 3 aprile 1848:

« Incaricati di esaminare la Memoria fatta dal signor Stefano Zirilli da Milazzo sulla *influenza politica e militare della Piazza di Milazzo nella difesa dell' Isola*, e della indicazione dei mezzi per trarre tutto il profitto da una posizione di tanta importanza, abbiamo rilevato quanto appresso.

« Il Chiaro Autore dottamente sviluppa nel capitolo primo la importanza delle posizioni marittime della Sicilia, e precipuamente quella di Milazzo per la sicurezza e per la difesa dell'Isola, e noi conveniamo perfettamente sulla importanza dell'ottima Rada di Milazzo, (allora non esisteva il Porto) nella quale vi si puole benissimo ancorare una squadra per numerosa che fosse, non essendovi altra traversia che quella che vi producono i venti di Greco e Tramontana fino a Greco-Levante, ed anche con questi venti li bastimenti possono stare all'ancora essendo ivi il fondo del mare di alga e fango; quindi precipuamente nel caso della presente guerra, è necessario a tutta possa impedire che il nemico possa stabilirvisi per potervi sbarcare e marciare sopra Messina per togliervi l'assedio della Cittadella, ed indi rivolgersi alla conquista dell'Isola.

« Nel secondo Capitolo esamina le difficoltà che presenta una invasione nemica contro la Sicilia. Tali osservazioni si riferiscono, a noi sembra, sulla invasione di una potenza marittima da noi ben lontana; ma nel

caso attuale il Re di Napoli potrebbe riunire dei corpi di armata nelle opposte Calabrie, e da colà con vapori armati a guerra, secondati da fregate a vela, potrebbe in breve tempo sbarcare nelle vicinanze di Milazzo, impadronirsi della Piazza, la quale è in uno stato di quasi abbandono, e così avrà un punto ove potervi continuamente sbarcare delle truppe e spedirle sopra Messina nella intenzione sopracennata.

« Ottime e ben ragionate sono le osservazioni strategiche riguardante Milazzo sviluppate dall'egregio Autore. Il nemico, impadronitosi di Milazzo, può marciare sopra Messina.

« L'armata Siciliana, partendo dall'interno dell'Isola per soccorrerla, potrebbe dirigere le truppe o per la strada delle montagne o per quella delle marine. Nel primo caso, supponendo sempre il nemico padrone di Milazzo, impadronendosi delle alture che circondano Messina, occupando Rocca Camastra, Taormina, S. Alessio e Scaletta, renderà tale strada impenetrabile. Se l'armata sudetta volesse scendere nella pianura di Milazzo per portarsi sulle comunicazioni del nemico per la strada di Novara e Mazara, la guarnigione di Milazzo, unita alla riserva, si porterà sopra Barcellona e glie ne contrasterà il passo senza compromettere le comunicazioni colla Piazza. Se poi l'armata Siciliana, da Palermo si dirigerà per le marine, la guarnigione di Milazzo ugualmente potrà opporsi occupando Monte Tindaro, da dove poche compagnie potranno arrestare un'armata.

« L'opposto naturalmente succederà se Milazzo sarà ben fortificata e presidiata da competente guarnigione Sici-

liana. Se il nemico, sbarcato nelle vicinanze di Palermo e, coggiogata la Capitale, si dirigerà sopra Messina, supposta la Cittadella in potere de' Siciliani per impadronirsene e terminare la conquista dell'Isola, dovrà prima espugnare Milazzo o investirla con una numerosa armata di osservazione. Se poi, come nel caso attuale, facendo base di operazioni Messina e Siracusa, volesse dirigersi sopra Palermo, allora dovrà necessariamente espugnare Milazzo, la quale trovandosi sulla linea di difesa, la sua guarnigione potrà tagliare le comunicazioni dell'armata nemica che si dirigerà sopra Palermo, sboccando per Fondachello e Novara sulla strada delle montagne verso il passo detto del Pisciaro.

« Quindi concludiamo col chiaro Autore che, per la difesa dell'Isola e per completare il santo scopo della nostra guerra, è del massimo interesse rendere Milazzo nello stato di rispettabile difesa, etc. etc. »

Il Consiglio di Guerra poi, nel trasmettere il superiore parere al Ministero al 12 di aprile soggiungeva: « Altronde le rappresento l'importanza che questo Consiglio intero crede doversi dare alla piazza di Milazzo, siccome il più importante sito strategico dell'Isola, e il più importante per natura e per arte, siccome quello che sempre si è avuto in grande considerazione in ogni tempo, trovandosi bastevolmente fortificato etc. etc. — firmato il Colonnello Presidente del Consiglio di Guerra: *Vincenzo Giordano Orsini*.

Or, se tale ci dimostra la Storia la importanza militare di Milazzo, se tanto era raccomandata dagli uomini

competenti al 1848 quando la Sicilia formava un Regno a parte, *quid dicendum* oggi che l'Isola appartiene all'Italia?

L'Isola di Sicilia, prima di tutte le Monarchie Italiane, che conferì la Corona Reale alla valorosa Dinastia Sabauda, e che oggi forma il miglior gioiello della Corona Italiana, per la sua ampiezza, per la sua giacitura fra l'Europa, l'Africa e l'Asia, i cui mari potrebbe dominare, per le infinite sue risorse naturali, per la varietà ed abbondanza delle sue produzioni, potendo bastare a se stessa, ed al bisogno alimentare una doppia popolazione, capace di trovare nel suo seno gli elementi per riparare le sventure che le Armi Italiane potrebbero incontrare nel Continente, dovrebbe dal Governo Italiano esser tenuta come la Cittadella del Regno, ed insieme come il suo principale stabilimento marittimo ed il quartier generale della flotta, sulla quale forse, più che sull'Esercito, dovrebbe fare assegnamento. Questo futuro, che io preconizzo co' voti, avverrà certamente un giorno, quando spunteranno tempi migliori per l'Italia ancor troppo giovane.

E se Messina è l'anello di congiunzione fra il Continente e l'Isola, Milazzo, che tanto si protende nel mare, n'è certamente il primo approdo, ed è l'appoggio maggiore e più valido di Messina, la quale ha molta importanza politica, niuna militare se non in quanto è confortata da' sussidi che può ricever da Milazzo, così nella difesa come nell'offesa.

Come adunque, visto e considerato tutto lo anzidetto, potrebbe il Governo Italiano, senza suicidarsi, metter fuori dal consorzio ferroviario questo punto strategico, e pri-

varsì dell'arteria che lo congiunge direttamente con le Capitali del Regno e dell'Isola, privando in pari tempo Messina stessa degli ajuti immediati che ne' momenti pericolosi si richiedono celerissimi?

Nè volendolo fare il potrebbe senza mettersi in opposizione al voto manifestato dalla Commissione de' Generali per la difesa dello Stato, del quale parlerò più sotto.

LA RADA.

Per un felice concorso di circostanze naturali, il cui insieme costituisce l'importanza strategica di Milazzo di primo ordine, alla Piazza forte ed al Porto commerciale, che può accogliere eziandio navi da guerra di grossa portata, si unisce la Rada, che col golfo che la precede è così vasta e sicura da annoverarla fra le prime e più cospicue stazioni navali che offrano tutte le coste Italiane insulari e di terraferma.

Il Promontorio di Milazzo, che per oltre otto chilometri si prolunga nel mare sulla costa settentrionale dell'Isola, eppèrò fa di Milazzo il primo approdo dell'Isola dal continente di ponente, lascia fra la sua punta e il Capo Rasicolmo, da cui dista circa 25 chilometri, un vasto bacino o golfo, il cui circuito è di meglio che 34 chilometri di coste piane, approdabili, amene per colture svariate, circondate da' Nettunii e loro controforti, che col Promontorio riparano la Rada da tutti i venti meno quelli compresi fra Greco-levante e Greco-tramontana, rari e di breve durata nella sola stagione invernale, così che per la sua grande sicurezza, era chiamata dagli anti-

chi *Naulocu*, o *Naulachu*, quasi luogo o lago per navi, e Porto da' moderni. Un fondo eccellente di alga e fango che presenta fino a tre o quattro miglia dalla costa eccellente tenitori a *trovare* per qualunque classe o grandezza di navigli, una estensione di mare di meglio che cento chilometri quadrati per le più grandi manovre, non è essa la più grande e la più fortunata Stazione navale desiderabile? Non potrebbero in essa comodamente stazionare e manovrare, non che intera la flotta Italiana, tutte le flotte del mondo insieme riunite?

Quale migliore stazione e base di operazioni navali per la nostra squadra ove avesse il compito di difender l'Isola e di appoggiare il nostro esercito nelle sue operazioni in Sicilia o nelle Calabrie? oppure di rendere impossibile l'assedio di Milazzo, o farlo levare se intrapreso, essendochè tutti i lavori di assedio dovrebbero esser fatti inevitabilmente sull'istmo che precede la Piazza, epperò sopra un terreno tutto dominato da' cannoni di essa? o di far levare o anche contrariare il blocco di Messina o di Palermo, o trasportarsi d' soccorsi da un lato mentre dall' altro ve li conduce la ferrovia? Se al 1860 il Comandante Napolitano della Cittadella di Messina avesse spedito non più che due fregate a vapore nella Rada di Milazzo in sostegno della sua guarigione, ho la convinzione, io, testimone oculare del fatto d'armi del 20 luglio, che tutto il valore di Garibaldi, la cui opinione coincidea con questa mia, de' suoi Luogotenenti e de' volontari, comunque secondato dal vero amor di patria ~~de' volontari, comunque secondato dal vero amor di patria~~ de' cittadini, che ne' momenti di entusiasmo opera i pro-

digi, non sarebbe bastato a conquistar la Piazza; come bastò a Garibaldi il solo Tucchery nel nostro Golfo di ponente a neutralizzare la cavalleria napolitana, onde mancò a Bosco una risorsa cospicua nel maggior bisogno.

Nè si creda che io esagero o millanto le glorie del mio paese. Questi fatti del 1860 sono storici e quasi palpitanti. Ho detto che non ho bisogno di esagerare, e del resto mi appello agli egregi Uffiziali della nostra Marina da guerra, allo stesso onorevole Ammiraglio Acton, attuale Ministro di Marina, che, giovine Guardia Marina, venne a studiar la nostra Rada, mi appello al giudizio di tutti i nostri navigatori della Marina mercantile se nella mia breve esposizione non mi sia tenuto piuttosto sotto la realtà.

E per confortar di prove il valore navale della Rada di Milazzo, me ne offrono le antiche e le moderne istorie tante che mi limito a ricordar solo i principali avvenimenti marittimi pei risultati e pel numero de' combattenti, cioè per le proporzioni.

1. La famosa battaglia navale fra' Romani di Gneo Cornelio ed Annibale, comandante de' Cartaginesi, nel primo anno della 130^a Olimpiade (360 avanti G. C.) quando i Romani a vincere la speditezza alle manovre delle navi Cartaginesi usarono per la prima volta il *Corvo*, istrumento col quale aggrappavano le navi nemiche, ne paralizzavano i movimenti e faceanle prigioniere, scrive Polibio Hist. L. I.

2. Nell'anno 36 a. G. C. fu combattuta altra battaglia navale fra Sesto Pompeo e Cesare fra *Milae*, (Milazzo) e il *Falario* (Rasicolmo). Aveva il primo 115 quinqui-

remi, maggior numero e più gravi Cesare Ottaviano, il quale dopo la vittoria navale a compierla sbarcava 21 legioni di fanti, 20,000 cavalieri e più che 5000 soldati leggieri. Fatti e cifre rapportati da Appiano Guer. Civ. Lib. V., Diodoro Siculo Lib. XLIX, Velleio Patercolo Lib. II., da' quali e da' dettagli che danno que' gravi scrittori si vede quanto Sesto Pompeo tenesse in pregio la posizione di Milazzo che vi attese ben preparato il nemico; e quanto a conquistarla tenesse il di lui competitore, qual comodo trovassero le loro rispettive flotte, che, comunque composte di bastimenti piccoli al confronto delle attuali corazzate, erano pur sempre 230 e più navi che manovraron e combatterono in quella memorabile fazione in una piccola parte di questo Golfo.

3. La battaglia navale dell'anno 888 fra' Bizantini e Musulmani, di cui le cronache ci lasciano ignorare le forze rispettive ed i particolari, ma ci informano della ferocia con la quale si combattè, si che 7000 Cristiani vi perirono di ferro o ingoiati dalle onde.

4. L'altra fra' seguaci di Corradino, guidati dal Conte Federico Lancia, con una flotta di 40 galee Pisane contro le forze di Carlo d'Angiò, capitanate da Roberto di Lavena, venuto espressamente in Sicilia con 24 galee Provenzali, cui si unirono altre navi Messinesi condotte da Milazzo nell'esordio della guerra de' Vespri.

Notevole fu pure il fatto d'armi nella nostra Rada fra' seguaci di Errico Rosso e del Conte di Avellino, questi pel Re di Napoli, quello pel Re di Sicilia; come degna di menzione è la riunione dell' Armata navale fatta da Alfonso d'Aragona nel 1432 contro Napoli, e le prepa-

A. Antonio Vico

3.° La Battaglia navale intitolata da

rate spedizioni dell'Armata Anglo-Sicula contro i Francesi di Napoli degli anni 1809, 1811 e 1813.

Ed ora, dopo questa lunga chiacchierata, che probabilissimamente annojerà la maggior parte de' lettori, se pur questo scritto ne troverà, io supplico gli Eccellentissimi signori Ministri della Guerra e della Marina, pe' quali fu principalmente compilato, perchè vogliano farlo esaminare da uomini competenti, ed ove la passione di patria non abbia in me fatto velo alla verità, ricordando quello che propone per Milazzo la Commissione de' Generali presieduta da S. A. il Principe di Carignano nella sua Relazione sulla difesa dello stato del 2 agosto 1871, interpongano la loro influenza presso il loro Collega de' Pubblici Lavori, onde non sia abbandonato il tracciato litografico che tocca Milazzo e risparmiata la grande ed irreparabile jattura agli interessi dello Stato, di due terzi della Provincia nostra e di questa Città, la quale, appunto per la situazione in cui natura l'ha collocata, ha sempre nel corso dei secoli subite tante rovine e devastazioni.

Quindi, se è legge dello Stato che non possa aprirsi una strada nazionale se il progetto relativo non sia preliminarmente sottomesso a' Ministeri delle Armi, se io non ho inventato favole o sognato poesie, l'intervento delle E. L., non che necessario, è un debito di officio, che, trascurato, implicherebbe una grave responsabilità in un avvenire forse non lontano.

Milazzo, 10 ottobre 1880.