MARIO CARASTRO

LA CIRCUMETNEA, I BRIDPORT, BRONTE E MALETTO

GLI ALBORI DELLA FERROVIA
ATTRAVERSO I DOCUMENTI DELL'ARCHIVIO PRIVATO NELSON



ASSOCIAZIONE BRONTE INSIEME NOVEMBRE 2020

Sommario

1.	Premessa	3
2.	Alcuni personaggi	
3.	La Ducea e Bronte nell'attività di promozione della ferrovia attorno all'Etna	7
	3.1 Il V Duca la racconta giusta?	7
	3.2 La ferrovia per Bronte e la Ducea	
	3.3 Il Consiglio Comunale di Bronte e la Ducea (1879-1881)	12
	3.4 L'adesione del Comune al Consorzio per la Circumetnea. Anche la Ducea nel Consorzio? (1882–1883)	15
	3.5 Alexander Nelson Hood ed Antonino Cimbali, ancora incomprensioni	
4.	La realizzazione della ferrovia	23
	4.1 Il Consorzio e la Concessione a Robert Trewhella	23
	4.2 La Ducea continua la sua battaglia senza l'aiuto di Bronte - Inaugurazione della Stazione di Bronte (1883–1895)	27
	4.3 La Stazione di Maletto e il suo nome	
	4.4 La strada da Maniace alla Stazione di Maletto	31
	4.5 L'apertura della linea Catania – Giarre	36
5.	Conclusioni	41
6.	Indice delle figure	44
7.	Bibliografia	46

LA CIRCUMETNEA, I BRIDPORT, BRONTE E MALETTO

GLI ALBORI DELLA FERROVIA
ATTRAVERSO I DOCUMENTI DELL'ARCHIVIO PRIVATO NELSON (APN)

1. Premessa

Il 3 ottobre 1839 il Re Ferdinando II delle Due Sicilie inaugurava la Napoli–Portici, la prima ferrovia italiana, intesa come il preludio dello sviluppo delle infrastrutture del Regno, che si voleva sostenere.

Ma a parte questo iniziale e simbolico primato come prima ferrovia italiana, quando Garibaldi sbarcò con i suoi "mille" a Marsala, il Regno poteva contare solo 120 Km di strade ferrate contro i 2.300 Km del resto d'Italia.

In particolare in Sicilia nulla era stato realizzato del Progetto Generale Borbonico, varato nel 1859, che prevedeva (Fig. 1):

- Una dorsale principale Palermo 1 Valle d'Olmo 2 Bonpinseri 5 Caltanissetta 4 Noto 6 –Siracusa 7.
- Una dorsale Peloritana Palermo 1 Valle d'Olmo 2 Bronte 3 Messina 4.
- Una linea Palermo 1 Trapani 10.
- Una linea Palermo 1 Trapani 10 Marsala 12.
- Una diramazione Caltanissetta 4 Licata 8
- Una diramazione Bonpinseri 5 Girgenti 9.
- Una diramazione Bronte 3 Catania

La *Dorsale Peloritana Palermo– Messina* si snodava a sud dei Nebrodi e dei Peloritani e non lungo la costa come oggi.



Fig. 1 – Progetto borbonico, schema delle ferrovie siciliane del 1859

Da Bronte doveva partire secondo quel progetto un collegamento verso Catania, passante per Carcaci, Paternò, Misterbianco, a dieci miglia da Adernò e Biancavilla e sempre in riva destra del Simeto.

In definitiva una prima idea della Circumetnea, di cui Bronte era un nodo importante; la sua stazione avrebbe certamente contribuito allo sviluppo socio–economico del piccolo paese etneo, che all'epoca vantava una popolazione di 11.255 abitanti ed un territorio di 17.749 salme ¹.

La storia, però, prese un'altra piega e Bronte vide la sua stazione, certamente meno importante di quella prevista dal Progetto Borbonico, solo nel giugno 1895, quando finalmente fu aperta all'esercizio la tratta Adernò–Bronte della Circumetnea.

Tutto era cominciato Il 29 luglio 1879 con la promulgazione della Legge n. 5002 (Legge Beccarini), con la quale il Governo si impegnava a "concedere" a comuni, province, da soli o riuniti in "Consorzio", 1.530 Km di ferrovie secondarie con il contributo di 6/10 della spesa prevista².

Il provvedimento fu ben accolto dal mondo imprenditoriale siciliano, che giustamente valutava le infrastrutture ferroviarie come un forte stimolo verso lo sviluppo delle imprese dedite all'estrazione e commercializzazione dello zolfo, alla coltivazione e vendita degli agrumi, e alla produzione vinicola.

Erano attivi in questi settori molti imprenditori stranieri, alcuni dei quali, come R. Trewhella, giunti in Sicilia al seguito di Garibaldi, e presto integratisi nel tessuto economico di Catania, Palermo e Messina. Con le loro iniziative assicuravano non solo la propria fortuna ma anche il benessere delle province siciliane, senza generalmente scadere, a onore del vero, in comportamenti di tipo "colonialistico".³

Non predavano e fuggivano, ma vivevano in Sicilia migliorando la propria sorte e talvolta anche fallendo. A Catania per citarne alcuni erano i Trewhella, gli Elford, i Serrauw, i Ritter, i Cafflish... Insieme ai colleghi siciliani diedero forma a un nuovo capitalismo industriale e finanziario, che venne a scuotere l'atavico immobilismo dell'isola legato al latifondo e alle rendite finanziarie delle gabelle.

Inizia una stagione espansiva per l'economia siciliana postunitaria e nel futuro da costruire le infrastrutture ferroviarie, facilitando trasporti e scambi, sono indispensabili. E fra queste un'arteria vitale per i ceti mercantili e produttivi catanesi era una linea che collegasse Catania con i principali paesi etnei: la Circumetnea appunto!^{5, 6}

La ferrovia fu costruita fra il 1895 e il 1898 e da aspirazione delle popolazioni etnee divenne realtà; in particolare Bronte, malgrado da tempo vantasse la presenza del Real Collegio Borbonico, centro di formazione culturale siciliana, non fu più un paese difficoltosamente raggiungibile a dorso di cavalli e muli o in carrozza e le merci poterono arrivare e partire più facilmente. Proprio Alexander Nelson Hood, il V Duca di Bronte, nelle sue memorie ricorda che per raggiungere Catania da Maniace occorrevano dieci ore⁷.

L'Archivio Privato Nelson (APN) custodisce molti documenti concernenti la progettazione e costruzione della ferrovia Circumetnea ed è interessante osservare per mezzo delle sue carte questo straordinario evento della provincia catanese, che portò Edmondo De Amicis a scrivere dopo averla usata: "Ora non si riesce quasi più a capire come non si sia fatta vent'anni prima, tanti sono i vantaggi". Ne viene fuori la partecipazione attiva degli "Inglesi di Bronte", i Bridport–Hood della Ducea, che con determinazione ne perseguirono la realizzazione, avendo intuito i benefici che ne sarebbero derivati ai loro interessi commerciali e all'autorevolezza del proprio casato.

¹ F. Maggiori Perni, Delle Ferrovie in Sicilia, Tipografia Michele Amenta, Palermo, 1861.

² G. CALABRESE, *La Costruzione della Circumetnea* in "Imprese e Capitali stranieri in Sicilia", Mostra Documentaria, Catania, 1998.

³ G. CANCIULLO, *Gruppi Finanziari e Progetti Ferroviari in Sicilia*, Studi Storici- Rivista Trim. dell'Istituto Gramsci, anno 27, 1986.

⁴ G. CANCIULLO, *Le Ferrovie Siciliane fra arretratezza e sviluppo*, G. Maimone Editore, Catania, 2016.

⁵ G. CANCIULLO, *Gruppi Finanziari e*

⁶ G. CANCIULLO, *Le Ferrovie Siciliane fra arretratezza e ...*, op.cit..

⁷ ALEXANDER NELSON HOOD, *La Ducea di Bronte*, Edizione Liceo Classico Capizzi, Bronte, Giugno 2005.

⁸ E. DE AMICIS, *Ricordi di un viaggio in Sicilia*, Arnaldo Lombardi Editore, Palermo, 1999.

Ma non tutti gli ambiziosi obiettivi furono centrati. Ciò non solo per il perenne clima di contrasto con Bronte, che nel caso specifico era ingiustificato data la comunanza degli interessi, ma soprattutto per gli ostacoli posti a difesa dei diritti dei malettesi dalle famiglie più importanti di Maletto, che riuscirono a minimizzare quel potere dei Bridport che derivava loro dall'essere fra i proprietari terrieri più importanti in Sicilia e dai rapporti con le autorità fortemente influenzati dal prestigio della loro posizione alla Corte Inglese.

La ricerca è limitata al periodo compreso fra il 1879 e i primissimi anni del '900, al periodo cioè dell'ideazione, realizzazione e inizio dell'esercizio della Circumetnea.

2. Alcuni personaggi

Nel 1879, quando viene emanata la Legge Beccarini, IV Duca di Bronte era Lord Alexander Nelson Hood (1814–1904) (*Fig. 3*), Visconte Bridport, che aveva affidato nel 1873 l'amministrazione della Ducea al figlio Alexander Nelson Hood (1854 – 1937, nel seguito indicato anche con l'acronimo ANH), il futuro V Duca (*Fig. 4*), noto a Bronte come "il Duchino" o anche "il Milordino".

I Sindaci di Bronte più coinvolti: Guglielmo Leotta, figlio di Rosario Leotta, segretario della Ducea, trucidato durante i fatti dell'agosto 1860, negli anni 1879, 1882, 1886, e 1889; il cav. Gennaro Baratta nel 1880 e 1889; il dott. Antonino Cimbali nel 1888 e 1890; e il figlio dott. Francesco Cimbali nel 1895.

Il dott. Antonino Cimbali (Fig. 5), strenuo difensore dei diritti del Comune contro quelli che riteneva i soprusi della Ducea, capeggiava, coadiuvato dai figli, l'opposizione alla Ducea ed al partito dei ducali.

Il cav. Gennaro Baratta, era a capo in Consiglio comunale, insieme all'avv. Luigi Saitta, del partito dei ducali.

Il personaggio merita un approfondimento ma scarse sono le notizie che di lui si hanno.

Era originario di Ucria e dall'APN si apprende che la sua famiglia aveva in gabella alcuni terreni della Ducea.

Avendo sposato Sarah Thovez, figlia di Philip Thovez, era anche il cognato di William e Frank Thovez.



Fig. 2 – II "Duchino" Victor Albert Nelson Hood



Fig. 3 - II IV Duca di Bronte Lord Bridport



Fig. 4 - II Duchino Alexander Nelson Hood, poi V Duca di Bronte



Fig. 5 - II dott. Antonino Cimbali

Era uno dei "*liberali*" di Bronte, nipote dei "*facinorosi*" Don Carmelo e Don Placido Minissale e sino dal 1848 era in contatto con gli ambienti antiborbonici di Palermo e Catania. Grande amico dell'avv. Nicolò Lombardo fu fatto tornare in fretta da Ucria a Bronte nei terribili primi giorni dell'agosto 1860 per tentare di placare gli animi come ricorda il Radice¹⁰.

⁹ I due termini non sono certamente riduttivi dell'uomo. Nella Ducea, infatti, il figlio del Duca o quantomeno chi era destinato alla successione nel titolo era chiamato "Duchino" a prescindere dall'età. Nel caso in particolare del futuro IV Duca, figlio di un Lord inglese, a Bronte si usava anche "milordino". Anche Victor Albert Nelson Hood (1862–1829), fratello di Alexander, fu chiamato così nella Ducea quando a 57 anni d'età nel 1919 lasciò l'Australia e si trasferì a Maniace per aiutare il fratello (*Fig. 2*). Ricordo, infine, personalmente che "il Duchino" era chiamato anche il futuro VII Duca Alexander mentre era in vita il padre VI Duca Rowland Arthur Herbert Nelson.

¹⁰ B. RADICE, *Memorie storiche di Bronte*, Ed. Banca Mutua Popolare di Bronte, Tipografia Santangelo, Adrano, 1984.

Per l'affare Circumetnea ebbe un rapporto epistolare molto intenso con "il Duchino" Alexander. Le sue lettere lo fanno apparire, più che un sempre genuflesso di fronte al potente, un politico accorto, anche se ovviamente di parte, e attento al rispetto della "cosa pubblica". Sa bene dissimulare il proprio intimo pensiero ma riesce a porre dei limiti alle pretese ducali quando le sente veramente esagerate o inopportune, in quanto non compatibili con l'interesse pubblico. Nella storia che racconteremo della Circumetnea quest'aspetto emergerà spesso.

Negli ultimi anni della loro vita i coniugi Sarah e Gennaro Baratta vennero a trovarsi in ristrettezze economiche ma ricevettero sempre aiuto dalla Ducea¹¹. "Il Duchino" o "Il Cavaliere" ebbe sempre nei riguardi di Sarah Thovez rispetto e devozione particolari, che probabilmente si spiegano con le doti caratteriali di Sarah e con la comune origine inglese.

3. La Ducea e Bronte nell'attività di promozione della ferrovia attorno all'Etna

3.1 II V Duca la racconta giusta?

Il V Duca nelle sue memorie¹², nel dare un meritato risalto alle sue innegabili iniziative per promuovere il progetto di una ferrovia attorno all'Etna, ricorda in modo non propriamente esatto alcune circostanze, confondendo date, personaggi e fatti.

Delle due l'una: o il libro è destinato in modo riservato solo ai suoi eredi e non prevedendone la divulgazione può permettersi anche delle esagerazioni senza correre il rischio di essere smentito; oppure giacché lo ha scritto quando aveva già ottanta anni può essere comprensibile qualche confusione su fatti risalenti a decine di anni prima.

Il V Duca, infatti, scrive: "lavorai duramente per ottenere la Concessione Governativa per la piccola ferrovia Circumetnea, sulla quale oggi i treni sbuffano laboriosamente, salendo da Catania a Maletto, e giù di nuovo verso il mare, fino a Giarre. Riuscii in questa impresa grazie alla gentilezza del mio amico, marchese Prinetti, allora Ministro dei lavori Pubblici, sebbene fossero necessari molti anni prima che la linea fosse completata." ¹³

Ora è vero che, come vedremo, lavorò "duramente" ma riservarsi l'esclusivo merito della Concessione francamente è troppo. E poi il marchese Giulio Prinetti Castelletti fu per la prima volta Mini-

L'APN conserva numerose lettere di Sarah Baratta. Sono soprattutto lettere di ringraziamento per i regali di generi vari fatti da Alexander Nelson Hood. Nel marzo 1885 non disponendo più di un'abitazione, i coniugi Baratta trovano sistemazione in un quartino del Palazzo Ducale (APN, Lettera di G. Baratta ad Alexander Nelson Hood del 5 marzo 1885, Vol. 592 (1), pag. 46), che mantennero almeno sino alla morte di Sarah nel 1903 (APN, Lettera di L. Fabre ad ANH del 29 marzo 1903. Vol. 599 (2), pag.176). In quest'occasione Charles Beek (amministratore della Ducea nel periodo 1908-1917) scrive che "il vecchio Baratta non ha i mezzi per seppellirla" e che il corpo della donna è rimasto in casa rischiando di finire in una fossa comune, per cui ha ordinato che la signora fosse seppellita decentemente a spese della Ducea (APN, Lettera di Beek ad ANH del 1 aprile 1903, vol. 605 cont., pag. 2). La data della morte di Gennaro Baratta non è nota ma da una lettera di Louis Fabre (amministratore della Ducea nel periodo 1874-1908) del maggio 1904 (APN, Lettera di L. Fabre ad ANH del 22 maggio 1904. Vol. 599 Cont. Pag. 227) si apprende che la casa al Palazzo, dove dimorava, è inabitabile, potendosi così desumere che in questa data probabilmente è appena morto. Il Baratta in una delle lettere ad ANH (APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 10 dicembre 1881. Vol. 592 (2), pag. 184) dice di avere nel 1881 63 anni; sarà, quindi, nato intorno al 1818 e durante i fatti di Bronte dell'agosto 1860 doveva avere 42 anni.

¹² Alexander Nelson Hood, *La Ducea di Bronte*, op. cit..

¹³ ALEXANDER NELSON HOOD, *La Ducea di Bronte*, op. cit..

stro dei Lavori Pubblici nel luglio1896, cioè un anno dopo l'apertura all'esercizio della Catania-Bronte¹⁴.

Qualche ragione, invece dobbiamo consentirgliela, come apparirà chiaro dalle carte dell'APN, quando aggiunge: "... La città di Bronte, la cui collaborazione cercai di ottenere, rifiutò ancora una volta, nella sua stupida ignoranza, affermando che una ferrovia, come una strada, era un male piuttosto che un beneficio. Ebbi, tuttavia, il pronto aiuto da parte delle altre città interessate, e, alla fine, la linea fu completata ed aperta nel 1895". 15

I Bridport Hood, che avevano preso il diretto controllo della gestione della proprietà dopo l'allontanamento nel 1872 di William Thovez, e incrementandone con notevoli finanziamenti, le potenzialità produttive cerealicole, vinicole e forestali, credettero che i loro interessi potessero coincidere con quelli del Comune di Bronte. E a ragione se si considera che almeno la metà del patrimonio forestale era contigua a quello ducale sui monti sopra Maniace.

Ottenere, quindi, una stazione ferroviaria in prossimità del Castello, come immediatamente ipotizzato dal "*Duchino*", avrebbe favorito il trasporto del legname di queste foreste verso i vari mercati e, occorrendo, agevolmente anche verso i porti di Catania, Messina e Riposto.

La Ducea già sin dal 1881 aveva, in prossimità della casa di Otaiti, realizzata una segheria destinata alla produzione di traversine ferroviarie e altri semilavorati in legno; l'impianto aveva potenzialità a livello industriale per l'epoca ed era mosso da una trattrice a vapore le 17 dotata di presa di forza (*Fig.* 6), fatta arrivare appositamente dall'Inghilterra.

Le traversine ferroviarie nel momento particolare dello sviluppo delle ferrovie in Sicilia e Italia erano molto richieste.

L'APN conserva le prove di rapporti commerciali molto proficui per la Ducea con la Società delle Strade Ferrate Meridionali e la Società delle Strade Ferrate Calabro–Sicule¹⁸ 19 20, già prima della messa in esercizio della Circumetnea. E, poi, c'erano anche il carbone e la legna da ardere.

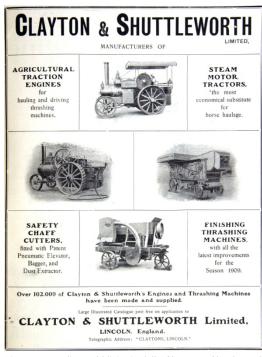


Fig. 6 - Locandina pubblicitaria della Clayton & Shuttleworth dell'epoca

Fu progettata ma poi non realizzata addirittura una teleferica da Otaiti a Balzi Soprana²¹, per favorire il trasporto a valle di tutti questi prodotti.

¹⁴ Il Marchese Prinetti, non ancora Ministro, fu nel novembre 1895 ospite per un giorno a Maniace. Nel ringraziare Alexander Hood per l'ospitalità si augura un futuro incontro a Roma, desideroso anche di avere notizie sullo stato dell'agricoltura in Sicilia (APN, Biglietto di Giulio Prinetti ad ANH del 12 novembre 1895. Vol. 590 C, pag. 172).

¹⁵ ALEXANDER NELSON HOOD, *La Ducea di Bronte*, op. cit..

 $^{^{16}}$ Alexander Nelson Hood, *La Ducea di Bronte*, op. cit..

¹⁷ M. Pratt, *Nelson Duchy – A Sicilian Anomaly*, Spellmount Publishers Ltd, 2005.

¹⁸APN, Esempi di Lettere Commerciali riguardanti traversine ferroviarie (1881). Vol. 592 (3), pag. 124 e segg.

¹⁹APN, Lettera di L. Fabre ad ANH del 16 maggio 1881. Vol. 593 (1), pag. 5.

Prima della messa in esercizio della Circumetnea le traversine destinate alle ferrovie Calabro-Sicule venivano portate da Otaiti-Maniace sino a Passopisciaro su carri trainati da buoi. Da Passopisciaro arrivavano poi, con carretti trainati da muli, alla Stazione di Piedimonte Etneo della Rete Sicula (vedi APN, Esempi di Lettere Commerciali riguardanti traversine ferroviarie, 1881. Vol. 592 (3), pag. 124 e segg. e APN, Lettera di L. Fabre ad ANH del 16 maggio 1881. Vol. 593 (1), pag. 5.8), che dal 1900 prenderà il nome di Fiumefreddo di Sicilia.

²¹ APN, Corrispondenza di C. Beek su una Teleferica, Vol. 598, pag 180,181 e 186; Vol. 393 C(1) e Vol. 393 C(2).

Le dure parole del "*Duchino*" su Bronte sono verosimilmente il frutto della delusione del non aver trovato il paese decisamente al proprio fianco nel perseguire con una stazione vicino Maniace il comune interesse di un più facile sbocco commerciale dei prodotti delle foreste.

Un'altra osservazione è da aggiungere al quadro dei rapporti Bronte—Ducea in relazione alla ferrovia. Come si vedrà più dettagliatamente nel seguito, una Stazione vicino Maniace avrebbe comportato un tracciato della linea che da Adrano toccava Bronte in località Pietrapizzuta dove sarebbe sorta la stazione, nella parte del paese cioè più vicina al centro e non così in alto e decentrata, almeno allora, come fu poi realizzata.





Fig. 7 - Panorama di Bronte (Album Poincarè²², anno 1900)²³

Fig. 8 - Il treno della Circumetnea alla Difesa





Fig. 9 - I passeggeri scendono dal treno per ammirare le lave ai lati Fig. 10 - La natura selvaggia a fianco della ferrovia (Album Poincarè, del binario (Album Poincarè, anno 1900, cfr. note 22 e 23) anno 1900, cfr. note 22 e 23)

La stazione a Pietrapizzuta e la ferrovia passante in prossimità di Maniace avrebbero però penalizzato il paese di Maletto. Infatti, la linea si sarebbe sviluppata da Pietrapizzuta in riva sinistra del Simeto e toccata la stazione di Maniace, ragionevolmente in prossimità dell'attuale casello di Man-

²² Raymonde Poincarè (1864-1934) fu un politico francese che nel 1913 divenne Presidente della Repubblica. Fu un grande viaggiatore e, appassionato di fotografia, raccoglieva in album fotografici le immagini più significative dei luoghi visitati. Nel 1895 fu prima Ministro della Pubblica Istruzione e poi nell'autunno dello stesso anno divenne Ministro delle Finanze. Le foto riportate fanno parte di un Album riguardante un suo viaggio in Sicilia e Campania. L'Album è datato come 1900 nel sito internet (Recueil. Voyage de Raymond Poincaré en Sicile et en Campanie, f. 16v, gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France) nel quale è possibile visionarlo. Le foto mostrano immagini che se sono del 1900 è consentito a noi riferirle anche all'autunno del 1895, a situazioni temporali e locali pressoché identiche. Una foto dell'album con panorama di Bronte (vedi Fig. 7) contemporanea alle altre è stata riconosciuta come panorama di Randazzo ed associata alla inaugurazione della Circumetnea dalla studiosa Prof.sa Angela Militi nel blog RandazzoSegreta. A noi appare più verosimile che la Fig. 7 rappresenti una vista di Bronte dalla ferrovia. Non abbiamo poi contezza delle motivazioni dell'associazione alla inaugurazione della Circumetnea, ma siamo debitori in ogni caso alla ricerca della Militi perché attraverso il suo blog ci è stato possibile rintracciare l'album. Le foto sono bellissime, e fra queste sono da notare quelle con la banda musicale di Randazzo, dove i musicanti hanno le stesse divise viste in una foto proprio del 1899 sul sito Randazzo. Blog. In una foto (Fig. 37), poi, in primo piano si vede un uomo con una straordinaria somiglianza con Poincarè. E' nostra opinione, in definitiva, che le foto sono state scattate durante un viaggio del 1900 di Poincare' e non nel settembre 1895, anche perché una persona precisa come C. Beek nel suo racconto sulla cerimonia di inaugurazione non avrebbe mai potuto dimenticare la presenza di un illustre francese se questo fosse stato presente.

²³ Recueil. Voyage de Raymond Poincaré en Sicile et en Campanie, f. 16v, gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.

giasarde, si sarebbe diretta a Randazzo passando per il Flascio. E questa stazione a Maniace lontana da Maletto sarebbe stata anche la stazione di Maletto.

Se ora, prima di continuare la nostra storia, riportiamo le considerazioni del capoverso precedente al nostro tempo, il nostro giudizio è netto. Oggi, infatti, quando non esiste più la Ducea, siamo felici per il fatto che il tracciato attuale della Circumetnea sia diverso da quello che avrebbero dovuto ottenere Bronte e i Duchi.

Poche parole: ci basta oggi ammirare gli splendidi paesaggi offerti al viaggiatore fra Adrano e Randazzo, attraversando le lande laviche da Passo Zingaro a Bronte (*Fig. 7*) e oltre Bronte, la "Difesa" (*Fig. 8*) e (*Fig. 9 e Fig. 10*) poi verso Maletto e l'arrivo a Randazzo dopo Tartaraci.

Abbiamo evitato una Stazione "Castello di Maniace" oggi con molta probabilità non più utilizzata se non in rovina e abbiamo Maletto con una stazione in pieno centro cittadino viva e funzionante.

3.2 La ferrovia per Bronte e la Ducea

La promulgazione nel 1879 della Legge n. 5002 anima nel Consiglio Provinciale di Catania il dibattito sulle diverse ipotesi di una ferrovia, che partendo da Catania tocchi i comuni etnei e si colleghi ad altre linee²⁴. I toni delle discussioni fra i politici locali e i vari enti sono molto accesi e non mancano contrasti, stanti le diverse finalità spesso divergenti che si perseguono.

E' qui che inizia l'impegno dei Bridport-Hood e in particolare del futuro V Duca Alexander all'epoca venticinquenne. Il <u>3 ottobre 1879</u> questi, tiene un discorso sul progetto in una sala del Municipio di Bronte, su invito del Consigliere Provinciale Giuseppe Vagliasindi Romeo, uno fra i più attivi propugnatori della ferrovia ^{25, 26, 27}. L'APN conserva una bozza manoscritta del discorso ²⁸. Poche frasi, molte ripetizioni e un pessimo italiano ²⁹: "... una strada ferrata vicino Bronte tocca sommamente al futuro ben'essere dei poveri come dei ricchi. Questo Municipio deve mettersi in attività, anche qualche sacrificio per assicurare per se tale grandissimo beneficio" ³⁰.

E' il "*Duchino*" che a Bronte si muove pubblicamente per primo per spingere le autorità locali a darsi da fare per questo progetto ancora molto vago per quanto riguarda il tracciato. Linea da Catania sino solo ad Adernò come pretendono esponenti di questo paese o sino a Linguaglossa e oltre?

"Io come rappresentante di uno dei proprietari di questo territorio prego caldamente al Municipio di considerare seriamente questo progetto, di formare subito Consorzio per mettersi in continua diretta comunicazione con gli altri paesi interessati per stabilire la azione comune e così sono fermamente persuaso che in poco tempo avrà Bronte questo grandissimo vantaggio commerciale e morale che è una ferrovia. Vi assicuro che non mi risparmierò in niente e farò tutto il mio poco per avere dal Governo quella desiderata grazia senza la quale le nostre speranze non saranno realizzate" 31.

²⁴ G. CALABRESE, La Costruzione della Circumetnea in "Imprese e Capitali stranieri in Sicilia", Mostra Documentaria, Catania, 1998.

²⁵ G. CALABRESE, *La Costruzione della Circumetnea*, op. cit..

²⁶ G. CANCIULLO, *Gruppi Finanziari e Progetti Ferroviari in Sicilia*, op. cit..

²⁷ Il cav. Giuseppe Vagliasindi Romeo fu Consigliere Provinciale nel periodo 1877-1882 eletto nel Mandamento di Randazzo. Per il Mandamento di Bronte furono Consiglieri Provinciali nel periodo 1875-1880 il dott. Antonino Cimbali e nel quinquennio 1876-1881 l'Abate Antonino Fiorini.

²⁸ APN, Discorso tenuto da A. Nelson Hood nel Palazzo Municipale di Bronte il 3 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag. 403.

²⁹ Alexander Nelson Hood è a Maniace solo dal 1873 e quindi può perdonarsi il suo "scarso" italiano. Rendendosi conto delle sue deficienze linguistiche nel salutare gli ospiti nel Palazzo Ducale il 9 ottobre 1879 in occasione di un altro suo discorso chiede scusa " per le imperfezioni della mia lingua, che non so come meglio parlare" (APN, Discorso tenuto da Alexander Nelson Hood nel Palazzo Ducale il 9 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag. 390).

 $^{^{30}}$ APN, Manoscritto di Alexander Nelson Hood. Vol. 405 B, pag. 403.

³¹ APN, Manoscritto Di Alexander Nelson Hood. Vol. 405 B, pag. 403.

Il Sindaco, Antonino Leanza, raccoglie l'invito e convoca un'altra riunione, questa volta al Palazzo Ducale, con i rappresentanti di altri comuni³²: il barone Spitaleri sindaco di Adernò ed altri esponenti di Paternò, Biancavilla e Randazzo ³³.

Tutto questo mentre Vagliasindi mette fretta per le decisioni, giacché i fondi della Legge Beccarini sono limitati e "in questi affari la vittoria è dei più solleciti e chi non va dietro ed arriva tardi trova cattivo alloggio"³⁴.

L'incontro presso il Palazzo Ducale fu comunque rinviato dal frastornato Leanza³⁵, che doveva tenere testa al "*Duchino*" e alle inquietudini dei politici locali, forse indispettiti per le iniziative ducali e del Vagliasindi.

Sospetto lecito confermato da una lettera del dott. Antonino Cimbali del 7 ottobre 1879. Il testo³⁶ contiene espliciti riferimenti e osservazioni direttamente correlabili o sovrapponibili a concetti o addirittura alle stesse parole del discorso che il giovanissimo Alexander dovrà tenere il 9 ottobre 1879.

E' evidente che il Cimbali conosce già il testo del discorso fattogli pervenire in anticipo da ANH nel tentativo di ottenere il suo aiuto. Scrive il dott. Cimbali:

"Rispondo alla di Lei lettera e nel proposito sento il dovere manifestarle essere mio genio mia inclinazione volere per tutto il miglioramento ed il progresso della società. Pure essere mio carattere pensare seriamente al da farsi ed operare sempre ed operare sempre con maturità e cognizione di causa. Epperò vedermi affogato dalla fretta per presto deliberare asseconda i particolari interessi mi dichiaro sind'ora contrario a qualsivoglia inconsulta ed intempestiva deliberazione.

Io non intendo affatto eseguire altri idee altri progetti che quelli soli che mi verranno dettati dal mio convincimento. Si riceva questa mia sincera e leale dichiarazione e mi creda il di lei servo"^{37, 38}.

Che dire? Forse ai maggiorenti brontesi manca l'entusiasmo del giovane Hood e il desiderio di non perdere tempo in una occasione storica per il benessere futuro del paese?

ANH sarà rimasto sorpreso da questa posizione e nel discorso al Palazzo Ducale dichiara i propri intendimenti con o senza Bronte a fianco:

"Io come rappresentante di un proprietario che possiede vaste proprietà in questo territorio di Bronte, voglio fare tutto il possibile onde assicurare per questo paese e per gli abitanti l'inestimabile vantaggio di una linea ferroviaria e questo farò. <u>Interessi particolari</u> che mi impulsano di adottare questo corso; dico particolari perché quando tutti deriveranno del vantaggio da una cosa gli interessi di uno non sono più privati ma pubblici.

Io conoscendo fino a quale punto di ricchezze le ferrovie hanno portato il mio paese sono ansiosissimo. Farei molto <u>per interessi particolari</u> ma farei di più per interessi pubblici, ma ove i due trovasi, ove i due sono idonei come in questa occasione, farei e farò (nella mia pochezza) tutto il possibile per dare a Bronte ed alla Ducea di questo nome la felicità che accorderà questa ferrovia.

E' cosa troppo chiara a tutti che per tenere una serissima considerazione di questo affare sarebbe meglio di lasciare passare un po' di tempo per potere consultare ed operare con maturità e tutta cognizione di causa; ma infelicemente sappiamo che non vi è questo tempo a perdere se vogliamo ottenere il nostro desiderio"³⁹.

Se a Maniace non hanno ancora capito il motivo dei nervosismi dei politici brontesi, ecco intervenire William Grisley, Consigliere comunale, a spiegare i sentimenti dei maggiorenti di Bronte non

³² APN, Lettera ad ANH di Antonino Leanza del 4 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag. 354.

³³ APN, Lettera ad ANH di Giuseppe Vagliasindi del 5 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag. 343.

 $^{^{34}}$ APN, Lettera ad ANH di Giuseppe Vagliasindi del 6 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag.332.

³⁵ APN, Lettera di Antonino Leanza del 6 ottobre 1879 ad ANH. Vol. 405 B, pag.329.

³⁶ APN, Lettera di Antonino Cimbali del 7 ottobre 1879 ad ANH. Vol. 405 B, pag.326.

³⁷ Certamente il dott. Antonino Cimbali non è "servo" del "Duchino" ma termina la lettera nel modo che era d'uso all'epoca in senso di rispetto per il destinatario.

³⁸ Il redattore dell'articolo si è permesso di sottolineare alcune parti del testo per meglio fare risaltare i concetti più rilevanti.

³⁹ APN, Discorso tenuto da Alexander Nelson Hood nel Palazzo Ducale il 9 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag. 390.

schierati a fianco della Ducea⁴⁰. Innanzitutto rancore nei riguardi di Giuseppe Vagliasindi Romeo e dei randazzesi che hanno preso l'iniziativa per l'affare ferrovia, mortificando i brontesi che sono "gente colta ed intelligente"; e poi i maggiori motivi di freddezza ed indifferenza: "La ferrovia dovrà per certo passare poco distante dalla Casina Maniace e tutto l'utile se lo avrà la Ducea anziché il Comune". La Ducea dovrà partecipare ai costi, altrimenti si troverà il Consiglio Comunale o almeno gran parte d'esso contrario alla ferrovia.

3.3 Il Consiglio Comunale di Bronte e la Ducea (1879-1881)

In questo clima viene convocato per il 16 ottobre 1879 il Consiglio Comunale per deliberare l'adesione ad un costituendo Consorzio per la costruzione di una linea ferroviaria con i benefici della Legge n.5002/1879. Linea che deve partire da Catania, passare per Paternò, Biancavilla, Adernò, Bronte, Maletto, Randazzo, Linguaglossa e Piedimonte e congiungersi alla Messina–Catania.

La seduta del Consiglio Comunale del 16 ottobre 1879 può riassumersi così⁴¹:

Presenti: cav. Mariano Meli (Sindaco Funzionante), notaro Nunzio Leanza, Leone Cimbali, Antonino Leanza, Vincenzo Politi, Antonino Isola, Ignazio Calderone, Felice Cimbali, cav. Gennaro Baratta, avv. Luigi Saitta, Guglielmo Grisley, Antonino Parrinello, Vincenzo Mazzeo, Nunzio Mauro, dott. Arcangelo Spedalieri, Guglielmo Leotta, avv. Ignazio Liuzzo, dott. Giuseppe Zappia, dott. Placido Lombardo, sac. Giuseppe Di Bella.

Assenti: sac. Antonino Schilirò, sac. Benedetto Meli, Nunzio Meli, Nunzio Pace, Notaro Antonino Spedalieri, Antonino Venia, Francesco Pettinato, sac. Francesco Fallico, barone Enrico Grimaldi Serravalle, dott. Antonino Cimbali⁴².

Proposta dell'avv. Saitta: Il Consiglio deliberi l'adesione al costituendo Consorzio per la Ferrovia con accollo delle spese fra le quali quelle di progettazione che in quota gli deriveranno.

Intervento dell'avv. Liuzzo: Prima di deliberare si deve chiedere al Duca di Bronte, che dalla ferrovia trarrebbe i maggiori vantaggi, se intende unirsi al Comune nel consorzio partecipando alle spese.

Emendamento alla proposta Saitta dell'avv. Cimbali: Il Comune deliberi subito l'adesione per non correre il rischio di perdere i benefici della Legge n. 5002/1879, ma subordini l'obbligatorietà di questa adesione alla conoscenza dell'effettiva ricaduta dell'affare sui conti comunali, del tracciato e dei reali vantaggi della ferrovia e senza l'accollo, in ogni caso, dei costi per la progettazione preliminare. ⁴³.

La proposta Saitta integrata dall'emendamento dell'avv. Cimbali viene approvata con diciannove voti a favore ed uno contrario (avv. Liuzzo).

⁴⁰ APN, Lettera di William Grisley ad ANH del 13 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag.320.

⁴¹ APN, Delibera del Consiglio Comunale di Bronte del 16 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag 385.

⁴² Il capo dell'opposizione al partito ducale, volendo apparire estraneo alla disputa che si prepara, è assente solo formalmente. Prima della seduta, infatti, come testimoniano l'avv. Saitta (cfr. APN, Lettera di Luigi Saitta ad ANH del 16 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag. 306), capo del partito dei ducali, e G. Baratta (cfr. APN, Lettera di Gennaro Baratta ad NH del 16 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag. 318), il dott. Cimbali ha preso accordi con i consiglieri del suo partito, incaricando in particolare l'avv. Cimbali di mettere in ansia il Consiglio e spaventarlo paventando il rischio per il Comune, aderendo al costituendo Consorzio, di dovere vendere proprietà, perdere depositi e pagare multe.

⁴³ Il cav. Gennaro Baratta fornisce dei dettagli sul dibattito (cfr. APN, Lettera di Gennaro Baratta ad NH del 16 ottobre 1879. Vol. 405 B, pag. 318) riferendo dell'intervento dell'avv. Liuzzo, che voleva provare come in America le ferrovie furono "di danno anziché di utile" e di quello dell'avv. Cimbali che voleva dimostrare che "erano problematici i vantaggi delle ferrovie".

Il Verbale della Seduta: sottoscritto dal Sindaco Funzionante cav. Mariano Meli, dal Consigliere Anziano Antonino Leanza e dal segretario Mariano Lo Turco, viene riletto all'assemblea il 17 ottobre e dato per approvato rimane affisso all'Albo Pretorio per tutto il 18 ottobre.

E' una adesione condizionata e sospesa e quindi una "non adesione", prova dei pregiudizi che regnavano a Bronte per questo progetto. Perdersi in beghe locali, senza cogliere la sostanza della questione: è un'occasione di sicuro progresso sociale ed economico.

Documento inefficace, quindi, dal punto di vista dei requisiti richiesti della Legge Beccarini, ma che i Bridport–Hood, comunque, diffusero per cercare quelle protezioni e presentazioni influenti, di cui potevano disporre. La Delibera Comunale del <u>16 ottobre 1879</u> fu fatta pervenire, infatti, tramite l'Ambasciata Inglese a Roma al Ministero dei Lavori Pubblici.

La risposta del <u>12 novembre 1879</u> al Duca^{44, 45} è scontata: la Delibera comunale non può produrre, così com'è, effetti positivi, ma saranno dati attraverso la Prefettura gli opportuni indirizzi "per corrispondere alle premure e raccomandazioni inspirate dai riguardi dovuti al Signor Duca di Bronte".

Ma non è tutto. C'è anche un riconoscimento indiretto delle tesi dell'avv. Liuzzo, che però ne rimane all'oscuro, giacché la lettera ministeriale è diretta solo ai Bridport. Aggiunge, infatti, il Ministro: "Non sarebbe fuor di luogo che il detto Signore per lo interesse prevalente che avrebbe nella ideata ferrovia accorresse in aiuto del Comune, il quale stando alla detta deliberazione non vorrebbe esporsi alle spese degli studi del progetto".

Il Ministero il 18 novembre 1879, tramite la Prefettura, fa sapere anche al Comune di Bronte di avere ricevuto in la Delibera del 16 ottobre 1879, "deliberazione raccomandata dal Duca di Bronte" ma essendo questa condizionata non può essere presa in considerazione. Il tutto è rinviato al momento in cui i Comuni riuniti in Consorzio presenteranno il progetto come previsto dall'art.10 della Legge 5002/1879. 46.

Certo non una bella figura per un ente pubblico, che si tenta di far dimenticare con una lettera al Prefetto di Catania del <u>2 dicembre 1879</u> a firma del Sindaco supplente Placido Lombardo⁴⁷,con la quale il Comune si dichiara pronto ad aderire al Consorzio e attribuisce la Delibera condizionata del 16 ottobre 1879 addirittura al "*sentimento*" di alcuni consiglieri, che non avevano ben capito la questione!

Nell'APN non troviamo più documenti interessanti sulla Circumetnea da questo fine anno 1879 sino alla nomina nel 1880 a Sindaco di Bronte del cav. Gennaro Baratta⁴⁸, ⁴⁹.

Come Sindaco Baratta entra a fare parte del comitato dei rappresentanti degli enti che si vogliono riunire in Consorzio e vi rimarrà a lungo. E' molto efficace ed efficiente nel promuovere la ferrovia e nel fare convergere gli interessi di Bronte e della Ducea verso lo stesso obiettivo.

E' innanzitutto necessario secondo lui confermare il progetto di una linea estesa almeno sino a Bronte, soluzione non condivisa da Adernò, che prova a mantenere una propria posizione di privilegio sulla zona nord occidentale dell'Etna. L'optimum sarebbe una linea sino a Giarre–Riposto, verso il mare e la rete sicula Messina–Catania, come fortemente sostenuto, invece, dai consiglieri provinciali cav. Giuseppe Vagliasindi e Abate Antonino Fiorini⁵⁰.

⁴⁴ APN, Il Ministero Lavori Pubblici al Ministero degli Esteri il 12 novembre 1879. Vol. 405 B, pag. 345.

⁴⁵ Ministro dei Lavori Pubblici è Alfredo Beccarini (Governo Cairoli II).

⁴⁶ APN, Lettera del Ministero Lavori Pubblici al Comune di Bronte del 18 novembre 1879, tramite il Prefetto di Catania. Vol. 405 B, pag.381.

⁴⁷ APN, Lettera al Prefetto di Catania del Sindaco Supplente Lombardo del 2 dicembre 1879. Vol. 405 B, pag. 373.

⁴⁸ APN, Lettera del 1 ottobre 1880 ad ANH di Gennaro Baratta. Vol. 592 (2), pag. 291.

⁴⁹ Cfr. www.bronteinsieme.it, Storia, Personaggi, <u>I Sindaci dal 1863 al 1903</u>.

⁵⁰ L'Abate Antonino Fiorini è Consigliere Provinciale del Mandamento di Bronte molto attivo nei dibattiti sulla ferrovia. Conservò il seggio sino al 1881, quando al suo posto fu eletto il giovane Enrico Cimbali. Questa elezione è ricordata da Benedetto Radice (B. Radice, *Il Sentimento della gloria in Enrico Cimbali*, Unione Tipografica Editrice, 1915): "E' nel 1881,

Baratta tiene costantemente informata la Ducea⁵¹ e nella documentazione dell'APN vi è la prova di una frenetica attività del "*Duchino*" e dell'assenza, invece, di qualsiasi esplicito intervento degli altri maggiorenti brontesi. "*Il Duchino*" non tralascia alcuna occasione per cercare di impegnare il Governo nel progetto che egli considera di vitale importanza per la Ducea.

Si sa che fu presentato nel gennaio 1881 dal Viceconsole Inglese Robert O. Franck⁵² ai Reali d'Italia in visita a Catania e c'è da credere che non perse neanche questa circostanza per parlare della ferrovia. Conobbe proprio allora il Ministro dei Lavori Pubblici Alfredo Beccarini, al quale presentò le deliberazioni comunali e illustrò il suo punto di vista sull'impostazione da dare al piano particola-reggiato dell'opera, ottenendo la promessa di una benevola considerazione del progetto, che non mancò di rivendicare in seguito, nel gennaio 1882.

Il <u>15 agosto 1881</u> su iniziativa di alcuni Consiglieri Provinciali, fra cui il cav. Giuseppe Vagliasindi, fu approvato un Ordine del Giorno che impegnava la Provincia per lo studio di massima dell'opera, il cui costo per 1/3 sarebbe stato a carico della Provincia e per i restanti 2/3 a carico degli altri enti interessati.⁵³.

E' questa la svolta decisiva per la futura Circumetnea e l'APN ci fa conoscere altri personaggi, che, come i Bridport–Hood, si battono per ottenere la realizzazione dell'opera. Fra questi Rosario Foti di Riposto⁵⁴, che, anche per conto del barone Agostino Pennisi Di Floristella (*Fig. 11*) e del marchese A. di Sangiuliano⁵⁵, tesse dei solidi rapporti, coordinandoli, con le persone più influenti della Provincia di Catania.

Alla ricerca dell'affare molte imprese si fanno avanti e vengono sponsorizzate da questo o da quell'altro politico.

Ciò conferma che l'uomo è immutabile e che i vizi dell'uomo pubblico sono sempre gli stessi in ogni epoca e in ogni occasione. Di questi fatti l'APN conserva tracce.

Così, per esempio, l'ottimo Rosario Foti scrivendo al "*Duchi*no"⁵⁶, dopo averlo ringraziato per quanto egli fa per la ferrovia, confida di essere alla ricerca in Inghilterra di un'Impresa.



Fig. 11 – Il barone Agostino Pennisi di Floristella (1832–1885)

Il Sindaco di Adernò, barone Antonino Spitaleri, che è anche Consigliere Provinciale, ha invece già trovato la Società adatta e prega il Duca di usare tutta la sua influenza sul Consiglio Comunale di Bronte per fare ricadere la scelta su questa⁵⁷.

sbalzato un vecchio e discutibile nobile, siede nel Consiglio della Provincia con applausi e festeggiamenti del popolo e dei consiglieri". E' per i "ducali" una sconfitta cocente, che loro attribuiscono alle scorrettezze e malignità dei Cimbali: si era addirittura sparso ad arte il pettegolezzo infamante dell'Abate fidanzato con una signorina di Palermo (cfr. APN, Lettera ad ANH di G. Baratta del 11 luglio 1881. Vol. 592 (3), pag.106). Consigliere Provinciale per il mandamento di Bronte era stato dal 1875 al 1880 anche il dott. Antonino Cimbali.

⁵¹ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 4 dicembre 1880, vol. 592 (2), pag. 216. APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 30 gennaio 1881, vol. 592 (3), Pag. 162. APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 23 gennaio 1881, vol. 592 (3), pag. 167.

 $^{^{52}}$ APN, Lettera del Viceconsole R. O. Franck ad ANH del 8 gennaio 1881, vol. 592 (3), pag. 174.

⁵³ G. Calabrese, *La Costruzione della Circumetnea*, in "Imprese e Capitali stranieri in Sicilia", Mostra Documentaria, Catania,1998.

Rosario Foti è professore di lettere all'Istituto Nautico di Riposto e da sempre si batte per il Porto di Riposto. Vede questa causa ben in accordo con il progetto della Ferrovia attorno all'Etna da Catania a Giarre-Riposto e diviene un infaticabile tessitore di rapporti. Fa da portavoce all'importante industriale e Consigliere Provinciale barone Agostino Pennisi di Floristella, acese, che prestò diventerà il coordinatore dell'assemblea dei rappresentanti degli enti interessati al costituendo consorzio per la ferrovia. Rosario Foti sarà eletto consigliere di amministrazione della Società Siciliana lavori Pubblici, fondata da R. Trewhella, che riceverà, in concessione dal Consorzio per la Circumetnea, la costruzione e gestione della ferrovia.

⁵⁵ Antonino di San Giuliano (1852-1914), importante uomo politico di Catania, di cui fu Sindaco. Consigliere Provinciale, poi Deputato e Ministro, fu il vero tenace propugnatore e *"Deus ex machina"* della Circumetnea.

⁵⁶ APN, Lettera di Rosario Foti ad ANH del 19 settembre 1881. Vol. 592 (3), Pag. 87.

Nell'ottobre 1881, infine, torna a farsi vivo Rosario Foti⁵⁸ con la notizia che ha trovato l'impresa adatta, con la quale ha già discusso e stabilito un Capitolato, che ha fatto conoscere in via riservata anche alla Deputazione Provinciale. L'offerta, invece, sarà presentata ufficialmente solo al momento più opportuno. Il Duca dovrebbe tenere informato il Sindaco di Bronte e rimandare la pubblicazione di un articolo da lui preparato sulla Gazzetta di Catania⁵⁹.

La Ducea ha a disposizione, come si vede, per bene inquadrare in modo completo le varie situazioni, più fonti, fra le quali i continui resoconti al "*Duchino*" del sindaco Gennaro Baratta⁶⁰.

Proprio in conseguenza dell'Ordine del Giorno del Consiglio Provinciale del 15 agosto 1881, relativo alle spese per il Progetto di Massima, che dovranno essere sopportate dai comuni, Baratta comunica che è stato invitato dal Prefetto a prevedere nel Bilancio Comunale per il 1882 una somma adeguata. Egli vorrebbe inserire nelle previsioni la somma di £. 400 ma teme di non ottenere l'approvazione del Consiglio Comunale, dove non ha la maggioranza e che possano riaffiorare i dissensi ed i distinguo dell'ottobre 1879. Il Consiglio Comunale fu, comunque, convocato per il giorno 18 ottobre 1881.

3.4 L'adesione del Comune al Consorzio per la Circumetnea. Anche la Ducea nel Consorzio? (1882–1883)

Il Consiglio Comunale si riunisce il giorno <u>18 ottobre 1881</u> per deliberare se appostare nel Bilancio del 1882, la somma da destinare alla copertura della quota di competenza del Comune sui 2/3 delle spese totali di progettazione di massima, giusta la Delibera del Consiglio provinciale del <u>15 agosto</u> 1881.

Il Verbale della Seduta può riassumersi come segue⁶¹:

Presiede la seduta il Notaro Luigi Pace, Sindaco Funzionante. *Presenti*: Felice Cimbali, avv. I-gnazio Liuzzo, dott. Giuseppe Zappia, dott. Antonino Cimbali, Vincenzo Rizzo, Francesco Pettinato, cav. Mariano Meli, Antonino Minissale, Vincenzo Mauro.

Assenti: Guglielmo Leotta, sac. Giuseppe Di Bella, sac. Francesco Fallico, Nunzio Mauro, avv. Luigi Saitta, avv. Leone Cimbali, Antonino Isola, barone Enrico Grimaldi Serravalle, notaio Nunzio Leanza, Ignazio Caldarera, Vincenzo Politi, cav. Gennaro Baratta, sac. Antonino Fiorini, dott. Placido Lombardo, sac. Gaetano Rizzo, Don Arcangelo Spedalieri, sac. Giuseppe Ardizzone, sac. Giuseppe Prestianni, Nicola Spedalieri. 62.

Intervento dell'avv. Liuzzo: Come già nella seduta del 16 ottobre 1879 sostiene che non è possibile deliberare sino a quando non è nota la spesa che il Comune dovrà sostenere, non è definito il tracciato della linea e non chiaro se la ferrovia sarà un vantaggio per Bronte o meno. Secondo il consigliere Liuzzo anche se la ferrovia determinerà un vantaggio per Bronte uno maggiore lo avrà il Visconte Bridport e quindi è necessario sapere se questi intende entrare nel consorzio e partecipare alle spese.

⁵⁷ APN, Telegramma del barone Spitaleri ad ANH del 3 ottobre 1881. Vol. 592 (3), Pag.45.

 $^{^{58}}$ APN, Lettera di R. Foti ad ANH del 13 ottobre 1881. Vol. 592 (3), Pag. 59.

⁵⁹ L'articolo fu in effetti pubblicato sulla Gazzetta di Catania del 9 dicembre 1881 (cfr. APN, Articolo di Alexander Nelson Hood su Gazzetta di Catania del 9 dicembre 1881. Vol. 616 Bis, pag. 10).

⁶⁰ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 18 settembre 1881, vol. 592 (3), Pag.83. APN, Lettera di G. Baratta ad AH del 3 ottobre 1881, vol. 592 (3), Pag. 72.

⁶¹ APN, Verbale della seduta del Consiglio Comunale di Bronte del 18 ottobre 1881. Vol. 405 B, pag. 11.

⁶² Sono assenti il Sindaco cav. Gennaro Baratta, il capo del partito "Ducale" avv. Luigi Saitta e molti esponenti di questo partito comunque in minoranza. Probabilmente si è voluto lasciare la decisione nella responsabilità del partito dei Cimbali.

Intervento del notaro Luigi Pace: Si deve solo deliberare se iscrivere a Bilancio una somma da destinare alle spese di progettazione della linea e nient'altro.

Intervento del dott. Antonino Cimbali: Ricorda al Duca che è suo dovere preoccuparsi del benessere e dello sviluppo di Bronte come sta scritto nell'investitura a Duca di Nelson del 1879, che legge nell'originale in latino. ⁶³.

Si vota la proposta Liuzzo: Approvata con 9 voti favorevoli ed 1 astenuto (Notaro L. Pace).

Ancora una volta il Consiglio comunale di Bronte emette una delibera alquanto fumosa, non chiara, perso com'è nella caparbietà di fare pagare parte dei costi di un'opera pubblica ad uno straniero per il solo fatto di essere il discendente di Nelson, principio di tutti i guai di Bronte. Non si può sopportare che costui tragga vantaggi gratuitamente da un'opera pubblica alla pari degli altri cittadini, e come se questi non pagasse già come gli altri cittadini quanto dovuto per tasse allo stato ed alla municipalità. E' una situazione questa che non si ritrova negli altri comuni.

Baratta non approva il comportamento di quanti, come il barone Spitaleri e lo stesso R. Foti, sono molto attivi nella ricerca privata della impresa più idonea per la realizzazione della ferrovia. Si tratta di un'opera pubblica e non possono esserci altre premure se non proprio quelle dovute ad un'opera pubblica.

Questi concetti comunica al "Duchino" Alexander il 28 ottobre 1881 64 insieme all'ansia, che lo assale adesso sapendo che deve ottenere dal Consiglio Comunale la chiara volontà di adesione al Consorzio. Solo trattando la questione come "interesse pubblico" si può ottenere, secondo lui, una delibera favorevole. Comunque siccome non si sa mai come si metteranno le cose bisogna sempre tentare di prevenire eventuali ostacoli e prega il "Duchino" di chiedere al barone Spitaleri di convincere lo zio, barone Serravalle, anche lui consigliere comunale, a non osteggiare il progetto "per grettezza e ossequio ai Cimbali". Ma, poi, conclude che se anche Bronte votasse contro, il voto "di pochi riottossi" nulla potrà di fronte alla volontà della Provincia e degli altri Comuni.

Anche Alexander Nelson Hood e Baratta incontrano gli inviati del barone Spitaleri, che propone una linea che da Catania vada solo ad Adernò, mentre loro sperano, invece, in una linea che passi oltre Adernò verso Bronte, Randazzo e Giarre–Riposto.

L'APN evidenzia questo turbinio di incontri a tutti i livelli ma non fa scorgere contatti simili di altri brontesi con i vari Spitaleri, Vagliasindi e Foti, etc.. Già a fine 1881, tra l'altro, si era costituito a Catania, su iniziativa di R. Foti, un "Comitato Promotore del Consorzio fra gli Enti interessati" ad una ferrovia attorno all'Etna da Catania a Giarre–Riposto, con ai due estremi il Porto di Catania ed il Porto di Riposto, ed il collegamento alla Messina–Catania⁶⁵.

Foti si rivolge stranamente al "*Duchino*" affinché i Comuni di Bronte e Maletto assumano delle delibere sul modello suggerito dal "*Comitato Promotore*" e nominino i propri Rappresentanti in seno ad esso.

Sollecita anche una lettera ducale all'influente banchiere on. Tenerelli⁶⁶, membro della Deputazione Provinciale, per chiedergli di stroncare definitivamente ogni ostacolo alla linea Catania–Riposto

⁶³ E' evidente un'allusione sarcastica e provocatoria. Nell'originale del Verbale conservato nell'APN (APN, Verbale della seduta del Consiglio Comunale di Bronte del 18 ottobre 1881. Vol. 405 B, pag. 11) a fianco della trascrizione dell'intervento del Cimbali si vede aggiunta da ANH questa notazione: "Quale sostegno!!! Ma forse il dotto dottore non capisce il latino come il Segretario Salvatore Priolo". Può anche ipotizzarsi che ancora una volta Alexander Nelson Hood abbia chiesto un benevolo aiuto al dott. Cimbali e che la lettura del brano in latino dell'Investitura sia tutto il risultato ottenuto.

 $^{^{64}}$ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 28 ottobre 1881. Vol. 592 (3), pag. 39.

 $^{^{65}}$ APN, Lettera di Rosario Foti ad ANH del 2 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag. 200.

⁶⁶ Originario di Leonforte Francesco Tenerelli (1839-1899), fu Sindaco di Catania dal 1875 al 1877, Consigliere provinciale dal 1875 al 1880 per il Mandamento di Agira, componente nel 1881 della Deputazione Provinciale, più volte Presidente della Camera di Commercio di Catania, fondatore della Banca di Catania e della Banca Industriale e Commerciale di Catania. Fu prima Deputato al Parlamento dal 1874 al 1886 e poi Senatore del Regno. Il futuro V Duca si rivolse a lui come suggerito da R. Foti ottenendo la promessa che si sarebbe interessato della questione (APN, Lettera dell'On. Francesco Tenerelli del 10 dicembre 1881 ad ANH, vol. 592 (2), pag 197).

e per confutare quanto a Catania viene divulgato dal Signor Graziadei, rappresentante dell'impresa cui fa riferimento il barone Spitaleri, e cioè che la ferrovia da Catania a Randazzo non avrebbe la stessa convenienza commerciale della Catania—Adernò arricchita con un collegamento a Centuripe.

Merita ancora un menzione particolare Gennaro Baratta nel momento in cui riferisce al "Duchino" di Graziadei e del barone Spitaleri e della loro linea Catania–Adernò: "Al Barone chiesi che il
tramway da Catania a Adernò arrivasse a Bronte. Mi rispose per ora no. In seguito si l'avrete. Io
vecchio di 63 anni mi opposi e dissi al Barone che non avrei lavorato per lui ma solo per il mio comune. Mi resi conto di quanti interessi ci sono. Questa strada ferrata ha molti offerenti ... Non so
come andrà a finire. L'interesse nostro di Bronte e di Randazzo è che la linea ci dia uno sbocco sulla
Catania–Messina ... per avvicinarci al porto di Messina. Ed avere nel contempo anche lo sbocco nel
Porto di Catania". 67

Rosario Foti, intanto, accende vieppiù l'entusiasmo dei Bridport-Hood quando comunica loro che l'"Impresa Belga", con cui sta trattando⁶⁸, ha in mente un tracciato che da Adernò "rasenta il fiume Simeto, passa per le regioni Cardì e Scalavecchia e sbocca nella pianura ove si costruirà la stazione di Bronte" e dopo Bronte "... si sviluppa sempre lungo il fiume Simeto e traversando poi la strada nazionale conduce alla stazione di Maletto". 69

Tutti argomenti, questi, all'ordine del giorno della prima riunione del "Comitato Promotore del Consorzio", quando sarà presente con i propri progettisti anche la "Ditta Belga"; i Sindaci di Maletto e Randazzo si augurano che vi partecipi anche il "Duchino"^{70, 71}.

Secondo Foti⁷² il costo è preventivato in 13 milioni di lire, dei quali 8,6 milioni a carico dello Stato, 1,2 milioni a carico ciascuno della Provincia e dei Comuni; in più la Ditta dovrebbe accollarsi 2 milioni di lire da recuperare nell'esercizio della ferrovia per 90 anni. Nel caso in cui, poi, 13 milioni di lire non risultassero sufficienti, Comuni e Provincia potrebbero sopperire cedendo gratuitamente i terreni di loro proprietà necessari per la realizzazione dell'opera.

La rappresentanza di Bronte nel "*Comitato Promotore*" è affidata ancora a Gennaro Baratta, che da fine ottobre 1881, comunque, non è più Sindaco, essendosi insediato in Comune il Regio Delegato Straordinario avv. Tommaso Alai⁷³. Ed è dal cav. Baratta, attraverso le sue lettere, che conosciamo gli avvenimenti più importanti⁷⁴.

Il <u>12 dicembre 1881</u> il "*Comitato*" si è riunito a casa del Consigliere Provinciale barone Agostino Pennisi di Floristella, che sperava incontrare insieme ai vari rappresentanti anche il "*Duchino*". Al barone Pennisi è stata confermata dallo stesso Baratta l'adesione del Comune al futuro Consorzio, ma adesso é necessario che il Prefetto convochi il Consiglio Comunale per avere, finalmente, la delibera ufficiale dell'adesione. I rappresentanti presenti in casa del barone erano, poi, andati tutti insieme a trovare il Sindaco di Catania, Antonino di San Giuliano, per sollecitare l'adesione anche del Comune di Catania. E' stato confermato che il progetto in esame è di un'impresa Belga, che ipotizza una linea da Catania–Porto a Misterbianco, Licodia, Biancavilla, Adernò, Bronte, Maniace⁷⁵ Randazzo, Linguaglossa, Castiglione, Mascali, Giarre e Riposto. Durante gli incontri si è parlato di una spesa di 120.000 lire/Km, armamento fisso e mobile compresi, per il quale i Comuni dovrebbero contribuire in base allo sviluppo della linea sul proprio territorio per 10.000 lire/Km. La durata della Concessione dovrebbe essere stabilita in 90 anni.

⁶⁷ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 10 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag.184.

⁶⁸ Verosimilmente è l'impresa del Sig. Tellier che propone il progetto elaborato dall' Ing. Leopoldo Fantacchiotti.

⁶⁹ APN, Lettera di Rosario Foti ad ANH del 14 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag. 176.

 $^{^{70}}$ APN, Lettera di Mariano Fiorini ad ANH del 8 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag.196.

⁷¹ APN, Lettera di G. Fisauli ad ANH del 9 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag.194.

⁷² APN, Lettera di Rosario Foti ad ANH del 14 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag. 176.

⁷³ www.bronteinsieme.it – La Storia, Personaggi, <u>I Sindaci dal 1863 al 1903</u>.

 $^{^{74}}$ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 14 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag. 179.

⁷⁵ Si noti che nelle elencazioni delle stazioni non è nominato Maletto ma Maniace.

Appare chiaro, a questo punto, ma ci sia concesso ripeterlo perché qui starà anche il nocciolo del disaccordo fra Bronte e la Ducea, che se la linea passa in vicinanza di Maniace la Stazione di Bronte si troverà sì più vicina al centro del paese di allora nella parte bassa, ma il suo sviluppo sul territorio comunale sarà maggiore che nel caso della Stazione di Bronte nella parte alta del paese e della Stazione di Maletto proprio a Maletto, con conseguente maggiore contributo chilometrico a carico di Bronte.

Il cav. Baratta si augura che a Bronte si valutino a ragion veduta i benefici della linea più lunga ancorché più costosa e che i consiglieri comunali non si prestino per "grettezza" a favorire Maletto. Ha già intravisto quali saranno i pericoli per il sogno dei Bridport–Hood.

Certo è sempre non spiegabile il silenzio, mostrato dall'APN, di Bronte e dei suoi rappresentanti in questo frangente di trattative e decisioni. Non una lettera per la Ducea o per altri rappresentanti del "Comitato", che puntualmente oggi ritroveremmo fra le carte dell'Archivio, centro in cui convergeva ogni notizia disponibile sui "dossier" di interesse ducale. Forse si trascurano i problemi o si agisce in segreto a dispetto della Ducea.

Per il <u>28 dicembre 1881</u> il barone Pennisi di Floristella chiama a riunirsi ancora una volta a casa sua a Catania, di fronte al Palazzo degli Elefanti, i rappresentanti per il Costituendo Consorzio per prendere accordi prima di un incontro per lo stesso giorno con una commissione di Consiglieri Comunali di Catania⁷⁶.

L'invito è esteso questa volta ufficialmente dal barone Pennisi, riconoscendogli importanza e dedizione allo scopo della ferrovia, anche al Duca di Bronte "sia per l'alta posizione sociale che ella meritatamente gode e l'interesse che può riguardarla, sia ancora maggiormente perché è vivo desiderio dei Sindaci e dei delegati dei Comuni che anche ella onori di sua presenza quella ne..."⁷⁷. Sappiamo che il "Duchino" e Baratta, partendo da Bronte il <u>27 dicembre 1881</u>, andarono insieme alla riunione⁷⁸, ma purtroppo non ne abbiamo un resoconto.

Finalmente, il <u>9 gennaio 1882</u>, con Sindaco Guglielmo Leotta, il Consiglio comunale di Bronte delibera l'adesione al costituendo Consorzio. Quasi per non perdere l'abitudine si pongono ancora delle condizioni, ininfluenti, però, dato lo stato delle cose: la Stazione di Bronte non deve distare più di 500m dal centro del paese e la contribuzione dei comuni non può essere superiore a 60.000 lire per 50 anni.⁷⁹.

Il tempo passa e ancora non si trova unanimità d'intenti in seno alle istituzioni provinciali, correndo così il rischio di non potere usufruire dei benefici della Legge 5002/1879. Il barone Pennisi di Floristella, allora, richiede, per mezzo di Rosario Foti⁸⁰, un intervento del Duca di Bronte presso il Ministro dei Lavori Pubblici Beccarini, per avere ancora "*rinnovate quelle medesime assicurazioni che già* ... *furono date* ..." in occasione della visita dei Sovrani a Catania del gennaio 1881.

Il Ministro risponde il <u>12 febbraio 1882</u>, alla lettera del futuro V Duca ⁸¹, assicurando la sua "*benevolenza*" sulle proposte che gli arriveranno dall'Amministrazione Provinciale ⁸².

Ma ecco un fatto nuovo nel <u>marzo 1882</u>, al quale certamente non è estraneo G. Baratta, che, memore degli interventi in Consiglio comunale, desidera sempre tenere uniti Bronte e la Ducea nella ricerca dell'interesse comune. Floristella, infatti, aveva invitato il Duca di Bronte a presentarsi alla riunione dei rappresentanti dei Comuni e della Provincia "volontariamente per formar parte del Consorzio, volendo spontaneamente e con molto decoro e generosità contribuire volentieri alle spese"⁸³.

⁷⁶ APN, Lettera di Agostino Pennisi di Floristella del 20 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag. 162.

⁷⁷ APN, Lettera di Agostino Pennisi di Floristella al Duca di Bronte del 20 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag. 160.

 $^{^{78}}$ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 25 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag. 155.

⁷⁹ Vedi www.bronteinsieme.it, Storia, articolo su *La Ferrovia Circumetnea*.

 $^{^{80}}$ APN, Lettera di Rosario Foti ad ANH del 28 gennaio 1882, vol. 592 (2), pag. 56.

⁸¹ APN, Lettera di ANH al ministro dei Lavori Pubblici del 28 gennaio 1882, vol. 592 (2), pag.74.

⁸² APN, Il Ministro Lavori Pubblici ad ANH il 12 febbraio 1882, vol. 592 (2), pag.75.

⁸³ APN, Lettera di Agostino Pennisi di Floristella ad ANH del 17 marzo 1882, vol. 592 (2), pag 97.

Il Duca accetta subito l'invito offrendo "in concorso limitatamente <u>a favore della Provincia</u> lire 500 per anno per 50 anni"^{84, 85}. Ma ancora Baratta, accorto politico abile nel mediare le diverse esigenze di Bronte e Ducea, non ha ottenuto tutto quanto ritiene necessario e cerca di condurre con delicatezza per mano il "Duchino" lì dove la situazione richiede si arrivi.

E così mentre gli riferisce sui colloqui con i progettisti della Tellier e sulle varie soluzioni per il tracciato della ferrovia⁸⁶ asserisce che ritiene "comprensibili", "scontate" e "giustificate", le esigenze del Comune di Maletto, che pure contribuisce alle spese del Consorzio e legittimamente può pretendere una stazione in adiacenza al paese.

Ritiene anche perfettamente convergenti gli interessi di Bronte e della Ducea nel richiedere una ferrovia più vicina possibile ai boschi⁸⁷, ma è consapevole che ciò comporterebbe un incremento degli oneri per il Comune per la maggiore lunghezza nel proprio territorio, e che nel contempo si allontanerebbe la stazione di Maletto dal paese con logiche proteste da parte di questo. E' necessaria, allora, una solida alleanza con Bronte contro gli interessi di Maletto.

Comincia così a suggerire ad Alexander Nelson Hood di pensare a possibili "sacrifici" a favore del Comune di Bronte, e lo prega di non giudicarlo "impertinente" se gli consiglia di offrire, nel richiedere l'adesione al Consorzio, la propria volontaria contribuzione <u>a vantaggio del Comune di</u> Bronte.

Il Duca di Bronte, allora, ripresenta il 10 aprile 1882, la domanda di adesione al Consorzio⁸⁸, offrendo questa volta a favore del Comune di Bronte e della Provincia lire 1.000 per anno per 50 anni, subordinando l'offerta ad alcune condizioni, fra le quali le più impegnative riguardano il passaggio della ferrovia sulle terre ducali a non più di 1 km dal Castello di Maniace e la costruzione ivi di una stazione.

La proposta, sintesi delle mediazioni di Baratta, è un indiretto riconoscimento ancora una volta delle tesi dell'avv. Ignazio Liuzzo^{89, 90} e recepisce quanto raccomandato al Duca nel novembre 1879 dal Ministro dei Lavori Pubblici "non sarebbe fuor di luogo che il detto Signore ... occorresse in aiuto del Comune..." ⁹¹. Un compromesso che però non produsse gli effetti desiderati, perché la domanda del Duca non fu accolta dai rappresentanti del Consorzio⁹², ma che espose Baratta alle malignità ed al fuoco amico.

Louis Fabre nel descrivere le forti pressioni dei maggiorenti di Maletto sul Consorzio⁹³ avanzò il sospetto che Baratta fosse stato molto sensibile ai diritti dei malettesi e che a Bronte si fosse congiurato per evitare il maggior costo dovuto all'allungamento della linea: insomma un disastro per la Ducea, al quale ha contribuito Baratta!⁹⁴.

⁸⁴ APN, Lettera di ANH al barone Pennisi di Floristella del 21 marzo 1882, vol. 592 (2), pag.95..

⁸⁵ APN, Copia conforme dell'istanza al Prefetto di Catania del 23 marzo 1882, vol. 592 (2), pag. 96

 $^{^{86}}$ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 3 aprile 1882, vol. 592 (2), pag.112.

⁸⁷ Il notaio Antonino Putrino, che fu Sindaco di Maletto dal 1884 al 1887, scrive al "Duchino" nel dicembre 1881 per presentargli l'Ing. Giuseppe Lo Turco, originario di Bronte, progettista di ferrovie ed autore della interessante monografia "Sulla ferrovia attorno all'Etna" (cfr. APN, Lettera di A. Putrino ad ANH del 25 dicembre 1881, vol. 592 (2), pag. 163). Nell'occasione fa notare a proposito dei benefici che deriverebbero dalla ferrovia alle potenzialità economiche dei boschi che: "… un piede d'albero che oggi costa tre lire, per mezzo della ferrovia si potrebbe vendere per 30 …".

⁸⁸ G. CALABRESE, *La Costruzione della Circumetnea*, op. cit.

 $^{^{89}}$ APN, Delibera del Consiglio Comunale di Bronte del 16 ottobre 1879, vol. 405 B, pag 385.

⁹⁰ APN, Verbale della seduta del Consiglio Comunale di Bronte del 18 ottobre 1881, vol. 405 B, pag. 11.

⁹¹ APN, Il Ministero Lavori Pubblici al Ministero degli Esteri il 12 novembre 1879, vol. 405 B, pag. 345.

⁹² APN, Lettera di L. Fabre ad ANH del 22 maggio 1882, vol. 593, pag. 101.

⁹³ APN, Lettera di L. Fabre ad ANH del 24 aprile 1882, vol. 593, pag. 110.

⁹⁴ APN, Lettera di L. Fabre ad ANH del 22 maggio 1882, vol. 593, pag. 101.

Dopo queste allusive e malevoli considerazioni di Fabre le lettere di Baratta nell'APN si fanno più rade e non riguardano più la Circumetnea; in alcune lettere avrà occasione di lamentarsi addirittura del trattamento che gli riservano i vecchi amici e sodali Fabre e l'avv. Luigi Saitta⁹⁵.

E' la fine oramai del ciclo di collaborazione di Baratta con la Ducea attribuibile a più fattori: il diminuito peso politico in Bronte e gli effetti delle vicissitudini di carattere finanziario, che lo stanno travolgendo, complicate dalle conseguenze della morte del cognato Frank Thovez⁹⁶, avvenuta a dicembre 1881⁹⁷.

Il <u>25 maggio 1882</u> il Consiglio Provinciale di Catania approva *"l'articolato votato dall'assemblea dei rappresentanti del Consorzio"* ⁹⁸, che si basa sull'accordo raggiunto con la società belga di M. H. Tellier e sul progetto redatto per essa dall'Ing. Fantacchiotti.

Il <u>22 febbraio 1883</u> il Consiglio Comunale di Bronte, con Sindaco Guglielmo Leotta, approva il riparto delle quote di partecipazione al Consorzio deliberate dalla Deputazione Provinciale⁹⁹. A Bronte competono 47,19 millesimi con un contributo annuo lire 5.174,10 per 50 anni¹⁰⁰.

A fine 1883 la Circumetnea diventa un'opera che può considerarsi realizzabile, ma della quale non è ancora possibile prevedere l'inizio.

3.5 Alexander Nelson Hood ed Antonino Cimbali, ancora incomprensioni.

Il confronto fra Alexander Nelson Hood ed Antonino Cimbali riprende nel dicembre 1883.

L'occasione la da il Bilancio dello Stato per il 1884. A Maniace era pervenuto, per tramite dell'avv. Saitta, dall'on. Giambattista Romeo di Acireale¹⁰¹, una copia di questo Bilancio con l'iscrizione della ferrovia attorno all'Etna nella IV categoria, con la potenzialità, quindi, di beneficiare del contributo dello stato a norma della Legge Beccarini. Che le cose si stessero mettendo bene era stato anticipato già da Foti a Baratta¹⁰².

⁹⁵ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 31 gennaio 1883, vol. 592 (2). Pag. 10.

⁹⁶ APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 26 ottobre 1882, vol. 592 (2), pag 19.

Nei primi mesi del 1883 Gennaro Baratta è in viaggio prima a Roma e poi a Napoli, dove cerca di ottenere dal Credito Ipotecario, un prestito garantito da una fidejussione, che lui si augura prestata da Alexander Hood (cfr. APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 9 febbraio 1883, vol. 592 (1), pag. 120. Cfr. Lettera di G. Baratta ad ANH del 18 marzo 1883, vol. 592 (1), pag. 127. Cfr. Lettera di G. Baratta ad ANH del 24 marzo 1883, vol. 592 (1), pag.116), per togliersi dagli "imbarazzi" in cui si trova (cfr. APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 25 gennaio 1883, vol. 592 (1), pag. 139). Non ottenne nulla e i coniugi Baratta si trovarono "abbandonati nel bisogno da tutti" (cfr. APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 28 marzo 1883, vol. 592 (1), pag. 48. Cfr. APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 10 gennaio 1884, vol. 592 (1), pag. 157) tranne che dal "Signor Cavaliere" come loro chiamavano ANH. Spesso ebbero bisogno di aiuti in "granaglie", generi vari e carbone, che ricevettero generosamente dalla Ducea ad ogni richiesta. Quando persero casa trovarono sistemazione sino alla loro morte (vedi Nota 11) in un quartino del Palazzo Ducale (Cfr. APN, Lettera di Sarah Baratta Thovez ad ANH del 23 dicembre 1884, vol. 592 (1), pag.80 e APN, Lettera di Sarah Baratta Thovez ad ANH del 28 marzo 1885, vol. 592 (1), pag. 46 e APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 4 febbraio 1885, vol. 592(1), pag. 59).

⁹⁸ G. Calabrese, *La Costruzione della Circumetnea*, op. cit..

⁹⁹ www.bronteinsieme.it, Storia, articolo su *La Ferrovia Circumetnea*.

In realtà nell'articolato approvato dai Rappresentanti del Consorzio il <u>25 maggio 1882</u>, cioè nove mesi prima della Delibera del Consiglio Comunale di Bronte, sempre per millesimi 47,79, è prevista una quota annua di lire 5.563,12 (cfr. APN, Ritagli Giornale del 16 giugno 1882 con Articolato per il Consorzio, vol. 405 B, pag 352) a fronte di un importo annuo complessivo di lire 120.000 per tutti gli enti partecipanti. L'articolato fra esplicito riferimento all'accordo con l'Impresa Tellier. Forse allora, il 25 maggio 1882, era previsto un importo più alto a carico di Bronte perché riferito ad un tracciato più lungo sul territorio comunale passante in prossimità di Maniace, mentre il 28 febbraio 1883 erano già state assunte delle determinazioni, a Catania e forse a Bronte, per contenere i costi, accorciando la linea e non facendola passare vicino Maniace.

 $^{^{101}}$ APN, Lettera dell'On. Giampaolo Romeo all'avv L. Saitta del 12 dicembre 1883, vol. 592 (1), pag.182.

¹⁰² APN, Lettera di G. Baratta ad ANH del 14 novembre 1883, vol. 592 (1), pag.207.

La notizia ufficiale arriverà in Ducea nei giorni successivi anche da parte del Sindaco di Bronte Guglielmo Leotta¹⁰³.

La novità indusse il "*Duchino*" a tentare un accordo definitivo con Bronte sulla ferrovia, coinvolgendo subito la persona che egli riteneva determinante nelle scelte delle autorità brontesi, il dott. Antonino Cimbali, per l'appunto.

Andò a trovarlo a casa. Ma lasciamo al dott. Cimbali il racconto tratto da una lettera al figlio Enrico del <u>16 dicembre 1883</u> 104,105:

"Mi dichiarò ... essere stata ammessa la spesa della Circumetnea. In questo stato le cose mi soggiungeva <u>essere tempo di pigliare tra noi degli accordi per il tracciato della linea tra Bronte e Maniaci</u>. Gli dichiarai dal mio conto trovarmi sempre pronto a fare il bene di tutti e che <u>il mio accordo</u> con lui, sempre a questo scopo, sarebbe stato il più facile.

Però bisognava pria conoscere quel che si è progettato in riguardo a detta linea per operare con cognizione di causa e concludere seriamente in proposito; gli aggiunsi che io scrivevo a te immediatamente, onde, a mezzo di Peppino, che è al Ministero dei lavori Pubblici, potessimo essere informati di tutto.

Ne restò contentissimo ... Io già mi trovo di avere ideato il piano opportuno per metterci d'accordo. La soluzione del problema, secondo me, la più equa e la più utile per tutti sarebbe quella di avvicinare la stazione a Bronte per quanto sarà più possibile e, andando per Randazzo avvicinarla allo stesso modo ai boschi, che sono del principale interesse per la Ducea e per Bronte ...".

Quindi il 16 dicembre 1883 è perfettamente sulla stessa linea del "*Duchino*". Il 23 dicembre 1883, appena sette giorni dopo, però, è di tutt'altro avviso.

Verosimilmente c'è da credere che le informazioni assunte a Bronte sullo stato del progetto o su decisioni già prese in altra sede lo costringono a cambiare idea in modo non più reversibile.

Scrive, infatti, al figlio Enrico 106:

"Mi aspetto la lettera di Peppino per potere dire a Nelson qualche cosa sui miei intendimenti per la sua pretesa. Pure sin d'ora, per le notizie che da questo Municipio mi sono state comunicate, debbo convincermi essere impossibile l'accordo, che egli desidera per la linea Bronte-Maletto-Randazzo. Doppoichè, mentre egli vorrebbe ad ogni costo tirarla a Maniaci allungandola, il Consorzio ed il Consiglio Provinciale, respingendo la sua domanda¹⁰⁷, vogliono accorciandola avvicinarla a Maletto, e per soprassello il Governo, volendo modificato il tracciato, intende fare più corto ed ancora delle ulteriori economie.

In tale stato di cose, che vuole? Che cosa può sperare da Bronte? Ad ogni modo io adempirò la parte mia e saprò cavarmi d'impaccio con la maggiore cortesia..."¹⁰⁸.

E così il <u>26 dicembre 1883</u> comunica al "*Duchino*" ¹⁰⁹, cavandosi con un certo fastidio "*d'impaccio*", che Bronte non sarà a fianco della Ducea:

"Dopo il nostro abboccamento credei mio dovere tastare indirettamente gli intendimenti di questa rappresentanza comunale si di un <u>possibile accordo</u> per avvicinare il corso della predetta strada a costruirsi ai boschi di Maniaci per comune vantaggio di Bronte e della Ducea e dovetti sperimentare la massima loro convinzione sulla impossibilità della pretesa; dappiù per quanto si volesse la linea

 $^{^{103}}$ APN, Lettera di Guglielmo Leotta ad ANH del 24 dicembre 1883, vol. 592 (1), pag. 178.

¹⁰⁴ A. Cimbali, *Ricordi e lettere ai figli*, Ed. F.lli Bocca, 1903.

¹⁰⁵ Il redattore dell'articolo si è permesso di sottolineare alcune parti del testo per meglio fare risaltare i concetti più rilevanti.

 $^{^{106}}$ A. CIMBALI, Ricordi e lettere ai figli, op. cit.

¹⁰⁷ Questa affermazione è palesemente non vera alla luce dei progetti allora in discussione. Avvicinare la linea ai boschi avrebbe determinato un avvicinamento della stazione di Bronte, a Pietrapizzuta o Carcerebovi, al centro del paese di allora. E' vero, invece, il contrario come poi in realtà fu fatto: linea lontana dai boschi, stazione nella parte alta del paese distante dal centro, ma con linea più corta e meno costosa e stazione di Maletto vicina al paese.

¹⁰⁸ Il redattore dell'articolo si è permesso di sottolineare alcune parti del testo per meglio fare risaltare i concetti più rilevanti.

¹⁰⁹ APN, Lettera del Dott. Antonino Cimbali ad ANH del 26 dicembre 1883, vol. 592 (1), pag.174.

avvicinare ai boschi altrettanto si dovrebbe allontanare dal paese, la qualcosa nono solo tornerebbe a discapito della industria e del commercio di Bronte ma sarebbe inaccettabile per il Consorzio per la spesa di gran lunga maggiore che abbisognerebbe e per lo imprescindibile isolamento di Maletto, che fa parte del Consorzio stesso ... "¹¹⁰.

Il dott. Cimbali è sincero e certamente in imbarazzo a causa di scelte già fatte altrove, a Catania nel Consorzio, per risparmiare ¹¹¹ e accontentare Maletto, delle quali non furono ben comprese a Bronte tutte le future conseguenze.

La Ducea si ritrova sola ma Bronte ha perso due volte: la ferrovia si allontana dai suoi boschi e la stazione sorgerà a circa 2 km dal centro 112.

Appare, comunque, incredibile come Sindaco e Consiglio Comunale di Bronte abbiano potuto continuare a credere a lungo in una stazione a Pietrapizzuta con una linea più corta e non lungo la sponda sinistra del Simeto.

¹¹⁰ Il redattore dell'articolo si è permesso di sottolineare alcune parti del testo per meglio fare risaltare i concetti più rilevanti.

¹¹¹ In realtà nell'articolato approvato dai Rappresentanti del Consorzio il 25 maggio 1882, cioè nove mesi prima della Delibera del Consiglio Comunale di Bronte, sempre per millesimi 47,79, è prevista una quota annua di lire 5.563,12 /70/ a fronte di un importo annuo complessivo di lire 120.000 per tutti gli enti partecipanti. L'articolato fra esplicito riferimento all'accordo con l'Impresa Tellier. Forse allora, il 25 maggio 1882, era previsto un importo più alto a carico di Bronte perché riferito ad un tracciato più lungo sul territorio comunale passante in prossimità di Maniace, mentre il 28 febbraio 1883 erano già state assunte delle determinazioni, a Catania e forse a Bronte, per contenere i costi, accorciando la linea e non facendola passare vicino Maniace.

¹¹² Una Guida Turistica pubblicata a Catania nel 1899 avvisa i viaggiatori della Circum che il costo per scendere in carrozza dalla stazione di Bronte al centro del paese è di 40 centesimi. Per un utile confronto si ricorda che nella tratta Catania Borgo- Bronte il costo del biglietto era nel 1898: 1a classe 4,35 lire, 2° classe 3.75 lire, 3° classe 2,90 lire (cfr. G. SERGI, La Ferrovia Circumetnea - Cento Anni intorno al Vulcano, Zangara Stampa snc, Siracusa).

4. La realizzazione della ferrovia

4.1 Il Consorzio e la Concessione a Robert Trewhella

Il Regio Decreto n. 1833 del <u>31 dicembre 1883</u> sancisce la nascita del Consorzio fra i Comuni, la Provincia e la Camera di Commercio di Catania per la Costruzione e gestione della Ferrovia Circumetnea¹¹³. Da questo momento il Progetto è decisamente "fattibile" anche se rimane ancora un "futuribile" in relazione ai tempi necessari.

L'Assemblea dei Rappresentanti degli enti nomina un Consiglio di Amministrazione, del quale fanno parte: il marchese di Casalotto (Presidente), A. Pennisi di Floristella, il marchese Paternò di Raddusa, il cav. Giuseppe Vagliasindi, Gagliani, Quattrocchi, Scuto, Fiammingo, Pizzarelli, Sciacca (Fig. 12).

Il Consorzio provvide, poi, a presentare al Ministero, per ottenerne l'approvazione, il progetto redatto dall'ing. Lepoldo Fantacchiotti per conto dell'Impresa Tellier. Cominciarono, però, incomprensioni e liti con l'impresa, che reclamava la restituzione delle fidejussioni prestate a vuoto sino a quel momento a causa del tempo inutilmente trascorso.

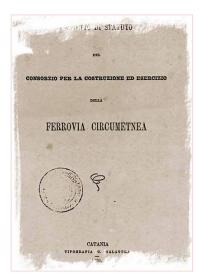


Fig. 12 – Copertina del progetto di Statuto del Consorzio Circumetnea

La situazione andò via via deteriorandosi anche a causa dei ritardi dell'approvazione ministeriale.

Brillava in quel momento nel firmamento imprenditoriale siciliano alta e luminosa la stella dell'industriale di origine inglese Robert Trewhella; ingegnere, proprietario di miniere di zolfo, costruttore di ferrovie nella Sicilia occidentale, agrumicultore, imprenditore alberghiero. Nato in Cornovaglia nel 1830, si diceva fosse giunto in Sicilia al seguito di Garibaldi. Ed a Robert Trewhella, molto apprezzato negli ambienti politico–economici catanesi, fu gioco forza che il Consorzio si rivolgesse per superare il pericoloso stallo Tellier¹¹⁴ (*Fig. 13, Fig. 14 e Fig. 15*).

L'<u>11 settembre 1885</u> R. Trewhella e il Consorzio sottoscrivono un compromesso. Il Consorzio promette di sub concedere all'ingegnere inglese, una volta ottenutala dal Governo, la Concessione per la Costruzione ed Esercizio per 90 anni della ferrovia Circumetnea. R. Trewhella, da parte sua, s'impegna a riprogettare l'opera in sei mesi, a costruirla per uno sviluppo complessivo di 120 Km,

¹¹³ G. Calabrese, La Costruzione della Circumetnea in "Imprese e Capitali stranieri in Sicilia", Mostra Documentaria, Catania, 1998.

On Robert Trewhella collaboravano il fratello John (Fig. 13) ed il cognato Edward Thrupp (Fig. 14). I fratelli Robert e John avevano sposato rispettivamente Anne e Kate, sorelle di Trupp. La famiglia Trewhella abitava a Catania nel Palazzo in Via Garibaldi 97, che ancora oggi porta il nome di Palazzo Trewhella (Fig. 15) (cfr. G. Canciullo, Le Ferrovie Siciliane fra arretratezza e sviluppo, G. Maimone Editore, Catania, 2016). Robert ebbe due figli Charles e Percy, dei quali solo quest'ultimo gli sopravvisse diventando anch'esso un industriale importante, molto ricordato in recente perché costruì a Mazzarò la Villa Sant'Andrea trasformata in resort di lusso nel 1951. Percy e la moglie Gertrude Sarauw, che avevano perso un figlio a Catania nel terremoto del Dicembre 1908 (Terremoto di Messina), moriranno entrambi nel 1959 in conseguenza di un incidente automobilistico sulla strada davanti Villa Sant'Andrea (cfr. M. Pratt, Nelson Duchy – A Sicilian Anomaly, Spellmount Publishers Ltd, 2005). Di Robert Trewhella non siamo riusciti finora a trovare una foto.

completa di opere civili e ferroviarie, armamento fisso e marciante ed a gestirla per 90 anni. Avrebbe introitato i contributi statali e degli enti aderenti al Consorzio e ricevuto anche 1.200.000 lire in quattro rate annuali.

Per onorare i propri impegni contrattuali con uno strumento legale idoneo Robert Trewhella fonda il <u>23 luglio 1886</u> la *Società Siciliana Lavori Pubblici* per azioni¹¹⁵ (*Fig. 16*).

Michele Scammacca Asmundo è il primo Presidente della Società, con lui in Consiglio di Amministrazione siede fra gli altri anche l'infaticabile Prof. Rosario Foti; del Collegio Sindacale fa parte il Viceconsole Inglese Arthur W. Eldford, agente commerciale di vecchia data della Ducea a Catania.

Il Costo dell'opera previsto in lire 18.102.982,99 complessivi fu ridotto in sede di approvazione ministeriale del progetto a 15.300.000 lire¹¹⁶.

Il Governo dispose la Concessione al Consorzio il 23 maggio 1889; e questa fu sub concessa contestualmente alla Società Siciliana Lavori Pubblici.

Il contratto definitivo fu stipulato il 29 aprile 1890. Il forfait in 4 rate annuali a carico del Consorzio passò da 1.200.000 lire a 2.000.000 lire.

La Circumetnea da realizzare era una ferrovia del 4° tipo economico a scartamento ridotto (950 mm).

Molte furono le varianti che da questo momento furono introdotte nel progetto in corso d'opera da Trewhella per contenere i costi.

I lavori iniziarono nel corso del 1890 e il tratto Catania Borgo-Adernò fu inaugurato il 2 febbraio 1895, l'Adernò-Bronte il 2 giugno 1895 ed il Giarre-Bronte il 30 settembre 1895. Il completamento dell'intera opera fu conseguito solo il 10 luglio 1898.

Dal 1890 sino al 1894 furono acquisite dodici locomotive a vapore, alcune impiegate durante i lavori, quasi tutte della Soc. Italiana Ernesto Breda per Costruzioni Meccaniche, alle quali furono dati i nomi dei paesi toccati dalla Circumetnea come ad esempio la "Bronte" (*Fig. 17*), la "Randazzo" (*Fig. 18*) e la "Mascali" (*Fig. 19*); dal 1910 al 1926 poi ne furono acquistate altre 6.

Le locomotive erano verniciate in colore nero lucido, con ruote e telaio in rosso scuro.

La prima dotazione del materiale rotabile comprendeva inoltre¹¹⁷: 35 carrozze passeggeri a due assi di colore verde bottiglia (*Fig. 22Fig. 23*) ed una Carrozza Salone poi detta "Reale" (*Fig. 21 e Fig. 26*); 172 carri merci verniciati in colore rosso matto e 14 carri per lavori compreso un carro gru (*Fig. 20, Fig. 24 e Fig. 25*).



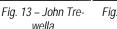




Fig. 14 – Edward Thupp



Fig. 15 – Il palazzo Trewhella in Via Garibaldi 97



Fig. 16 – Un certificato azionario della Società Siciliana Lavori Pubblici¹¹⁸

¹¹⁵ G. Sergi, *La Ferrovia Circumetnea* - Cento Anni intorno al Vulcano, op. cit..

¹¹⁶ G. Sergi, *La Ferrovia Circumetnea* ..., op. cit..

¹¹⁷ G. Sergi, La Ferrovia Circumetnea ..., op. cit..

¹¹⁸ G. Sergi, *La Ferrovia Circumetnea ...*, op. cit..

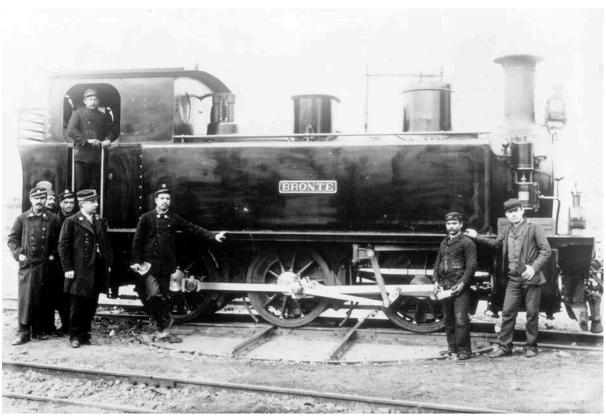


Fig. 17 – La locomotiva N. 6 "Bronte"

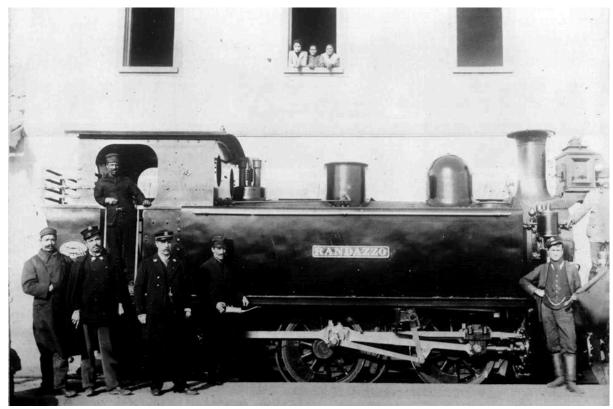


Fig. 18 – La locomotiva n. 1 "Randazzo"



Fig. 19 - La locomotiva n. 10 "Mascali" ancor oggi conservata e visibile nel Museo FCE a Bronte



Fig. 22 - Carrozza passeggeri FCE della Breda



Fig. 23 – Carrozza bagagliaio e postale FCE della Breda



Fig. 20 - Treno con la "Mascali" e vagoni di servizio nelle sciare di Bronte



Edward Thrupp (The Engineer, may 28 1897).



Fig. 21 - Il vagone "reale" a Randazzo il 30 Maggio 1911 con i Reali d'Italia



Fig. 25 - Il carro gru in mostra a Bronte (Museo della FCE)



Fig. 26 - Il vagone "reale" nel 1975

4.2 La Ducea continua la sua battaglia senza l'aiuto di Bronte - Inaugurazione della Stazione di Bronte (1883–1895)

Dal dicembre 1883 quindi la Ducea si trova da sola a inseguire il sogno della ferrovia passante in prossimità dei boschi con una stazione vicina al Castello.

Alexander Nelson Hood non si era arreso e già lo stesso <u>30 dicembre 1883</u> inoltrava, tramite l'Ambasciata Inglese a Roma, una "*Supplica*" al Ministro Genala¹¹⁹.

Nella "Supplica", dopo avere magnificato la ferrovia come occasione di benefico sviluppo locale, descrive i due possibili tracciati della linea fra Bronte e Randazzo, ripetendo quanto già noi conosciamo, cercando di esserne equidistante e non tradire la sua preferenza.

Il primo, andando da Randazzo a Maletto interessa all'inizio terre vulcaniche incolte e, poi, verso Bronte, zone argillose e franose che richiederebbero importanti opere d'arte e due gallerie. Questa soluzione ha il vantaggio di una distanza inferiore fra Bronte e Randazzo e prevede la stazione di Maletto in adiacenza al paese.

Il secondo tracciato, invece, è più lungo e porrebbe la stazione di Maletto lontana dal paese, ma si svilupperebbe nella valle del Simeto in vicinanza delle foreste di faggi e querce, dalle quali proviene tutto il legname necessario per le ferrovie siciliane; scorrerebbe, inoltre, sino a Bronte su terreni pianeggianti e solidi, che non richiederebbero opere costose e potrebbe innestarsi ad altra ferrovia proveniente da Leonforte.

Il Ministro assicura che la "Supplica" sarà inoltrata alla Rappresentanza Provinciale ¹²⁰ affinché ne tenga conto nelle sue determinazioni.

In effetti qualche *chance* la Ducea ce l'ha essendo ancora molto ascoltato il vecchio progettista della Tellier, ing. Leopoldo Fantacchiotti, che, ospite con la moglie a Maniace¹²¹, assicura il suo aiuto nei contatti che intrattiene con il Consorzio e con alcuni rappresentanti dell'*entourage* di Trewhella, come il marchese Raddusa e Arthur W. Elford¹²².

Ben presto, però, ogni illusione cede il passo alla realtà di decisioni già prese e la Ducea senza l'aiuto del Comune di Bronte per quanto riguarda il tracciato della ferrovia rimane definitivamente sconfitta.

La partecipazione all'affare Circumetnea di Robert Trewhella, infatti, aveva comportato una continua spasmodica ricerca di soluzioni per ridurre i costi di costruzione, fra le quali determinante era la lunghezza dei tracciati delle singole tratte.

E, più tardi, anche il Comune di Bronte si dovette rendere conto, finalmente diremmo, di ciò che non era stato ben valutato prima: la Stazione di Bronte non sarebbe sorta nella parte bassa del paese.

Come ricorda *Bronte Insieme* ¹²³ il Consiglio Comunale il <u>26 ottobre 1889</u> protestava per "un nuovo tracciato in contraddizione con il progetto ..." originario.

¹¹⁹ APN, "Abbozza della Supplica" al Ministro dei lavori Pubblici del 30 dicembre 1883, vol. 405 B, pag. 283.

¹²⁰ APN, Lettera del Ministro Genala ad Alexander Nelson Hood del gennaio 1884, vol. 405 B, pag. 283.

¹²¹ APN, Lettera di L. Fantacchiotti ad ANH del 24 gennaio 1884, vol. 592 (1), pag. 141.

 $^{^{122}}$ APN, Lettera di L. Fantacchiotti ad ANH dell'11 aprile 1884. Vol 592 (1), pag. 110.

www.bronteinsieme.it, Storia, articolo su <u>La Ferrovia Circumetnea</u>.

Una variante della Società Siciliana lavori Pubblici stabiliva, infatti, che la Stazione di Bronte doveva sorgere "alla distanza di circa tre chilometri dal centro dell'abitato", a una altitudine di 1.100m ed "in una landa deserta vulcanica incoltivabile ed in un clima siberiano" ed in posizione tale da offrirsi come prima vittima alle eruzioni dell'Etna.

A nulla valsero le raccomandazioni e assicurazioni del Consigliere Provinciale Eduardo Cimbali rese pubbliche dal Sindaco dott. Antonino Cimbali ¹²⁴. (Fig. 27).

Le attenzioni del futuro V Duca a questo punto furono rivolte all'accelerazione dei lavori e a evitare pericolosi fermi.

Vale come esempio una sua lettera del <u>12</u> <u>dicembre 1892</u> al Corriere di Catania¹²⁵ nella quale stigmatizza uno stallo dei lavori, proprio quando sono in avanzato stato di esecuzione, "per ritardi ed ostacoli da parte di oppositori per ragioni particolari".

Costoro, secondo il "Duchino", perdono con il trascorrere inutile del tempo quello che desidererebbero guadagnare. Intanto molti lavoratori rimangono senza sostentamento per le loro famiglie. "Si dice che il tempo è denaro, ma qui pare che il famoso detto non sia accettato...".

Malgrado Robert Trewhella e Alexander Nelson Hood fossero due inglesi molto importanti in provincia di Catania l'APN non conserva, incredibilmente, documenti testimonianti contatti personali diretti fra i due.

Durante i lavori della Circumetnea è Charles Beek a tenere e tessere rapporti, di amicizia e collaborazione, con i fratelli Robert e John Trewhella.

E fu Beek ad essere invitato per rappresentare la Ducea all'inaugurazione della Stazione di Bronte, che sembra sia stata fatta il <u>29 maggio 1895</u>.

Alla Ducea era stata richiesta in prestito dai Trewhella una bandiera inglese da mettere accoppiata a quella italiana sul piazzale della stazione ¹²⁶ (*Fig. 30*).

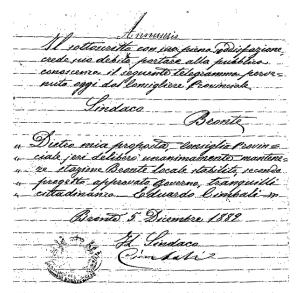


Fig. 27 – Avviso del sindaco Antonino Cimbali del 5 Dicembre 1889 sulla Stazione di Bronte



Fig. 28 – Biglietto a prezzo ridotto valido per inaugurazione linea Catania- Bronte

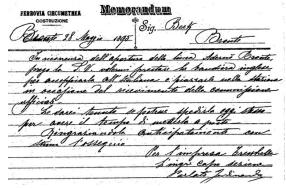


Fig. 29 - Richiesta di una bandiera inglese per l'inaugurazione della Stazione di Bronte

 $^{^{124}}$ APN, Annuncio del Sindaco Antonino Cimbali del 5 dicembre 1889, vol. 383 C, pag.5.

 $^{^{125}}$ APN, Bozza lettera al Corriere di Catania del 15 dicembre 1892, vol. 405 B, pag. 270.

¹²⁶ APN, Richiesta di una bandiera inglese a C. Beek del 28 maggio 1895, Vol. 405 B, pag. 8.



Fig. 30 - La stazione di Bronte

E una descrizione sommaria della cerimonia ce la dà proprio Charles Beek ¹²⁷: mentre la banda intona l'inno nazionale il convoglio inaugurale alle 11.45 am entra in stazione, dove ai lati dei binari sono in attesa molte persone, che indossano i loro migliori vestiti, molto colorati ed in contrasto con il nero della "sciara" attorno.

E poi un pranzo per soli 40 invitati, durante il quale furono fatti molti brindisi per il successo degli inglesi Trewhella.

Gli addobbi floreali provenivano tutti dal giardino del Palazzo Ducale.

Le uniche autorità brontesi presenti erano il Segretario comunale e il Delegato di Pubblica Sicurezza. Chissà perchè?

 $^{^{127}}$ APN, Lettera di C. Beek ad ANH del 2 giugno 1895, vol. 598, pag. 291.

4.3 La Stazione di Maletto e il suo nome

La posa dei binari fra Bronte e Maletto raggiunse presto la Rocca Calanna mentre a Maletto andava celermente avanti la costruzione della stazione.

Il "Duchino", persa ogni possibilità di avere in prossimità del Castello la ferrovia, tentò di ottenere per la stazione di Maletto un nome che desse comunque lustro ed importanza alla Ducea: perché, allora, non chiamarla "Castello di Maniace–Maletto"?

Inondò di richieste in tal senso il Ministero dei Lavori Pubblici, la Prefettura di Catania, il Consorzio per la Circumetnea e la Società Siciliana Lavori Pubblici.

Già il <u>16 marzo 1895</u> si era rivolto al Prefetto di Catania in questi termini¹²⁸: "Il soscritto nel giorno 3 aprile 1894 ebbe l'alto onore di trasmettere a S.E. il Ministro dei lavori Pubblici ed il giorno 19 gennaio scorso alla S. V. Ill.ma <u>una preghiera in riguardo alla denominazione della stazione ferroviaria della linea Circumetnea</u> più vicina a questo Castello e propriamente al piccolo paese di Maletto.

Come fu ... dimostrato nelle due soprariferite lettere, la maggiore importanza di essa stazione sarà derivata dal trasporto della produzione dei vini, cereali, legname, carbone e altro di questa Ducea, e perché sarà di vantaggio al pubblico ed ai passeggeri per questo locale (i quali altrimenti potrebbero fermare alla stazione di Bronte distante 8 miglia) e ho pregato chiamare la prima stazione vicino Maletto col doppio nome Castello di Maniace—Maletto od almeno associare i due nomi in qualche maniera per fare conoscere che essa sia la vera fermata per questa contrada Maniace e castello omonimo. 129

Siccome la linea sta per essere aperta all'esercizio ... il soscritto la rinnova per mezzo di questa petizione aggiungendo che vi è ragione a credere che la Società esecutrice della linea non si opporrà, ove l'autorizzazione del Ministro L. P. venisse accordata ...".

Non contento, ancora qualche giorno dopo, il <u>24 aprile 1895</u>, sollecitava con un telegramma l'autorizzazione del Ministro¹³⁰.

Nonostante il parere favorevole della Società Siciliana Lavori Pubblici, gli sforzi del "Duchino" anche per questa sua "pretesa" furono vani. Un biglietto del primo Ministro e Ministro degli Interni Di Rudinì all'On. Paolo Vagliasindi, che a Roma sosteneva le ragioni ducali, ne spiega i motivi 131: "Il Duca di Bronte già altra volta aveva chiesto al Governo che alla Stazione di Maletto sulla linea Circumetnea si aggiungesse il nome di Castello di Maniace. Il Governo, però, non credette di potere accogliere la domanda così per la contrarietà che la cosa aveva trovato in quella popolazione come per le vive opposizioni del Consorzio Concessionario. Il provvedimento è molto a monte e quindi non sembra opportuno di proporre ora una modificazione, a meno fino a quando non fosse dimostrato il consenso del Consorzio Concessionario e l'acquiescenza della popolazione, l'opposizione della quale rispecchia un nobile sentimento di tutela dei diritti del Comune e perciò non può dal Governo non essere apprezzata.

Ancora una volta Alexader Nelson Hood trova a sbarrargli il passo i cittadini di Maletto ed "il nobile sentimento di tutela" dei loro diritti. E non è finita qui.

¹²⁸ APN, Copia lettera di ANH al Prefetto di Catania del 16 marzo 1895, vol. 405 B, pag.86.

¹²⁹ Il redattore dell'articolo si è permesso di sottolineare alcune parti del testo per meglio fare risaltare i concetti più rilevanti.

¹³⁰ APN, Telegramma di ANH al Ministro dei Lavori Pubblici del 24 aprile 1895, vol. 405 B, pag.84.

¹³¹ APN, Lettera del Primo Ministro all'on. P. Vagliasindi del 19 maggio 1896, vol. 405 B, pag.80.

4.4 La strada da Maniace alla Stazione di Maletto

Dopo l'apertura all'esercizio della linea fra Catania e Bronte i lavori di realizzazione della ferrovia procedevano su due rami, uno proveniente da Bronte e l'altro da Giarre, entrambi convergenti verso Randazzo. Quando la stazione di Maletto fu a buon punto J. Trewhella invitò C. Beek¹³² a realizzare il collegamento stradale con Maniace, a riprova che fra l'Impresa e la Ducea c'erano già state delle intese in proposito¹³³.

Il progetto prevedeva originariamente una strada rotabile che da Maniace sino al Piano S. Domenico, in località S. Venera, coincideva con la già esistente sin dal 1868–1873 strada, di proprietà della Ducea, Castello–Rocca Calanna 134,135,136 . Dal Piano S. Domenico, poi, si doveva costruire un nuovo tratto che si dirigeva verso la stazione, restando in adiacenza ad una vecchia trazzera, la Mulattiera del Carmine. Lo schema in prossimità di Maletto era quello dello schizzo trovato nell'APN e illustrato in *Fig.* 31^{137} : si era pensato in un primo tempo di seguire la vecchia trazzera sino al punto N e poi da questo andare verso la stazione.

E di nuovo la Ducea si trovò in conflitto con Maletto, i cui amministratori pretendevano che la nuova strada dal Piano S. Domenico coincidesse con la trazzera, detta anche Mulattiera del Carmine, sino ad entrare in paese, passare dietro la Rocca e scendere, quindi, dall'alto verso la stazione. In ogni caso c'era sempre da risolvere l'eventuale suddivisione delle spese di costruzione e della futura manutenzione. I Sindaci dell'epoca, con i quali la Ducea per tramite di Beek ebbe rapporti, furono Paolo Lapiana e Rosario Palermo.

Le richieste del Comune di Maletto preoccuparono la Ducea, che, per non avere problemi, decise di cambiare progetto, evitando di passare con la nuova strada, per quanto possibile, sulla trazzera e facendola sviluppare decisamente su terreni privati: evitare quindi di seguire la trazzera sino al punto "N" ma nel punto "D" abbandonarla. Il risultato di questa decisione è lo schema di *Fig.* 32¹³⁸.

¹³² APN, Lettera di J. Trewhella a C.Beek del 2 giugno 1895, vol. 598, pag. 259.

¹³³ Il Vol. 405 B dell'APN da notizia che vi erano state delle intese iniziali per affidare la realizzazione della strada alla stessa Società Siciliana Lavori Pubblici, compensandone il costo con le indennità di esproprio che la Società avrebbe dovuto versare alla Ducea per l'occupazione dei terreni ducali necessari alla costruzione della ferrovia. L'accordo in tal senso non fu raggiunto ma comunque diversi interventi la Società fece per aiutare la Ducea nella costruzione della strada con fornitura di materiali e mezzi, ovviamente a pagamento.

¹³⁴ ALEXANDER NELSON HOOD, La Ducea di Bronte, op. cit..

¹³⁵ N. Galati, Il Castello dei Nelson, G. Maimone Editore, Gennaio 2006

Il Duca ricorda (cfr. Alexander Nelson Hood, *La Ducea di Bronte*, op. cit.) che, quando nel 1868 venne per la prima volta a Maniace in compagnia dei suoi genitori, non vi era alcuna strada carrabile fra Bronte e Maniace. Fu proprio il padre, il IV Duca, a ordinare la costruzione fra il 1868 ed il 1873 della strada Maniace-Rocca Calanna. Quando ritornò nel 1873 con la sua governante Jane Thompson si servì di questa nuova strada per giungere a Maniace. La strada si immetteva sull'allora Strada Provinciale Bronte-Randazzo, oggi Statale SS 284. Proprio nel punto di innesto su questa Provinciale, in località Brancatello, fu tirato su dalla Ducea un casotto, segnalato come abuso recente su strada comunale da un certo "Vulcano" con una lettera al Sindaco di Bronte, Cav. Gennaro Baratta, pubblicata sulla Gazzetta di Catania del 26 agosto 1881 (cfr. APN, Ritaglio giornale La Gazzetta di Catania del 26 agosto 1881, vol.593 (1), pag.33). Il Sindaco osservò, sempre sulla Gazzetta di Catania (cfr. APN, Ritaglio giornale la Gazzetta di Catania del 1 settembre 1881, vol. 593 (1), pag.32), che il Signor "Vulcano" doveva segnalare l'abuso ai reggitori del Comune nel 1870, anno in cui il casotto era stato fatto costruire sì dal Duca ma su un terreno da lui concesso in enfiteusi a tale Saitta, che aveva comunque dato il suo consenso. Il Duca avrebbe voluto realizzare, ancora a sue spese, anche la strada Castello-Bronte via Gollia (cfr. N. Galati, *Il Castello dei Nelson*, Maimone Editore, Gennaio 2006), la strada che attualmente è più in uso, ma i Brontesi si opposero. Questa strada fu più tardi realizzata come opera pubblica nel 1888-1889 (cfr. APN, Cartella "Costruzione della strada sottana Bronte-Maniace 1888-1889", vol. 316 H).

¹³⁷ APN, Schizzo allegato alla lettera di Beek ad ANH del 24 giugno 1895, vol. 598 (1), pag 252 e 255.

¹³⁸ APN, Schizzo finale realizzazione strada, vol. 405 B, pag. 39.

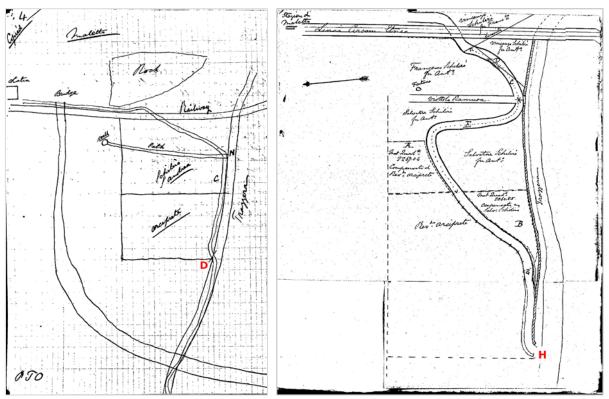


Fig. 31 - Schizzo per la strada verso la Stazione di Maletto (In D attraverso un cancello il tracciato entrava nei terreni privati abbandonando la vecchia trazzera)

Fig. 32 – Schema definitivo della strada verso la Stazione (sono riportati i nomi dei possessori dei terreni; il cancello per entrare in questa parte della strada privata è in H).

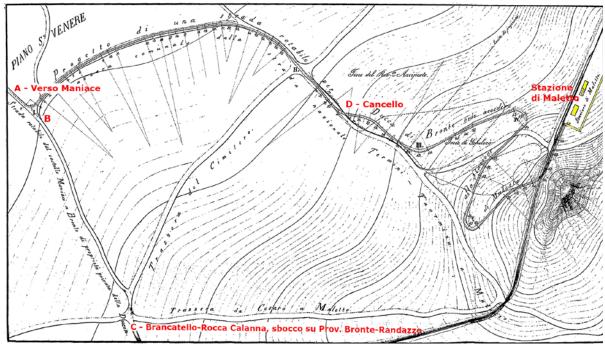
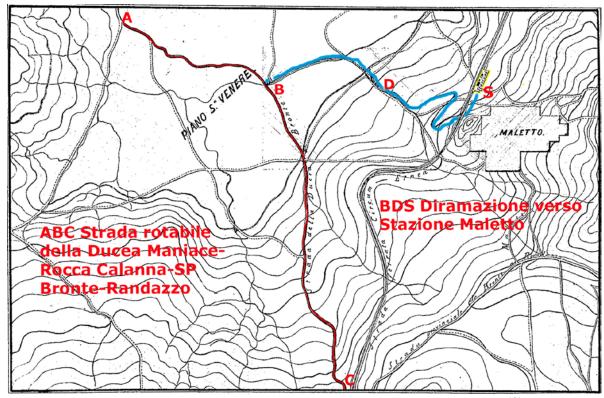


Fig. 33 - Il progetto definitivo della strada verso la Stazione di Maletto



 ${\it Fig.~33a-Inquadramento~generale~del~progetto~definitivo~della~strada~verso~la~Stazione~di~Maletto}^{139}$

Questi terreni erano posseduti, in regime di enfiteusi, da numerosi membri della famiglia Schilirò, fra i quali l'Arciprete Antonino Schilirò, uomo "difficile" e "volubile" secondo Beek, che per convincerlo deve andare a trovarlo portando con se "poche bottiglie di vino" 140.

Lo schema di *Fig. 32* è, quindi, il risultato di difficili accordi e compensazioni di dare–avere con la Ducea e fra i signori Schilirò anche per altri affari.

La strada che fu costruita è sorprendentemente coincidente grossomodo con l'odierna SP 159, a partire dal casello di Mangiasarde sino alla Stazione di Maletto, passaggio a livello su Via A. Moro compreso.

Il progetto definitivo della Ducea è riassunto nella *Fig.* 33¹⁴¹ e *Figura 33a* mentre la *Fig.* 34^{142, 143} riporta una foto presa durante la realizzazione nel 1956 della SP 159; in lontananza a sinistra della Rocca, si possono individuare i due fabbricati della stazione, da soli senza alcuna altra costruzione vicina.

Con riferimento alla *Fig.* 33 – Secondo il Progetto dalla rotabile della Ducea CBA, che partiva da A in Maniace, doveva dipartirsi al punto B nel piano S. Venera la nuova strada verso la Stazione, percorrendo prima un tratto della Trazzera Comunale per poi entrare, attraverso un cancello in D, nei terreni privati posseduti dagli Schilirò. La rotabile ABC sboccava in contrada Brancatello vicino la Rocca Calanna, cioè sull'allora provinciale Bronte-Randazzo oggi SS 284.

¹⁴⁰ APN, Lettera di Beek ad ANH del 24 giugno 1896, vol. 405 B, pag 39.

¹⁴¹ APN, Progetto Strada collegamento alla Stazione di Maletto, vol. 312 D, pag. 125.

MICHELE GIORGIO LUCA, www.facebook.com/100004272005233/posts/1675200375965680/ e www.facebook.com/michelegiorgio.luce

¹⁴³ Molte notizie sulla Ferrovia Circumetnea e Maletto sono state date gentilmente dal Dott. Giorgio Luca di Maletto. Molte informazioni sono state tratte da https://www.facebook.com/100004272005233/posts/1675200375965680/ redatto dal Dott. Luca. Anche la foto di *Fig. 34* è stata inviata dal Dott. Luca.

Gli atti notarili per l'acquisto dei terreni furono stipulati solo nel 1899, molto tempo dopo l'apertura della strada¹⁴⁴ in quanto ostacolati, per un malinteso con "*Il Duchino*" da Giovanni Fiorentino, che rappresentava la consorte Marianna Putrino e le di lei sorelle Emanuela e Marietta, titolari del "*Dominio Diretto*" sulle terre cedute in enfiteusi nel 1833 a Francesco Schilirò dal Principe di Maletto Don Domenico Spadafora e Colonna.



Fig. 34 - Foto del 1956 scattata durante la costruzione della Strada Provinciale 159

La questione era che gli Schilirò non avrebbero potuto vendere i terreni senza il consenso formalmente esplicito delle sorelle Putrino; ne derivò un contenzioso legale risolto solo a metà 1899 per il buon senso da parte di tutti¹⁴⁶.

Per la strada non mancarono altre complicazioni, fra le quali il libero uso preteso da parte dei cittadini di Maletto e le questioni legate al passaggio a livello, che ancora oggi vediamo nella stessa posizione di allora.

Il passaggio a livello era stato "concesso" alla Ducea nel 1896, per consentire l'accesso al piazzale della stazione ai suoi mezzi esclusivamente e l'amministrazione ducale dovette sobbarcarsi il costo di costruzione e gli oneri per la sua custodia.

La Convenzione con la Società Siciliana Lavori Pubblici, che gestiva la Circumetnea, prevedeva anche che, se la strada fosse un giorno diventata pubblica, le spese per l'adeguamento del passaggio a livello alla nuova situazione, compreso la costruzione di una garitta per il custode, sarebbero state sempre a carico della Ducea.

Non mancarono altre occasioni per liti e denunzie di sabotaggi e danneggiamenti da parte della Ducea. Questo clima di perenne conflitto convinse il Duca, su suggerimento di Beek, a consentire a tutti l'uso della strada rendendola pubblica. Dai documenti dell'APN non è stato possibile, dato il loro numero e il disordine di conservazione, stabilire finora quando ciò avvenne.

Concludendo, per quel che ci riguarda fu possibile raggiungere in carrozza la Stazione di Maletto da Maniace nel settembre 1895, in coincidenza cioè con l'inizio dell'esercizio dell'intera linea Cata-

¹⁴⁴ APN, Atti Vendita Terreni Famiglia Schilirò, vol. 405 (B), pag 16 e seguenti.

 $^{^{145}}$ APN, Lettera di Giovanni Fiorentino a Beek del 9 luglio 1896, vol. 380 F, pag 4.

¹⁴⁶ APN, Bozza di Accordo con Eredi Putrino sorelle Marianna, Emanuela e Marietta, vol. 405 B, pag. 105.

nia-Giarre, avvenuta il $\underline{30}$ settembre $\underline{1895}$. Già il $\underline{21}$ settembre, infatti, C. Beek annunciava che la stazione e la linea erano in sostanza operative $\underline{^{147}}$.

 $^{^{\}rm 147}$ APN, Lettera di C. Beek ad ANH del 21 settembre 1895, vol. 598 (1), pag.82.

4.5 L'apertura della linea Catania – Giarre.

Nel settembre 1895 Alexander Nelson Hood si trova a Londra per i suoi impegni con la Famiglia Reale Inglese¹⁴⁸ ma C. Beek spera che arrivi in tempo per l'inaugurazione e si goda l'evento magari con un arrivo teatrale a Maletto¹⁴⁹: treno da Napoli a Giarre, qui lasciare la Ferrovia Sicula e salire sul treno Circumetnea nella stazione di Giarre che dista 500 yard. A Maletto scendere come il più illustre passeggero del tempo¹⁵⁰ e poi in carrozza raggiungere direttamente Maniace, percorrendo per la prima volta la nuova strada.

Ma non andò così. Alla cerimonia fu presente solo C. Beek; i Duchi di Bronte inviarono il seguente telegramma ¹⁵¹ all'On. Paolo Castorina, Presidente del Consorzio Circumetnea: "Gradisca e faccia gradire codesta onorevole assemblea nostre cordialissime felicitazioni e auguri pella Circumetnea desiderio universale ottenuto con tanti sacrifici da parte consorzio con assistenza ottima impresa inglese nuovo segno imperitura amicizia fra Italia ed Inghilterra precursore di nuovo progresso e prosperità nostre aree–campagna. Duca Nelson padre e Figlio".

La risposta di ringraziamento di Castorina magnifica l'avvenimento come "il risultato dell'amicizia fra le due nazioni Italia e Inghilterra" ¹⁵².

I festeggiamenti più importanti si tennero a Randazzo (Fig. 35, Fig. 36, Fig. 37, Fig. 38, Fig. 39, Fig. 40 e Fig. 41), dove il 29 settembre 1895 si incontrarono due convogli, uno proveniente da Giarre e l'altro da Catania. A Randazzo fu offerto un "Dinner" nel cui "menù" figura un Vino Bianco Castello di Maniace (Fig. 42¹⁵³).

Beek racconta¹⁵⁴ di una grande folla di autorità locali, politici e giornalisti ed è contento per l'assenza del "*Duchino*", che certo non avrebbe gradito molto quella confusione: le persone l'una addosso all'altra e poi la presenza di tanta gentaglia ("*there were a lot of the lowest of the low*"). Inoltre Alexander Nelson Hood non avrebbe potuto raggiungere Maniace da Maletto in carrozza percorrendo la nuova strada, perché questa era stata danneggiata da una tempesta proprio il 28 settembre.

In queste condizioni Beek consiglia che quando deciderà di venire lo farà ricevere a Giarre dal campiere Meli, che gli comunicherà le modalità più opportune in quel momento per raggiungere Maniace; intanto sappia che avrà a disposizione da Giarre due treni con partenza alle 5.38am ed alle 14.15pm con arrivo a Randazzo alle 8.05am e 16.37pm ed a Maletto alle 9.03am e 17.25pm.

Presso la Famiglia Reale Inglese ANH ha occupato le seguenti posizioni: 1892-1897, Controller of the Household and Equerry della Principessa Mary Adelaide di Cambridge; 1892-1901, Extra Gentlemen Usher of the Privy Chambers della Regina Vittoria; 1901-1910, Private Secretary di Mary di Teck Principessa di Wales; 1910-1919, Treasurer della Regina Mary.

 $^{^{149}}$ APN, Lettera di C. Beek ad ANH del 15 settembre 1895. Col. 598 (2), pag. 43.

Scrive Mario Maddaloni in "Un Matrimonio Selvaggio in Sicilia" (M. MADDALONI, Un Matrimonio Selvaggio in Sicilia, La Nuova Antologia, vol. CXXX, Luglio-agosto 1907, Roma, pag.591): «Il nostro arrivo a Maletto fu certo un grande avvenimento per quel povero e deserto luogo dell'Etna. Deve essere noto, infatti, a chi viaggia in quelle parti, che alla stazione della ferrovia di Maletto (Circumetnea) non si ferma mai uno, che sia veramente sconosciuto. Talvolta il Duca di Nelson arriva per andare al Castello di Maniace, che è posto a sinistra, in fondo alla ubertosa valle del Simeto; e con lui arriva qualche altro, ed anche talvolta giungono le spedizioni, che egli fa o riceve, dall'Inghilterra. Questo inglese Duca di Bronte, quando viene in Italia, al cominciare dell'autunno, appena scende dal treno, piglia subito lo stradone, che va proprio alla parte opposta del paese, e non da mai una occhiata, neppure per curiosità, alle bianche casette di Maletto, che dominano la stazione, addossate alla grossa rupe».

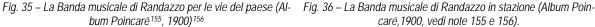
¹⁵¹ G. Calabrese, *La Costruzione della Circumetnea*, op. cit..

¹⁵² APN, Lettera di P. Castorina al Duca Nelson – Londra, del 2 ottobre 1895, vol. 405 (B), pag. 200.

¹⁵³ APN, Minuta del Dinner offerto a Randazzo il 29 settembre 1895, vol. 616 B, pag.31.

¹⁵⁴ APN, Lettera di C. Beek ad ANH del 30 settembre 1895, vol. 598 (2), pag. 50.







caré, 1900, vedi note 155 e 156).



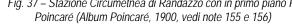




Fig. 37 – Stazione Circumetnea di Randazzo con in primo piano R. Fig. 38 – La locomotiva N. 1 "Randazzo" nella stazione Circumetnea

La Circumetnea è a questo punto una realtà che vedrà l'ultimazione nella sua configurazione definitiva con il collegamento al Porto di Catania il 10 luglio 1898.

La gestione resterà affidata alla Società Siciliana lavori Pubblici fino al 1948¹⁵⁷. Ma quest'aspetto della sua storia esula dagli scopi di questa ricerca.

¹⁵⁵ Recueil. Voyage de Raymond Poincaré en Sicile et en Campanie, f. 16v, gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.

¹⁵⁶ Raymonde Poincarè (1864-1934) fu un politico francese che nel 1913 divenne Presidente della Repubblica. Fu un grande viaggiatore e, appassionato di fotografia, raccoglieva in album fotografici le immagini più significative dei luoghi visitati. Nel 1895 fu prima Ministro della Pubblica Istruzione e poi nell'autunno dello stesso anno divenne Ministro delle Finanze. Le foto riportate fanno parte di un Album riguardante un suo viaggio in Sicilia e Campania. L'Album è datato come 1900 nel sito internet (Recueil. Voyage de Raymond Poincaré en Sicile et en Campanie, f. 16v, gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France) nel quale è possibile visionarlo. Le foto mostrano immagini che se sono del 1900 è consentito a noi riferirle anche all'autunno del 1895, a situazioni temporali e locali pressoché identiche. Una foto dell'album con panorama di Bronte (vedi Fig. 7) contemporanea alle altre è stata riconosciuta come panorama di Randazzo ed associata alla inaugurazione della Circumetnea dalla studiosa Prof.sa Angela Militi nel blog Randazzo Segreta. A noi appare più verosimile che la Fig. 7 rappresenti una vista di Bronte dalla ferrovia. Non abbiamo poi contezza delle motivazioni dell'associazione alla inaugurazione della Circumetnea, ma siamo debitori in ogni caso alla ricerca della Militi perché attraverso il suo blog ci è stato possibile rintracciare l'album. Le foto sono bellissime, e fra queste sono da notare quelle con la banda musicale di Randazzo, dove i musicanti hanno le stesse divise viste in una foto proprio del 1899 sul sito Randazzo. Blog. In una foto (Fig. 37), poi, in primo piano si vede un uomo con una straordinaria somiglianza con Poincarè. E' nostra opinione, in definitiva, che le foto sono state scattate durante un viaggio del 1900 di Poincare' e non nel settembre 1895, anche perché una persona precisa come C. Beek nel suo racconto sulla cerimonia di inaugurazione non avrebbe mai potuto dimenticare la presenza di un illustre francese se questo fosse stato presente.

¹⁵⁷ G. CANCIULLO, *Le Ferrovie Siciliane fra arretratezza e sviluppo*, op. cit.



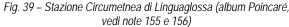




Fig. 40 – La stazione di Giarre della Circumetnea e i magazzini merce per il servizio cumulativo con la Rete Sicula



Fig. 41 – La stazione Circumetnea di Giarre

I primi anni dell'esercizio ferroviario furono funestati da molti incidenti, che ebbero eco anche in Parlamento¹⁵⁸, e che presumibilmente furono conseguenza del contenimento dei costi di realizzazione ricercati spasmodicamente da Trewhella.

Alcuni gravi incidenti accaddero anche durante i lavori, in uno dei quali, quello del 9 settembre 1895, con il deragliamento di un convoglio a Tartaraci persero la vita 4 operai¹⁵⁹, ¹⁶⁰.

Le *Fig.* 44, *Fig.* 45, *Fig.* 46 e *Fig.* 47, tutte tratte dalla monografia di G. Sergi¹⁶¹ riportano altre immagini che possono essere ricondotte alla nostra cittadina.

La Ducea si servì molto della nuova ferrovia, anche senza la stazione in prossimità del castello, per fare arrivare i propri prodotti nei porti di Catania e Messina. In particolare i vini da spedire in Inghilterra arrivarono facilmente da Giarre a Messina per l'imbarco¹⁶².

Anche i Duchi di Bronte ed i loro ospiti furono viaggiatori della Circumetnea 163.

¹⁵⁸ Camera dei Deputati, Atti parlamentari XIX Legislatura, 1a Sessione, Tornata del 18 maggio 1896.

¹⁵⁹ APN, Lettera di C. Beek ad ANH del 9 settembre 1895, vol. 598 (2), pag.45.

¹⁶⁰ MICHELE GIORGIO LUCA, www.facebook.com/michelegiorgio.luce

¹⁶¹ G. Sergi, *La Ferrovia Circumetnea- Cento Anni intorno al Vulcano*, op. cit..

 $^{^{\}rm 162}$ APN, Lettera di L. Fabre ad ANH del 12 aprile 1896, vol. 599, pag.261.

Molti ospiti del V Duca arrivarono a Maniace servendosi delle stazioni della Circum di Maletto, Bronte e Randazzo. Fra loro si ricordano dal 1895 al 1920: Marion Crawford, Alfred Austin, Robert Hichens, William Sharp, Maude Valerie White, Ethel Bulliana Tweedie, Douglass Sladen, Edith Sommerville e Ethel Smyth. Altri ospiti della Ducea scesi alla stazione di

Piace ricordare che fra gli ospiti si annovera anche, nel novembre 1895¹⁶⁴, quel marchese Giulio Prinetti che il V Duca nelle sue memorie¹⁶⁵ sbagliando in modo grossolano indica come quel Ministro dei Lavori Pubblici, che lo aiutò nell'ottenere la Concessione per la ferrovia.

Il marchese scese alla stazione di Maletto in compagnia dell'On. Paolo Vagliasindi del Castello¹⁶⁶.

Lo stesso Alexander Nelson Hood fu un viaggiatore Circum non solo quando alla stazione di Giarre arrivava o partiva con le Ferrovie Sicule, ma anche per gli altri suoi spostamenti almeno sino al 1908, quando ebbe a sua disposizione un'automobile Chenard–Walker^{167, 168} (Fig. 43).

La Circumetnea gli riservava favori particolari quali, per esempio: l'uso privato del telegrafo¹⁶⁹, fermate al Casello 48¹⁷⁰, fra Quartomiglio e Passozingaro, o a Tartaraci ogni qualvolta lo desiderava¹⁷¹ per farlo salire sul treno.



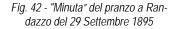




Fig. 43 – Depliant della Chenard & Walcker

Oppure l'uso di vagoni riservati per i suoi ospiti o del Vagone–Salone, noto come Vagone Rea-le¹⁷², come accadde nel 1896 in occasione dell'arrivo a Maniace di Lord Bridport con tutta la fami-glia^{173,174}.

Maletto furono Percy Trewhella, figlio di Robert, e la figlia (cfr. APN, Lettera di C. Beek ad ANH del 6 luglio 1896, vol. 598 (2), pag. 67).

 $^{^{164}}$ APN, Biglietto di ringraziamento di G. Prinetti ad ANH del 12 novembre 1895, vol. 590 C (2), pag.172.

¹⁶⁵ Alexander Nelson Hood, *La Ducea di Bronte*, op. cit.

¹⁶⁶ APN, Telegramma di Paolo Vagliasindi ad ANH del 6 novembre 1895, vol. 590 C (2), pag.181.

¹⁶⁷ APN, Lista in inglese delle Polizze di Assicurazione al 31 dicembre 1921, vol. 474 C (2), pag. 77.

¹⁶⁸ Consultando il Vol. 457 A dell'APN si apprende che nel settembre 1908 Alexander Nelson Hood acquista a Londra una Chenard&Walker 8HP Type 1908 di colore bianco, che spedisce a Messina. L'auto non era sicura sui fondi stradali della viabilità in Sicilia, per cui il Duca nel Settembre 1909 la diede in permuta, in Inghilterra, per l'acquisto di un'altra Chenard&Walker di 12HP di colore grigio che spedì in Sicilia. Questa auto rimase in servizio sino al 1921 quando fu alienata (cfr. APN, Lista Polizze Assicurative al 31 dicembre 1921, Vol.474 (C) 2, pag. 77). Ma la prima auto che arrivò a Maniace fu quella di Hichens e altri due amici provenienti da Taormina nel 1904. Lo scrive Beek (cfr. APN, Lettera di C. Beek ad ANH del 13 marzo 1904, vol. 605 (2), pag. 285) come una grande novità per Maniace notando anche che si sono dovute aggiustare alcune curve a Balzitti.

 $^{^{169}}$ APN, Lettera di Colocci a Beek del 31 maggio 1906, vol.604 B (1), pag.44.

¹⁷⁰ APN, Lettera di C. Beek ad ANH del 9 giugno 1905, vol. 604 B1, pag. 42.

¹⁷¹ APN, Lettera di C. Beek a M. Paternò di Raddusa del 9 gennaio 1896, vol. 405 B, pag. 137.

¹⁷² Il Vagone Reale è il nome dato al Vagone Salone della Soc. Sic. Lavori Pubblici dopo la visita dei Reali d'Italia del 30 maggio 1911.

 $^{^{\}rm 173}$ APN, Lettera di E. Trupp a Beek del 17 marzo 1896, vol. 405 B, pag. 181.

¹⁷⁴ APN, Lettera del Direttore Esercizio a C. Beek del 17 marzo 1896, vol. 405 B, pag. 180.



Fig. 44 – Binario di servizio all'imbocco della Galleria "Difesa" 175

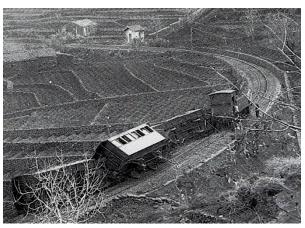


Fig. 45 – Incidente ad un treno trainato dalla locomotiva "Bronte" a Piedimonte.

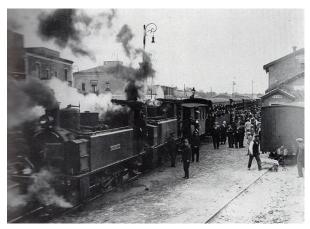


Fig. 46 – Stazione di Adernò. Treno con le locomotive Bronte e Ca- Fig. 47 – Stazione di Randazzo. Il vecchio, la locomotiva a vapore; stiglione accoppiate.



ed il nuovo, la littorina diesel.



Fig. 48 – Museo FCE di Bronte: treno con in testa la "Mascali" n. 10

¹⁷⁵ G. SERGI, *La Ferrovia Circumetnea- Cento Anni intorno al Vulcano*,op. cit..

5. Conclusioni

La piccola Maletto e la mancata alleanza fra Ducea e Bronte hanno piegato le "pretese" di Alexander Nelson Hood.

Se dovessimo precisare quale di questi due fattori fu più determinante non si può che indicare il primo. Da una parte, infatti, il Consorzio non poteva trascurare politicamente i diritti del piccolo paese membro d'esso a tutti gli effetti in confronto a quelli dell'aspirante membro Ducea e dall'altra anche il contenimento dei costi da parte di R. Trewhella giocò a favore di Maletto.

Per il Consorzio e per la Società Siciliana Lavori Pubblici Bronte e Ducea rimanevano sempre utilizzatori della ferrovia anche senza una stazione vicina ai boschi di loro proprietà e avrebbero così comunque contribuito all'economia dell'esercizio con risparmio dei costi di costruzione e salvaguardia dell'aspetto politico.

Tutto ciò per tirare delle conclusioni "tradizionali".

L'argomento trattato, però, è stato affascinante e non è facile abbandonarlo. Innanzitutto una domanda: è mai possibile che non ci sia in giro una documentazione fotografica sulla stazione di Bronte dei primi anni? E allora l'invito rivolto a tutti in generale ed ai brontesi in particolare di contribuire ad arricchire più che il presente articolo il nostro sito di memoria storica brontese con foto e notizie 176.

E poi spinto da un tardo romanticismo tipico della mia età e andando oltre le locomotive a vapore non potevo risparmiarmi il ricordo delle "littorine" della giovinezza e dei viaggi di andata e ritorno Bronte–Catania ai tempi dell'università con delle figure aggiuntive (*Fig. 51, Fig. 52 e Fig. 53*¹⁷⁷ *e Fig. 54, Fig. 55 e Fig. 56*).

Infine, i ringraziamenti: a Nino Liuzzo, presidente dell'Associazione Bronte Insieme, per la pazienza nei miei confronti e la bravura nell'impaginazione; a Michele Giorgio Luca per le notizie riguardanti Maletto; al caro amico Ing. Filippo Cavuoto, che mi ha fatto pervenire, come omaggio dell'Ing. Salvatore Fiore Direttore generale della FCE, la preziosa e utile monografia di G. Sergi sulla Circumetnea¹⁷⁸, dalla quale ho tratto conferme e molte illustrazioni.

Mario Carastro

Novembre 2020

¹⁷⁶ La Stazione di Bronte è stata nel 2016 arricchita dal Museo FCE, dove sono in esposizione un treno con in testa la Locomotiva Mascali N.10 e delle littorine (*Fig. 48, Fig. 49e Fig. 50*).

¹⁷⁷ Tratte da G. SERGI, *La Ferrovia Circumetnea- Cento Anni intorno al Vulcano*, Zangara Stampa snc, Siracusa

¹⁷⁸ Tratte da G. SERGI. *La Ferrovia Circumetnea*, cit..



Fig. 49 – Museo FCE di Bronte, Littorina "AL 56.06"



Fig. 50 – Museo FCE di Bronte: Littorina "AL 56.01"



Fig. 51 – Littorina al Passo Zingaro (cfr. nota 177)



Fig. 52 - Littorina nelle sciare di Bronte



Fig. 53 – Littorina all'uscita di una galleria in prossimità di Bronte.



Fig. 54 - Littorina "AL 56.06" entra nella Stazione di Bronte.



Fig. 55 – Littorina al Corso Italia di Catania.



Fig. 56 - Littorina nelle sciare di Bronte (vedi nota 177).

6. Indice delle figure

Fig. 1 – Progetto borbonico, schema delle ferrovie siciliane del 1859	3
Fig. 2 – II "Duchino" Victor Albert Nelson Hood	6
Fig. 3 - II IV Duca di Bronte Lord Bridport	6
Fig. 4 - II Duchino Alexander Nelson Hood, poi V Duca di Bronte	6
Fig. 5 - II dott. Antonino Cimbali	6
Fig. 6 - Locandina pubblicitaria della Clayton & Shuttleworth dell'epoca	8
Fig. 7 - Panorama di Bronte (Album Poincarè, anno 1900)	9
Fig. 8 - II treno della Circumetnea alla Difesa	9
Fig. 9 - I passeggeri scendono dal treno per ammirare le lave ai lati del binario (Album Poincarè, anno 1900, note 22 e 23)	
Fig. 10 - La natura selvaggia a fianco della ferrovia (Album Poincarè, anno 1900, cfr. note 22 e 23)	9
Fig. 11 – II barone Agostino Pennisi di Floristella (1832–1885)	14
Fig. 12 – Copertina del progetto di Statuto del Consorzio Circumetnea	23
Fig. 13 – John Trewella	
Fig. 14 – Edward Thupp	
Fig. 15 – II palazzo Trewhella in Via Garibaldi 97	
Fig. 16 – Un certificato azionario della Società Siciliana Lavori Pubblici	
Fig. 17 – La locomotiva N. 6 "Bronte"	
Fig. 18 – La locomotiva n. 1 "Randazzo"	
Fig. 19 - La locomotiva n. 10 "Mascali" ancor oggi conservata e visibile nel Museo FCE a Bronte	26
Fig. 20 - Treno con la "Mascali" e vagoni di servizio nelle sciare di Bronte	26
Fig. 21 - Il vagone "reale" a Randazzo il 30 Maggio 1911 con i Reali d'Italia	
Fig. 22 - Carrozza passeggeri FCE della Breda	
Fig. 23 – Carrozza bagagliaio e postale FCE della Breda	26
Fig. 24 - Progetto originario del carro gru di Edward Thrupp (The Engineer, may 28 1897)	
Fig. 25 - Il carro gru in mostra a Bronte (Museo della FCE)	26
Fig. 26 - Il vagone "reale" nel 1975	26
Fig. 27 – Avviso del sindaco Antonino Cimbali del 5 Dicembre 1889 sulla Stazione di Bronte	
Fig. 28 – Biglietto a prezzo ridotto valido per inaugurazione linea Catania- Bronte	28
Fig. 29 - Richiesta di una bandiera inglese per l'inaugurazione della Stazione di Bronte	28
Fig. 30 - La stazione di Bronte	29
Fig. 31 - Schizzo per la strada verso la Stazione di Maletto (In D attraverso un cancello il tracciato entrava ne terreni privati abbandonando la vecchia trazzera)	
Fig. 32 – Schema definitivo della strada verso la Stazione (sono riportati i nomi dei possessori dei terreni; il cancello per entrare in questa parte della strada privata è in H).	
Fig. 33 - Il progetto definitivo della strada verso la Stazione di Maletto	
Fig. 34 - Foto del 1956 scattata durante la costruzione della Strada Provinciale 159	
Fig. 35 – La Banda musicale di Randazzo per le vie del paese (Album Poincaré, 1900)	37

Fig.	. 36 – La Banda musicale di Randazzo in stazione (Album Poincaré,1900, vedi note 155 e 156)	37
Fig.	. 37 – Stazione Circumetnea di Randazzo con in primo piano R. Poincaré (Album Poincaré, 1900, vedi no 155 e 156)	
Fig.	. 38 – La locomotiva N. 1 "Randazzo" nella stazione Circumetnea di Randazzo	37
Fig.	. 39 – Stazione Circumetnea di Linguaglossa (album Poincaré, vedi note 155 e 156)	38
Fig.	. 40 – La stazione di Giarre della Circumetnea e i magazzini merce per il servizio cumulativo con la Rete Sicula	38
Fig.	. 41 – La stazione Circumetnea di Giarre	38
Fig.	. 42 - "Minuta" del pranzo a Randazzo del 29 Settembre 1895	39
Fig.	. 43 – Depliant della Chenard & Walcker	39
Fig.	. 44 – Binario di servizio all'imbocco della Galleria "Difesa"	40
Fig.	. 45 – Incidente ad un treno trainato dalla locomotiva "Bronte" a Piedimonte.	40
Fig.	. 46 – Stazione di Adernò. Treno con le locomotive Bronte e Castiglione accoppiate	40
Fig.	. 47 – Stazione di Randazzo. Il vecchio, la locomotiva a vapore; ed il nuovo, la littorina diesel	40
Fig.	. 48 – Museo FCE di Bronte: treno con in testa la "Mascali" n. 10	40
Fig.	. 49 – Museo FCE di Bronte, Littorina "AL 56.06"	42
Fig.	. 50 – Museo FCE di Bronte: Littorina "AL 56.01"	42
Fig.	. 51 – Littorina al Passo Zingaro (cfr. nota 177)	43
Fig.	. 52 - Littorina nelle sciare di Bronte	43
Fig.	. 53 – Littorina all'uscita di una galleria in prossimità di Bronte.	43
Fig.	. 54 - Littorina "AL 56.06" entra nella Stazione di Bronte.	43
Fig.	. 55 – Littorina al Corso Italia di Catania.	43
Fig.	. 56 - Littorina nelle sciare di Bronte (vedi nota 177)	43

7. Bibliografia

APN, Archivio Privato Nelson, copia digitalizzata del Comune di Bronte.

- F. MAGGIORI PERNI, Delle Ferrovie in Sicilia, Tipografia Michele Amenta, Palermo, 1861.
- G. CALABRESE, *La Costruzione della Circumetnea* in *Imprese e Capitali Stranieri in Sicilia*, Mostra Documentaria, Catania, 1998.
- G. CANCIULLO, *Le Ferrovie Siciliane fra arretratezza e Sviluppo*, G. Maimone Editore, Catania, 2016.
- E. DE AMICIS, Ricordi di un viaggio in Sicilia, Arnaldo Lombardo Editore, Palermo, 1999.
- B. RADICE, *Memorie Storiche di Bronte*, Ed. Banca Mutua Popolare di Bronte, Tipografia Santangelo, Adrano, 1984.
- A.N. HOOD, *La Ducea di Bronte*, Edizione Liceo Classico Capizzi, Bronte, 2005.
- G. CANCIULLO, *Gruppi Finanziari e Progetti Ferroviari in Sicilia*, Sudi Storici, Riv. Trim. dell'Ist. Gramsci, anno 27, 1986.

BONTE INSIEME.IT

- B. RADICE, Il Sentimento della Gloria in Enrico Cimbali, Unione Tipografica Editrice, 1915.
- G. SERGI, La Ferrovia Circumetnea Cento Anni attorno al Vulcano, Zangara Stampa snc, Siracusa.
- N. GALATI, Il Castello dei Nelson, G. Maimone Editore, Catania, 2006.
- M. MADDALONI, *Un Matrimonio Selvaggio in Sicilia*, La Nuova Antologia, Vol. CXXX, Luglio Agosto 1907, pag. 591, Roma.
- CAMERA DEI DEPUTATI, *Atti Parlamentari*, XIX Legislatura, 1A Sessione, Tornata del 19 maggio 1896.
- M.G. Luca, https://www.facebook.com/michelegiorgio.luce
- BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE, Recueil. Voyage Poincarè en Sicilie et en Campanie, f.16v, gallica.bnf.fr/Bibliotheque nationale de France"