Ipotesi per l'avvenire

Un treno chiamato desiderio

Anche se sono passati circa 30 anni, ricordo ancora, ogni anno per ferragosto, noi ragazzi ma anche gli adulti, andavamo a Sciacca per assistere alla festa dell'Assunta; più che altro si trattava di una evasione in massa, dal paese natio, appunto per uscire da quell'isolamento che, all'epoca, eravamo costretti per mancanza o carenza di mezzi di comunicazioni.

Il viaggio avveniva sul cassone, scoperto, di un autocarro; tutti in piedi, il lettore non si meravigli se dico che eravamo fortunati, naturalmente nella sfortuna, perché viaggiavamo con un mezzo Diesel e coprivamo il viaggio in circa un'ora, più o meno, ma altri affrontavano il medesimo con il carretto, trainato da un mulo, partendo di solito verso le 22 per arrivare, a Sciacca, alle 7 del giorno dopo, ciò significava passare tutta la notte sul cassone del carretto stesso, naturalmente erano altri tempi, la guerra era appena finita; si volevano dimenticare le atrocità dei bombardamenti, che avvenivano puntualmente ogni notte, con qualche svago (si fa solo per dire).

Ma parlavamo di divertimenti per dimenticare appunto le cose brutte; ma qualcuno era costretto dalle necessità della vita a questi spostamenti, così come ad esempio sottoporsi ad un'operazione chirurgica in Ospedale (come era capitato a mio padre), perché quello di Sambuca era più che altro un'infermeria, per fruire i benefici che le Terme saccensi offrivano (ed offrono) per curare determinati malanni, oppure per motivi di studio od anche per risolvere controversie giuridiche (essendo Sciacca Sede di Tribunale - civile e penale), od anche ancora per consultare un Avvocato o farsi visitare da uno specialista o raggiungere Agrigento, od altre località, per i motivi più disparati.

A quell'epoca esisteva un pullman che partiva da Sambuca per raggiungere Sciacca, verso le 6 per ritornare alle 17, quindi un solo viaggio al dì.

Oggi, anni '80 vigilia di quel progressista anno 2000, le cose sono cambiate di male in meglio; la guerra è lontana, le nuove generazioni non l'hanno conosciuta così come pure non hanno patito la fame, ed io dico loro «fortunati voi», il lavoro in qualche modo è migliorato, naturalmente per gli occupati, ma ciò che ha accorciato le distanze (fra località limitrofe), per rimanere nel campo dei trasporti, è stata la costruzione della strada a scorrimento veloce, che possiamo senza dubbio definire «opera di alta ingegneria».

Oggi, guarda un po', sembra inverosimile con il progresso si raggiunge Sciacca, da Sambuca, in 15 o 20 minuti; pardon volevo dire si raggiungeva Sciacca in 15 o 20 minuti, perché mi sono espresso con l'imperfetto in quest'ultimo caso? presto detto, consideriamo ora che la crisi energetica coinvolge tutti i settori, dall'industria al commercio ma in modo particolare coinvolge quello dei trasporti; di conseguenza già da tempo è in atto un fenomeno destinato ad assumere proporzioni sempre maggiori in un prossimo futuro.

Si presume, pertanto, che un giorno non troppo lontano verrà a mancare la benzina, il gasolio, la miscela, insomma tutti i prodotti derivanti dal petrolio, nasce spontanea la domanda di passare dall'auto al treno; ma non si tratta di una scelta libera ma di una vera e propria necessità imposta anche dai crescenti costi petroliferi oggi esistenti e che, credetemi, aumenteranno anche domani.

Se valutiamo nel giusto ordine le sueposte considerazioni valevoli per meglio chiarire il concetto di ferrovia nasce spontanea l'idea di fare costruire un tronco di strada ferrata, a scartamento normale, Sambuca-Sciacca, e ciò in coincidenza del fatto che le Ferrovie dello Stato stanno esaminando la possibilità di trasformare l'attuale linea a scartamento ridotto, Castelvetrano-Sciacca-Porto Empedocle (su cui viaggiano le ultime locomotive a vapore) in scartamento normale.

Il nuovo tracciato consentirà di coprire in tempi più ridotti il tratto di linea oggi esistente.

Tutto ciò su pressione dei Sindaci del comprensorio, le popolazioni e gli operatori economici locali.

Or dunque lo Stato per la trasformazione, da scartamento ridotto a quello normale, dovrà spendere oltre 180 miliardi variamente ripartiti per le diverse opere d'arte da costruire, come viadotti e gallerie.

Ma non è tutto, qualche mese fa il Consiglio dei Ministri, come è noto, ha stanziato 9.750 miliardi alle Ferrovie dello Stato, da utilizzare in 5 anni, questo è lo sforzo maggiore mai fatto dallo Stato per l'ammodernamento della nostra rete ferroviaria.

Questa cifra, astronomica, dovrà servire

per migliorare le linee secondarie con particolare riferimento a quelle meridionali.

Ora mi chiedo quanto potrebbe costare un tronco di linea ferroviaria, Sambuca-Sciacca, (Km. 25 circa); chedo non più di 50 o 60 miliardi, questa cifra in rapporto a quella precedente è nulla, proprio nulla, è come se cercassimo un ago in un pagliaio, dunque questa cifra tanto minuscola non dovrebbe essere negata perché essa non va di certo a frenare l'inflazione, oggi esistente, ovvero a sanare le Casse dello Stato.

Qualche buon pensante dirà «Sciacca si trova a Sud, rispetto a Sambuca, quali benefici ci potrà dare per quanto riguarda il campo dei trasporti» ma io dico «noi dovremo guardare ad essa (appena avrà la nuova ferrovia) come la porta d'ingresso di Agrigento, di Palermo e del Continente e ciò proprio in virtù dell'espansione tecnologica che si sta sviluppando nel campo ferroviario che accorcia, fortemente, le distanze oggi esistenti e domani potrà alleviare la scarsità o la mancanza dei prodotti petroliferi evitando di ritornare al carretto «come ai tempi del nostro concittadino Vincenzo Navarro».

Facciamo, dunque, appello al Sindaco, agli Organi regionali, agli Organi legislativi e amministrativi dello Stato, alle forze sociali, alle forze popolari di intervenire e di farsi interpreti presso gli Organi competenti affinché, proprio in occasione della trasformazione della Castelvetrano-Sciacca - Porto Empedocle, venga costruita una linea ferroviaria, a scartamento normale, Sambuca-Sciacca, collegandosi a quella precedentemente enunciata.

Vantaggi e svantaggi che la linea comporterebbe:

Vantaggi:

a) Sei corse al giorno (di andata e ritorno), in coincidenza con i treni in arrivo e in partenza da Sciacca, così articolate:

— da Sambuca, per Sciacca, partenza ore 6,00 - 12,00 - 17,00

— da Sciacca, per Sambuca, partenza ore 8,00 - 13,00 - 20,00

b) I lavori per la costruzione di questa linea occuperebbe la maestranza locale, per almeno quattro o cinque anni;

c) La stazione di Sambuca dovrebbe essere costruita, nelle immediate vicinanze dell'abitato, nel piazzale antistante le Scuole Elementari (ex Piazza S. Maria), la linea dovrebbe (il condizionale è d'obbligo) seguire una direttrice retta, realizzan-

do, se occorre, viadotti, costeggiando la costa orientale del lago Carboj (cioè per arricchire il paesaggio) quindi immettersi in una galleria (secondo lo scrivente non superiore a tre ovvero quattrocento metri) e raggiunge la piana di Sciacca ed essere così collegata alla Castelvetrano-Sciacca-Porto Empedocle;

d) Il viaggio in ferrovia, oltre che comodo per i vari servizi di bordo, è gestito direttamente dallo Stato, il che significa sicurezza nelle comunicazioni e coincidenza con i vari treni (in arrivo ed in partenza);

e) Con la realizzazione della strada ferrata si incrementa il commercio ed il turismo; per quanto riguarda il primo punto si facilita e si allarga l'esportazione dei prodotti vinicoli - agricoli e della pastorizia verso l'isola, la penisola ed oltre, mentre l'importazione della merce assume celebrità nell'arrivo e quindi nella consegna agli acquirenti, poi per quanto riguarda il secondo punto Adranone e lo stesso lago Carboj, in futuro, potrebbero essere luoghi di richiamo al turismo;

f) Ricordiamo poi come è avvenuto per Pordenone, Isernia e Oristano anche Sciacca, in futuro, potrebbe diventare Capoluogo di Provincia (essendo Agrigento distante, da Sambuca - S. Margherita - Menfi etc., circa 100 e più chilometri) e pertanto Sede di Prefettura, Questura, Amministrazione Provinciale, Direzione P.T., Sede Provinciale dell'EN.P.A.S., Provveditorato agli Studi, Medico Provinciale, INPS, INAM, Ispettorato del Lavoro etc. (per non dirli tutti) ma essa oggi offre, fra l'altro, le Terme, l'Ospedale, Scuole Superiori, Turismo, balneazioni, medici specialisti, e negozi (i quali ultimi non si fanno invidiare da quelli delle grandi città).

Svantaggi:

Conseguentemente verrebbe espropriata una piccola parte di terreno, che in base alla legge 25-6-1865 (ancora in vigore) art. 39, è soggetto ad espropriazione.

Scegliamo, dunque, in modo categorico questa alternativa (la ferrovia) e una volta scelta diremo, come dicevano i romani (ma gli antichi) electa una via non datur recursus ad alteram e forse, proprio per la mancanza o carenza di carburante, domani potremo raccogliere i frutti.

Adesso, per finire, considerando quanto detto lascio la parola ai Sigg. lettori per considerazioni che il caso richiede e se la costruzione della ferrovia apporterebbe o meno beneficio alla nostra cittadina.

Andrea Vetrano - Napoli

Un giudizio espresso dal Colletto, serio e preparato storico locale, che il Mangano riporta, è molto eloquente in proposito: «Io non capisco — dice egli, con la coscienza limpida dello storico — che gusto ci provano il Castagnano ed il Bruno a mettere su questo castello costruito sulla mobile arena dell'ipotesi, non confortata dai documenti, e solo per velleità di crescere lustro e decoro alla nostra patria». E bisogna convenire che appunto questo cattivo vezzo è quanto, in passato e al presente, ha inficiato la storia locale e non le ha permesso di dire una parola chiara e definitiva, per diventare, appunto, storia di Sicilia.

Era stagnante la vita e la storia della Sicilia sotto i Bizantini che attanagliavano la nostra isola con vessazioni e corruzioni d'ogni sorta, per cui un popolo nuovo e audace, gli Arabi, redenti e affratellati da Maometto, il 16 giugno 827 fanno un primo sbarco a Mazzara. La nostra storia volta pagina e se ne vedranno le conseguenze positive. Un territorio vasto e fertile, come quello di Corleone non ne poteva avere che beneficio. Per tutto ciò si veda il capitolo intitolato: Agricoltura sotto gli Arabi;

Senza gli Arabi, che fecero della Sicilia un giardino, non si poteva avere la splendida fioritura normanna. Gli astuti uomini del Nord, seppero bene assimilare la civiltà precedente e farla propria. Corleone cade in potere dei nuovi conquistatori, come dice il Mangano, nel 1709 e così il suo territorio, dopo rassettate le cose, viene diviso in feudi e concesso ai commilitoni degli Altavilla, per ingraziarsi e renderli devoti. A considerare bene, l'impresa della conquista della Sicilia viene ad essere un'impresa rischiosa a titolo privato che poi riceve la consacrazione papale in vista di trarne un beneficio. Auguro al dr. Mangano la prosecuzione del resto della Storia di Corleone, così bene incominciata.

Raffaele Grillo

S. Cantone, SCIACCA TERME, la valle dei Bagni e altre contrade. Palermo, Stass, 1980.

Con questo nuovo volume il prof. Salvatore Cantone continua l'opera iniziata parecchi anni orsono, quando si accinse a porre in risalto il patrimonio naturale, archeologico, storico-artistico di Sciacca e dintorni. Opera altamente meritoria soprattutto perché questo patrimonio — inestimabile — è in buona parte ignorato.

Oggi, purtroppo, si corre e «correndo in macchina — nota il Cantone — quante cose passano inosservate!». E aggiunge: «E' solo andando a piedi, deambulando lento pede come facevano gli antichi filosofi, che si può insieme respirare l'aria pura della campagna ed esercitare lo spirito di osservazione e di ricerca».

Egli ha percorso a piedi zone aspre e selvagge, si è arrampicato su per sentieri tracciati dalle pedate dei pastori e delle greggi, ha potuto ammirare paesaggi bellissimi indorati dal sole, balze... dolomitiche, torri antiche; si è soffermato tra erbe ed arbusti cresciuti in molti luoghi «con selvaggio vigore»; ha visitato zone archeologiche; si è addentrato alla luce di qualche torcia elettrica in grotte solitarie dove il silenzio secolare è appena scandito dallo scintillio dell'acqua; ha sentito la poesia molteplice della natura e poi l'ha reso in queste belle pagine per farne partecipi i lettori.

Seguiamo il lungo l'interessante itinerario. Dopo di avere visitato alcune contrade di Sciacca (la valle dei Bagni famosa per le sue sorgenti termali; Monte Kronio ben noto per le sue grotte vaporose; Locogrande, sede di una necropoli greca; la contrada S. Giorgio — La Lumia dove è stato identificato uno dei pochissimi dolmen esistenti in Sicilia) egli s'è portato nelle grotte «favolose» di Grattauli (al confine col territorio di Sambuca) un tempo abitate dagli Arabi e poi rifugio di temuti banditi; nella grotta del Calo legata al nome del brigante Vincenzo Capraro del quale i cantastorie saccensi cantavano le gesta leggendarie; ha visitato la Venaria (un famoso castello di caccia sito su uno sperone roccioso quasi a picco sulla valle del Belice) cui fa cenno Tomasi di Lampedusa; ed è giunto infine sulle alture di Sambuca per visitare la zona archeologica di Adranone.

Adranone deriverebbe da Adranò, antica divinità sicula il cui culto era molto diffuso in Sicilia.

Fondato — pare — nell'età del ferro, si sarebbe legata alla politica di Cartagine e sarebbe stata poi distrutta dai Romani durante la prima guerra punica.

Il prof. Cantone rifà le tappe delle dieci campagne di scavi che dal 1962 in poi hanno restituito alla luce le mura perimetriche e parte dell'antica città e conclude:

«Monte Adranone, che fino a pochi anni fa era un luogo frequentato solo da cacciatori e da pastori che vi conducevano al pascolo le loro greggi, è già oggi una delle zone archeologiche più interessanti della Sicilia centro-meridionale, destinata a diventare una meta d'obbligo per gli appassionati di storia e di archeologia».

Noi non possiamo non auspicare una rapida valorizzazione di questa importante zona archeologica e delle altre zone così magistralmente descritte dal prof. Cantone. Formuliamo intanto l'augurio che il volume denso di notizie, scorrevole ed elegante nella forma, prezioso soprattutto per chi abbia amore alle cose nostrane, vada incontro a un meritato successo.

t.r.

Bibliografia

Salvatore Mangano, STORIA DI CORLEONE, DALLE ORIGINI AI NORMANNI. Palermo, 1979 (con 12 illustrazioni documentarie).

Il dr. S. Mangano, chiaro oculista, si diletta, nel tempo libero del suo lavoro delicato, di coltivare l'hobby della storia locale e per ciò diversi volumi egli annovera nel curriculum di studioso, che gli fanno onore. Ora è la volta della storia della sua città natia, Corleone, in cui è stato Sindaco. L'antica città ha vissuto nei secoli scorsi una vita intensa e il dr. Mangano ha preso impegno per farcela conoscere meglio che non abbiano fatto gli storici precedenti.

Qualche mese fa ho letto una recensione al volume in esame che brillava soltanto di vuote frasi senza che si evidenziasse un solo problema toccato dall'Autore (e ce ne sono parecchi da discutere!). Recensire non è cosa facile come molti intendono, ma cosa addirittura difficile: il lettore che non ha tempo o pazienza di leggere il volume, si affida al recensore, che ne dovrebbe sapere più di lui (se non, a volte, integrare il testo) e dopo roboanti parole, resta con la bocca asciutta: insomma ne sa meno di prima, solo che un tizio ha scritto un libro portante il tale titolo e basta!

Quest'arte fasulla di recensione si chiama «cozzologia» e va biasimata. Può aggiungersi che sia un falso storico di cui abbonda certa faciloneria, di pseudo intellettuali odierni.

È opinione degli storici corleonensi che l'antica Schera sia stata la città madre di Corleone; il nome, per la prima volta, è stato fatto da Cicerone nelle sue accese accuse al famigerato Verre, ma come tanti luoghi della Sicilia antica elencati dal celebre oratore dei Siciliani depredati, non può ubicarsi con certezza: né nella presunta località corleonese detta «la Vecchia» (scilicet città), esistono avanzi di antichità, oppure vistosi indizi, che possano avvalorare la ipotesi. Si è avuto qualche sporadico rinvenimento, co-

me se ne trovano in tanti luoghi della Sicilia, sedi di antiche abitazioni in epoca storica.

Il Mangano, sulla scia della tradizione culturale locale, su l'argomento, anche perché è pratico dei luoghi, ricostruisce la topografia antica ed è un passo nella storia dell'antichità. Poi passa a discutere ampiamente, passando in rassegna tutte le opinioni escogitate nei secoli passati, scerverando l'etimologia costruita dai dotti che hanno avuto una idea fissa di volere dimostrare quanto a loro tentava, dimenticando il fattore storico bizantino: infatti Kouriliuni, si avvicina di più, anche per la fonìa, al toponimo odierno (da ciò il dialettale Cunigghiuini) e il nostro diligente Mangano sembra di essere d'accordo. Si può concludere, benissimo, se ciò risponde a verità, che Corleone rimonti ai bizantini, i quali, molto probabilmente continuarono a sfruttare i fertili e vasti latifondi e diedero vita a una fiorente comunità agricola destinata ad avere una storia preminente nella zona.

Quindi l'A. passa a discutere dello stemma della città medioevale e del titolo di animosa con cui venne a fregiarsi. C'è anche qui una eloquente traccia della vanità della città siciliana sotto la esosa dominazione spagnola, dalla quale si otteneva, per denaro, quanto titoli si volessero e di che altezza. Non è esagerato dire che si pagava a quel governo, esoso e corrotto, persino l'aria che si respirava, mentre alla vanità di chi aveva denaro, rimase l'eufemismo dello spagnolesimo.

Ritornando a Schera (p. 37 ss.), cioè sulla montagna denominata «la Vecchia», mi sembra un po' strano che su una roccia scabra, geologicamente di origine sedimentaria, che ivi avesse potuto prosperare una città: molto probabilmente servì da ricovero provvisorio in caso di guerra per i pochi abitanti della fertile zona intorno, poiché in nessun modo poteva ivi sostenersi una certa popolazione, senza altre risorse che le capanne. Del resto, in proposito, il Mangano riferisce le opinioni di cronisti tardi, del sec. XVII e XVIII, frutto delle loro elucubrazioni che non possono essere collaudate da documenti. E poi mi sembra strano che qualcuno abbia voluto includere il territorio di Corleone, nella zona Elima!