

Introduzione

Per "Infrastrutture" si intende quel complesso di impianti, di strutture, di attrezzature e di costruzioni necessarie per avviare o agevolare lo svolgimento di attività umane.

Più precisamente per permettere ad una comunità, più o meno grande, di vivere e controllare il proprio territorio in funzione delle necessità sociali.

Se questa definizione viene rapportata anche alla realtà storica e geografica dell'area centro-siciliana, si può intuire che è l'analisi delle infrastrutture del territorio che ci aiuta a capire meglio la storia e l'evoluzione tecnica e sociale dell'insediamento umano nella regione.

In specifico si tratta di pozzi, fontane, norie ed abbeveratoi, legati al regime idrico del territorio. Mentre i fondaci, le trazzere, le strade, i ponti e gli impianti ferroviari, sono collegati al sistema dei trasporti. Inoltre, i molini, le fornaci, i frantoi e le fabbriche, costituiscono le attività produttive. Infine, le torri d'avvistamento e le strutture militari, fanno parte organica dei sistemi difensivi del territorio.

Nell'antropizzazione del territorio siciliano un fondamentale ruolo ha avuto il sistema dei trasporti. Molto probabilmente la struttura medievale delle comunicazioni affonda le proprie radici nell'epoca greco-romana. Infatti, dall'approfondito esame che ne fa il Pace si ricava una straordinaria coincidenza fra la viabilità settecentesca e quella normanna e romana.

Inoltre lo storico esprime la convinzione che la Sicilia greco-romana, tranne qualche eccezione, circoscritta alle immediate vicinanze di consistenti nuclei abitati, non conosceva la strada rotabile. Biagio Pace sostiene ancora, che il mezzo essenziale di trasporto tra una località e l'altra, all'interno della Sicilia, fosse la bestia da soma. Di tale realtà restano ancora oggi tracce di strade romane che seguivano il noto Itinerario Antonini, che attraversava la provincia nissena fino a raggiungere Piazza Armerina. Rimangono, altresì, retaggi nella stessa toponomastica. A Mazzarino esiste una contrada di nome "Mastra" che indica il tracciato di un'antica via di comunicazione romana.

In realtà sino a quando i Borboni, alla fine del settecento non impostarono un programma inteso a dotare la Sicilia di una rete di strade carrozzabili, nell'isola, il modo di viaggiare e i mezzi di trasporto rimasero immutati per secoli.

Le persone, le merci e le derrate alimentari si trasportavano sul basto.

Una fila formata da tre o otto muli, costituiva un'unità di base di carico, detta "retina", la quale veniva affidata ad un solo conduttore, "il burdunaru".

Si trattava di una struttura estremamente flessibile e funzionale, che permetteva di effettuare trasporti di una certa consistenza su percorsi estremamente accidentati.

Tali percorsi seguivano vie naturali di comunicazione facilmente modificabili in caso di impedimenti, quali smottamenti o straripamenti di fiumi e torrenti.

Per coloro ai quali il dorso del mulo appariva scomodo, l'unica alternativa era costituita dalla lettiga affidata pur essa a due muli ed a un "letticheri".

Nell'abbazia di Santo Spirito di Caltanissetta è ancora perfettamente conservata la let-

tiga degli antichi abati. La difficoltà di adattare un'efficiente rete di comunicazione ad un accidentato territorio come quello siciliano, fu un'esigenza nella società medievale.

L'asse portante del sistema di collegamento tra i centri interni, restò per molti secoli la rete di reggie trazzere. Si trattava, in verità, di piste naturali condizionate dall'orografia e dall'idrografia, che potevano essere percorse soltanto a piedi o a cavallo, non in tutte le stagioni, e dove nessun uso poteva farsi del carro. L'utilizzo di quest'ultimo era limitato ai centri urbani più grossi e alle campagne limitrofe (Valle del Salso, Piana di Gela) per il trasporto di concime, di materiale da costruzione e derrate alimentari. Pochi chilometri oltre, i carri diventavano inutili. Il viaggiatore francese Houël, ci ha lasciato la descrizione di un carro le cui ruote sostituite da due travi con funzione di pattini erano trascinate da buoi.

Si trattava della "stragula", che serviva per il trasporto di paglia e cereali dai campi ai magazzini, ancora in uso nel primo novecento.

I viaggiatori che percorrevano le trazzere erano costretti di tanto in tanto, per l'esattezza ogni 6, 8 miglia (miglio siciliano m. 1486), a fermarsi di fronte ad una "catena" che, attraversando la strada, sbarrava il cammino. Per proseguire bisognava pagare il diritto di barriera a vantaggio del feudatario del luogo o del comune, che si assumeva l'onore della manutenzione del tratto di strada. Ancora negli anni settanta del novecento erano visibili, lungo una regia trazzera che attraversava il Bosco di Mimiani, due semicolonne in pietra con ancora i segni di una catena che doveva cingerli.

Evidentemente era il retaggio di un'antica chiusura che costringeva i viandanti a pagare il pedaggio per passare attraverso territori appartenenti alla potente famiglia Moncada. Nella pianta dello Schmettau, che rappresenta tutte le reggie trazzere esistenti in Sicilia nel secolo XVIII, si può notare la notevole ramificazione di queste arterie stradali nel territorio. La reggia trazzera era una struttura che si adattava bene al territorio ma ne seguiva i guasti e gli sconvolgimenti. Il setto veniva scelto adeguatamente seguendo le linee isoipse, cioè le curve che uniscono i punti che si trovano allo stesso livello. In seguito si batteva la terra e venivano messe pietre appena sbazzate che formavano un piano di calpestio pressoché regolare. Dopodiché venivano riempiti gli interstizi con terra o sabbia ed il tutto veniva fortemente battuto con la mazzeranga per favorire l'allineamento tra le pietre. Gli agenti atmosferici e le vegetazioni favorivano la levigazione naturale del selciato. Ancora oggi troviamo esempi di tali strade in varie contrade siciliane. Nelle vicinanze di Mazzarino è ancora perfettamente percorribile una trazzera che dal castello conduce in contrada Bubbonia. Così come nelle vicinanze del Casale di Turolifi, in territorio di Santa Caterina Villarmosa, restano le tracce di un'antica trazzera che percorreva il feudo dei Baroni Barrile dei Marsi.

La realizzazione di vere e proprie strade carrabili avvenne in Sicilia solamente nel 1774. Tra il 1774 e 1778, infatti, il Parlamento Siciliano riuscì a trovare 9.600 onze, pari a 24 mila scudi, tassando il baronaggio, il clero, le università baronali e demaniali. Fu inviato da Napoli il conte Lorenzo Persichelli con l'ordine di tracciare le prime strade siciliane, iniziando dalla Palermo-Messina via montagne. Benché nei primi decenni dell'ottocento, fossero state costruite le strade fondamentali, che univano il centro dell'isola alle principali città costiere (Palermo, Messina, Catania, Trapani), questa viabilità restava ancora uno scheletro senza le indispensabili articolazioni. Ancora qualche anno prima del 1860 l'intera rete stradale Siciliana consisteva in appena 1944 km. di strade reggie e provinciali, e di 376 km. di strade comunali.

Di questi enormi sforzi economici, tecnici e lavorativi realizzati sotto il governo Borbonico da migliaia di operai, rimangono ancora i progetti esecutivi conservati nell'Archivio di Stato di Palermo. Restano, altresì, quasi tutti i tracciati originari sottostanti le strade statali e provinciali odierne. Delle strutture "originali" di quel periodo, rimangono oggi, qua e là dei parapetti, delle scarpate in pietra, dei piccoli ponti, delle pietre miliari ecc.

In particolare rimane ancora un ponte su di una scarpata che l'architetto Francesco

Di Martino costruì, nel 1824-26, per superare l'abitato di Santa Caterina Villarmosa.

Ciò si evince dal progetto per l'allargamento della carrabile Palermo-Messina, via Caltanissetta. Altri problemi e diversa storia ebbe invece lo sviluppo della rete ferroviaria in Sicilia, nonostante l'impegno del governo Borbonico nei primi decenni dell'ottocento, a costruire tre grandi linee ferroviarie, le quali partendo da Palermo, avrebbero dovuto dirigersi: una a Catania, un'altra a Messina e la terza a Girgenti e Terranova. Fu con il governo di Garibaldi prima e con il governo liberale Piemontese dopo, che si delineò concretamente il progetto di una rete ferroviaria efficiente in Sicilia. In specifico con la legge n. 4440 del 25 agosto 1863, venne approvata la convenzione tra lo stato Italiano e la società Vittorio Emanuele, cui furono concesse, la costruzione e l'esercizio delle linee Messina-Siracusa e Catania-Palermo per l'interno della isola con diramazioni verso Girgenti e Licata. Nello stesso anno viene messo in esercizio il primo tronco ferroviario della Sicilia che univa Palermo con Bagheria per complessivi 13,337 km. Nel 1895 lo sviluppo della rete ferroviaria Siciliana in esercizio, risulterà articolato per complessivi 1.305 km. Per superare i notevoli problemi che un progetto così arduo dovette dare, sia i progettisti che ai lavoratori, si dovettero mettere in campo opere di ingegneria di notevole spessore tecnico. Ad esempio si possono evidenziare la realizzazione della galleria Mimiani e il viadotto Busiti. La prima fu realizzata nel 1880 dall'impresa del nord Italia, Neri, con una lunghezza di circa 10 km. Nella testata principale fu realizzato un ingresso in stile Neoclassico con merlatura, cantoni ad arco a tutto sesto in pietra bianca squadrata e sagomata. Il secondo fu costruito nel 1889 su progetto dell'ingegnere Sebastiano Mottura, con un doppio sistema di archi sovrapposti che ricorda gli antichi acquedotti romani.

Per i luoghi di rappresentanza come le stazioni furono realizzati edifici negli stili architettonici dell'epoca. Così la prima stazione di Caltanissetta presentava purissimi caratteri stilistici Neoclassici, il casello di Falconara mostrava elementi eclettici e l'interessante stazioncina di Caltanissetta-Xirbi, presentava decorazioni stile Liberty. Per avere un quadro più completo possibile del sistema di trasporti in Sicilia bisogna considerare che per tutto il Medioevo il commercio si svolse per via mare (e di qui la relativa importanza anche di porti che erano appena arenili) o a dorso di animali: muli, cavalli e asini. I musulmani stessi non conoscevano strade, ma itinerari da un centro all'altro; perciò importantissimi i corsi d'acqua spesso anche secchi, poiché formavano vere e proprie strade naturali che nelle valli dell'Imera settentrionale, del Salso e del Platani. Vicino alla città di Terranova scorre il fiume Gela, nel quale, secondo alcuni storici, si praticava un sistema di trasporto antico ed interessante. "Retine" di animali da soma su entrambe le sponde venivano legate a delle chiatte, le quali risalivano il fiume dalla foce trainate appunto dalla forza animale. La viabilità medievale era naturale e rispondeva a due finalità opposte: assicurare le comunicazioni e al tempo stesso la difesa dei percorsi.

Pure rispondenti a necessità su cui oggi non ci soffermiamo più, erano le ubicazioni di molti castelli: da quello di Mazzarino si sorveglia l'immenso territorio che va da Castrogiovanni a Riesi e al mare; il castello di Butera, era stato costruito in posizione strategica tale che in periodo aragonese vi si concentrava la difesa della Sicilia centromeridionale o meglio del Salso, anche da sbarchi provenienti dalla costa mediterranea.

Il legame strettissimo tra castelli, centri abitati, condizioni naturali e vie di comunicazione, fa pensare che grandi "stati" feudali costituiti nel medioevo (il principato dei Branciforte) nel Buterese e Mazzarinese, la contea di Caltanissetta dei Moncada, il complesso Mussomeli-Sutera nei feudi del Vallone di proprietà dei Lanza possono essere stati, per analogia, la ricostituzione di entità statali assai più antiche, risalenti alle civiltà preelleniche.

Abbiamo sottolineato l'importanza dei corsi d'acqua all'interno delle vie di comunicazioni. In effetti la costruzione di ponti nell'arido entroterra siciliano fu un grosso problema esecutivo per progettisti ed operai del medioevo. Uno dei più antichi ponti siciliani forse univa le due sponde del torrente Gallodoro, che scorre tra Sutera e Campofranco. Il

ponte si articolava su tre arcate con archi a sesto acuto che resistettero sul posto fino agli anni settanta del novecento, quando una piena li fece crollare. Nel basso mediavo erano pochissimi i ponti esistenti nella Sicilia centrale: si sono perse le tracce di diversi ponti esistenti sul Platani tra Passofonduto e il Tumarrano. Altri ponti sul fiume Salso furono costruiti tra il secolo XIV e il secolo XVI, come infrastrutture per il trasporto del grano. I fiumi venivano attraversati a mezzo della "scafa", traghetto, e al tempo delle piene mietevano vittime come spesso avveniva lungo il Platani. Il primo ponte sul Salso venne ideato verso il 1524 da ingegneri veneziani. La realizzazione di una struttura di così alta ingegneria, tra l'altro arricchita da un'interessante scultura che rappresenta l'aquila, simbolo reale che unisce le città (gli stemmi) di Caltanissetta e Castrogiovanni, fu letto dal popolo del tempo come "miracolo".

Un antico adagio asserisce che sono tre le cose meravigliose della Sicilia: "un monte, un ponte ed una fonte", cioè l'Etna, il Ponte Capodarso e i Lago di Lentini. Solo dopo due secoli, nel sec. XVII, si avrà la realizzazione di una serie di ponti. Per strade adatte alle ruote, invece, si dovrà arrivare al secolo XVIII. Del gruppo seicentesco di opere ingegneristiche fa parte il ponte sul fiume Acate, antico Biscari, che univa il ragusano con Terranova di Sicilia, edificato con una serie di archi a tutto sesto, non adatti alla navigazione, ma sicuramente più resistenti alle piene. Tra gli interventi ottocenteschi si può annoverare il ponte "Cinque archi" sull'Imera Meridionale che unisce il capoluogo nisseno con la città di Nicosia percorrendo il paese di Villarosa. Altre infrastrutture non meno importanti delle precedenti legate al trasporto e alla viabilità, sono i Fondaci.

Il fondaco era stalla, locanda, caravanserraglio e all'occasione, luogo di ritrovo e di scambio. Un fondaco poté divenire anche il primo nucleo di un nuovo centro abitato, esempio quello di Vallelunga. Il fondaco Fondachello in prossimità del centro abitato di Mazzarino possedeva una locanda, una scuderia, un frantoio e financo una cappella. Quest'ultima struttura porta ancora contrassegnata in una chiave di arco la data 1784, anno della sua costruzione. I fondaci erano costruiti lungo le strade di maggiore percorrenza e in luoghi distanti dai centri abitati. Ciò per facilitare, agevolare una sosta ai viandanti che intraprendevano, non senza difficoltà, un viaggio in Sicilia. Il fondaco del Lannaru si trova a circa metà strada tra Palermo e Catania e nei territori di confine tra i comuni di Vallelunga Pratameno e Resuttano.

L'elemento che ha avuto maggiori connessioni nella formazione di centri abitati e nello sfruttamento agricolo del territorio, è stata l'acqua. L'importanza del reperimento e della distribuzione dell'acqua è da sempre un problema fondamentale per lo sviluppo di qualsiasi attività umana. Avendo scelto di trattare solo l'aspetto tecnico e l'aspetto tecnologico della questione, dal medioevo all'età moderna, si deve purtroppo tralasciare il fondamentale periodo classico, a cui si devono parecchie opere per la captazione delle acque e per la canalizzazione delle stesse.

Il dominio Musulmano segnò un'età di rinnovamento, sia tecnico che produttivo, e si può affermare che allora fu realizzata nell'isola l'unica vera rivoluzione agraria mai più sperimentata. È necessario ricordare ancora una volta che ai Musulmani si deve la prima introduzione delle tecniche d'accumulazione, conservazione e distribuzione; ancora oggi quelle innovazioni sopravvivono mantenendo ancora l'originaria denominazione degli impianti: come ad esempio "gebbie" (serbatoi a vasca), "catusi" o "saia" (canali di distribuzione), "zappa" o "quanat" (sistema di canalizzazione delle acque). La più semplice struttura per la conservazione delle acque è ancora il pozzo.

Nei terreni prevalentemente argillosi, e dunque poco permeabili dell'altipiano della Sicilia centrale, i pozzi sono estremamente diffusi. Non c'è costruzione rurale, masseria, robba ed altre dimore contadine che non abbiano il proprio pozzo. Esistono diverse tipologie, dall'originale "cubuluni", di origine araba, con una copertura a cupola in gesso, all'efficace pozzo "a puleggia" con una stretta apertura cilindrica e un serbatoio a forma di bottiglia.

Alla stessa tipologia appartengono le cisterne circolari con una pala a bilico per il sollevamento dell'acqua e le vasche di raccolta delle acque piovane anch'esse utilizzate per usi domestici. Nelle zone coltivate ad orti, ad agrumeti e a vigneti erano in uso le cosiddette "gebbie", ampie vasche per l'accumulo dell'acqua per la conseguente irrigazione con i canali di distribuzione. Per l'approvvigionamento idrico pubblico invece, si utilizzarono "i punti d'acqua". Si tratta di strutture che consentivano il diverso utilizzo dell'acqua: fontana, lavatoio, abbeveratoio, cisterna.

Si trovano anche interessanti connotazioni stilistiche, come nella neoclassica fonte Fiumara di Santa Caterina Villarmosa e nella fonte Scala in territorio di Mussomeli in stile Eclettico. Esistono punti d'acqua che oltre a rifornire, fontane, abbeveratoi e lavatoi, servivano un "Palmento" come nei pressi della masseria Sant'Antonio nel contado di Sutera, o ancora oltre ad abbeveratoio e serbatoio, serviva da fontana, come in contrada Ramilia in prossimità dell'abitato di Delia.

Gli abbeveratoi sono gli impianti idrici più diffusi nella campagna siciliana; tra le centinaia di vasche sono ancora funzionanti interessanti strutture di antica origine. In prossimità del Santuario del "Signori du Bilici" tra i territori di Castellana Sicula e Valledlunga, è ancora visibile un biviere di origine Bizantina.

In contrada Bagno, nell'odierna cintura urbana di Caltanissetta, è rintracciabile un abbeveratoio di origine araba. Alla periferia della cittadina di Mazzarino è ancora in funzione un abbeveratoio medievale di forma ottagonale (Bubbonia Sottana). Ed ancora in contrada Irosa nel territorio di Resuttano, si trova l'abbeveratoio settecentesco dei blasonati Pottino di Monaco di Mezzo. Infine, nell'ambito dei programmi agrari e delle bonifiche è doveroso ricordare che furono costruiti innumerevoli abbeveratoi.

Citiamo solamente l'abbeveratoio "La Capra" di Sutera, che fu sosta forzata anche della colonna americana guidata dal generale Patton nell'estate del 1943. Tra le fontane-abbeveratoi considerate, veri e propri monumenti d'arte, troviamo la fontana di "San Francesco" del 1666 a Caltanissetta di forme manieristiche e la barocca Indovina di Mussomeli. L'importante "macchina" d'acqua fu costruita nel seicento dai Lanza. È costruita da 3 canneli ed è coronata da un pomposo fastigio. Estremamente interessante è a Caltanissetta il complesso idrico di "Due fontane - Cialagra".

Il sistema di distribuzione delle acque, composto da un abbeveratoio, una fonte, un lavatoio e una cisterna, è collegato al grande pozzo a cupola sulla sorgiva, tramite una galleria sotterranea.

Tale cunicolo, "ngruttatu" in siciliano, è una galleria "a cappuccina" costruita con blocchi di litoidi posti in obliquo e in mutuo contrasto. L'acqua che scolava, anche dalle pareti, si accumulava insieme a quella proveniente dal pozzo in un solco a forma di cucchiaio che arrivava fino alla fonte. Le tipiche macchine di sollevamento dell'acqua in Sicilia per molti secoli sono state le "senie" o "norie". Tale macchina era costruita da una serie di tazze fissate ad una catena senza fine. Le tazze si riempivano d'acqua proveniente dal fondo del pozzo, risalivano in superficie, rovesciavano il liquido in un apposito canale. Il meccanismo era azionato dalla trazione di un animale da soma.

L'animale era aggionato ad un asse di ferro o di legno che metteva in movimento una ruota disposta orizzontalmente i cui scorreva una catena, che a sua volta, mediante un ingranaggio dentato metallico o ligneo, azionava la senia-noria. È bene ricordare che fino al medioevo venivano incatenati al palo della senia anche degli uomini condannati ai lavori forzati ("ad metalla").

Le norie sono sparse in tutto il territorio centro-siciliano. Si trovano in contrada Bulala vicino Gela, in contrada Stizza tra Caltagirone e Niscemi, ed ancora, in contrada Favarella in prossimità di San Cataldo, in contrada Cozzo Cicero a Sommatino e, infine, nella pianura Lannari nella valle dell'Imera tra Pietraperzia e Caltanissetta. Una trattazione a parte andrebbe fatta per la Diga-Presa Delle Grotticelle costruita da Giovanni III duca di Pignatelli

D'Aragona per regolare il flusso delle acque del Gela in prossimità di Terranova. Infine come infrastrutture del territorio sono da annoverare anche i sistemi di difesa. Sebbene si ritiene che il castello rappresenti il centro di difesa per eccellenza, risulta essere troppo complessa la tematica inerente l'accastellamento nel territorio siciliano.

Per questo motivo citeremo solamente come sistema difensivo le torri d'avvistamento delle coste siciliane. L'importanza della difesa delle coste dalle incursioni piratesche risale alla dominazione normanna.

Nel solo cinquecento furono progettate diverse linee di difesa con torri d'avvistamento da ingegneri militari, come il senese Tiburzio Spannocchi, da artisti come l'architetto fiorentino Camillo Camilliani e da disegnatori-cartografi, come lo spagnolo Francisco Negro.

Lo studio riguarderà le torri di difesa del territorio interno siciliano e i fossati difensivi sparsi nelle valli dell'entroterra. Di quest'ultimi sistemi difensivi rimane ben poco. Nella toponomastica dei luoghi rimangono solo tracce.

Tra i castelli di Pietraperzia e Caltanissetta rimane una valle chiamata "Serra Difesa", retaggio forse di una galleria o fossato che univa i due castelli attraverso l'Imera meridionale.

Nel contado mazzarinese esiste una contrada chiamata "La Guardia" testimone di un sistema difensivo assimilabile ad una garitta.

Vicino i fiumi maggiori sono ancora visibili retaggi di fossati che allagandosi, isolavano le torri o i castelli posti sulle sponde. Un esempio si può ancora vedere intorno la Torre-Castello di Resuttano posto su di un'ansa del fiume Salso. La tradizione orale siciliana è piena di notizie che dislocano gallerie, fossati, garitte, casematte ed altre strutture difensive nel territorio centro-siciliano.

Sono testimonianze di quelle regioni-stato di proprietà di nobili famiglie spesso anche in conflitto tra loro o con il potere regio centrale. Le costruzioni più interessanti sono comunque le torri di difesa e d'avvistamento esistenti all'interno degli antichi feudi, vere proprie aziende produttive medievali. Il sistema turrato ha come insigne primogenitura un capolavoro dell'arte Sveva. Si tratta della magnifica e per molti aspetti misteriosa torre duecentesca chiamata "Torre di Federico" all'interno della città medievale di Castrogiovanni, odierna Enna. La fortezza di interessante planimetria ottagonale, era forse al centro del sistema difensivo della città di Castrogiovanni ritenuta inespugnabile per tutto il medioevo.

Il monumento ha delle forti caratterizzazioni stilistiche, specialmente nel portale di ingresso e nella grande bivora posta superiormente all'entrata.

Il tipico portale svevo è ad archi multipli acuti e strombati da fasce che formano gli stipiti, i quali sono decorati con colonnette pensili e con tipiche decorazioni a zig-zag.

La stupenda bifora sovrapposta al portale ha un preciso riferimento tipologico nel Castel del Monte nel territorio di Andria, che fu una delle dimore ufficiali di Federico II soprannominato "Stupor Mundi".

La bifora ingentilita da una colonnetta centrale ha tutte le caratteristiche tipiche dell'architettura sveva.

Molte torri sono inglobate in strutture rurali costruite in periodi successivi, così come la "Torre di San Martino" i cui resti furono inglobati nella settecentesca ed omonima masseria all'interno del centro abitato di Milena, antica Milocca.

Il complesso rurale progettato quasi sicuramente dal valoroso architetto Venanzio Marvuglia fu appunto costruito su un'antica torre medievale che oltre alla difesa, serviva per mettere in pratica la giustizia di ordinaria amministrazione.

Una villa di campagna sita in prossimità del bivio Vigne Vanasco nel territorio di Mazzarino, si chiama appunto villino "La Torre". Tra le strutture dell'edificio, forse d'impianto quattrocentesco, è leggibile ancora una torre di base quadrata con tracce, sul muro prospiciente l'antica trazzera, di una finestra, forse una bifora.

La torre probabilmente merlata era a difesa del vicino bivio dove si incontravano diverse reggie trazzere.

Nella seicentesca masseria di proprietà di Ursitto è inserita una torre di controllo con camminamento di ronda merlato.

Il "luogo forte" si trovava al centro dei vasti terreni coltivati a grano nel niscemese. In alcune circostanze un'antica torre è diventata il campanile di una chiesetta di campagna.

Il più illustre esempio è rappresentato dalla torre campanaria, forse di impianto arabo, inserita nella pieve di campagna di Santo Spirito in prossimità di Caltanissetta, il monumento Normanno, del 1153, doveva essere precedentemente un caravanserraglio nella strada che univa Palermo con Catania, via Caltanissetta.

Torri e torrette di difesa sono entrate, come del resto altri edifici, nel ciclo costruttivo di complessi edilizi più grandi o sono rimaste intrappolate nelle ristrutturazioni, spesso con il cambiamento di destinazione d'uso.

Il passaggio dalla torre alla masseria con corte chiusa è testimoniata, anche, da alcune costruzioni rurali utilizzate ancora oggi.

Il complesso della Torre di Resuttano lungo l'Imera meridionale fu trasformato in aggregato rurale e la contrada Torretta nel contado di Caltanissetta si trasformò nei secoli in borgo di campagna.

In questo ultimo volume e con profondo piacere che mi sento di ringraziare chi ha intrapreso, insieme allo scrivente, vere e proprie campagne d'opinione per salvare molte delle opere architettoniche contenute in questa ricerca. Mi riferisco all'onorevole Mario Arnone, all'onorevole Salvatore Morinello, al dottore Salvatore Giunta, al naturalista Andrea Longo e al dottore in farmacia Valerio Cimino. Tutti i sopracitati studiosi, a vario titolo, hanno contribuito, esponendosi personalmente a far conoscere e a salvaguardare molti siti archeologici, storici, architettonici e naturali di questa provincia.

Mario Cassetti