

Un'antica area militare nel porto di Trapani?



"(Trapani) stette sul confine fra lo spazio romano e quello punico; poi sul limes fra il mondo bizantino e quello islamico; con la conquista normanna, divenne il lembo d'Europa neolatina e cristiana più vicino al Maghrib musulmano. Questa tradizionale fruntera di mori nel XVI secolo diviene il luogo dello scontro fra il blocco asburgico e l'impero turco."

(F.Maurici, 2009)

Alcune recenti indagini condotte nell'area marina tra le isole della Colombaia e del Lazzaretto e Villino Nasi sembrerebbero rivelare come le cospicue strutture sommerse ivi presenti, finora ignorate o semplicisticamente attribuite a saline o peschiere, potrebbero invece rivelare uno specifico interesse archeologico. Sebbene tali strutture siano state soggette a una plurisecolare espolia-

Relazione
a cura
dell'architetto
Giovanni
Vultaggio

zione e alterazione antropica, oltre che alla mimetizzazione naturale – per la ricchissima flora marina che vi è cresciuta in pochi decimetri di fondale – la ricerca condotta potrebbe aprire un capitolo nuovo in questo "antico porto nel Mediterraneo" (Filippi, 2005), non solo per gli aspetti storico-culturali o per l'importanza storico-urbanistica che l'area potrebbe denotare, ma anche per gli sviluppi turistico-economici che potrebbe attivare, non essendo l'area interessata all'escavazione dei fondali del porto ed essendo posta in una zona che il nuovo piano destina a

Pubblicazione curata
dal Gruppo archeologico
Drepanon

www.drepanon.org
info@drepanon.org



Maria Antonina Altese
347 1431982

Vincenza De Gregorio
328 2684935

"Parco del waterfront - un parco con forte valenza paesaggistica e monumentale nell'area che include le emergenze architettoniche del Lazzaretto, di Villino Nasi e della Colombaia". (Fig.1)

Il porto di Trapani è stato di certo uno dei più antichi e celebrati del Mediterraneo, tanto che nel III sec. a.C. fu a lungo conteso tra le superpotenze mediterranee di Roma e Cartagine e all'inizio dell'VIII secolo d.C., se-

condo le ipotesi del compianto prof. Filippo Burgarella, fu forse un'importante base navale della flotta bizantina per il controllo del bacino occidentale del Mediterraneo. Nel XIII secolo divenne un punto centrale nei traffici mediterranei, grazie al ruolo svolto dagli Abbate de Trapano nell'accordo tra il Sacro romano impero di Federico II e il regno hafside di Abu Zakariyya Yahya, che permise alla famiglia trapanese il controllo del traffico marittimo tra i bacini mediterranei d'Oriente e d'Occidente e del più centrale e principale collegamento tra le coste meridionali e quelle settentrionali del Mediterraneo, per le navi che allora navigavano sottocosta. Tra il XIII e XIV secolo, il porto, venne aspramente conteso dai potenti eserciti angioini e aragonesi durante tutta la guerra del Vespro, diven-

tando "Porto dei Re" per i sovrani aragonesi tra il XV e il XVII secolo e "Chiave del regno" per Carlo V, tanto che alla sua difesa vennero destinati tra i principali finanziamenti del Regno di Spagna contro la rinnovata offensiva moresca. A tutto ciò si sommi ancora un retaggio antico che rese purtroppo celebre il nostro porto nell'intero Mediterraneo, giacché "i porti di Bejaia (in Algeria) e di Trapani... (erano) punti caldi della pirateria, vocazione sopravvissuta, in qualche caso, fino al XIX secolo..." (Peter Lehr, 2021. I pirati. Mondadori). Rispetto a cotanta storia, farà allora riflettere come, malgrado tale centralità nel Mediterraneo, dai primi del secolo scorso non si abbia più alcuna notizia di significativi rinvenimenti archeologici, capaci di svelare la storia di questo porto e di questa città.

IL PORTO DI TRAPANI: PRINCIPALI VICENDE STORICHE

Relazione a cura
dell'architetto
Giovanni Vultaggio

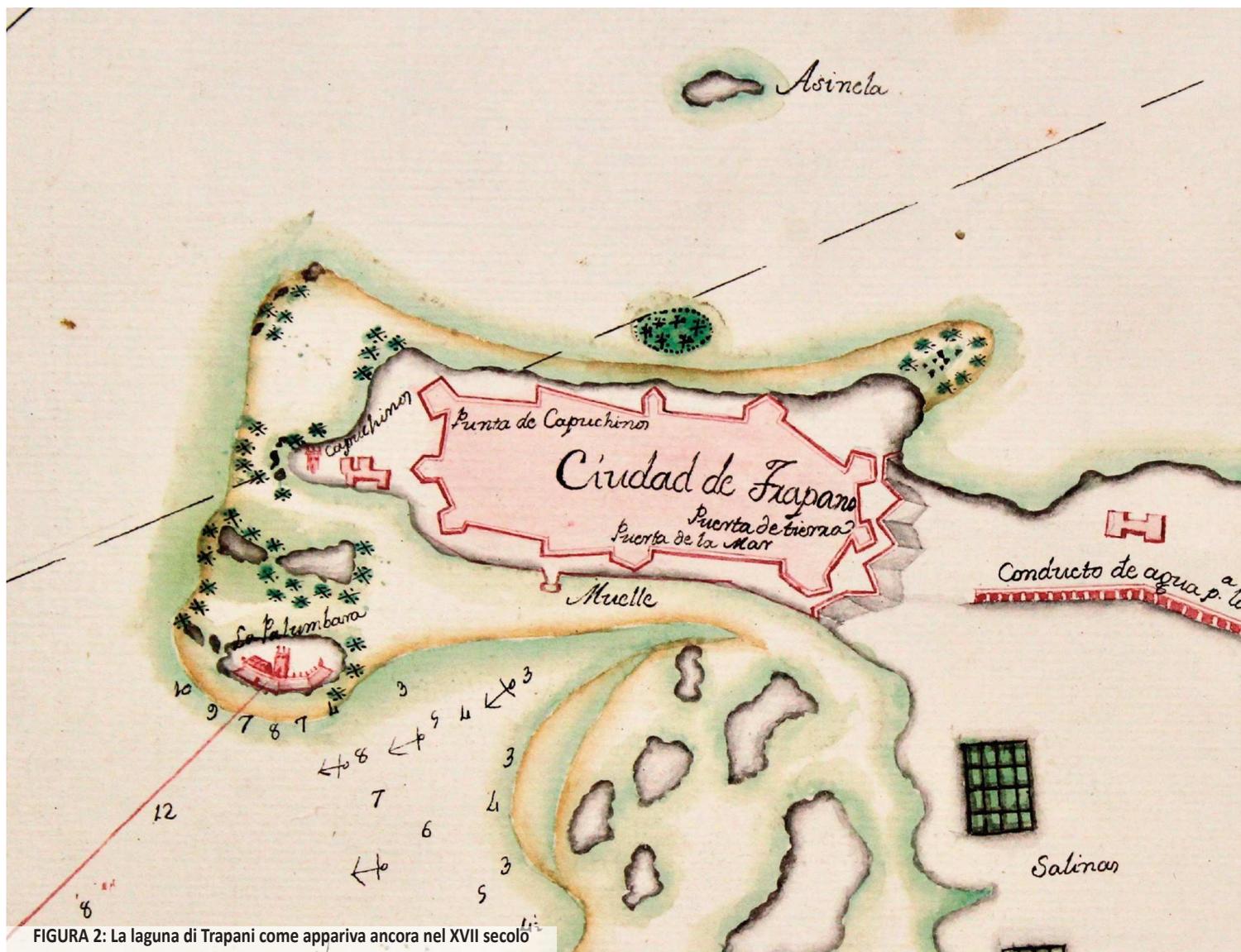


FIGURA 2: La laguna di Trapani come appariva ancora nel XVII secolo

Vista la colpevole mancanza di indagini archeologiche sulla città e sul porto, per indagare le vicende storiche delle stesse possiamo solo far riferimento alle fonti storiografiche e a quelle poche e recenti informazioni ricavate dagli archivi storici, che certo non possono aiutarci, ad esempio, a comprenderne le vicende altomedievali.

L'archeologia, comunque, ha documentato in questi anni come persino negli emporion fenici – come verosimilmente fu Trapani – esistessero installazioni militari funzionali al controllo di cisterne e magazzini, come pure è acclarato il taglio, in età punica, di banchi rocciosi per fortificare e "isolare" gli antichi centri abitati fenici sulla costa, facendoli circondare dal mare, così come si osserva: a Trapani (con l'antico canale ubicato all'incirca sulla via Spalti, sca-

vato già prima dell'arrivo degli Arabi); a Marsala (fondata dopo la distruzione di Mozia e cinta dal cosiddetto Fossato Punico, di cui oggi resta solo una parte); in numerosi altri centri fenici come, ad esempio, Akko (S. Giovanni d'Acri). Noto è inoltre come numerosi centri costieri punici siano stati realizzati proprio su piccole isole come Mozia, Arado in Siria, Tiro in Libano e Cadige in Spagna, quest'ultima oggi divenuta una penisola.

A rivelare come le vicende puniche abbiano avuto un deciso impatto sul nostro territorio e sul porto in particolare, è lo storico greco Polibio (210-146 a.C.), il quale riferisce che i Cartaginesi si sarebbero profondamente impegnati a fortificare il porto di Drepano:

«tanto favorevole era, infatti la posizione e tale la bellezza del porto di Trapani, che sempre i

Cartaginesi dedicarono alla sua difesa la massima cura».

Furono infatti almeno tre le battaglie navali che durante la fase punica interessarono il nostro porto e le acque limitrofe:

- **Nel 368 a.C.**, una prima grande battaglia navale per la conquista del porto di Trapani è documentata da Diodoro Siculo: durante l'ennesimo scontro siracusano-cartaginese, il porto accolse ben 130 triremi di Dionisio. Questi, dopo aver saccheggiato l'intera regione ed essersi impadronito di Erice, aveva posto l'assedio a Lilibeo, assedio tolto successivamente inviando nel "porto di Erice" (Trapani) le migliori 130 triremi e facendo rientrare a Siracusa le altre. I Cartaginesi, armate 200 triremi, mossero così verso quelle siracusane nel "porto di Erice" e con un attacco im-

provviso affondarono numerose navi e ne trascinarono via la maggior parte.

- **Nel 249 a.C.** i Cartaginesi sconfissero la flotta romana nella battaglia di Drepana, una delle più gravi sconfitte navali subite da Roma nella sua storia: mentre tentavano di entrare con la loro flotta nel porto di Trapani, i Romani vennero aggirati, spinti verso le saline e sopraffatti dalla flotta punica comandata da Aderbale.

- **Il 10 marzo 241 a.C.** Gaio Lutazio Catulo, con la celebre battaglia delle Egadi, tanto cara al compianto Sebastiano Tusa, avrebbe sbaragliato la flotta cartaginese ponendo fine alla guerra, senza che però Drepano venisse espugnata.

Così, se durante la lunga pax

romana Trapani dovette essere un porto relativamente tranquillo, è solo la mancanza di dati archeologici a non consentire la verifica delle ipotesi formulate dal prof. Filippo Burgarella sull'importanza militare che dovette avere il nostro porto in età bizantina. Anche nel periodo arabo e normanno, del resto, la città fu teatro di sbarchi, battaglie navali e assedi: nel 902 vi sbarcò con grandi forze l'emiro Ibrahim per la conquista dell'isola; nel 1077 venne assediata per mare e terra dai normanni, che la conquistarono; nel giugno del 1266 (o 1264) una squadra veneziana di 27 galere comandata da Iacopo Dandolo, proveniente da Messina, attaccò una squadra genovese di 28 galere al comando di Lanfranco Borborino Della Turca riuscendo ad affondarne tre e a catturare le altre. Ancora non

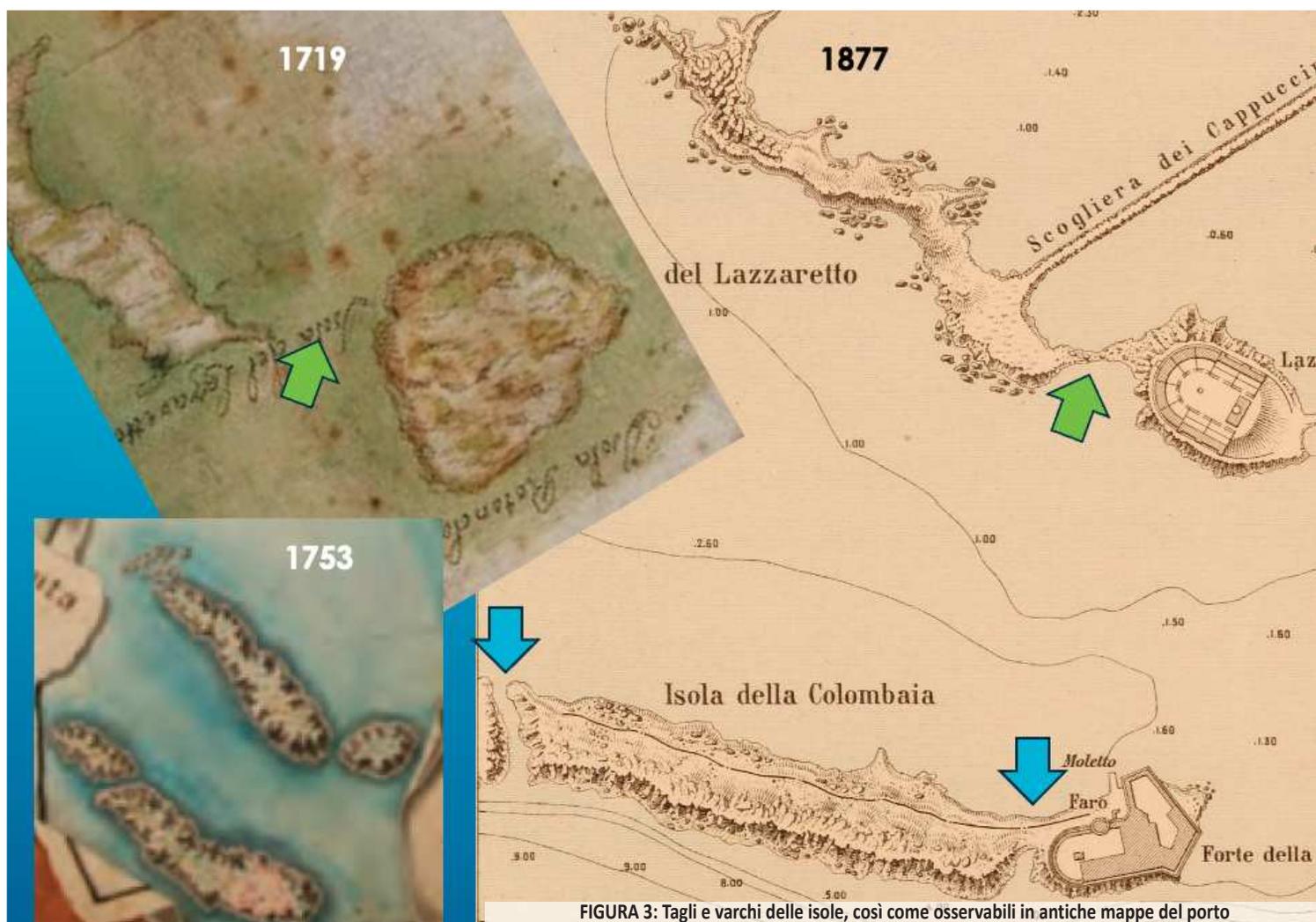


FIGURA 3: Tagli e varchi delle isole, così come osservabili in antiche mappe del porto

si conoscono gli interventi militari sul porto attribuibili all'ampliamento della città voluto da Giacomo II sotto il controllo della famiglia Abbate; ma certo, date le dimensioni e l'entità del conflitto della guerra del Vespro, questi non dovettero mancare, dal momento che si tratta proprio di uno dei periodi più intensi per il porto di Trapani: nel 1284, il mare della città fu teatro di una battaglia navale promossa da Carlo II di Napoli, con le sue galee napoletane e francesi, contro le truppe della Corona d'Aragona al comando di Palmerio Abbate e Ruggero Lauria; nel 1299, Trapani venne assediata da Filippo I d'Angiò, sempre contro Federico III di Sicilia e solo la battaglia di Falconara, tra Trapani e Marsala, pose fine al conflitto; nel 1314, fu Roberto d'Angiò, re di Napoli, che assediò Trapani contro il Regno di Trinacria di Federico III di Sicilia per la violazione degli accordi previsti dalla Pace di Caltabellotta; nel 1432, infine, il re di Napoli Luigi III d'Angiò intervenne su Trapani contro il Regno di Sicilia di Alfonso V d'Aragona per la successione al trono di Napoli. Grazie a

non pochi e recenti studi archivistici, molto abbiamo imparato sugli interventi del XVI secolo verso una città ritenuta "chiave del regno", che, nell'area portuale, puntarono inizialmente a *mectiri a mare*, ossia sommergere la bassa isola di Santa Margherita o Ronciglio ("reciglio" o "regiglio" dei portolani), posta dirimpetto al fronte meridionale delle mura, per impedire il posizionamento dell'artiglieria nemica; poco ci è invece noto dell'isola della Zavorra, a Sud-Est della città, dell'isola della Calcara (detta anche di Sant' Alessio per la presenza di una chiesetta attestata alla fine del XVI secolo), della "Bassa" che il Pugnatore, nel 1595, indica come l'isola più meridionale e del Raisidebbi, promontorio di Nubia. Oggi, dopo l'attenta ricostruzione della topografia del centro storico operata dal Filippi (2005), sapremmo dove cercare i resti della città antica; ma resta fitto il mistero sui resti più antichi del nostro porto, che sembrerebbero svaniti nel nulla, malgrado dovremmo capire che in una terra "della più remota antichità" come è Trapani, il valore archeologico

non è solo nascosto sotto i nostri piedi, ma trovarsi persino in ciò che da secoli è davanti agli occhi e non sappiamo riconoscere.

Così, grazie ai droni e a Google Earth, è oggi possibile guardare alcune aree del nostro porto da una diversa prospettiva ed individuare – in particolare lo specchio di mare tra l'isolotto della Colombaia e quelli su cui sorsero il Lazzaretto e il Villino Nasi – una serie di importanti strutture sommerse che possono invece essere interpretate come elaborati e razionali sistemi di muraglie, moli, argini, dighe foranee, che insieme a profondi tagli operati sul sistema roccioso, sia emerso che sommerso, sono funzionali ad un sistema di controllo e difesa del porto e della città. E' certo che la configurazione più antica del porto di Trapani doveva essere abbastanza diversa da quella che conosciamo oggi, con elementi che la rendevano, per certi versi, addirittura simile alla laguna dello Stagnone (Fig.2): con una ben delimitata struttura urbana centrale (il quartiere del Casalicchio), isolata dalla terraferma attraverso un

canale artificiale che la trasformava in una sorta di isola; protetta da paludi (l'area delle Saline di Trapani, che stava al Casalicchio come lo Stagnone a Mozia), con scogliere e istmi e strette e piccole isolette (quelle del quartiere Palazzo, Lazzaretto, Colombaia, simili al complesso dell'Isola Lunga, assai frammentata in antico). Non mancano poi analogie tra il promontorio dell'antica Trapani – separata dalla terraferma dal suo antico canale, già esistente in età araba, adatto a collegare i due porti della città: quello di Tramontana, protetto da una lunga muraglia sommersa e quello meridionale – con il più complesso sistema posto in essere nel centro storico di Marsala, inizialmente isolato dalla terraferma attraverso il profondo taglio del Fossato punico, progressivamente interrato, ma che in antico cingeva l'intero quadrilatero di Lilibeo, collegandone i porti. È, quindi, da ritenere che, nei secoli più remoti, opere di edificazione, così come di escavazione dei fondali o di taglio e ridefinizione persino degli scogli del porto dovettero succedersi

per modellare lo stesso porto, per fini commerciali, ma soprattutto militari. Così, sebbene sia certo che estese strutture edilizie dovettero interessare tutte le zone del porto della città, risulta chiaro come la loro evidenza risulti oggi inevitabilmente ridotta, sia per l'espansione del centro abitato verso Sud, a svantaggio dello specchio di mare, sia per l'importante interramento dell'intera zona orientale del porto dovuto al progressivo sviluppo delle saline e all'apporto detritico dei diversi fiumi che vi sfociavano.

Analisi dell'area

Come ben conosce e ha più volte ribadito il prof. A. Tobia (2009) è noto dalle fonti che, durante la prima guerra punica, il console romano Numerio Fabio Buteone abbia fatto riempire di sassi e terra il piccolo braccio di mare che separa la Colombaia dalla terraferma, per trasportarvi tutte le macchine da guerra necessarie all'attacco della città, e che sarebbero stati gli stessi Cartaginesi, una volta riconquistata la città, a restituire la Colombaia alla sua condi-

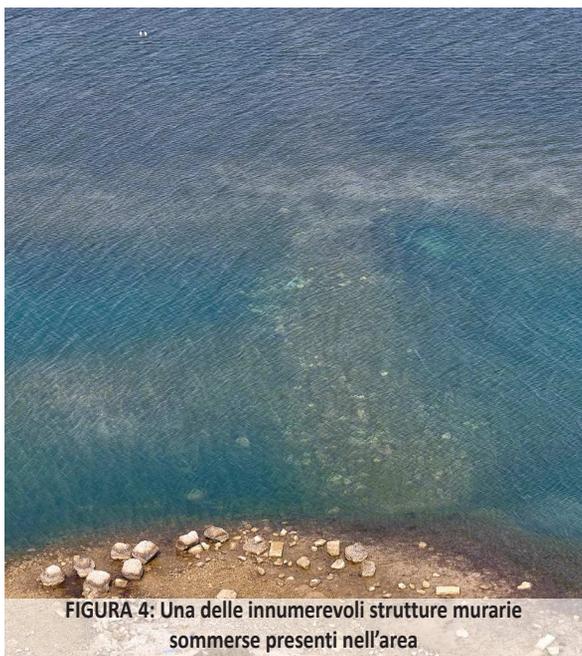


FIGURA 4: Una delle innumerevoli strutture murarie sommerse presenti nell'area

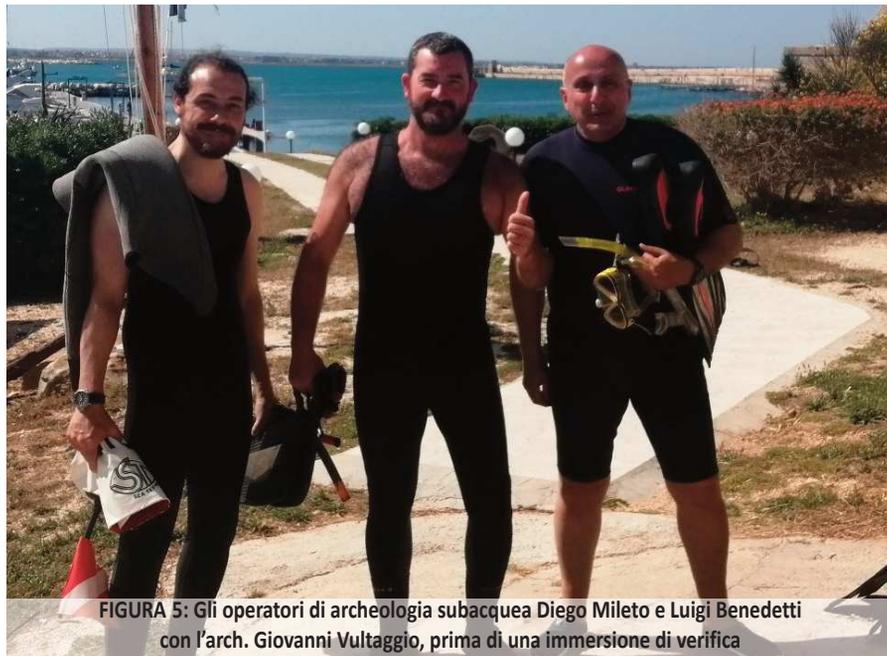


FIGURA 5: Gli operatori di archeologia subacquea Diego Mileto e Luigi Benedetti con l'arch. Giovanni Vultaggio, prima di una immersione di verifica

zione insulare. E' però un'assoluta novità che il tratto di mare e le stesse isole della Colombaia e del Lazzaretto abbiano conosciuto profonde ridefinizioni, sia attraverso opere di addizione (muri, scogliere, argini...) che di sottrazione, come il taglio di canali e varchi tra le isole (Fig.3).

Sono ben tre, infatti, i profondi tagli artificiali praticati sull'isolotto della Colombaia: uno colmato nel XVII secolo a ridosso del castello; un altro interrato, quasi certamente durante il secondo conflitto bellico a Ovest delle fabbriche di mine; mentre il terzo, oggi ancora evidente, separa l'isola della Colombaia dallo Scoglio Palumbo. Risultava invece ben delineato il varco, storicamente osservabile nelle cartografie del XVIII secolo, oggi colmato tra il lungo scoglio già denominato Lazzaretto, oggi sede del Villino Nasi, e l'Isola Rotonda o di Sant'Antonio, su cui sorse nel XIX sec. l'attuale edificio del Lazzaretto. Oltre a tale importante sistema di tagli - che, a quanto è dato osservare, si rivela artificiale tra le strette isole della Colombaia e di Sant'Antonio/Lazzaretto, si conservano tutt'oggi e si disegna con chiarezza: un ricco sistema di muraglie sommerse e semisommerse con andamento ortogonale Nord-Sud ed Est-Ovest, contrassegnato da significativi spessori con innumerevoli blocchi tagliati di diverse tipologie, alcuni dei quali di dimensioni assolutamente ragguardevoli, oltre a sporadico pietrame lavico; un canale mediano tra le due

strette isole, segnato in alcuni punti da repentini salti di quota superiori al metro; tracce di numerosi moli e accumuli rettilinei di pietrame, a mo' di sbarramenti e argini. Si osserva così, proprio nel punto del porto più esterno e prossimo alle bocche di ingresso al porto, un tratto di mare fortemente intercluso, protetto, in grado non solo di assicurare lo stazionamento di barche al sicuro dai marosi, grazie a successivi argini realizzati a pelo d'acqua o immediatamente più bassi (Fig.4), ma che in antico permetteva anche di usufruire della protezione del fortillio della Colombaia (qualunque ne sia stata la configurazione storica), nonché di numerose vie d'uscita costituite dai varchi fra le strutture sommerse e i tagli delle isole: a Sud, coi tre tagli dell'isolotto della Colombaia (i due oggi interrati e il terzo, che taglia lo Scoglio Palumbo); a Ovest, con due uscite leggibili lungo il canale tra gli isolotti Colombaia e Scoglio Nasi; a Est, con il varco segnato da muri sommersi in direzione Nord-Sud tra la Colombaia e l'isolotto del Lazzaretto; a Nord col varco, oggi colmato, tra gli isolotti del Lazzaretto e di Sant'Antonio. E' ancora interessante notare, inoltre, come l'odierno complesso del Lazzaretto e del villino Nasi sia stato in antico ben diverso, tanto che le prime carte tecniche della città, come quella dell'Ebhardt del 1719 o dell'IGM del 1887, mostrano inizialmente due isole ben divise da una netta separazione, quindi collegate da un sottilissimo braccio. Si osservano così: una prima isola a Ovest, sinuosa, stretta e

lunga su cui sorge oggi il villino Nasi, frammentata in molti scogli e denominata nel XVIII secolo Isola Bassa o Lazzaretto, nella cui prossimità, com'è noto, si ancoravano nei secoli scorsi le navi in quarantena; una seconda, a Sud-Est, su cui oggi sorge la struttura ottocentesca del Lazzaretto e detta anticamente: Isola Alta, per le alte formazioni rocciose che la costituivano; Isola Rotonda, per la sua forma circolare, o ancora Isola di Sant'Antonio del Mare, per l'antica chiesetta che vi venne realizzata, secondo le fonti, nel 1141 da alcuni marinai e poi demolita nel 1523 per impedirne l'uso come rocca in caso di assedio alla città.

Delle due, la seconda rivela un sicuro interesse archeologico: non solo per la sua inusuale forma circolare, che non può non richiamare alla memoria l'isoletta circolare al centro del porto di Cartagine, ma anche per gli andamenti rocciosi radiali che vi si scorgono sul posto, così come nelle accurate cartografie storiche dell'IGM, e così pure per le strutture murarie pluristratificate, evidenti nel basamento dell'attuale Lazzaretto, realizzate sia nella locale pietra mischia che nella scaglia bianca dell'Erice: strutture certo ben più antiche dell'articolazione ottocentesca e che richiamano le sequenze stratigrafiche medievali da me documentate sulle strutture medievali della Colombaia. Da evidenziare, infine, la massiccia vera di pozzo dalla singolare forma ottagonale, ricavata in un unico blocco di pietra mischia, oggi collocata in posizione secondaria sul

prato prospiciente l'ottagonale torre della Colombaia.

Conclusioni

Quelle osservate sono tracce estese e significative, realizzate secondo una precisa logica e funzione, comunque a controllo del porto e dei traffici marittimi mediterranei che vi si svolgevano. Seppur gli studi qui proposti, conseguenti alle personali ricerche sul Castello della Colombaia, siano da considerarsi solo agli inizi (Fig.5), ritengo tuttavia plausibile, formulare una prima ipotesi che interpreta in funzione militare i poderosi interventi osservati: una ipotesi giustificata non solo dalla razionalità del sistema individuato, ma anche dalla prossimità del fortillio della Colombaia (qualunque ne sia stata la configurazione storica); dalla posizione strategica all'ingresso del porto di Trapani; dal configurarsi di una zona di mare, protetta naturalmente e artificialmente, da cui era possibile sortire nelle più diverse direzioni attraverso varchi facilmente chiudibili e difficile da assediare in modo concentrico, con agevoli scogli a Sud e a Nord in cui ospitare strutture di servizio (magazzini, alloggiamenti, aree rimessaggio, cothon...). Si potrebbe allora trattare di antiche, quanto rare, strutture connesse ad una antica area militare del porto, separata dalla zona commerciale e peschereccia e a mio avviso ipoteticamente riferibili soltanto a tre diverse fasi storiche: la fase punica della città; l'ancora impercettibile fase bizantina (secondo l'ipotesi del compianto

prof. F. Burgarella) o le cruenti fasi angioine - aragonesi sfociate nella guerra del Vespro. La cautela e lo scrupolo del ricercatore spingono a non spingersi oltre e invitano a intraprendere le necessarie attività di ricerca archeologica subacquea, al fine di cogliere le importanti prospettive offerte dal nostro porto, dove almeno 3000 anni di storia, commerci e scontri navali sembrano quasi svaniti nel nulla, caduti come sono in quella indifferenza collettiva che tanto mi ricorda la demolizione del Castello di terra: non vorremmo infatti che, anche stavolta, dopo un investimento pubblico di oltre cento milioni di euro per la valorizzazione e il rilancio del porto di Trapani, a rimanere sepolta e relitta, sia, ancora oggi, proprio la nostra millenaria storia.

Crediti

L'autore ringrazia Patrizia D'aleffi e Giovanni Samanà, per la loro preziosa disponibilità e collaborazione.

Publicazione curata dal Gruppo archeologico Drepanon

www.drepanon.org
info@drepanon.org



Maria Antonina Altese
347 1431982

Vincenza De Gregorio
328 2684935