



TRAPANI'S ARCHEOPORT! LA STORIA NON SI CANCELLA

Il porto di Trapani, posto a cerniera tra i due bacini mediterranei di occidente e di oriente e nel tratto di minima distanza tra le coste meridionali del Maghrib e quelle settentrionali europee, si è sempre trovato, lungo le principali vie di comunicazione e transito commerciale e militare tra le sponde di un Mediterraneo in cui la navigazione avveniva sottocosta e solo per pochi mesi all'anno. E' un dato certo che la funzione portuale abbia condizionato lo sviluppo della città, nata con ogni probabilità come "emporio fenicio", piuttosto che città, tanto che nel 368 a. C., mentre ancora l'area era nominata "porto di Erice", ospitò

pesantissima sconfitta con la perdita di non poche navi! E tanto crebbe il ruolo del porto, che ben presto questo emporium di Erice soppiantò la stessa cittadina sulla vetta, assumendo una propria identità di "città costiera e portuale a spiccatissima vocazione marinara" (Maurici 2020): una città-isola descritta come tale già in età normanna dal Malaterra e da Ibn Giubair, delimitata da un canale artificiale (non mancano i riscontri e le analogie), in corrispondenza delle odierne vie XXX gennaio - via Spalti, realizzato verosimilmente in età punica. Una Città-isola "vissuta per tutta l'antichità all'ombra del suo porto" (Filippi 2009), che

scelta nel 902 dall'emiro Ibrahim come punto per uno sbarco in forze alla conquista dell'isola. E che il connubio vincente della città e del suo porto sia sempre stato il suo carattere integrato commerciale e militare appare chiaro fin dall'età normanna quando il geografo arabo del X secolo al-Muqaddasi ricorda Trapani come una città cinta di mura su ogni lato, una piazzaforte ben difesa, la cui conquista in età normanna, nel 1075, rese necessarie operazioni combinate da terra e dal mare. Era un porto così importante, che non solo Ruggero I la munì di un castello (non identificabile con l'attuale castello di terra) ma che al momento dello



l'intera flotta di Dionisio di Siracusa, in procinto di assediare Lilibeo. E' poi lo storico greco Polibio (210-146 a.C.), a riferirci che "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". Pare così persino inutile ricordare come la cosiddetta Battaglia delle Egadi del 241 a.C. fu preceduta da un cruento scontro del 249 a.C. combattuto proprio nel porto e le sue acque antistanti in cui la flotta romana subì una

più tardi venne a trovarsi su una rotta indiretta Bisanzio-Italia e di cui, secondo un'ipotesi di Filippo Burgarella, se ne intravede anche il suo utilizzo come "base più occidentale della Sicilia" per le navi da guerra bizantine all'inizio dell'VIII secolo. Una fonte araba anonima di epoca incerta (forse di X o XI secolo) riportata da al-Kazwini accenna a Trapani come ad una importante città e buon centro commerciale per via del suo porto, la cui rilevanza militare è attestata anche in epoca islamica, per essere stata

sbarco di Pietro III di Aragona, nel 1282, di castelli la nostra città ne vantava ben due, gemina castra, oltre alla Colombaia denominata fino a quel momento solo Turris. Una città e un porto centrale nel Mediterraneo direttamente collegato alle coste tunisine "tra cui non vi era che un giorno e una notte di viaggio" il cui tragitto "si fa sempre, state e inverno: e quando spira vento favorevole, non è che una tirata" (M. Amari, Biblioteca..., I, p.185) in cui approdano le navi da e per la costa dell'Africa,



ma anche navi genovesi dirette verso la Spagna... Un crocevia del Mediterraneo, sulla rotta dal nord al sud e dall'occidente per l'oriente, che in età federiciana svernerà un numeroso contingente di crociati, meritandosi un elogio da Federico II per la gestione della loro presenza e che sarà capace di ospitare, nel 1270, l'intera flotta francese al ritorno dalla conquista di Tunisi. Trapani ed il suo porto diverranno "punto d'appoggio ricco in consolati amalfitani, catalani, alessandrini, genovesi, veneziani, lucchesi, francesi e fiorentini, oltre che conteso tra le repubbliche marinare tirreniche, tanto da essere così ambita che "sia Barbarossa che Enrico VI la prometteranno a Pisa" (Sciascia L., 1996). Grazie agli accordi firmati fra Federico II e il signore Hafside di Tunisi, Abū Zakaria, in età sveva, si vincolava il porto trapanese alla costa tunisina e non è un caso che il primo console siciliano a Tunisi fu proprio un Abbate de Trapano, famiglia che per quasi due secoli segnerà, nel bene e nel male, i grandi avvenimenti trapanesi, i cui interessi incentrati sul porto costituiranno il motore principale della loro evoluzione, fra piraterie, commerci e missioni ufficiali, permettendo loro di "gettare le basi della loro fortuna, stendendo reti di potere anche sulle isole, da Favignana a Pantelleria, alla stessa Malta" (Sciascia L. 1996). Con suggestiva espressione, la Sciascia parla ancora di una nuova funzione acquisita da Trapani a partire dal Vespro: quella di "porto dei re" essendo il primo scalo siciliano per chi navigava verso l'isola da occidente: da Pietro III, nel 1282, sbarcheranno nel porto di Trapani i re e i vicerè spagnoli, segnando una nuova rotta privilegiata verso la Spagna che soppiantierà ben preso la rotta Trapani-Tunisi, che era stata determinante nel XII e XIII secolo. Alla fine del XIII secolo, sarà infatti la rotta

Barcellona-Trapani, a collegare la Spagna con la sua Sicilia, con Trapani che diviene il capolinea siciliano dei traffici catalani, la nuova "cerniera fra Spagna e Italia" e che sarà a lungo contesa dagli sconfitti Angioini francesi, che ne cingeranno d'assedio nel corso dei Vespri siciliani, il porto e la città: nel 1284 con l'angioino Carlo II di Napoli; nel 1299 con Filippo I d'Angiò e nel 1315 col re di Napoli Roberto d'Angiò... Lungo il XIV secolo, nonostante i colpi della guerra esterna ed intestina, la decadenza della egemone famiglia degli Abbate e la peste nera (che lasciò Trapani, come riferisce Michele Da Piazza, vedova del suo popolo) la città e il suo porto non smisero di crescere diventando una dei primi 4 centri della Sicilia, tanto da conoscere tra 1320 e il 1360, un "periodo di grande attività, evidentemente legato alla presenza catalana" (H.Bresc 1986). Nel XIV secolo il porto di "Trapani, segnato dal Monte San Giuliano, ha l'ovvio vantaggio di trovarsi nel punto in cui la rotta marittima dalla Catalogna, passando per le Isole Baleari e la costa del Maghrib, raggiunge la Sicilia" H.Bresc (1986). Ma tale centralità è stato di grazia non sono destinati a durare, poiché "la marina da guerra siciliana, un tempo formidabile strumento di potere che incuteva rispetto e timore nel Mediterraneo, era letteralmente colata a picco nella lunga guerra dei novant'anni seguita alla scintilla del Vespro" (Maurici 2020), tanto che alla fine del XV secolo la marineria trapanese non contava che un centinaio di caravelle, tartane, brigantini e galeotte, di cui un terzo allegramente e con profitto impiegati nel ladro-neggio sul mare (Costanza 2005). Così, nonostante trattative diplomatiche, trattati di pace e un assedio alla città condotto da Luigi d'Angiò nel 1432, l'attività dei corsari tunisini e turchi crebbe progressivamente, ali-

mentata dalle imprese degli omologhi siciliani e trapanesi in particolare, tanto che la guerra da corsa e la pirateria, unite ai rischi di sempre, come tempeste, naufragi, incendi a bordo, etc... facevano parte della vita di ogni giorno di chi andava per nave. La comparsa e la progressiva diffusione della polvere da sparo unita alla rinnovata minaccia moresca costrinsero così il governo spagnolo ad avviare, già nel XV secolo, un vasto programma di fortificazioni che videro proprio a Trapani la presenza e l'attività dei migliori architetti militari del tempo. Trapani, così, continuava ad essere una città ricca e ad ospitare nel suo porto intere flotte militari in quello che era divenuto uno dei settori più caldi del Mediterraneo, al centro della tenaglia che, da est e da sud, l'impero turco stringeva contro i possedimenti italiani. Trapani, il principale porto siciliano più vicino alla costa barbaresca, si trovò così direttamente sulla linea del fronte... divenendo la "chiave del regno" sotto Carlo V. Ed è proprio alla difesa di Trapani e del suo porto che saranno destinate le somme maggiori dal governo spagnolo necessarie alla fortificazione dell'isola, visto che il porto, nella prima metà del XVI secolo, si venne a trovare in stato di assedio: nel 1525 "venticinque galee d'infideli alla Favignana" vennero considerate "l'antiguardia dell'armata turchesca" (Pugnatore, Istoria...) mentre nell'autunno 1533 fu l'intera flotta turca, al comando del pirata Barbarossa a giungere fino a Favignana, fortunatamente senza attaccare la città in cui non era stato ancora completato il sistema difensivo ed il cui rafforzamento si protrasse per tutto il XVII secolo. Il successivo declino nel contrasto alle armate moresche che caratterizzò la seconda parte del XVII e il secolo XVIII si può osservare bene sulla Colombaia, dove il basso ed esteso corpo bastionato orientale, realizzato dal De Grunembergh dal 1673, si rivolge solo parzialmente verso il mare aperto e le sue ormai affievolite minacce e presenta invece il suo fronte più ampio verso la città, percorsa in quegli anni da moti di rivolta sempre più frequenti, violenti e pervasivi. Il XVIII secolo fu un secolo che vide tornare la città sulla scena bellica internazionale con frequenti assedi militari condotti anche via mare e connessi alla mutevolezza delle condizioni politiche tra Stati, tanto che almeno nel 1719 e nel 1739 il porto di Trapani venne assediato da Carlo VI d'Austria prima e da Carlo III di Borbone dopo...

Continua sul prossimo numero