Elementi di Conoscenza del territorio

Corso di aggiornamento per i Vigili Urbani dei Comuni di Trapani, Paceco ed Erice

Lezione del 21 febbraio 2014 – *di ALBERTO BARBATA*

PREMESSA

Non sarebbe stato giustificato il Progetto Ptta 94-96 n.89 Legge 305/88 sul disinquinamento e riqualificazione ambientale del canale di bonifica, delle relative diramazioni e del litorale di Nubia nel Comune di Paceco, con tutti i ritardi di realizzazione che durano dall'anno 1994, se non ci fosse da sempre, da secoli la necessità di provvedere a «nettare» o meglio a «limpiare», come è scritto nei documenti del seicento, i fiumi «dolce» e «salso» che scaricano detriti da millenni nel litorale del porto di trapani che un tempo allungava il suo «lito» fino alla terra di Nubia. Pulire, disinquinare sono i prodromi di tutta una storia ambientale che risale almeno alla metà del secolo XVI e che investe naturalmente non solo i fiumi ed il porto, ma anche tutte le saline dell'arco meridionale della Drepana, di cui tanto discettò il Pugnatore, ovvero capitan Lazzaro Locadello, lo storico mantovano che visse nell'invictissima urbs , a cavallo dei due secoli (cinquecento e seicento) insieme al padre, capitani d'arme ed ingegneri militari del regno.

Dormirono per secoli autorità portuali, ingegneri militari, senato cittadino e poi decurionati di Paceco e Trapani. Le proteste dei poveri cittadini del comune di San Lorenzo la Xitta furono spesso poste nel dimenticatoio, tra un'alluvione e l'altra che

ogni tanto assaltava la plaga ed i margi della frazione che veniva inondata per la tracimazione del fiume «dolce» come viene chiamato il flumen che trae le origini o le sue scaturigini dalla non lontana terra detta «menta».

Ma non bisogna dimenticare che dopo la cementificazione del Lenzi, avvenuta dopo l'ultima alluvione del 1975, l'abbandono e l'incuria sono state all'ordine del giorno ed il canale di bonifica, ed il fiume «salso» o meglio il Baiata sono rimasti, anche per le continue annate secche degli ultimi due decenni, abbandonati a se stessi, nell'intrico selvaggio delle cannicciole tipiche delle plaghe stagnanti.

Le proteste dei consiglieri comunali di Nubia, all'interno delle sedute consiliari del Comune di Paceco, sono state tante e le discussioni accanite e ripetute.

Fatta necessaria questa piccola premessa, è giusto dare qualche notizia storica sulle origini del porto di Trapani.

Notizie storiche sulle origini del porto di Trapani

La documentazione sulle antiche popolazioni dell'area della laguna nei dintorni di Trapani è costituita da frammentari ritrovamenti archeologici di superficie. Questi piccoli ritrovamenti confermerebbero, come aveva previsto lo storico Trasselli, una rete di minuscoli insediamenti diffusi nel territorio.

Al sud del porto di Trapani, che è poi l'area di cui maggiormente c'interesseremo, sono stati trovati frammenti d'ossidiana all'interno dell'isola della Calcara, e poi anche strumenti in selce sull'isola del Ronciglio, l'antica isola di Santa Margherita.

Queste sono alcune delle isole che si erano create quasi all'interno del porto, fin dalla preistoria. Per la verità, le mappe antiche dei portolani francesi, ma anche stampe raffiguranti la falce drepanea, riportavano sempre un'altra isola, «la basse», vicina alle altre due ora citate, mentre di fronte ad esse viene raffigurata sempre «la tour de salines», sicuramente la «raisidebbi» delle cartografie medievali, la torre di Nubia, destinata in un primo tempo a guardia di una tonnara che poi non si creò più e che divenne torre di guardia, delle saline, a difesa dai corsari barbareschi.

La torre fu poi affidata dalla Deputazione degli Stati al Principe di Paceco, e vi si tenevano a guardia tre artiglieri con le loro colubrine e cannone, mentre ogni sera due cavalli armati perlustravano fino all'Alga grossa (odierna Marausa lido) , come attesta la relazione del Camilliani, ingegnere militare fiorentino che era stato incaricato di fare un viaggio attraverso i litorali della Sicilia per la ristrutturazione delle torri per la difesa dagli attacchi delle armate turchesche.

Le due piccole isole, sostiene l'archeologo Filippi, «sono caratterizzate da una bassa piattaforma calcarenitica, costituiscono una sorta di barriera naturale fra il mare e la zona lagunare interna».

L'identica particolare situazione morfologica si ripresenta più a sud nella zona di capo San Teodoro, un promontorio che chiude la parte più settentrionale dello Stagnone di Marsala, dove sono stati ritrovati numerosi manufatti in ossidiana.

E poi fin dagli anni quaranta del novecento, gli studiosi avevano accertato la presenza di numerosi strumenti di ossidiana in molti luoghi dell'entroterra del trapanese, ma soprattutto, nei dintorni di Paceco, lungo la valle del Baiata, nei pressi di Malummeri, insieme alla presenza di fittili in ceramica dell'età del Neolitico antico e medio.

I ritrovamenti erano stati effettuati nella Grotta Maiorana come riferiva la Bovio Marconi, ma anche recentemente il Filippi in contrada Costa Chiappera di Dattilo.

Comunque è da segnalare il ritrovamento di alcuni pani di rame, anche senza alcuna documentazione purtroppo del contesto archeologico di provenienza. I pani di rame costituirebbero tuttavia un primo segnale sicuro sul fatto che l'approdo di Trapani era frequentato ed inserito «nel complesso sistema di rotte che collegavano i centri di produzione con quelli di commercializzazione dei metalli e che nel corso delle fasi finali della preistoria, da oriente ad occidente univano tutto il Mediterraneo».

Dicono gli archeologi, come Antonino Filippi, che particolarmente complesso si presenta il problema relativo all'antica morfologia del porto e di tutto il territorio circostante la città ed a tal proposito allega alle sue ricerche la pianta della città e del porto dell'anno 1872.

Ad est ed a sud nella area lagunare della città sono avvenute modificazioni ambientali consistenti e nella zona portuale sono da imputare in primo luogo alla attività di sfruttamento delle saline, ma anche alla canalizzazione dell'alveo dei torrenti Lenzi (il dolce) e Baiata (il salso), i quali nell'ultimo secolo hanno prodotto un differente apporto di sedimenti, conclude l'archeologo, in tutta l'area.

Ad esempio, «nella zona lagunare che si estendeva intorno a Trapani e fino alle pendici del Monte Erice, queste trasformazioni antropiche sono rilevabili anche attraverso la lettura delle fonti storiche e delle rappresentazioni iconografiche degli ultimi secoli (mappe, topografie, portolani etc..)».

Il territorio ad est della città, pertanto, era caratterizzato da estesi cordoni dunali intervallati da pantani, come quello famoso del cosiddetto Lago Cepeo che venne bonificato verso la fine dell'ottocento, e da campi coltivati.

Il geografo e storico Massa, nella sua "Sicilia in prospettiva", agli inizi dell'ottocento evidenziava la presenza a Nord Est della città di un lungo litorale sabbioso che veniva denominato in quel tempo la spiaggia "delli fungitelli", ma che certamente è l'attuale San Giuliano. Il litorale separava il mare dalla zona detta dei Cavallacci che era stata raffigurata nelle celebre stampa dell'Orlandi, della fine del cinquecento, con le senie e gli orti e poi più avanti con saline.

Mentre dovendo interessarci noi del profilo delle costa dell'area a sud del porto fino al promontorio di Nubia, che viene definito il Raisidebbi delle fonti medievali, evidenziate di recente dal Maurici nel suo "Medioevo trapanese", possiamo affermare che questo litorale era composto da diversi isolotti che sono oggi scomparsi a causa dell'azione eolica e della erosione dovuta all'acqua marina.

Ad esempio, di fronte la torre di Nubia, vi era l'isolotto di Raisidebbi, ormai inghiottito dalle acque, che in certe mappe del secolo XVI appare descritto, che nel secolo XX serviva ai cacciatori di anatre per la posta notturna.

Questi isolotti sono scomparsi, inoltre, anche a causa dell'ampliamento delle saline, dice Filippi, ma nell'area rimangono a memoria diversi toponimi come l'isola della Zavorra, l'isola del Ronciglio (antico "recilio o regilio dei portolani) o di santa Margherita e l'isola della Calcara (detta anche di Sant'Alessio per la presenza della chiesetta dedicata al santo alla fine del XVI secolo).

Il Porto, i fiumi Dolce e Salso e le loro «diversioni», le saline.

La quaestio posta dall'interramento del porto di Trapani è una lunga storia, fatta di relazioni al Senato cittadino ed alla regia corte da parte di chi era preposto alla Capitania della città. L'interramento del porto era dovuto a diverse cause, fra le quali quelle indicate da Capitan Lazzaro Lucadello vengono descritte più volte nelle relazioni inviate. Maggiormente il capitano attribuisce la causa agli abbondanti detriti che il fiume Dolce (l'attuale Lenzi) con il suo carattere torrentizio scaricava nell'area portuale. Suggeriva Locadello la deviazione dell'ultimo tratto di questo fiume verso meridione fino a portarlo a confluire con il fiume Salso (l'odierno Baiata) in maniera che entrambi sfociassero con un'unica bocca nel mare di Paceco. Siamo nel 1622 ed il suggerimento finale del capitano era quello di sfruttare l'area di risulta del tratto del fiume Dolce deviato per costruirvi, a cura ed uso della Regia Corte, una vasta salina che secondo le perizie richieste ad alcuni curatoli, avrebbe prodotto oltre 6000 salme di sale.

L'argomento è stato discusso dagli storici, sia nel libro sulle saline del Bufalino (vedasi relazione del Senatore D'Alì sulla salina Reda) sia nel volume sulla storia di Xitta del prof. Antonio Buscaino.

Secondo le ricerche del Buscaino che tanto aveva scavato nell'Archivio del Senato di Trapani e nei registri dei Notai defunti dell'Archivio di Stato di Trapani, le vicende dell'interramento del porto avevano scaturigini più antiche di quelle seicentesche.

Un bando dei Giurati di Trapani del 1574 (registro di Banna et Consilia del 1574) proibiva espressamente di scaricare le zavorre dei piroscafi che attraccavano, se non «in loco deputato verso mezzojorno, in Santa Margherita (odierna isola del Ronciglio, dietro la quale è l'altra isola detta della Zavorra, ormai unite)».

Si precisa che in ambedue furono costruite saline, una dal Saura duca di Castelmonte ed una dal barone don Giuseppe Gianquinto, ultimo borghese trapanese ad essere

nominato barone da Ferdinando III di Borbone agli inizi del secolo XIX, così come riferisce il padre Benigno nella sua "Trapani Profana".

Nel 1588 fu pubblicato un altro bando sul problema dell'interramento e della nettatura delle acque del porto. In esso si diceva espressamente: «Poickì la ripa del mare del porto di questa cità tuttavia si va empiendo et rovinando stanti cki è fangosa, et questo nasce pi lo imbarcare et disbarcare robbe et mercancie che carcano et scarcano dalli vaxelli...» e si proponeva di costruire un ponte.

Poi, successivamente, viene citato, come causa, il fiume della Chita, dal capitano Lazzaro Locadello nella sua relazione inviata al Real Patrimonio nell'anno 1605, così come nel Copialettere di quell'anno del Senato. Egli sostiene che «il porto si va riempiendo per le zavorre e per la materia che viene dal fiume della Scitta».

Il Tribunale del reale patrimonio chiede relazione ed il capitano scrive e nella sua relazione parla del fiume <dolce> che passa attraverso il casale della Scitta e «viene a sboccare nel porto e che si potrebbe facilmente voltarlo fora del porto molto lontano». Il Locadello cita inoltre il fiume salso ovvero l'odierno Baiata che viene a sboccare nel porto e propone di deviarlo affinchè con la realizzazione di un nuovo canale «si verria a levare tutte le acque dei fiumi torrenti fontane et altri rivoli che vengono a sboccare nel porto dove che ne risulterà a servicio a Sua Maesta a questa città et particolarmente al patrone di detto casale levandoci la mala aria et molte terre marcigne et canali si farranno tutte boni lavorativi».

Viene citato il padrone del casale, il barone di san Lorenzo Fardella, il quale poco tempo dopo, nel 1607, otterrà la concessione di popolare e costruire un nuovo borgo sull'altura tufacea, alta 36 metri slm, posta oltre il fiume, al fine di ovviare a questi inconvenienti che tanto danno arrecavano agli abitanti di Xitta. Così nascerà la nuova città feudale di Paceco.

In pratica, nel 1605, Locadello faceva presente al Tribunale che le cause erano dovute anche ai proprietari delle saline sorte intorno alla città e nella sua seconda relazione dell'ottobre di quell'anno diceva «che per i ripari et impedimenti di gran longhezza fatti di pietra alintorno del porto di questa città et altre bruttezze che sole portare e

gettare il mare....che per le zavorre gettate dalle navi...questo porto se sia empito et tuttavia si va di mano in mano empiendo...». Il capitano faceva presente che era imminente la perdita della funzionalità del porto e venivano accusati del riempimento eccessivo del porto i proprietari delle saline che avevano costruito muri di protezione contro le mareggiate, modificando l'assetto ed il corso del fiume «dolce», mentre i baroni delle saline sostenevano il contrario che la causa era da ricercarsi nelle zavorre dei vascelli, che avevano creato addirittura delle piccole isolette nel porto.

L'isola della Zavorra aveva avuto tale origine, ma è sintomatico che in una città come Trapani simboli deteriori come la "monnezza" avessero assunto un ruolo tale da determinare vere guerre e scontri tra la nobiltà locale e avessero fatto scaturire perfino dei nuovi titoli baronali. Non dimentichiamo che il novello barone Gianquinto faceva parte, insieme ai D'Alì, ai Vasile, agli Scichili, ai Prinzi, ai Venuti e altri, di quella borghesia rampante che era nata alla fine dell'ancièn regime e che non era molto amata dal barone di Xirinda, autore del celebre "Diario", ultimo difensore della "Mastra Nobile" e dell'aristocrazia morente.

Alberto Barbata