

Il Carcere, una storia non solo borbonica

La trasformazione da Castello a carcere avviene lentamente. Dove prima venivano "custoditi" uomini illustri con reato di opinione politica, con l'avvento dei Borboni fu trasformato in carcere. La Colombaia fu ristrutturata. All'interno furono ricavate le celle e il cortile grande si trasformò in cortile "d'aria". Nacquero le celle di rigore e alla Colombaia, arrivarono i forzati e gli ergastolani per essere isolati dal mondo.

Scrivono Giuseppe Romano, storico e romanziere trapanese: *"la struttura architettonica della torre ottagonale era costituita da tre elevazioni. Nel piano terreno, buio e umido, erano ricavate sei celle per i detenuti più pericolosi: cinque erano di dimensioni ridottissime anche se talvolta vi si rinserravano, in condizioni di vita indescrivibili, fino a sei carcerati; un'altra era un po' più ampia, ma vi si stipavano fino a venti prigionieri.*

Per evitare che le articolazioni di tali sciagurati si irrigidissero a causa dell'immobilità, il personale di custodia consentiva loro di trascorrere qualche ora di luce, di aria e di movimento in un cortile di qualche centinaio di metri quadri, cui si accedeva attraverso un lungo corridoio.

Nel primo piano, la struttura era analoga a quello sottostante, con egual numero di celle ma con un tasso di umidità leggermente inferiore. Gli uffici per il comandante e gli ufficiali e i locali per la lanterna e per i materiali d'uso, erano realizzati all'ultima elevazione fuori terra.

Ovviamente, neppure la Colombaia era provvista di un'infermeria degna di tal nome: alla cura dei detenuti malati, quando giudicati in gravi condizioni, si provvedeva con il ricovero presso l'ospedale civico di Trapani.



Collezione
Giuseppe
Romano

Solo a partire dal 1846, considerato che i carcerati che si ammalavano erano sempre più numerosi, per evitare i problemi connessi col loro trasporto sulla terraferma, l'Intendente decise di utilizzare due stanze del primo piano, attrezzandole alla meno peggio in infermeria.

Ma, il problema maggiore era quello della carenza d'acqua. Il forte disponeva di una grande cisterna per la raccolta delle acque piovane, ma il manufatto non risultava mai sufficiente. Il che aveva ripercussioni molto negative sul complesso delle condizioni igieniche, malgrado che per le pulizie si facesse ricorso all'acqua salmastra.

Come viene annotato scrupolosamente nel Decreto Organico del personale addetto ai Bagni Penali in Sicilia del 15 marzo 1853 veniva gestita con il seguente personale:

- 1 comandante di 2^a classe con ducati 21 al mese di soldo;*
- 1 meritorio con ducati 4;*
- 1 cappellano con ducati 12;*
- 1 chirurgo con ducati 16;*
- 1 algozzino con ducati 9;*
- 1 sotto algozzino con ducati 9;*
- 3 custodi con ducati 9 per ciascuno.*

Durante il periodo borbonico, la Colombaia era quasi sempre sovraffollata, perché nel forte oltre ai detenuti destinati a scontare il carcere più duro, trovavano spesso ospitalità molti relegati, in attesa di essere avviati alle vicine isole; nelle celle peggiori venivano infine rinchiusi, nei giorni immediatamente precedenti l'esecuzione, i condannati a morte.

Le guardie che prestavano servizio alla fortezza della Colombaia, venivano trasportati su una barca a remi dell'amministrazione e successivamente con le motonavi "Italia", e "Cristo Re" che attraversavano il breve tratto di mare più volte al giorno, con un servizio che copriva l'arco orario che va dalle ore 8.00 alle 19,30.

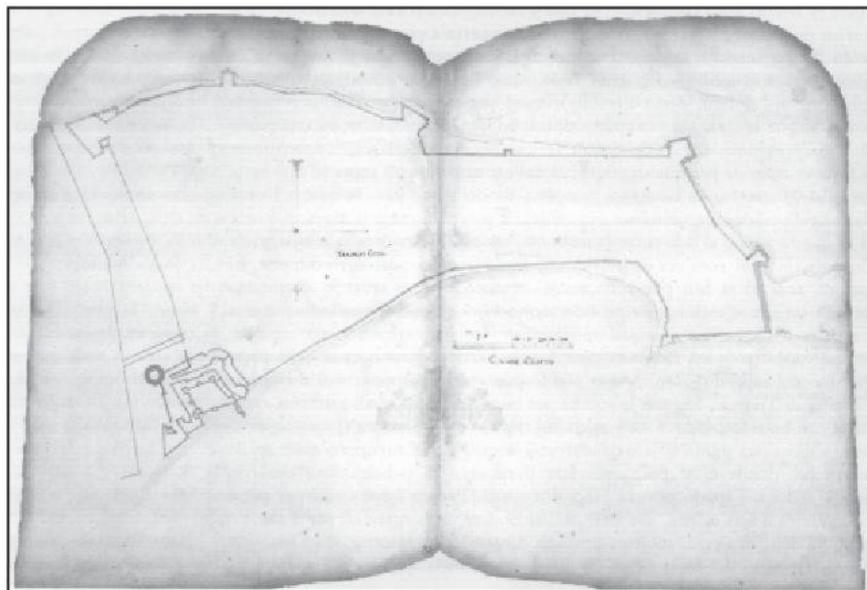
Ma, anche prima della motonave Italia, la fortezza della Colombaia fu dotata, necessariamente di diverse imbarcazioni. Spesso, queste imbarcazioni in forza alla Colombaia, con i loro equipaggi, furono protagonisti di salvataggi o comunque azioni meritorie di ricompense.

"Il 12 agosto 1880, una barca montata da 8 uomini di equipaggio ed un fanciullo, investita dal vento (probabilmente scirocco) fu capovolta nelle vicinanze del Bagno di Trapani e quei miseri sarebbero periti senza il pronto soccorso di due marinai del Bagno: Frusteri Giovanni e Torre Salvatore i quali sfidando il pericolo accorsero con la barca dell'amministrazione e li salvarono. Il Ministero della Marina, dichiarò i due meritevoli di lode."

Il 5 febbraio del 1900 il sottocapoguardia di 2^a Mariani Domenico, fu encomiato per avere efficacemente cooperato a salvare l'equipaggio e gli attrezzi della goletta Orsolina, naufragata sugli scogli della Colombaia di Trapani". Giuseppe Romano, Da Santa Caterina alla Colombaia.

Restauri: Camillo Camiliani

Abbiamo già visto come nel 1586, la Colombara aveva subito delle opere di restauro da parte dell'architetto fiorentino Camiliani, che ha anche lasciato un grosso volume di scritti e disegni di torri restaurate e progettate in tutto il territorio costiero siciliano. Scrive Marina Scarlata ne *"L'opera di Camillo Camiliani"*: *"Il 1 luglio de 1583, con l'occasione dell'incarico dato a lui capitano, si destinò ad accompagnarsi a lui Camillo Camiliani, che doveva compiere il giro dell'isola, come da mandato de viceré Marcantonio Colonna, avendo cura di «riconoscere insieme le circonferenze del Regno et descriverla in carta, specificando tutte le cale et i luoghi dove siano*



le torri et porti marittimi, e dove si designerà fare altre torri».

L'altra data è quella del primo agosto, scritta sempre dal capitano Fresco: *"Il primo agosto arrivai in la sopra-detta città di Trapani giontamenti con il detto magnifico Camiliani"*. Continua la Scarlata: *"Niente di più naturale che la corte avesse disposto finalmente di approfondire il progetto abbozzato da Spannocchi sul territorio e di fare eseguire il dettaglio del rilievo geografico delle coste, per verificare i luoghi dove sarebbero sorte le nuove torri, anche a confronto con le precedenti"*.



Così Camillo Camiliani descrive Trapani: *"Trapani secondo Tolomeo et Plinio, Polibio et Vergilio Torre di San Giuliano"*.

Hoggi questa città è molto nobile et ricca: ma da cui fusse edificata non si trova scrittore, che ne faccia menzione, et è posta nella piegatura del lito in un stretto di tera, là dove piglia il nome di Trapani, perché tal voce in greco vuol dire curvo, sonando ancora questo nome Drepano, et anco Trapana, cioè forma di falce. Che questa città fusse edificata da' Greci, come Erice da' Troiani, non s'ha per cosa certa. Et ha un bellissimo porto, nobilitato dalla venuta di Enea, secondo Vergilio nel terzo dell'Eneide. Et a fronte d'essa è uno scoglio assai comodo, il quale diede occasione di fabbricarsi una fortezza, la qual è antichissima et a' nostri tempi è stata restaurata et si domanda la Colombara; accompagnata questa con due

altre isolette nel mezo, che abbracciano il mare di maniera che danno forma al porto".

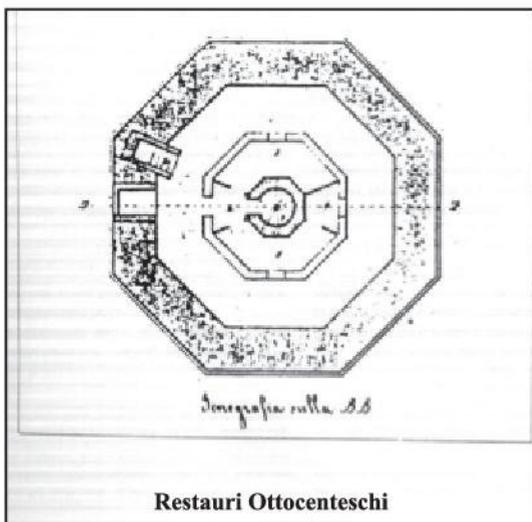
Così scrive pure Francesco Luigi Oddo in *La Sicilia sotto gli assalti Barbareschi e turchi*, Libera Università di Trapani 1990:

"Nel 1583, ebbe l'incarico di perlustrare minuziosamente tutte le coste siciliane e di stabilire in quali punti fosse più conveniente costruire altre torri, tali da formare con quelle esistenti una catena di posti di avvistamento e segnalazione l'uno in vista dell'altro, l'ingegnere fiorentino Camillo Camilliani. Questi, ottenutone l'incarico progettò e costruì un suo tipo di torre d'avviso di cui fu realizzata una serie numerosa, che, sommata a quelle esistenti, rafforzate e restaurate sotto la direzione dello stesso Camilliani, fece ascendere il numero complessivo a 137. Nel 1584, il viceré conte d'Olivares pubblicò le sue «Ordinazioni intorno al guarnirsi le torri di ufficiali, e alla maniera di corrispondersi i segni e le guardie».

Restauri ottocenteschi

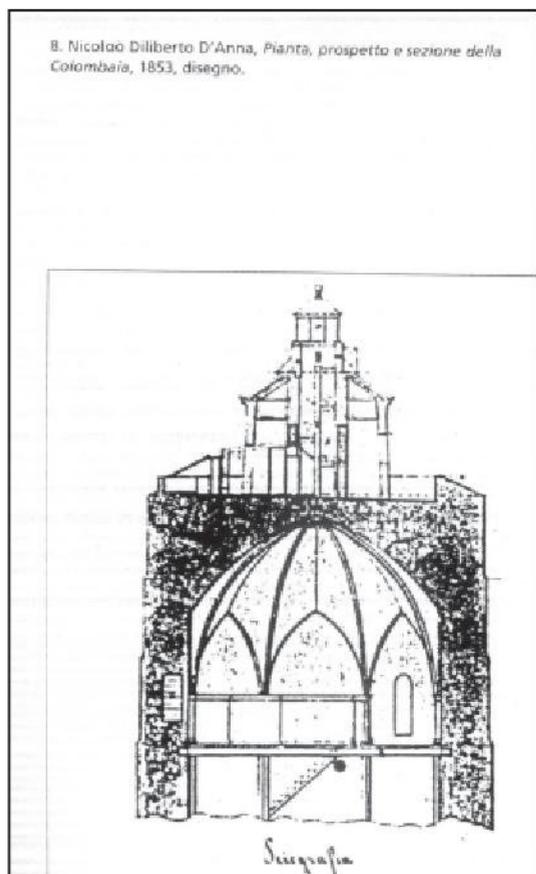
I documenti trovati sono vari, sia nell'Archivio storico di Palermo che nel *Fondo di Secrezia* di quello di Trapani.

Nel fondo *Real Segreteria Incartamenti dell' Archivio di Stato* di Palermo, vi si trovano documenti che riguardano la richiesta di restauro della Colombara: in successione vi sono le richieste a partire dal 1754 fino al 1770. In dettaglio sono state effettuate negli anni, 1754, '57, '58, '63, '64, '65, '67 e '70. Ma cinquant'anni di richieste non sono servite a intervenire per il restauro, anzi se ne riparlerà addirittura dopo i moti rivoluzionari del XXX gennaio del 1848, cioè quasi un secolo dopo le richieste. Il primo intervento borbonico, l'anno do-po, fu quello di adibire a prigione il fortilizio e questo protrarrà ancora l'inizio del restauro che avrà il suo prologo solo nel 1852. Le successive notizie si trovano nell'Archivio di Stato di Trapani. Una fitta corrispondenza tra il capo fregata, comandante del porto, Giacinto Lopez e l'Intendente della Provincia di Trapani ci chiariscono a chi sia stato affidato l'incarico dello studio del restauro della Colombara. Dalla **lettera del 25 luglio 1852** si legge che l'architetto incaricato alla



visita del castello è D. Nicolò Di Liberti D'Anna. Il 19 luglio 1853 il luogotenente Satriano, da Palermo, fa sapere all'Intendente della Provincia di Trapani che l'architetto in questione sta preparando "un progetto di riduzione della torre di codesto porto per renderla adatta a collocarvi un nuovo faro". (A. S. TP, Fondo Intendenza vol. 62).

Il progetto con i relativi disegni sono custoditi presso l'Archivio di Stato di Palermo. Dopo questi indispensabili preliminari, finalmente l'11 agosto 1859 vengono intrapresi i lavori di restauro. Dalla relazione dell'ingegnere Leonardo Previdi si evincono i lavori da effettuare e le note di spese. Purtroppo l'11 novembre dello stesso



anno avviene il crollo del muro di tramezzo nel salone del primo piano della torre del faro. A questo punto c'è bisogno di un nuovo progetto di ristrutturazione. La relazione del 27 novembre 1859 è dell'ing. Ottavio Tiby, che su disposizione dell'Intendente della città portuale, predispone tutti i particolari del nuovo restauro della Colombaria con le relative e dettagliate spese. (A.S. TP Fondo: Intendenza della Provincia di Trapani vol. 61). Si arriva così al 14 febbraio del 1860, quando finalmente la relazione e quindi i lavori di restauro vengono approva-

ti dalla Commissione ai Lavori Pubblici. (A.S. TP Fondo: *Intendenza della Provincia di Trapani vol. 61*). Da quel giorno passerà ancora un anno prima che si possa completare la gara d'appalto. Il 30 gennaio del 1861 vengono stilati i capitolati d'appalto da parte di Matteo Bonfanti e Antonino Rizzo. Finalmente il 31 gennaio 1861, l'ing. aggiunto Gaspare Spaccamento indirizza al governatore della provincia di Trapani una lettera nella quale si legge che il Governo locale aveva approvato "*il verbale di aggiudicazione dell'appalto*". (A. S. TP Fondo: *Intendenza della Provincia di Trapani vol. 61*). Nel frattempo si era creata l'Unità d'Italia che segnava la fine dei Borboni di Napoli. Il 9 maggio 1861 l'ing. allievo Ottavio Tiby stila il verbale di consegna dei lavori che vengono visionati anche dal direttore dei lavori ing. Vincenzo Greco. A questo punto la documentazione fa chiarezza anche sulla lievitazione del costo, in quanto "*dai calcoli effettuati dall'ing. Tiby, – scrive l'ing. Direttore Vincenzo Greco al Governatore di Trapani – è emerso che l'importo aveva subito una lievitazione*" (*ibidem*). Così tra burocrazia e missive i lavori procedono a rilento. Altra lamentela è quella del maestro *munifabro*, Matteo Bonfanti, che spedisce una lettera al Governatore della Provincia di Trapani il 5 giugno 1861 per avere la fatturazione. Ancora il 10 agosto dello stesso anno, F. Napoli, segretario generale della Luogotenenza generale del re nelle province siciliane presso il Dicastero dei lavori Pubblici, indirizza al Governatore della Provincia di Trapani una lettera nella quale chiarisce una volta per tutte il perché dell'esubero della somma d'appalto: "*l'esubero è stato causato da una manutenzione non prevista, ossia l'installazione di una catena di ferro resasi necessaria al riadattamento della fabbrica*". (A. S. TP Fondo *Intendenza della Provincia di Trapani vol. 61*).

Struttura e Architettura

Così la descrive il Massa (v. II, p. 429): *"ottagonale, rotonda, alta canne 20 con 8 di diametro, chiusa in quel tempo con mura di forma ovale, che distendevasi per lo circuito di canne ottanta ... (ampliata dal viceré Vega) accrescendo di nuove mura, e di validi baluardi l'antica torre, la ridusse in forte, e ben fornito Castello"*. Da ciò ne deriva la doppia classificazione di torre e castello che ne fanno parecchi testi tra cui quello del Giuffré nel suo libro *Castelli* e del *Portolano* del 1844 di Luigi Lamberti.

Della lunga storia di questo Castello, ch'è racchiusa nel detto *«chiu vecchiu di la Culummarà»* e supportata da vari storici, tra cui alcuni autori di classici latini e greci, restano visibili solamente alcuni elementi, ma non certo databili a quell'epoca. La parte più antica è sicuramente quella rivolta verso l'imboccatura del porto dove è sita una piccola torre poligonale la cui attribuzione è dubbia, anche se alcuni architetti, la collocano nel periodo arabo-normanno, altri come Vincenzo Scuderi la datano ai primi del XIII secolo. Questa torre si trova agganciata all'ellittica cinta muraria del castello. Entrando nel vano terra, il visitatore ha un segnale di meraviglia: *"le bocche di ventilazione nelle vele della copertura e una lacuna pavimentale forse riconducibile ad una fontanella, rivelerebbero l'esistenza di un sistema di microclimatizzazione, che riporta alle stanze dello scirocco, e ambienti orientali, date anche le forme del bastione marcapiana a becco di civetta, la finestra ad arco acuto collocata sopra la porta di ingresso e i profili delle volte interne"* (Descrizione fatta dall'arch. G. Vultaggio).

L'elemento centrale è la grossa Torre che tutti vediamo e ammiriamo. Di forma ottagonale, attribuita dai più al periodo svevo, è stata costruita presumibilmente tra la metà del duecento e la metà del



trecento. Non mancano comunque elementi che possano spostare la data di costruzione al periodo del conflitto tra gli Aragonesi e gli Angioini (tra il 1284-86). Costruita nel punto più alto dello scoglio (m. 3,50 slm), la torre, a cui non si può negare un notevole influsso svevo, è alta 32 m., ed è stata edificata in un'unica fase. Notevoli le somiglianze delle torri del Castel del Monte (Puglia) alla torre del «Castel di Federico» ad Enna e al più vicino castello di Salemi, nonché alle torri campanarie trecentesche catalane.

Nella seconda metà del trecento la fortezza, con la costruzione della cinta ellittica delle mura, assunse forma di Castello. Esse si possono accostare, per tecnica alla realizzazione del castello di Alcamo (Conti Modica). La cinta delle mura infatti convogliarono in un unico plesso tutte le strutture preesistenti con un grande cortile centrale e un gran mastio ottagonale. È invece del XVII secolo (1671-72) la piattaforma orientale, fortificata per ordine del principe Ligné, da De Grunenbergh, al fine di proteggere, porto e canale. Tuttavia c'è da osservare come questo bastione abbia stravolto la fisionomia del Castello, in quanto fu solo un'opera di difesa per un temuto assalto dei

Turchi, "Trapani era molto importante, perché vicina alla Barberia, e, di fronte ad essa, stava l'isola di Favignana, che debolmente fortificata, poteva diventare facilmente turca". (F. L. Oddo - *La Sicilia sotto gli assalti Barbareschi e Turchi*, p. 108). A sua volta dalla nota del libro si desume essere tratta da S.V. Bozzo (*Corrispondenza particolare p. 40, doc. XLVII, 27 settembre 1574*).

Per questa eventualità fu costruita la vicina Torre Ligné, ancora intatta, anche se priva delle postazioni d'artiglieria. L'ultimo progetto, quello della trasformazione da lanterna (essa risale al 1700) a faro risale al 1853, e sono stati anche la causa del cedimento della Torre e per cui si è dovuto intervenire nell'ultimo decennio, con l'alleggerimento e lo smantellamento dello stesso faro. La torre è in muratura con quattro elevazioni inframmezzate in travi di legno e la liberazione della lanterna le ha tolto un peso di settanta tonnellate. Il successivo adattamento a carcere con conseguente ricavo di celle e

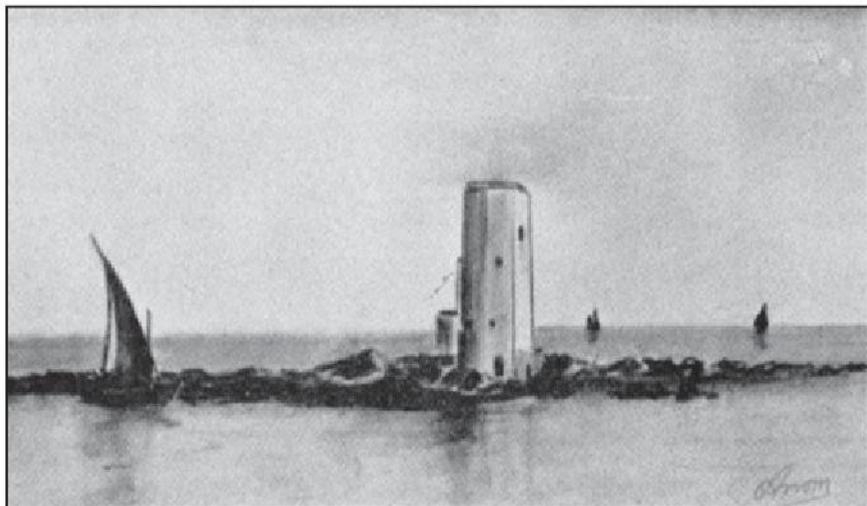


G. Merelli, Castello della Colombara, 1677
Il disegno rappresenta il Castello con la nuova piattaforma edificata dall'ingegnere Del Grunenbergh su ordine del viceré Ligne

cellette (piccolissime quelle d'isolamento, tanto da non permettere di stare in piedi) ha certamente deturpato tutto l'interno del castello, e il grande cortile centrale ne diventò lo spazio d'aria dei detenuti. Ancora oggi tutto ciò è ben visibile, con le stanze del direttore, la cappella (appena ricostruita) e i lunghissimi capannoni che hanno ospitato le armerie delle due guerre mondiali.

La torre

La forma ottagonale della torre ha un portale inserito proprio tra essa e una sezione della fortezza con una finestra ad arco. Nel primo piano vi è come detto un sistema di micro ventilazione che ricorda le stanze del vento arabe. Nel secondo livello, disposto allo stesso modo del primo, si aprono tre finestre in asse con uguale profilo. Una si affaccia nel cortile sinistro, l'altra sul lato destro, l'ultima a nord. Sono tutte coronate da un architrave retto. I solai sono costruiti da travi di legno. La scala o meglio le scale, perché di diverse



Trapani. La Colombara nel 1200 (da un'antica stampa) Dis. di Innominato



dimensioni, la prima più grande, la seconda piccola arriva fino all'ultimo livello. L'ingresso principale è fornito di una scala di 19 gradini e che portano a una altezza di 4 m. Le tre finestre ad arco acuto della parete sopra al portone sono state restaurate e trasformate durante il periodo spagnolo. Nella stessa parete si nota (oggi eliminata) una scala di ferro a tre rampe che portava a un ingresso murato dove campeggia uno stemma dove ancora si possono distinguere una corona e un elmo con a centro un'aquila fiancheggiata da angioletti.

Il terzo livello ha un ampio vano unico, con sei finestre ad arco a tutto sesto. La volta è costituita da una volta stellare costolonata da nervature che partono da ogni angolo dell'ottagono e convergono prospetticamente verso il centro, proprio con una stella. L'altezza, con la lanterna costruita dai Borboni di Napoli e la successiva antenna della torre era di 32 palmi che corrispondeva a 37,50 metri. Dopo il restauro e lo smontaggio del faro l'altezza si è sensibilmente ridotta. Il peso del faro ha causato grossi danni alla torre che nel restauro degli anni novanta ha dovuto essere rinforzata da una cerchiatura di ferro, che scorre tutta intorno alla Torre. Circum-

navigando attorno all'isola si possono ammirare le imponenti mura e la loro stratificazione, che al di là dei filari di pietra ottocentesche, nascondono le stratificazioni più antiche. Non essendo mai stati effettuati scavi archeologici non siamo in grado di effettuare nessuna datazione per la nascita del vecchio faro. Sempre guardando dal mare si può notare più facilmente la forma ellissoidale del complesso e alzando gli occhi si nota la torre a forma ottagonale.