

Lilibeo e il Mare

Progetto Scuola Museo 2021-22



Regione Siciliana
Assessorato dei Beni culturali
e dell'Identità siciliana



PARCO
ARCHEOLOGICO
LILIBEO
MARSALA

Lilibeo e il Mare

Progetto Scuola Museo 2021-22

a cura di
Eleonora Romano
Fabrizio Ducati



Regione Siciliana
Assessorato dei Beni culturali
e dell'Identità siciliana



PARCO
ARCHEOLOGICO
LILIBEO
MARSALA



Regione Siciliana
Assessorato dei Beni culturali
e dell'Identità siciliana



P A R C O
ARCHEOLOGICO
LILIBEO
MARSALA

© 2022

Regione Siciliana

Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana

Parco Archeologico di Lilibeo-Marsala

Lilibeo e il Mare

Progetto Scuola Museo 2021-22

Coordinamento generale

Anna Maria Parrinello

Direttore Parco Archeologico di Lilibeo-Marsala

Progettazione e coordinamento didattico

Eleonora Romano

Referente Servizi educativi

Laboratori didattici

Fabrizio Ducati

Esperto esterno archeologo

Testi e disegni a cura degli Istituti Scolastici di Marsala:

II CIRCOLO DIDATTICO

Plessi *Cavour - Verdi*

V CIRCOLO "Strasatti Nuovo"

Scuola Primaria, plesso *Terrenove Bambina*

ISTITUTO COMPRENSIVO "Pellegrino"

Scuola Secondaria di 1° grado
Scuola Primaria, plesso *XI Maggio*

ISTITUTO COMPRENSIVO "Sturzo-Asta"

Plessi *Sturzo, Asta, Meli*

SCUOLA SECONDARIA di 1° grado "Mazzini"

ISTITUTO COMPRENSIVO "De Gasperi", Strasatti

Scuola Secondaria di 1° grado
Scuola Primaria, plesso *Cuore di Gesù*

ISTITUTO COMPRENSIVO "Sirtori"

Plesso *Pestalozzi*

Fotocomposizione e stampa:

Litotipografia Grillo - Trapani

SAGGIO GRATUITO FUORI COMMERCIO





Presentazione

Dopo il primo quaderno didattico *Lilibeo*, la mia città, quale direttore del Parco archeologico di Lilibeo, presento con piacere questo secondo quaderno *Lilibeo e il Mare* che completa il percorso formativo avviato, attraverso il racconto degli alunni delle Scuole primarie e secondarie di I grado del territorio.

Il progetto, finanziato dal Servizio 5 del Dipartimento dei Beni culturali e dell'Identità siciliana deputato alla valorizzazione e promozione del patrimonio, è stato coordinato dalla referente dei Servizi educativi, dott.ssa Eleonora Romano con la collaborazione dell'esperto esterno archeologo Fabrizio Ducati, che ringrazio per la competenza e la passione con le quali hanno condotto il progetto.

Al fine di agevolare la partecipazione degli alunni il "Museo è andato a Scuola" perseguendo l'obiettivo dell'inclusione, del dialogo e della conoscenza, riuscendo a coinvolgere il maggior numero possibile di Istituti scolastici, anche lontani dal centro storico, nella convinzione che l'accesso alla cultura è un diritto di tutti.

Si ringraziano i dirigenti scolastici e i docenti, che hanno accolto con entusiasmo il progetto, e gli alunni che con il loro linguaggio e i loro disegni hanno saputo raccontare l'intenso rapporto della città di Lilibeo con il mare Mediterraneo, un mare che unisce e non divide come ricordava Braudel, capace di definire la nostra identità.

La scelta del tema del progetto non è causale in quanto il Museo, istituito nel 1986 proprio per accogliere ed esporre il famoso relitto della Nave punica, negli anni si è arricchito di altri relitti, tra cui nel 2019 la Nave tardoromana, oltre una ricchissima collezione di anfore e altri rinvenimenti subacquei, divenendo un'importante polo museale navale del Mediterraneo.

Attraverso i Laboratori didattici e le partecipate visite al Museo i giovani visitatori hanno percorso in modo esperienziale un viaggio nei diversi periodi storici, dal periodo punico-romano a quello medievale, in cui Lilibeo, testa di ponte da e per l'Africa, costituì un dinamico centro commerciale e artigianale divenendo una città multietnica.

È nostro desiderio che i ragazzi, anche insieme alle loro famiglie, possano utilizzare questo strumento di studio per le prossime visite al Museo e al Parco, per approfondire la conoscenza della propria città, sviluppando il senso critico e diventare sempre più consapevoli dell'importante patrimonio ricevuto, di cui dovranno prendersi cura.

Il Museo, infatti, bisogna intenderlo non soltanto come luogo deputato alla conservazione ed esposizione di beni, ma come una sorta di enciclopedia materiale, un luogo di formazione per le giovani generazioni, da frequentare non una sola volta nella vita ma da vivere, anche in modo ludico, per attingere attraverso il racconto dei reperti quel bagaglio di conoscenza necessario per affrontare il presente e costruire il futuro.

Anna Maria Parrinello



Lilibeo e il Mare

Il progetto Scuola Museo *Lilibeo e il Mare*, realizzato nell'ambito delle iniziative di Educazione permanente di questo Parco durante l'anno scolastico 2021-22, è stato pensato e progettato come naturale prosecuzione del precedente percorso formativo *Lilibeo, la mia città* avviato nel 2018 con le scuole primarie e secondarie di I grado di Marsala e del suo territorio, che hanno prodotto il primo Quaderno didattico sul tema.

Quest'anno, per completare il percorso intrapreso, è stato approfondito l'altro aspetto fondamentale della storia di Lilibeo, il suo rapporto con il Mare, legame imprescindibile dovuto alla posizione centrale di Marsala, crocevia di popoli e civiltà nel Mediterraneo, come testimoniano la Nave punica e la Nave romana di Marausa esposte al Museo.

I Laboratori didattici sono stati avviati direttamente nelle aule delle Scuole partecipanti, con la guida di un esperto esterno archeologo e il coordinamento della referente dei Servizi educativi del Museo che, assieme ai docenti referenti, hanno coinvolto gli alunni nell'apprendimento delle conoscenze da trasferire ai coetanei attraverso il loro linguaggio, con testi brevi e disegni colorati inseriti nel prodotto conclusivo del progetto, il secondo Quaderno didattico intitolato *Lilibeo e il Mare*, utile strumento di studio in cui la scelta di stampare i contenuti in originale, proprio come i bambini li hanno realizzati, non è casuale ma fortemente voluta per catturare l'attenzione dei giovani visitatori del Museo e stimolarli ad intraprendere un viaggio ideale nel Mediterraneo a bordo delle navi dell'antichità.

A conclusione dei Laboratori, sono state proposte alle Scuole delle visite guidate al Museo, a cura dell'esperto archeologo, alle quali gli studenti hanno partecipato con grande entusiasmo, trasponendo sul campo le conoscenze che avevano acquisito in classe durante le lezioni preliminari. Il percorso formativo si è concluso con la redazione dei testi sugli argomenti scelti per il Quaderno, che è stato articolato in sei temi principali, suddivisi ciascuno in differenti capitoli: i primi tre di carattere generale sui Porti di Lilibeo, sulla vita nei Porti e sulla Battaglia delle Egadi, gli ultimi tre dedicati alla Nave punica, alla Nave romana di Marausa e ai relitti medievali di Lido Signorino.

Conoscere il profondo legame con il Mare, che da sempre ha contraddistinto la storia di Lilibeo, ha consentito agli studenti di raggiungere l'obiettivo finale del progetto: acquisire maggiore consapevolezza del ruolo fondamentale che Marsala ha ricoperto, durante il corso dei secoli, nelle relazioni tra i popoli e le civiltà del Mediterraneo, per riappropriarsi dei luoghi della cultura del proprio territorio, da preservare e valorizzare in quanto sedi dell'identità storica di tutta la comunità.

Eleonora Romano



Lilibeo, un ponte per l'Africa

Esiste una costante che caratterizza la secolare storia della città di Lilibeo: il suo intrinseco e reciproco rapporto con le coste del Nord Africa. Un legame che ha attraversato il tempo e le sue vicissitudini, preservandosi intatto fino ad oggi. Lo percepiamo un pò ovunque, tra le vie della città e per le contrade del suo territorio, nei piatti della tradizione e nei nomi dei luoghi. Non è un caso se i Cartaginesi scelsero Capo Boeo per fondare una nuova città. Un promontorio della Sicilia occidentale che un breve tratto di mare separa dall'Africa. Un tratto di mare che da sempre costituisce un ponte piuttosto che una barriera. Dall'Africa, infatti, provengono centinaia di oggetti in ceramica, resti di imbarcazioni in legno e tanti altri reperti che costituiscono preziose testimonianze di merci, uomini ed idee in movimento nel Canale di Sicilia.

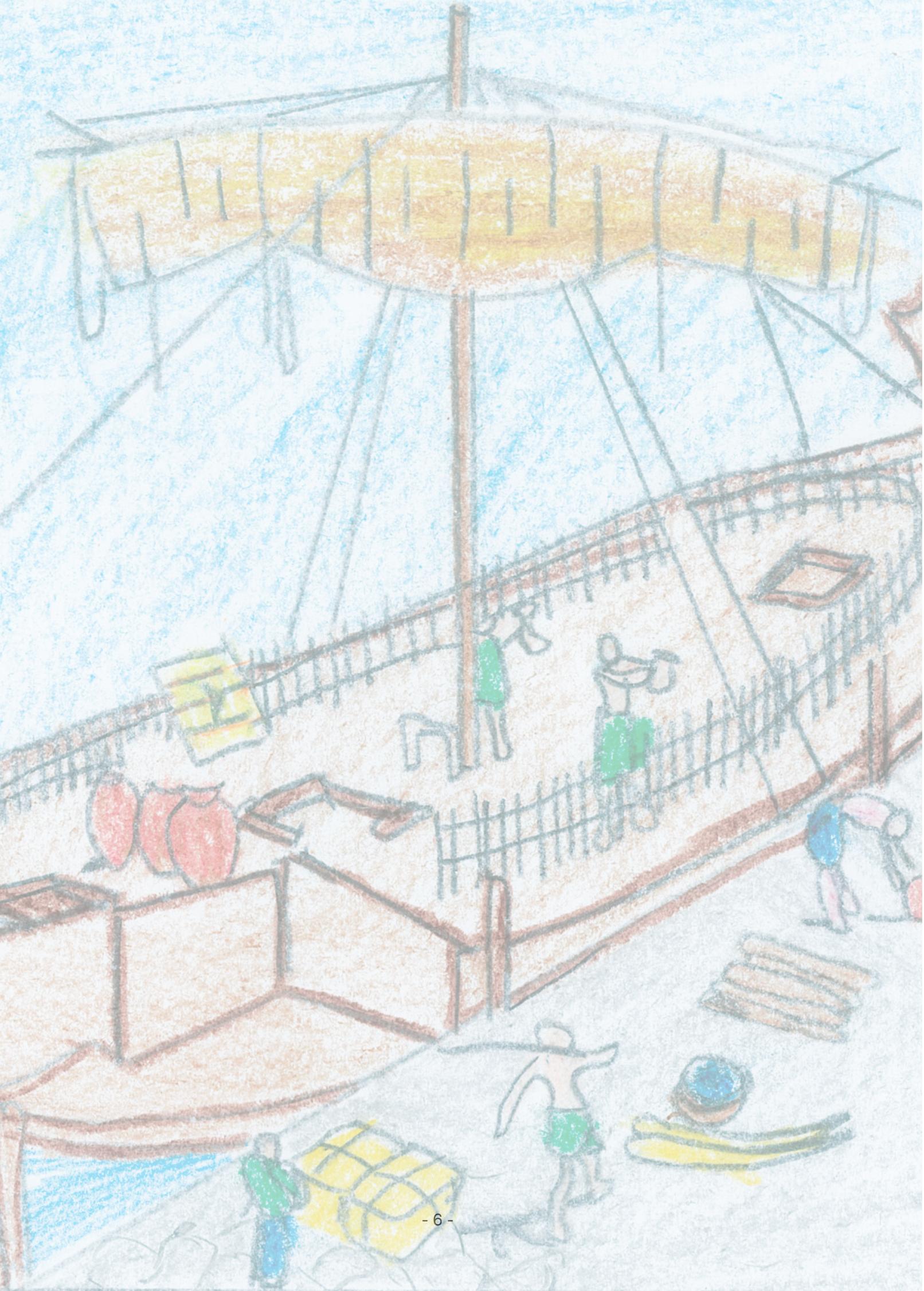
Scambi intensi e continui, che neppure i momenti di profonda crisi nella storia del Mediterraneo hanno del tutto compromesso. Nel 241 a.C., nelle acque antistanti l'arcipelago delle Egadi, Romani e Cartaginesi si affrontarono in una grande battaglia navale. In quella stessa occasione, affondò forse la Nave punica riemersa dai fangosi fondali dell'Isola Grande. Lo scontro fu epocale e segnò i destini delle due superpotenze allora in lotta, ma non decretò certo la fine dei contatti tra le due sponde.

Contatti destinati ad intensificarsi nei secoli a venire, quando l'Africa diverrà il motore dell'economia mediterranea. Il carico di anfore trasportato da una Nave romana naufragata nei pressi del lido di Marausa tra la fine del III e il IV secolo d.C. è illuminante a tal proposito. Non sappiamo con precisione quale fosse la destinazione di questa imbarcazione, ma possiamo pensare ad un porto dell'odierna Tunisia come possibile luogo di partenza. In alcuni momenti della sua storia, Lilibeo è stata legata anche politicamente al continente africano. Prima, nel 500 d.C., come concessione al regno dei Vandali, e dopo, nell'827, come parte dei domini arabi. Una presenza, quella araba, che ha esercitato un peso tale da decretare il nome moderno della città: Marsala.

Il Medioevo rappresenta un periodo di intensi scambi tanto quanto l'Antichità. Tra la fine dell'XI e il XII secolo d.C., in un momento in cui la Sicilia è sotto pieno controllo normanno, due imbarcazioni naufragano nei pressi di Lido Signorino con tutto il loro carico proveniente, ancora una volta, dalle coste nordafricane.

È evidente il ruolo di ponte che la città di Lilibeo ha giocato tra Sicilia e Africa. Una condizione ben nota agli antichi, che l'archeologia riscopre grazie ad un incredibile patrimonio materiale restituito dal mare e dalla terra. Lilibeo, un porto proiettato verso Sud, dove per secoli hanno convissuto genti di origine, lingua e fede diversa.

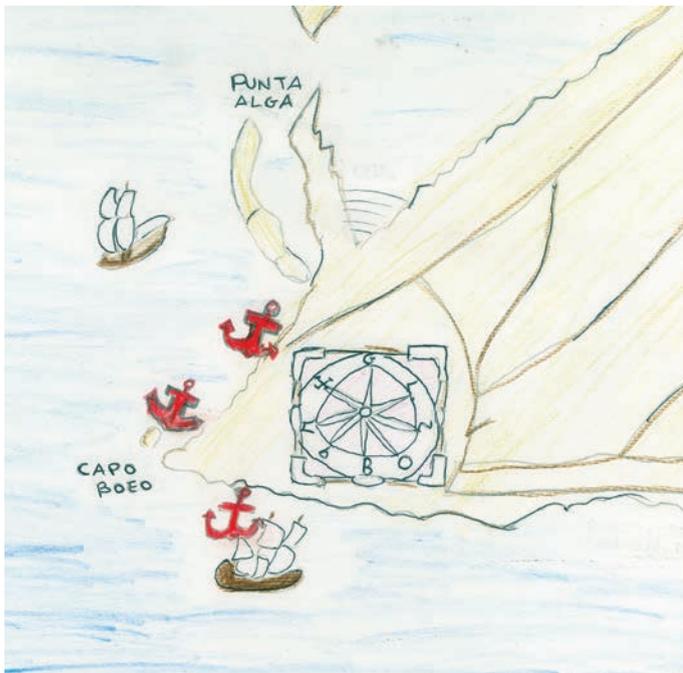
Fabrizio Ducati



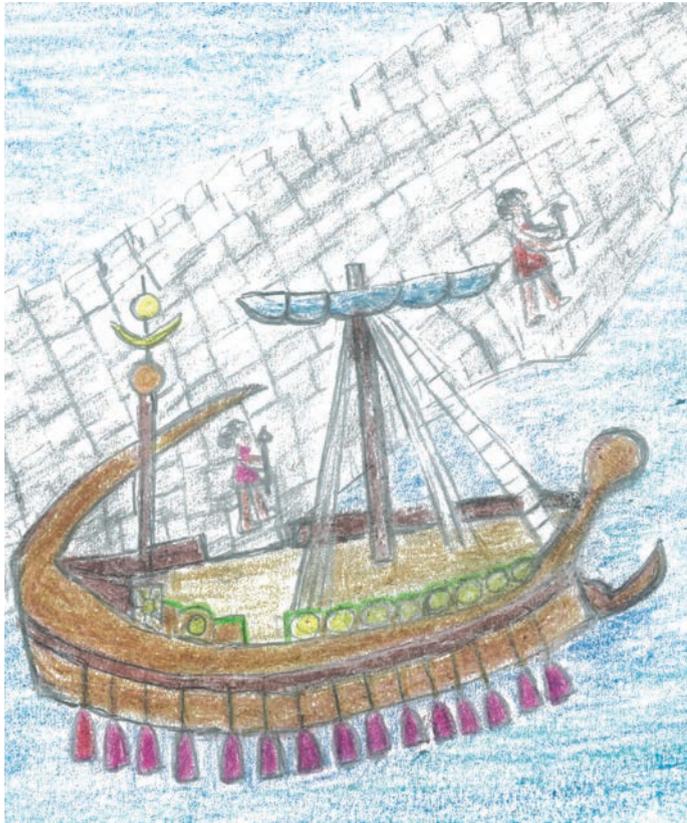
I Porti di Lilibeo

Dal 397 a.C. Lilibeo, città di fondazione punica, fu crocevia di popoli, centro di scambi, luogo di approdo e di partenza di navi da guerra e di mercantili.

La sua posizione strategica, al centro del Mediterraneo, rese Lilibeo un importante snodo commerciale e un punto di passaggio obbligato per e verso l'Africa.



La città era dotata di un sistema di porti. Il primo porto, più esterno, era situato a Nord della città antica e sfruttava la parte meridionale dello Stagnone. La località è oggi nota come porto di Punta Alga. Il secondo porto si trova ad Ovest del Capo Boeo, ed era strettamente legato all'impianto urbano. Questo bacino aveva una forma a semiluna ed era compreso tra due moli, una a Nord del promontorio, costituito da massi, ciottoli e scogli, l'altra a forma di linea spezzata dinanzi all'odierno Circolo Canottieri.



Proprio nelle acque anti-stanti al Circolo Canottieri sono state recuperate centinaia di anfore da trasporto puniche, africane romane, greco-italiche, testimonianza dell'importanza di Lilibeo, quale città commerciale.

I due porti erano collegati da un canale navigabile, parallelo alla costa e separato dal mare aperto da scogliere e scogli. Ciò permetteva di penetrare al riparo dai pericoli, il tratto di mare tra l'attuale marina dei Canottieri e l'imboccatura della laguna

Il porto di Punta Alga fu riscoperto in seguito alla battaglia di Lepanto (1571), dopo secoli di abbandono, dovuti forse al fatto che la città era avvertita dal mare e si era ristretta. Successivamente, per evitare lo sbarco di pirati o di truppe turche, ne fu ordinata la chiusura e la città rimase per tre secoli senza porto.



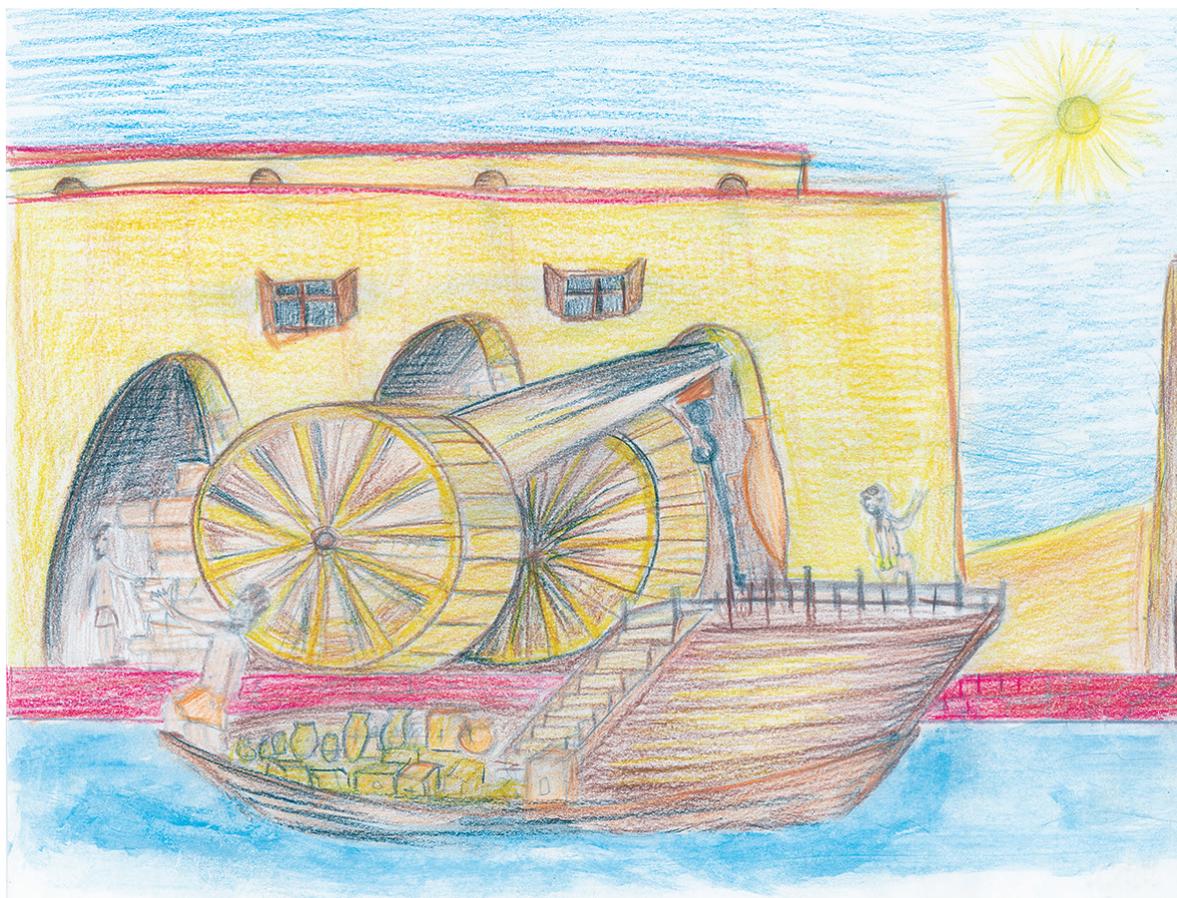
La vita nei Porti di Lilibeo

Come a Cartagine e in altre città del Mediterraneo antico, anche a Lilibeo i bacini portuali erano destinati ad usi diversi: commerciale per il porto ad ovest di Capo Boeo e militare per il bacino meridionale dello Stagnone. Il porto era un'area ricca di vita e attività, brulicante di genti che mescolavano diverse lingue e culture. Uomini e donne provenienti da luoghi vicini e lontani, si affollavano sui moli e sulle banchine dove attraccavano le navi.



I marinai salivano e scendevano dalle imbarcazioni, caricavano e scaricavano le merci con l'aiuto di apposite gru e al riparo dal moto ondoso.

Tra i vari prodotti che transitavano per i porti di Lilibeo, certamente c'erano il vino, l'olio e la salsa di pesce (garum) trasportati in anfore di varie forme.



Lilibeo, un ponte per l'Africa

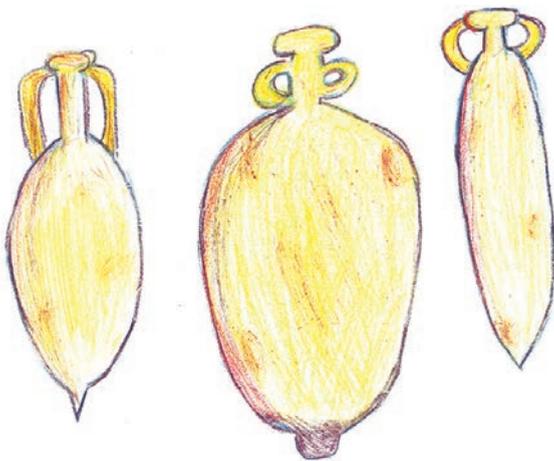


Da sempre, Lilibeo ha intrattenuto stretti legami economici e culturali con le coste dell'Africa settentrionale. I Cartaginesi, fondatori della città, provenivano infatti dall'odierna Tunisia. Essi mantennero un contatto stretto e costante con la madrepatria, da dove importavano vino, olio e salse di pesce all'interno delle tipiche anfore puniche.

Anche dopo la distruzione di Cartagine e l'avvento di Roma, i contatti con il continente Africano non si interruppero. Anzi, si intensificarono nel corso del III secolo d.C. Gli archeologi sono arrivati a questa conclusione constatando il grandissimo numero di anfore, piatti e pentole in ceramica provenienti dalla Tunisia.



anfora Punica
III secolo a.C.



Anfore Africane
II - V sec. d.C.

In certi momenti della sua storia, Lilibeo e l'Africa sono stati legati anche politicamente. Lo storico Procopio di Cesarea ricorda che nel 500 d.C. la città e parte del suo territorio vennero donati al regno dei vandali in Africa. Nell'829 d.C. gli arabi conquistarono la Sicilia e cambiarono il nome di Lilibeo in Marsali, che significa "porto di Ali" o "porto alto". La loro presenza ha lasciato tracce indelebili nella cultura di tutta l'isola, influenzando la lingua, l'architettura e la cucina. Il Medioevo è un periodo di intense relazioni tra Marsala e l'Africa che non si interruppero neppure dopo la conquista dei normanni.

Ancora una volta, le anfore e il vasellame importato rappresentano gli indizi concreti che testimoniano il perdurare degli scambi



Anforette a Cannelures

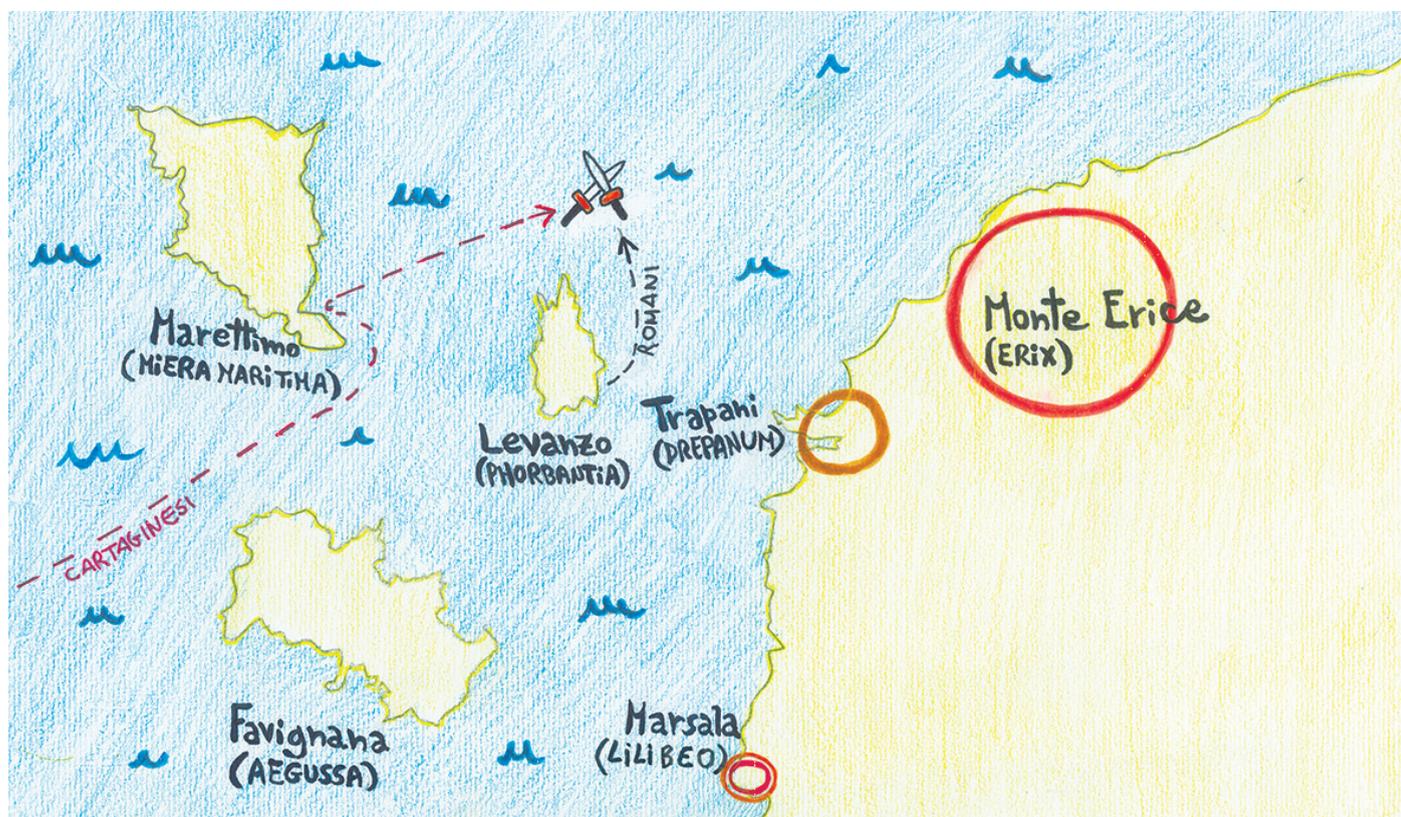
La Battaglia delle Egadi

Dopo ventiquattro anni di battaglie ed assedi, lutti e naufragi, la prima guerra punica aveva reso insopportabili le condizioni psicologiche e prosciugato le casse delle due città coinvolte nel conflitto: Roma e Cartagine. La Sicilia era ormai caduta quasi tutta in mano dei Romani, solo Lilibeo e Trapani restavano in mano cartaginese. Così Roma, per la terza volta, decise di affrontare in mare i Cartaginesi per uno scontro risolutivo.

I cittadini Romani, spinti dall'idea di un ricco bottino di guerra, finanziarono la costruzione di una flotta armata di tutto punto. A capo della flotta fu posto Gaio Lutazio Catulo che, all'inizio dell'estate del 242 a.C. prese il mare in direzione della Sicilia. Visto che tutta la flotta cartaginese era rientrata in patria, Catulo approfittò della situazione per rinforzare le truppe che da diversi anni assediavano Lilibeo. Poi occupò il porto di Trapani e il territorio attorno alla città ponendola sotto assedio.



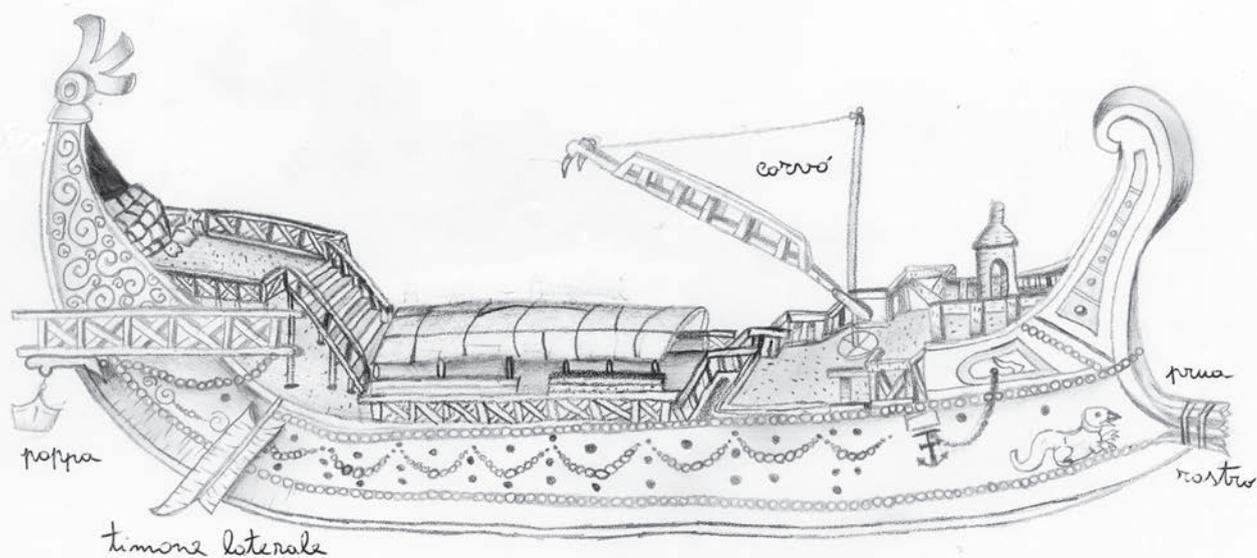
I Cartaginesi a Trapani furono colti di sorpresa e chiesero aiuto in patria. Subito si preparò una flotta carica di rifornimenti, al cui comando fu posto Annone. Il comandante prese il mare in direzione della Sicilia per portare rifornimenti alle truppe cartaginesi impegnate nello scontro alle pendici di Monte Erice ed imbarcare altre truppe. Ma prima di giungere a destinazione, la flotta cartaginese si ancorò presso l'isola di Marettimo attendendo il vento propizio. Era il 9 marzo 241 a.C.



Catulo seppe dell'arrivo di Annone e, dopo un momento di indecisione, portò la flotta romana fino all'isola di Levanzo. Il mattino del giorno successivo, il 10 marzo, la flotta romana si schierò su una sola linea come per formare un

muro contro le navi cartaginesi che veleggiavano verso la costa. I Cartaginesi accettarono la battaglia, ammainarono le vele per avere maggiore mobilità e attaccarono i Romani. Il risultato dello scontro, che si svolse al largo di Levanzo, fu prevedibile. Inferiori nelle manovre e nel combattimento, appesantiti dai rifornimenti e con marinai meno esperti, i Cartaginesi videro rapidamente affondare cinquanta navi e altre settanta furono catturate con tutto l'equipaggio.

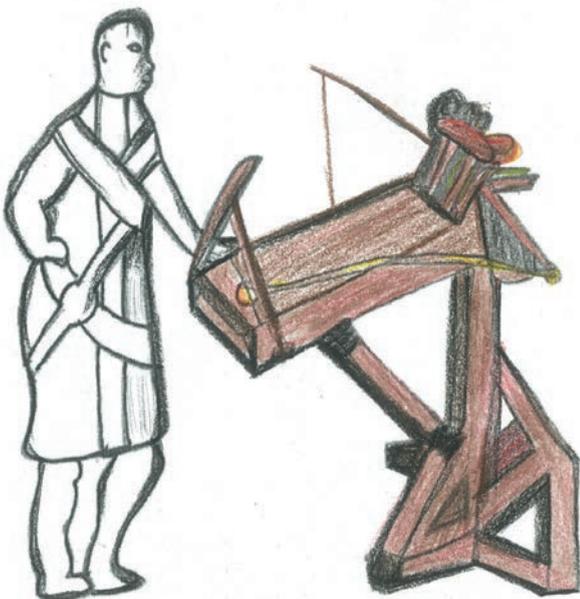
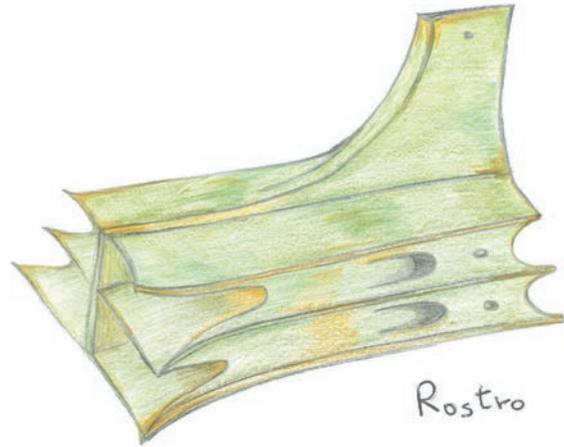
I Cartaginesi, sconfitti ed esausti dalla guerra, chiesero la pace. La guarnigione che ancora resisteva al lungo assedio di Lilibeo lasciò la città che fu consegnata ai Romani vincitori. Questi fatti sono stati tramandati fino a noi grazie alle pagine dello storico Polibio.



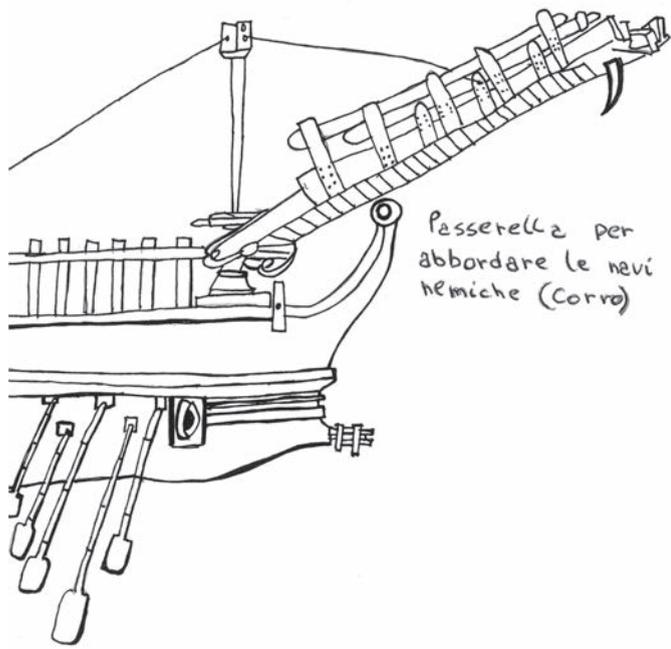
Le tecniche di combattimento

Le navi da guerra antiche avevano uno scafo sottile e affusolato, che assicurava velocità e agilità durante il combattimento.

La loro arma principale era il rostro. Si tratta di un pesante strumento in bronzo agganciato alla prua, che serviva a sfondare lo scafo delle navi nemiche e ad affondarle. Il rostro poteva avere forma differente: quello cartaginese aveva la forma di una zanna mentre quello romano ricorda un grande scalpello con diverse lame parallele.



Le navi potevano essere munite di altri strumenti di guerra, come le baliste e le catapulte che permettevano di scagliare a distanza dardi, pietre e proiettili incendiari.

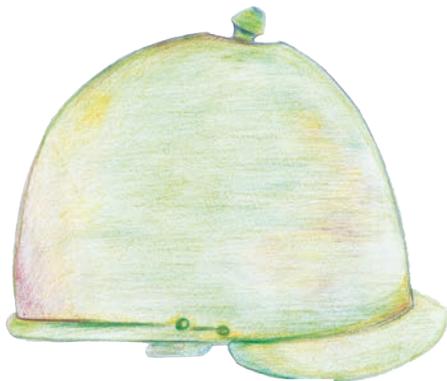


Inoltre, le navi romane avevano un congegno per abbordare i nemici chiamato corvo. Era una passerella mobile, con piccoli para petti e uncini alle estremità per agganciare la nave nemica. Ciò permetteva ai soldati di combattere come sulla terra ferma.

Durante i combattimenti, i soldati indossavano una corazza per proteggere il torace e un elmo in bronzo per proteggere la testa. Combattevano con spade e giavellotti; e si difendevano con gli scudi. Sulle navi si trovavano anche gli arcieri, pronti a scioccare le loro frecce.



Soldato romano



Elmo romano tipo Montefortino

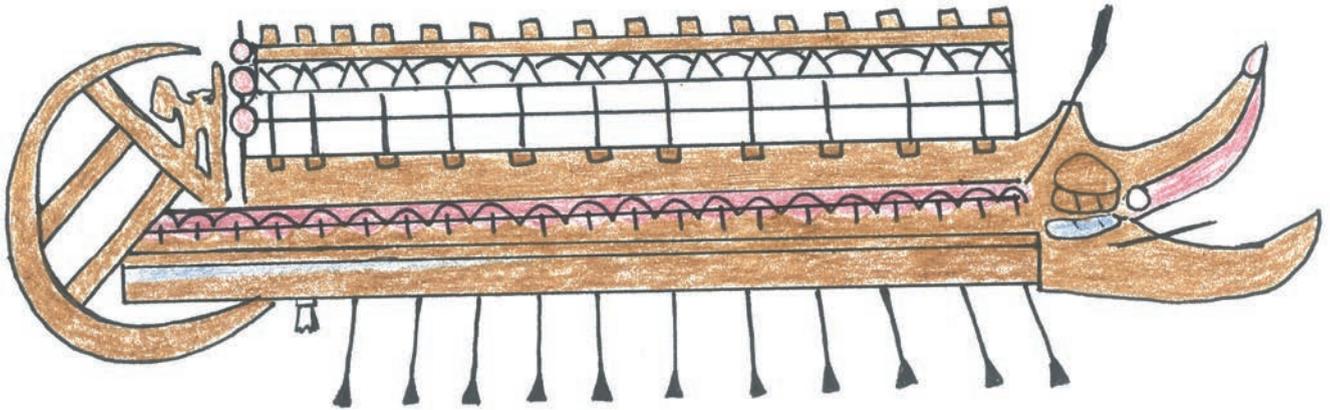
La Nave punica

Lo scavo

Resti di una nave antica furono scoperti per caso al largo di Isola Lunga, nella riserva naturale dello Stagnone di Marsala nel 1969. Lì vicino, il 10 marzo del 241 a.C., si svolse una terribile battaglia tra i Romani e i Cartaginesi, nota come "Battaglia delle Egadi", una delle grandi battaglie della prima guerra punica. Furono i cartaginesi ad essere sconfitti e probabilmente questa è una delle navi affondate durante la battaglia. Quando fu rinvenuta la nave era ad una profondità di circa 2,50 m.



Tra il 1969 e il 1970 si susseguirono diverse indagini preliminari, ma il vero scavo subacqueo cominciò nel 1971 e fu condotto dall'archeologa inglese Honor Frost. Per lo scavo si usò la sorbona, un aspiratore per la sabbia sott'acqua. Anche sott'acqua si scava seguendo il metodo stratigrafico, cioè secondo secondo si segue la successione degli strati di terra o di sabbia dall'alto verso il basso, nell'ordine inverso a quello in cui si sono depositati (quindi in profondità ci sono gli strati più antichi, in superficie quelli più recenti.)



Una fase molto importante in qualunque scavo è il rilievo, cioè il disegno misurato dei reperti. Solo allora si possono spostare gli oggetti ritrovati. Così anche in questo caso, la prima operazione fu il disegno dei legni dello scafo. Il disegno fu eseguito usando una matita su un foglio di polistirolo, materiale che non si rovina con l'acqua. Si usò un grande rettangolo per disegnare le varie sezioni dello

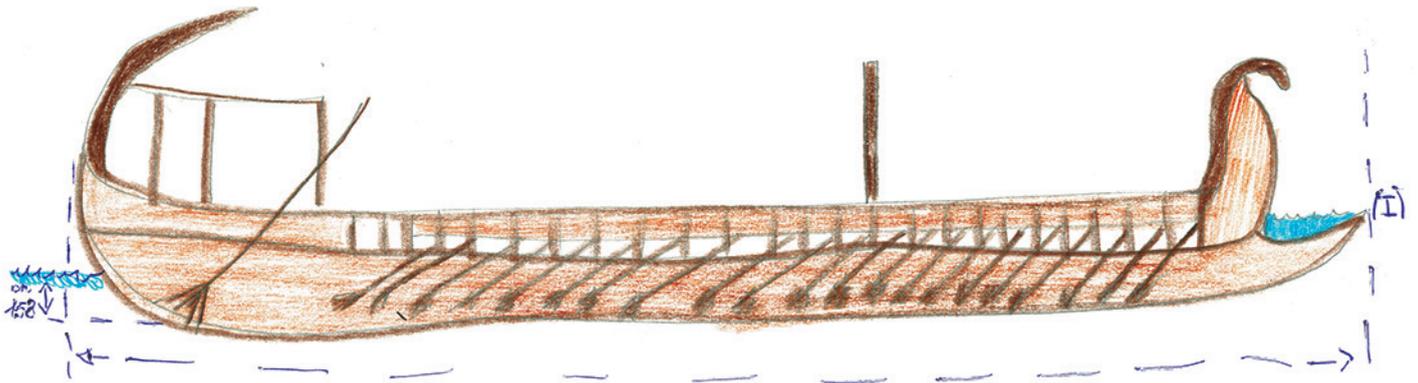
scafo, in modo da poterlo ricostruire esattamente, e una griglia rigida per posizionare ogni oggetto. Terminato il disegno, si poté procedere con il recupero delle parti della nave e dei suoi oggetti. Una volta recuperati i legni dello scafo, furono immersi in acqua dolce per eliminare il sale e in seguito in acqua e cera per renderlo più resistente. Infine, essiccati per eliminare l'acqua.



Lettere dell'alfabeto fenicio

Sullo scafo, incisi e dipinti gli archeologi notarono dei segni. Questi segni furono studiati da un epigrafista che capì che si trattava di lettere dell'alfabeto fenicio. Grazie a quella scoperta si capì che si trattava di una nave punica e non romana. Le lettere ovvero lo scafo di aiuto ai carpentieri nell'assemblaggio dei legni dello scafo

La struttura della Nave



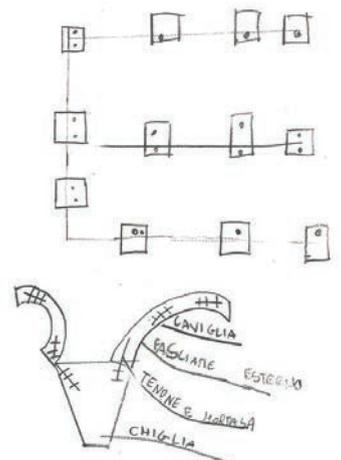
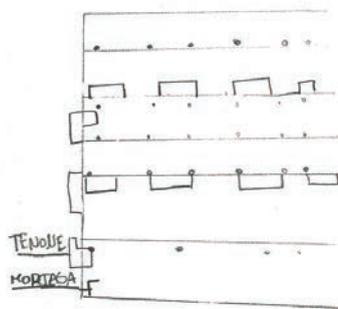
Dell'antica nave si è conservata la poppa e la fiancata di babordo. Ipoteticamente la lunghezza era di 35 m., la larghezza di 4,80 m.; la stazza di 120 tonnellate, con un possibile equipaggio di 68 vogatori, 34 per lato, che azionavano i 7 remi di ogni fiancata.

La nave, vicino la linea di galleggiamento, aveva una forma a spigolo (idrodinamica) per andare più veloce.

L'ossatura interna era costituita da madrieri e ordinate, dove venivano inseriti corsi di fasciame, fissati con chiodi battuti dall'esterno verso l'interno.

Per il fasciame era stato utilizzato pino silvestre e marittimo; per i madrieri quercia ed acero; per le ordinate e la chiglia pino ed acero.

L'imbarcazione era costruita secondo la tecnica "a guscio portante", tipica del mondo antico. Prima veniva realizzato il fasciame esterno e poi la struttura interna. Alla trave principale, detta chiglia, venivano agganciati i corsi di fasciame con un sistema ad incastro detto "a tenone e mortasa".

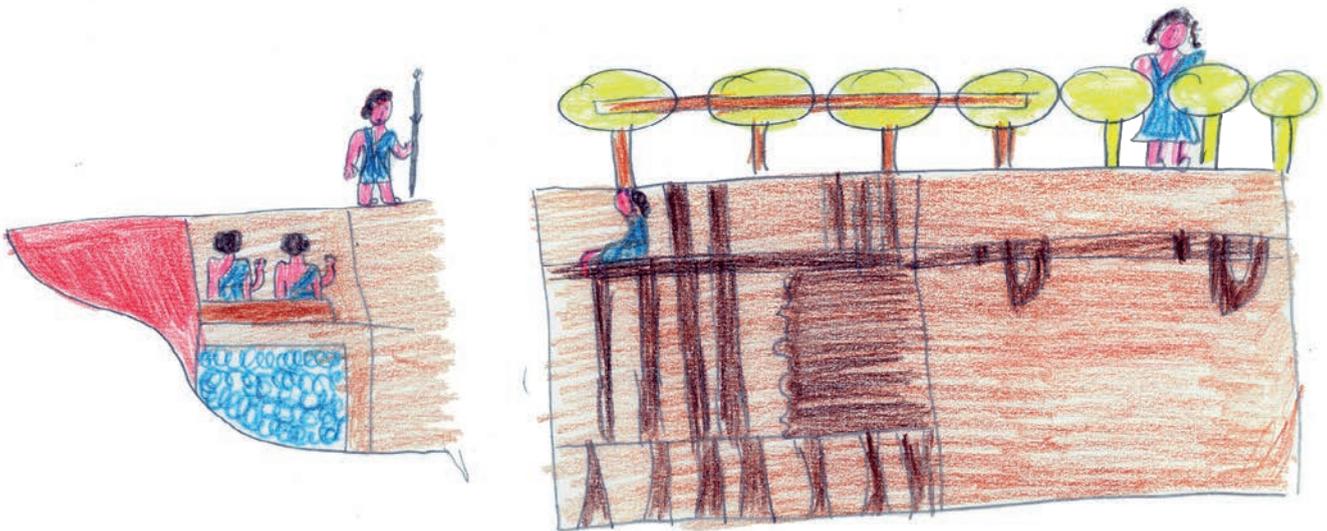


La parte esterna dello scafo era rivestita da lamine di piombo, fissate con chiodi di bronzo, per evitare che i legni venissero attaccati sott'acqua dai molluschi marini. Tra il fasciame e il rivestimento metallico c'era una resina impermeabilizzante.

Una delle caratteristiche più interessanti di questa nave sono i segni geometrici, le linee-guida e le lettere dell'alfabeto fenicio-punico, dipinte o incise per guidare le fasi della costruzione.



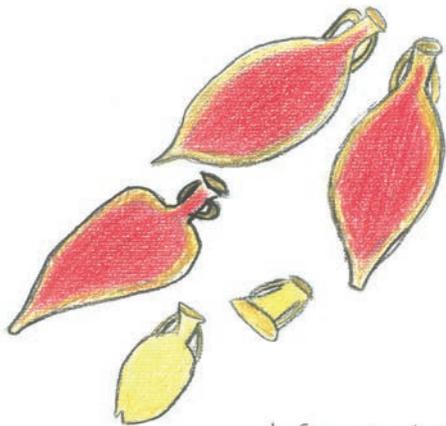
alfabeto fenicio



RICOSTRUZIONE IPOTETICA DELLA NAVE PUNICA

I materiali di bordo

Nella cambusa della nave, situata nella parte centrale del relitto, sono state ritrovate anfore e altro vasellame di bordo come boccali, mortai e ciotole, resti di cibo e altri reperti organici.



Anfore da trasporto

Le anfore erano rivestite di pece e probabilmente trasportavano vino. Dunque, i marinai accompagnavano i loro pasti con dell'ottimo vino. Per chiudere le anfore essi usavano dei tappi di sughero.

I marinai si nutrivano di carni ovine, suine e di selvaggina cotta alla brace o con il metodo della salagione. Infatti, sono state ritrovate molte ossa di animali macellate ma nessuna pentola per cuocerle.



Resti di pasto
(Mandibola)



coffa a fibre intrecciate

Nella cambusa sono stati trovati i resti di ceste chiamate "coffe" che contenevano anche dei ramoscelli di cannabis essiccati. Questi venivano usati dai marinai punici per fare infusi che aiutavano ad affrontare le faticose manovre con i remi.

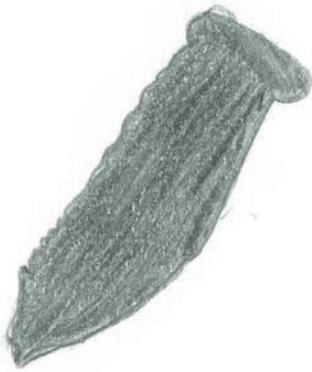
Tra i materiali di bordo è emersa anche una piccola scopa in sparto che è una fibra vegetale. Le corde venivano usate per rinforzare parti dello scafo oppure per l'ancoraggio. Il cordame veniva intrecciato e rinforzato grazie ad uno strumento in legno appuntito: la caviglia.



Scopa in sparto



Corda per l'ancoraggio



Pugnale

L'unica arma trovata è un pugnale. Questo ci fa capire che il relitto non era una nave da guerra.

Sul fondo dell'imbarcazione, tra i ramoscelli che proteggevano l'interno dello scafo dalle pietre di zavorra, sono stati ritrovati noccioli di oliva e gusci di noci che erano, probabilmente, il pasto consumato dai carpentieri. Questo ci fa capire che la nave è stata varata nei mesi autunnali o invernali.



Noccioli di olive

La Nave romana di Marausa

Dalla scoperta alla musealizzazione

Marausa è un piccolo centro costiero della Sicilia occidentale distante all'incirca 10 Km da Trapani e 18 da Marsala. Da qui transitavano alcune delle navi romane provenienti dall'Africa e dirette verso i vari porti del Mediterraneo occidentale per scaricare le loro merci. Proprio di fronte il litorale di Marausa è stato individuato il relitto di una nave oneraria romana di fine III-IV secolo d.C.

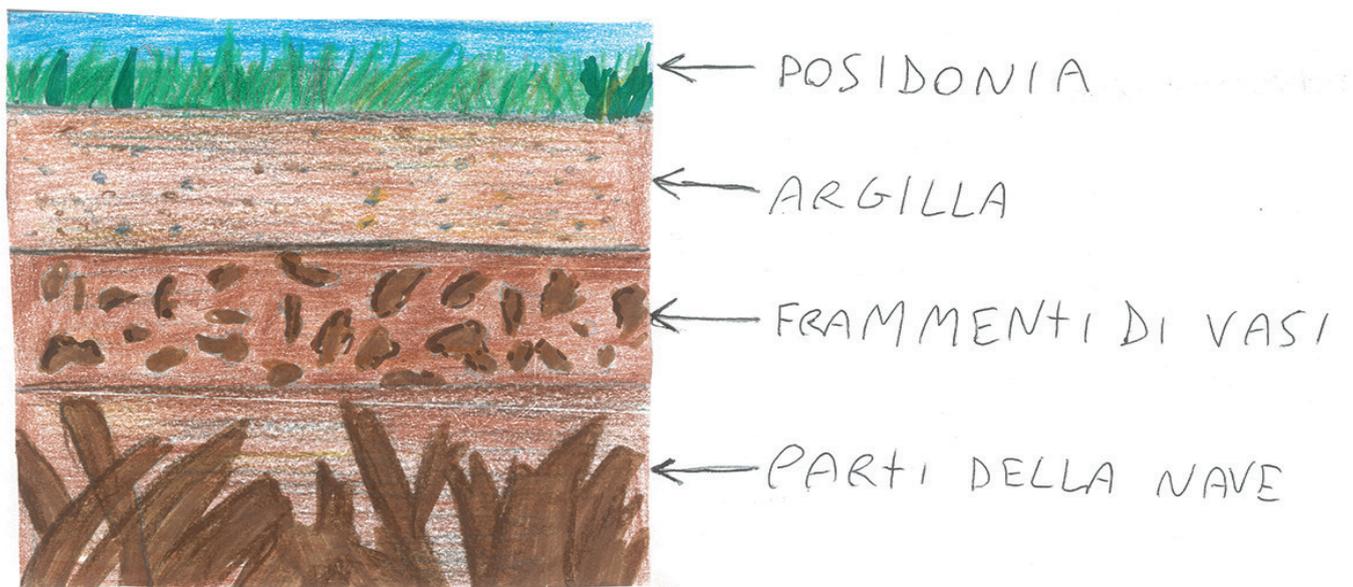


Il sito



Il ritrovamento

Nel 1999, per caso, alcuni sub dell'Archeoclub di Trapani hanno trovato, nel tratto di mare antistante la spiaggia di Marausa, dei resti appartenenti ad una nave antica. Del ritrovamento è stata subito informata la Soprintendenza del Mare che ha condotto le indagini subacquee preliminari e le successive campagne di scavo. Così è stata portata alla luce un'intera nave commerciale romana affondata nei bassi fondali probabilmente durante la manovra di ingresso nel fiume Birgi, che allora era in parte navigabile.



Quello che colpì gli
 archeologi ai lavori e che
 colpisce ancora più noi
 è lo stato di conservazione
 della nave. Le varie
 parti dello scafo si
 sono conservate intatte
 perché protette da banchi
 di posidonia e da uno
 strato di argilla e
 detriti ferrugineo. La
 posidonia e lo strato
 argilloso hanno infatti
 creato un ambiente
 anaerobico, privo di
 ossigeno, e per questo

ideale per la conservazione
 dei resti organici. Per
 togliere lo strato di
 posidonia sono state
 utilizzate delle seghe,
 mentre per rimuovere
 l'argilla e il fango si è
 fatto ricorso all'uso di
 grandi aspiratori. Queste
 due operazioni hanno
 permesso di portare alla
 luce prima i resti di
 anfore, che rappresentavano
 il carico della nave,
 e poi le parti di legno

Dopo le operazioni di scavo e il recupero del carico si è reso necessario il trasporto delle parti lignee che costituivano lo scafo. A tale scopo è stato costruito un binario per collegare il sito in mare con la terraferma, dove è stato allestito un campo base. Attraverso un carrello, che scorreva lungo il binario, ogni singolo pezzo della nave è stato trasportato al campo base. Anche la grande chiglia è stata recuperata con questo sistema.



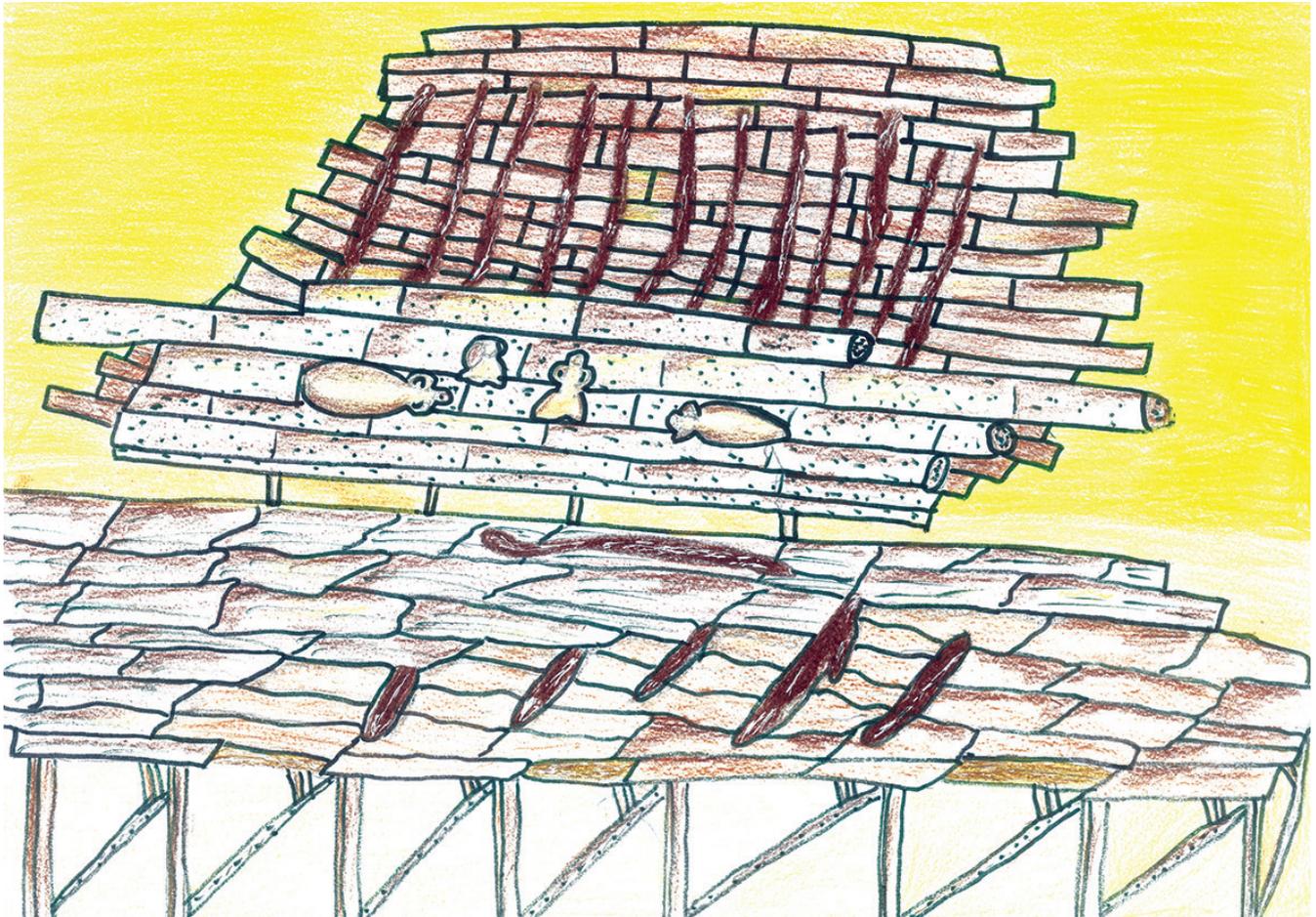
Il trasporto

Il trattamento conservativo



FASCIAME DI LEGNO

Nel 2011, dopo lo scavo e il recupero, il relitto di Marausa è stato trasferito a Salerno, in un laboratorio specializzato nel trattamento conservativo dei legni. Qui sono state eseguite le operazioni di pulizia, desalinizzazione, debatterizzazione, impregnazione con sostanze organiche ed essiccazione sottovuoto. Gli interventi conservativi hanno restituito ai legni le caratteristiche cromatiche tipiche della loro specie, che sono il larice per il fasciame e il Frassino per la chiglia e le ordinate.



La musealizzazione

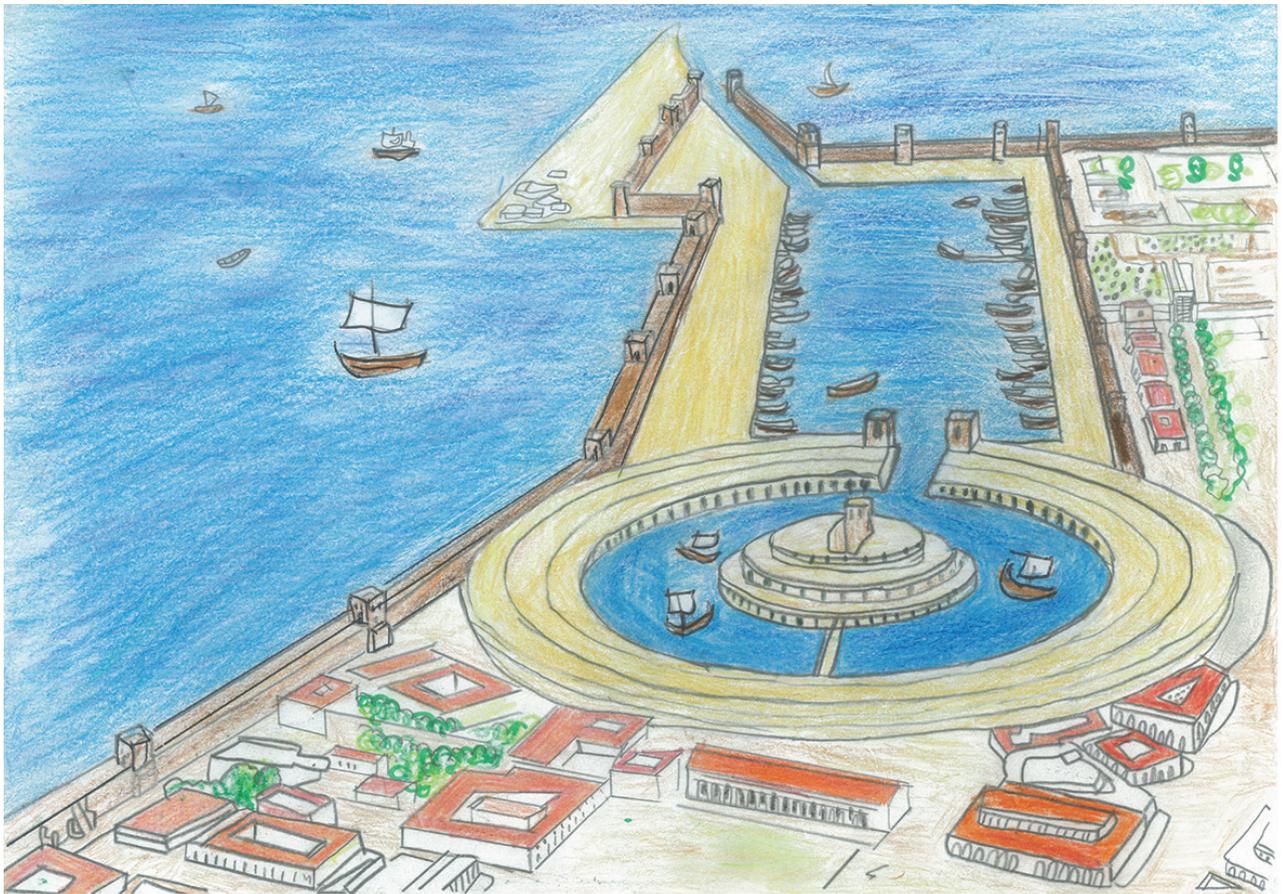
Ultimato il restauro dei legni, si è provveduto al loro riassetto in vista dell'esposizione del relitto presso il Museo archeologico di Marsala. È stato come ricostruire un puzzle. Lo scafo è stato ricostruito su una struttura in acciaio, montato su due sezioni distinte. Una parte dello scafo è stata ricostruita in assetto di navigazione, mentre un'altra parte

è stata riassetto così come è stata ritrovata sott'acqua, per dare l'idea del complesso lavoro di recupero. Fra le due sezioni è stata realizzata una passerella che permette di ammirare da vicino l'intero relitto. Accanto alla nave si trovano le vetrine che custodiscono tutti i reperti recuperati dallo scavo.

Il carico della Nave

Tra i materiali ceramici provenienti dal relitto di Marausa, le anfore costituiscono il carico principale e forniscono tante informazioni utili per conoscere le rotte e gli scambi commerciali nel Mediterraneo durante il tardo Impero Romano. Gli archeologi sono concordi nel ritenere che queste anfore provenissero dall'Africa settentrionale e in particolare dalle città di Neapolis, oggi Napoli in Tunisia. La presenza di un rivestimento in pece all'interno di certe anfore, usato

come impermeabilizzante, suggerisce che alcuni contenitori non erano destinati al trasporto d'olio, ma del vino o del garum. L'olio, infatti, è un solvente naturale delle pece. Non è possibile sapere quale fosse la destinazione dell'imbarcazione naufragata e non siamo in grado di dire dove fosse diretta. Non sappiamo nemmeno quale porto dell'Africa fosse salpata la nave. Potrebbe essere stato il porto di Cartagine o di Hammamet.



porto di Cartagine



La catena produttiva

Durante l'Impero romano, in nord Africa, la coltivazione degli ulivi e delle viti avveniva principalmente nei grandi appezzamenti agricoli dell'entroterra. Qui si trovano grandi fattorie e ville munite di torchi e presse per la produzione di olio e vino. Questi prodotti venivano messi in botti o in otri (contenitori fatti con pelle di capra) e trasportate a mezzo di carretti nelle città portuali. Qui l'olio e il vino

venivano travasati nelle anfore prodotte nelle officine ceramiche che circondavano le città. Successivamente, le anfore venivano caricate nelle navi onerarie per poi salpare ed essere commercializzate in tutto il Mediterraneo. La produzione del garum, la salsa di pesce amata dai Romani, avveniva invece vicino alla costa. Gli impianti produttivi dovevano essere vicini al mare per assicurarsi una costante fornitura di pesce.

La nave Romana di Marausa trasportava varie tipologie di anfore africane utilizzate per il trasporto di olio, vino e garum.

Gli archeologi hanno anche ritrovato resti di pesche, fichi secchi e olive, oltre ai gusci di pinoli, nocciole e mandorle.

Dunque, la nave trasportava anche frutta e frutta secca. Altre anfore ritrovate nella stiva provenivano dalla Spagna, dall'Egeo e dalla Gallia. Sono stati inoltre rinvenuti alcuni recipienti di ceramica come coppe, coppette, piatti e i frammenti di un'ampollina in vetro. La presenza di ceramica da cucina, di vasellame da mensa e i resti di animali destinati all'alimentazione sana, sono la testimonianza della vita a bordo del relitto.



Anfora Africana
Dressel 30



Anfora Africana
11C



Anfora Africana
11E



Anfora
Gallica



Anfora Africana
111 A



Anfora dell'Egeo



Anfora Spagnola

I relitti medievali di Lido Signorino



Nel 1983, al largo di Lido Signorino, a Sud di Marsala, furono rinvenuti casualmente i resti di imbarcazioni antiche con parte del loro carico. Capita l'importanza della scoperta, inizio una serie di campagne di scavo condotte dalla Soprintendenza Archeologica della Sicilia

Occidentale che si conclusero nel 1986.

Vennero riportati alla luce i resti di due imbarcazioni affondate a poca distanza l'una dall'altra.

Sulla base dei reperti, gli archeologi hanno datato il primo relitto (relitto A) al XII secolo, mentre il secondo relitto (relitto B)

è stato datato tra la fine dell'XI e il XII secolo.

Le due imbarcazioni rappresentano dunque importanti testimonianze sul modo di navigare e commerciare nel medioevo.

Grazie alla documentazione raccolta durante lo scavo, gli esperti sono stati in grado di ricostruire la

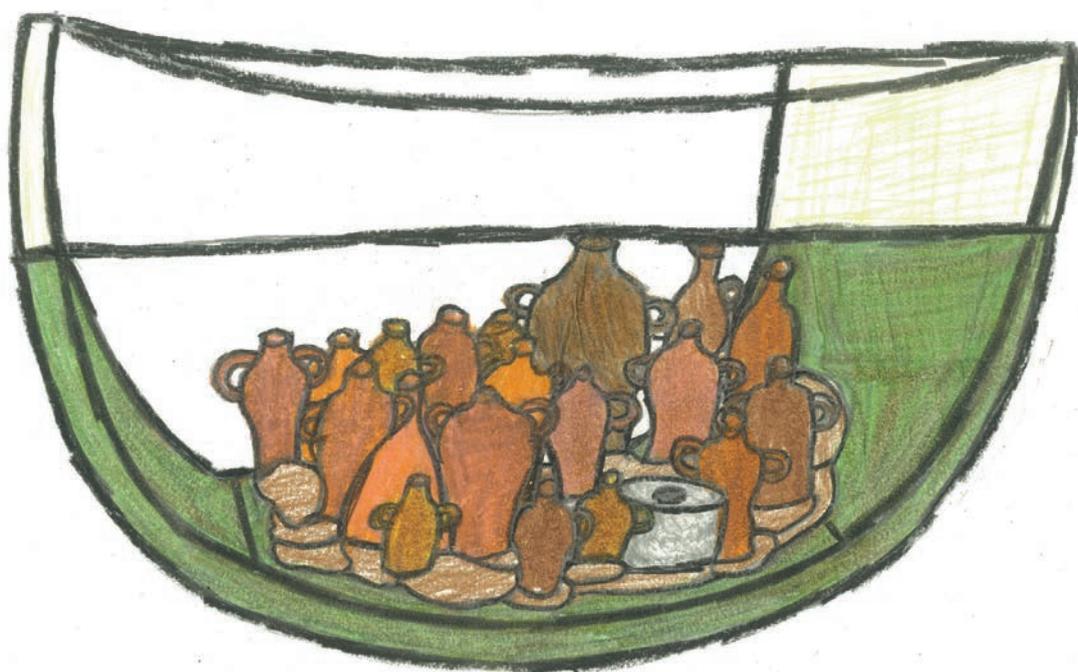
forma del relitto A, più grande e in migliore stato di conservazione.

Si tratta di un'imbarcazione dotata di un solo albero a vela latina.

Lo scafo era stato costruito con una tecnica mista, che rappresenta un momento di passaggio tra la più antica tecnica "a guscio



Relitto A (ricostruzione)



Anfore medievali

portante" e la più moderna tecnica "a scheletro portante". Inoltre gli archeologi hanno recuperato tutto il materiale presente all'interno dei due relitti.

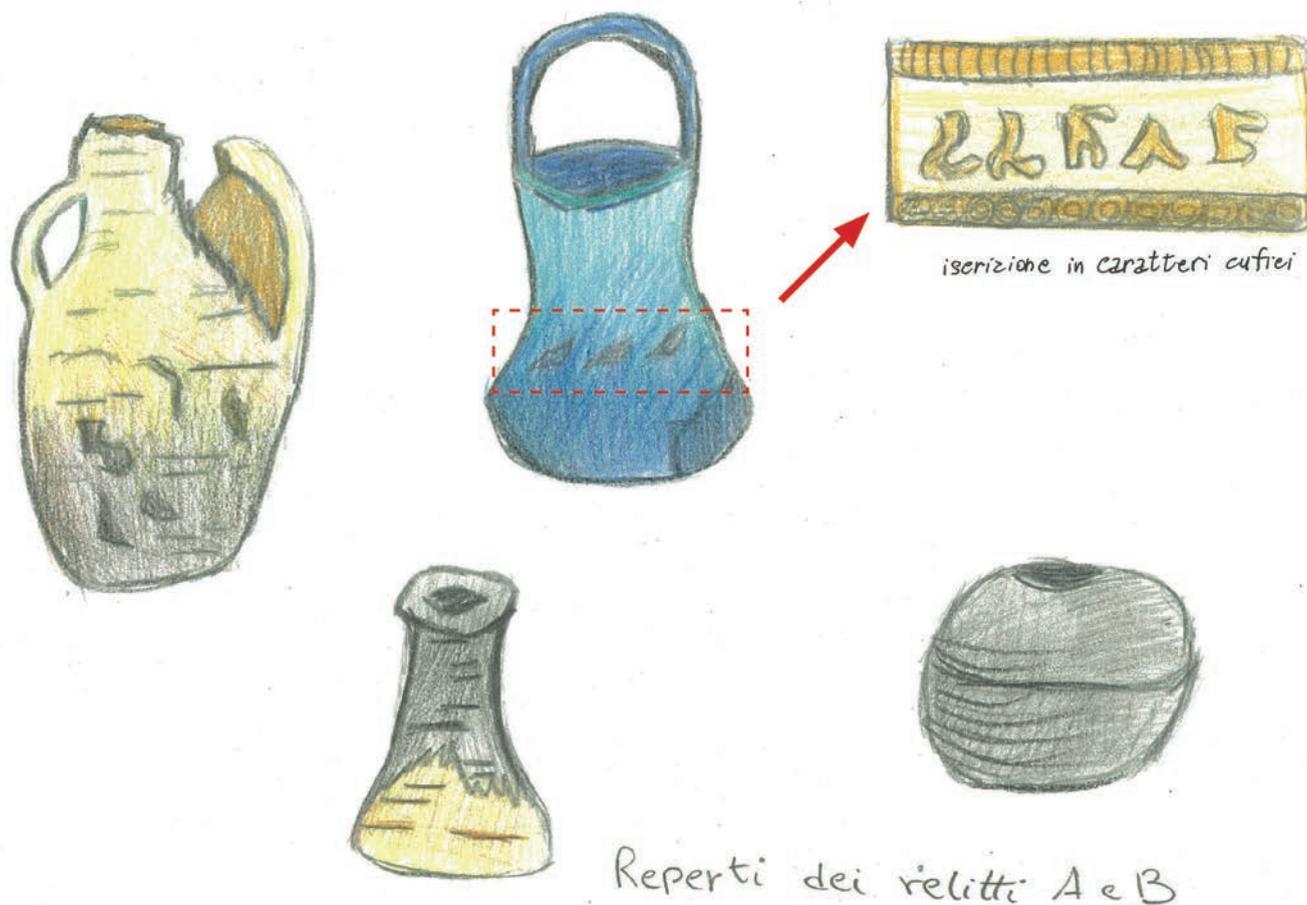
In base ai ritrovamenti, si è capito che il commercio tra la città di Marsala e il Nord Africa era fiorente anche in età medievale.

Le anfore rinvenute all'interno dei relitti di Lido Signorino, erano diverse da quelle utilizzate in epoca antica.

Avevano infatti il fondo piatto, erano di misura piccola e le pareti avevano un aspetto rugoso.

Venivano chiuse con tappi di sughero.

Le recenti analisi chimiche hanno dimostrato che questi piccoli contenitori trasportavano vino.



Oltre alle anfore, i due relitti, hanno restituito alcuni reperti particolari come un imbuto in terracotta, una macina in pietra lavica, un secchiello in rame con una iscrizione in caratteri coptici, frammenti di un contenitore in ceramica invetriata e decorato a rilievo.



SCUOLE

■ II CIRCOLO DIDATTICO

Dirigente Scolastico: *Alberto Ruggirello*

Plesso *Cavour*

Docente referente: *Maria Grazia Venuti*

Classe IV A

Plesso *Verdi*

Docenti referenti: *Lorella Roccia - Carmela Bondici*

Classe V H

■ V CIRCOLO "Strasatti Nuovo"

Dirigente Scolastico: *Vita D'Amico*

Scuola Primaria, Plesso *Terrenove Bambina*

Docenti referenti: *Rosa Floriana Fabiano - Rosaria Sciacca*

Classe V B

■ ISTITUTO COMPRENSIVO "Pellegrino"

Dirigente Scolastico: *Nicolina Drago*

Scuola Secondaria di 1° grado

Docente referente: *Caterina Tumbarello*

Classe I C

Scuola Primaria, Plesso *XI Maggio*

Docente referente: *Giuseppa Aleci*

Classe V A

■ ISTITUTO COMPRENSIVO "Sturzo-Asta"

Dirigente Scolastico: *Anna Maria Alagna*

Scuola Secondaria di 1° grado, Plesso *Sturzo*

Docente referente: *Simona Arrabito*

Classe II C

Scuola Primaria, Plesso *Meli*

Docente referente: *Rosalba Maria Errera*

Classe IV A

Scuola Primaria, Plesso *Asta*

Docenti referenti: *Antonella La Francesca - Maria Lisa Parrinello*

Classe IV D

■ SCUOLA SECONDARIA di 1° grado "Mazzini"

Dirigente Scolastico: *Anna Maria Angileri*

Docenti referenti: *Francesco Scarcella - Grazia Amato*

Classe II D

■ ISTITUTO COMPRENSIVO "De Gasperi"

Dirigente Scolastico: *Leonardo Gulotta*

Scuola Secondaria di 1° grado

Docente referente: *Caterina Daniela Fornich*

Classe II E

Scuola Primaria, Plesso *Cuore di Gesù*

Docente referente: *Roberta Parrinello*

Classe V A

■ ISTITUTO COMPRENSIVO "Sirtori"

Dirigente Scolastico: *Katia Aurelia Tumbarello*

Scuola Primaria, Plesso *Pestalozzi*

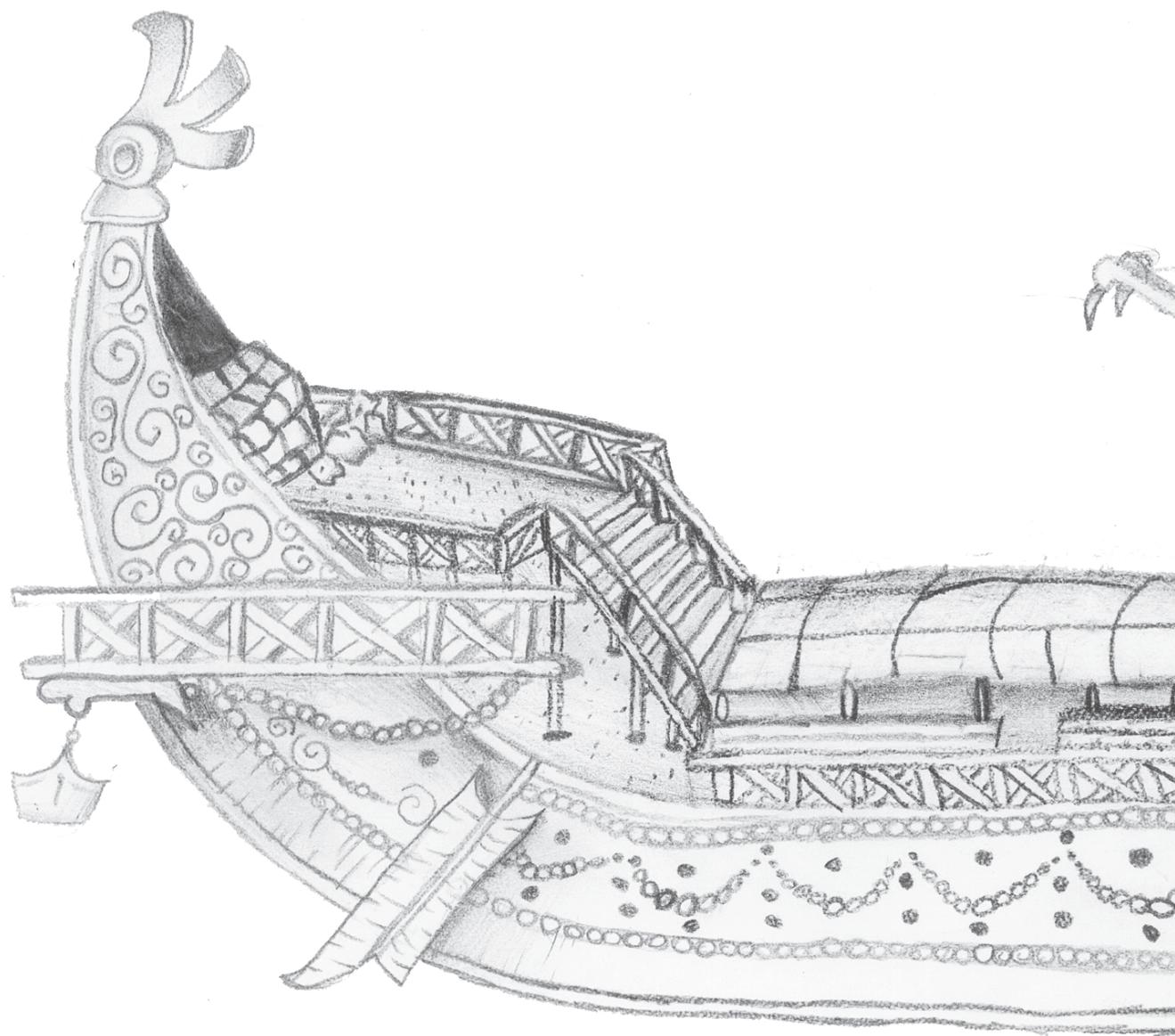
Docenti referenti: *Caterina Parrinello - Maria Carla Giambalvo*

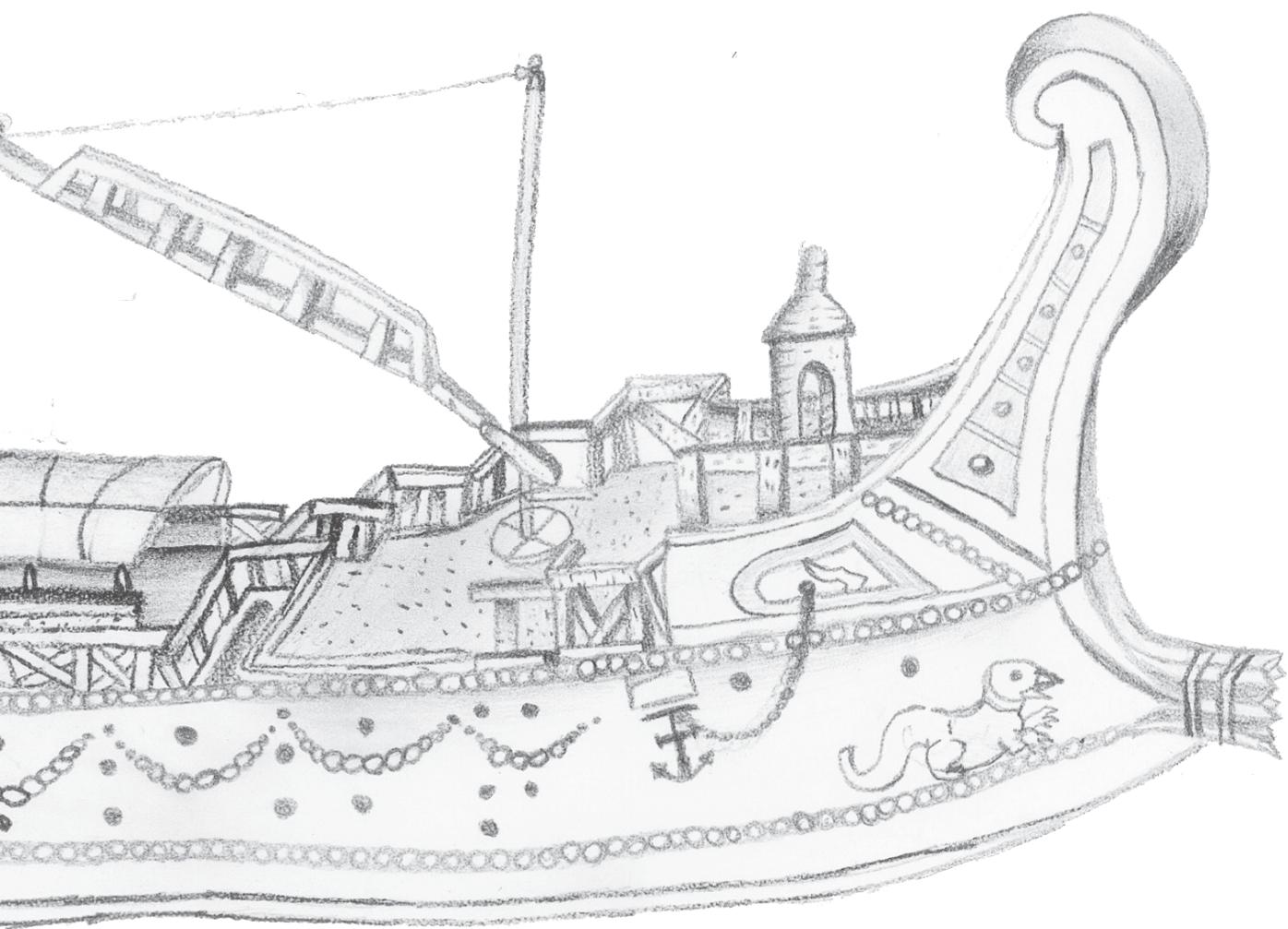
Classe V A

INDICE



| | |
|---|-------|
| Presentazione <i>Anna Maria Parrinello</i> | p. 3 |
| Lilibeo e il Mare <i>Eleonora Romano</i> | p. 4 |
| Lilibeo, un ponte per l’Africa <i>Fabrizio Ducati</i> | p. 5 |
| I Porti di Lilibeo Il Circolo Didattico - Plesso <i>Cavour</i> | p. 7 |
| La vita nei Porti Il Circolo Didattico - Plesso <i>Verdi</i> | p. 9 |
| Lilibeo, un ponte per l’Africa V Circolo Didattico “Strasatti Nuovo” Scuola Primaria - Plesso <i>Terrenove Bambina</i> | p. 11 |
| La Battaglia delle Egadi I.C. “S. Pellegrino” - Scuola Secondaria di 1° grado | p. 13 |
| Le tecniche di combattimento I.C. “S. Pellegrino” - Scuola Primaria - Plesso <i>XI Maggio</i> | p. 16 |
| La Nave Punica I.C. “Sturzo-Asta” | |
| Lo scavo Scuola Secondaria di 1° grado | p. 18 |
| La struttura della Nave Punica Scuola Primaria - Plesso <i>Meli</i> | p. 20 |
| I materiali di bordo Scuola Primaria - Plesso <i>Asta</i> | p. 22 |
| La Nave Romana di Marausa | |
| Dalla scoperta alla musealizzazione Scuola Secondaria di 1° grado “Mazzini” | p. 24 |
| Il carico della Nave I.C. “De Gasperi” Scuola Secondaria di 1° grado Scuola Primaria - Plesso <i>Cuore di Gesù</i> | p. 28 |
| I relitti medievali di Lido Signorino I.C. “Sirtori” - Plesso <i>Pestalozzi</i> | p. 31 |
| Scuole | p. 36 |





Finito di stampare nel mese di Maggio 2022
da **Litotipografia Grillo** - Trapani

