

Maria Sirago

Il porto di Brindisi dal Medioevo all'Unità¹

INTRODUZIONE

Lo sviluppo commerciale dei porti ed approdi meridionali era limitato fin dall'epoca normanna da una serie di diritti statali e feudali che i commercianti dovevano pagare di volta in volta per le esportazioni ed importazioni o anche per il solo approdo. In ogni provincia lo Stato nominava un Mastro Portolano e Regio Secreto, alle dipendenze della Regia Camera della Sommaria, che esercitava funzioni di controllo su tutte le dogane della provincia, occupandosi dei traffici e dei diritti portuali e della vigilanza sull'entrata ed uscita delle navi dai porti, facendo esigere i dazi dovuti dai suoi ufficiali o Portulanoti, da lui nominati a seconda delle necessità. Il Mastro Portolano esercitava le sue funzioni in ambito provinciale ed era "superiore a quello delle Regie Dogane le quale altre ispezione non :...avevano:, se non che sui dazi che gravita<va>no sui generi di commercio, già detti indiretti"². Da questo complesso apparato, riportato nella Tabella in Appendice redatta per la Terra d'Otranto³, si può ricavare facilmente l'importanza di ogni porto ed approdo, anche attraverso l'esame dei salari, o "provvisioni", a cui talvolta si aggiungevano degli "emolumenti" o – dice il Mantelli – "compensazioni che gli ufficiali esigevano diretta-

¹ Il testo dal titolo *Il sistema portuale brindisino dal Medioevo all'Unità* è stato letto in occasione di una conferenza tenutasi giovedì 31/10/1996 presso la sala – convegni della Biblioteca pubblica arcivescovile "A. De Leo" di Brindisi.

² S. SANTERAMO, *Il R. Secreto e il R. Maestro Portulano di Puglia in Barletta*, in «Japigia», XII, fs. IV, 1941, pp. 225-239, p. 225.

³ Già edita in M. SIRAGO, *Il porto di Taranto. Dagli Aragonesi all'età contemporanea*, in Atti del Convegno *Il porto di Taranto tra passato e presente*, Taranto 28 ottobre 1997, Taranto 1998, pp. 51-95, pp. 94-95.

mente dal pubblico in cambio delle loro prestazioni”⁴.

Fin dall'epoca medievale oltre ai diritti statali nei porti ed approdi concessi in feudo a laici o entità ecclesiastiche i feudatari esigevano anche vari diritti per l'approdo delle imbarcazioni, detto di ancoraggio per i porti in cui si poteva calare l'ancora e di falangaggio per quelli più piccoli dove le imbarcazioni erano legate a pali di legno o falanghe; ed alcuni di questi diritti erano corrisposti anche nelle città regie o demaniali, come in Brindisi, dove dall'epoca spagnola il castellano del forte di mare esigeva il diritto di ancoraggio solo dalle navi straniere, visto che i cittadini ne erano esenti⁵. Nella maggior parte dei porti ed approdi si pagava il diritto di dogana feudale, pari a “18 grana ad oncia”, per le merci esportate ed importate, oltre a quello statale. Infine si pagavano vari diritti per la pesca⁶.

Questo sistema ostacolava notevolmente lo sviluppo dei porti e del commercio, per i costi esorbitanti di approdo, anche solo per ripararsi dalle tempeste, dopo che erano stati già pagati i diritti dovuti nel porto di partenza in cui si era effettuato il carico delle merci. Per questo motivo nel corso del Settecento i ministri di matrice illuministica, soprattutto Jannucci⁷, e ancor più Galanti⁸, vedevano come punto focale per il ripristino del commercio quello di una risistemazione delle tariffe doganali e della riduzione o abolizione delle prerogative feudali, il che si poté attuare solo con le leggi napoleoniche.

⁴ R. MANTELLI, *L'alienazione delle rendite pubbliche e i suoi acquirenti dal 1556 al 1583 nel Regno di Napoli*, Genova 1994, p. 38.

⁵ Archivio di Stato di Napoli, d'ora in poi ASN, Sommaria, Consulte, 92, ff. 179v. ss, 1700, e Biblioteca della Società di Storia Patria di Napoli, SBN XIV A 7 (2, *Ragioni per la città di Brindisi contro il Regio Castellano del Forte di Mare d'essa Città, Signor Don Giovan Risolo de Caro*, Napoli 1723. Cfr. anche M. SIRAGO, *Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo e Gli scali meridionali fino al 1806: descrizioni, lavori e diritti feudali*, Appendice, in *Sopra i porti di mare*, II, Il Regno di Napoli, a cura di G. Simoncini, Firenze 1993, pp. 329-389 e 391-433, p. 415.

⁶ M. SIRAGO, *Attività economiche*, cit.

⁷ G. B. M. JANNUCCI, *Economia del commercio del Regno di Napoli*, a cura di F. Assante, Napoli 1981, 5 voll.

⁸ G.M. GALANTI, *Descrizione storica e geografica delle Sicilie*, a cura di F. Assante-D. Demarco, Napoli 1969, 2 voll.,

1. EPOCA NORMANNO-SVEVA

Il porto di Brindisi, posto in una profonda insenatura, fiorente in epoca romana⁹, ancora nel X-XI secolo aveva rapporti commerciali con Bisanzio; e da qui si imbarcavano i pellegrini per i luoghi santi dell'Oriente¹⁰.

In epoca normanna il geografo di Ruggero II, Edrisi, tra i fiorenti porti pugliesi ricordava quello di Brindisi, "città illustre, circondata dal mare da tre lati ... <con> bellezza di edifici, amenità di dintorni, copia di ricchezze, feracità <di suolo> ed abbondanza d'ogni comodità"¹¹. Anche in epoca normanna era fiorente il commercio tra l'Oriente e i porti pugliesi, specie quelli di Brindisi in Terra d'Otranto e Trani e Bari in Terra di Bari, frequentati, come per il passato, da mercanti stranieri, specie veneziani e ragusei, e da regnicoli, soprattutto amalfitani¹².

In tale periodo la flotta era molto sviluppata ed era utilizzata in particolare per difesa dai saraceni e dai veneziani che spesso predavano le navi regnicole. Ruggero II aveva posto delle privative su ferro, acciaio e pece e delle limitazioni sul taglio degli alberi atti alla costruzione delle navi in modo da poter ottenere il migliore materiale per la sua flotta¹³, le cui navi erano costruite

⁹ V. SIRAGO, *Puglia romana*, Bari 1993.

¹⁰ A. SCHAUBE, *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo* (1^a ed. Berlino 1906), Torino 1915 (trad. di P. Bonfante), pp. 36 sgg.

¹¹ *L'Italia descritta nel "Libro del Re Ruggero" compilato da EDRI SI*: Testo arabo pubblicato con versioni e note da M. Amari e C. Schiapparelli. Memoria letta nella seduta del 17 dicembre 1876, in «Atti della Reale Accademia dei Lincei», anno CCLXXIV, 1876-77, serie seconda, volume VIII, Roma 1883, p. 103.

¹² M. SIRAGO, *Il "sistema" portuale pugliese all'epoca di Federico II*, in *Relazioni e dibattiti sull'opera e la personalità di Federico II di Svevia*, Bari 1988, pp. 146-170. Cfr. anche M. DEL TREPPO, *La politica economica di Federico II*, in AA.VV., *Federico II, Convegno dell'Istituto Storico Germanico di Roma nell'VIII centenario della nascita*, a cura di A. Esch e N. Kamp, Tübingen 1996, pp. 316-338, specie pp. 329-331.

¹³ W. COHN, *Die Geschichte der normannish-sizilischen Flotte under der Regierung Rogers I und Rogers II (1060-1154)*, Breslau 1910. Cfr. anche M. LOMBARD, *Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée Musulmane (VI^o-XI^o siècles)*, in *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XIII^o siècle principalement en Méditerranée*, Travaux du Deuxieme Colloque International d'histoire maritime tenu, les 17 et 18 mai 1957, a l'Academie de Marine, présentés par Michel Mollat, Paris 1958.

nei diversi arsenali del Regno, specie nell'odierna Campania ed in Puglia, a Bari, Trani e Brindisi. L'armamento della flotta ed il reclutamento dei marinai erano a carico delle "universitates" interessate alla difesa del territorio dei vari giustizierati e talvolta erano chiamati anche i feudatari a collaborare alla costruzione di imbarcazioni da porre al servizio della flotta regia. Il Grande Ammiraglio aveva il compito di sovrintendere alla costruzione delle imbarcazioni ed al controllo dei porti, demandando suoi ufficiali, o "protontini" nei vari giustizierati¹⁴.

Morto all'improvviso Enrico VI, successe Federico II, proclamatosi maggiorenne a quattordici anni, nel 1208; della precaria situazione politica approfittarono le città meridionali, specie quelle pugliesi, per riacquistare una certa autonomia. In particolare Brindisi, fidando più nella sua personale iniziativa che nella monarchia, fin dal 1199 aveva stipulato un patto di commercio con Venezia¹⁵ mentre altre città pugliesi stipulavano simili patti con la città dalmata di Ragusa (odierna Dubrovnik)¹⁶. Ma erano soprattutto le repubbliche marinare di Genova e Pisa ad essere interessate al regno meridionale, dove da tempo svolgevano i loro commerci. Anzi i genovesi dal 1212 al 1220, durante tutto il periodo di crisi imperiale, appoggiarono Federico II, fornendogli anche navi, ed ottennero in cambio molti benefici. In questo periodo, mentre l'imperatore era lontano, le città meridionali continuarono ad accrescere la loro autonomia dedicandosi anche ai commerci oltremare, il che permise la formazione di un ceto mercantile fiorente che aspirava ad organizzarsi come i Comuni del Nord Italia, malgrado continuasse l'ingerenza delle città marinare settentrionali nel circuito commerciale meridionale¹⁷. Nel contempo la flotta imperiale era in crisi, malgrado gli aiuti genovesi, per l'indisciplina manifestata dalle città

¹⁴ M. DEL TREPPO, *La marina napoletana nel Medioevo: porti, navi, equipaggi*, in AA.VV, *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, a cura di A. Fratta, Napoli 1990, pp. 31-41.

¹⁵ A. SCHAUBE, cit., p. 584. Cfr. anche J.M. POWELL, *Medieval monarchy and trade: the economic policy of Frederick in the kingdom of Sicily*, in «Studi Medioevali», a. III, 1962, pp. 420 sgg.

¹⁶ D. ABULAFIA, *Dalmatian Ragusa and the Norman Kingdom of Sicily*, in *Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100-1400*, Variorum Reprints, London 1987, X, pp. 412-428.

¹⁷ J.M. POWELL, cit., p. 453.

marittime e siciliane che non avevano pagato la "contributio marinariorum"¹⁸. Al suo ritorno in Regno l'imperatore con le "assise" di Capua del 1221 in primo luogo provvide ad annullare le autonomie urbane acquistate in sua assenza, quindi limitò i privilegi dei veneziani e genovesi mentre confermava ai pisani, suoi alleati, quelli concessi dai normanni. Inoltre permise agli ebrei di dimorare in regno, concedendo loro dei privilegi sulla tintura della seta in Trani, a Salerno ed a Palermo. Nel contempo provvide a riorganizzare la flotta in vista dell'organizzazione della Crociata, secondo la promessa fatta al pontefice. Nell'estate del 1227 nei porti di Brindisi e Trani furono allestiti circa 200 navigli per fare imbarcare i parenti. Ma scoppiò una virulenta epidemia per cui lo stesso imperatore, già partito da Brindisi, ammalatosi pochi giorni dopo decideva di tornare indietro, il che gli provocò però la scomunica del pontefice, persuaso della sua mala fede. In effetti l'anno seguente l'imperatore ripartì da Otranto concludendo il 18 febbraio del 1229 un trattato commerciale col sultano di Siria Al-Kamil, il che poi gli permise di giungere a Gerusalemme e liberarla. Il pontefice, però, adirato per il comportamento di Federico, fece invadere il regno meridionale dalle sue truppe, spingendo le città, specie quelle pugliesi, alla ribellione. Perciò Federico, sbarcato a Brindisi il 10 giugno, dovette subito sedare la rivolta¹⁹. Riportata la pace e la tranquillità in regno Federico, dopo aver assunto il titolo di re di Gerusalemme, per ampliare la sua politica di espansione commerciale nel 1231 stipulò un trattato decennale col sultano di Tunisi, Abu Zakaria, stipulandone poi altri simili con Pisa Genova e Venezia²⁰. Nel contempo emanò precise norme per i fondaci, o depositi regi, nei porti principali del regno, tra cui Brindisi, in cui erano poste le merci da caricare sulle navi, controllati da ufficiali di dogana, eletti dal Mastro Portolano, che esigevano i dazi stabiliti²¹. Nelle

¹⁸ R. CADDEO, *Dalla calata dei Barbari al predominio genovese in Oriente*, in R. CADDEO, D. CAMILLERI, L. CASTAGNA, E. GIURO, P. FORTINI, V. MOCCAGATTA, M. NANI MOGENICO, *Storia marittima dell'Italia dall'evo antico ai giorni nostri*, I, Milano 1942, III, p.386.

¹⁹ M. SIRAGO, *Il "sistema" portuale pugliese*, cit.

²⁰ J.M. POWELL, cit., p. 496.

²¹ J.L. HUILLARD-BREOLLES, *Historia diplomatica Friderici secundi*, Parigi 1852-1861 (d'ora in poi H.B.), 5 voll., IV, pp.11-12.

“Costituzioni Melfitane” emanate lo stesso 1231 i mercanti nativi erano esentati dal pagamento della dogana del 3% ed avevano lo sconto di un terzo sui dazi di esportazione rispetto ai forestieri; ma secondo Powell tali vantaggi erano solo superficiali, visto che i privilegi maggiori nel Mediterraneo erano per i genovesi e veneziani, mentre i pugliesi avevano solo quelli reciproci con Ragusa²².

L'esportazione di cereali, appannaggio dei genovesi tra il 1210 ed il 1220, dagli anni '30 era fatta in proprio dalla Corte, con armamento di navi statali, come quella di ritorno dalla Siria affondata nel porto di Brindisi dai veneziani²³. Ma anche i pisani, alleati dell'imperatore, ottenevano particolari permessi per tale esportazione²⁴. Altri due prodotti molto importanti nell'economia regnicola erano il vino e l'olio. La coltivazione della vite era diffusa in tutto il territorio pugliese, ma la produzione si distingueva più per l'abbondanza che per la qualità. Invece l'olio, prodotto anch'esso in abbondanza, era di ottima qualità e veniva esportato in terre lontane, a Costantinopoli, Acri, Alessandria, Tunisi, Cipro, in Sardegna, ma soprattutto a Venezia – i cui mercanti nel 1232 avevano ottenuto particolari privilegi²⁵; ed in tutti questi luoghi era usata la misura pugliese²⁶.

Federico II, oltre a regolamentare il commercio per il quale fece costruire vascelli mercantili statali provvide anche a riorganizzare la flotta, incrementando le costruzioni navali e riconfermando il monopolio posto su canapa, sego e pece e sul legname per tali costruzioni, specie quello calabrese e siciliano, per un totale controllo di tale attività²⁷, ordinando di armare *galere*, o navi da guerra, e *teride*, o navi da carico, negli arsenali meridionali, soprattutto nell'odierna Campania, a Napoli, Gaeta, Castellammare, Amalfi, Salerno, in Puglia ed in Sicilia. Tutte le città marittime,

²² J.M. POWELL, cit.

²³ H.B., V, 2, p.729, 1240.

²⁴ D. ABULAFIA, *Federico II un imperatore medievale*, Torino 1990, p. 185.

²⁵ H.B., IV, p. 310.

²⁶ G. CHERUBINI, *I prodotti della terra: olio e vino*, in *Terra e uomini nel Mezzogiorno normanno-svevo*, in Atti delle settime giornate normanno-sveve, Bari, 15-17 ottobre 1985, a cura di G. Musca, Bari 1987, pp. 187-234, p. 208.

²⁷ G. PAOLUCCI, *Le finanze e la corte di Federico II di Svevia*, in Atti della Accademia di scienze, arti e belle lettere di Palermo, serie 3^a, VII, (1902-1903), poi Palermo 1904, pp. 17-18.

come nel periodo normanno, erano tenute a costruire una o più imbarcazioni a proprie spese per la regia flotta, conservarle in buono stato e farvi prestare servizio da marinai del luogo. Comunque pian piano tutte le prestazioni vennero commutate in un tributo detto "marineria". Ed anche le prestazioni in legname per la marina, dovute soprattutto dalla Calabria e dalla Sicilia, furono riconvertite in denaro²⁸.

Nello stesso tempo l'imperatore emanava precisi ordini in merito alla ristrutturazione degli arsenali, in particolare quello di Napoli, per appena due galere, che doveva essere rifatto "funditus" con una capacità da 6 a 8 galere; inoltre per la città di Brindisi, ritenuta "caput terrarum maritimarum Apuliae", dove non erano state trovate "darsenas muratas", il re ordinava di far costruire le darsene, capaci di 20 galere, "prope castrum"²⁹. Tutto ciò – nota Corrao – si inseriva in un vasto progetto imperiale che tendeva a spostare il centro del regno dalla Sicilia alla penisola dove la Puglia diveniva "il centro del programma di ricostruzione della flotta federiciana"³⁰. Inoltre il 5 ottobre 1239 emanava una ordinanza per la costruzione di nuovi porti controllati, insieme a quelli già in funzione, da custodi che esigevano la quinta parte delle merci da quelli che importavano ed esportavano vettovaglie, sia esteri che regnicoli³¹. Le esazioni erano regolamentate dai Mastri Portolani: quello di Puglia aveva giurisdizione da Termoli di Capitanata fino alla "portam Roseti", probabilmente Roseto Capo Spulico, in Calabria, al confine con la Basilicata. I Mastri Portolani a loro volta vigilavano sull'operato dei custodi dei porti, sia di quelli antichi che di quelli nuovi³².

Tutto questo fervore derivava dall'ostilità dell'imperatore contro Genova che aveva stipulato a sua volta un primo trattato di alleanza con Venezia. Perciò nel 1240 la repubblica veneziana

²⁸ G. PAOLUCCI, cit., pp. 12-13.

²⁹ H.B., V, 2, pp. 685-687, 23/1/1240.

³⁰ P. CORRAO, *Arsenali, costruzioni navali e attrezzature portuali in Sicilia (secoli X-XV)*, in *Arsenali e città nell'occidente europeo*, a cura di E. Concina, Roma 1987, pp. 33-50, p. 37.

³¹ C. CASSANDRO, *I porti pugliesi nel Medioevo*, XI Congresso internazionale di storia della navigazione, in «Rivista del Diritto della Navigazione», a. XXXVI, n. 3-4, 1970, pp.235-256, p. 242.

³² H.B., V, 2, pp.955-956, 3/5/1240. Cfr. anche S. SANTERAMO, cit.

aveva inviato la sua armata in Puglia per assediare e tentare di prendere il suo porto principale, Brindisi. Quest'impresa non riuscì ma fu distrutto un convoglio di navi mercantili regie, tra cui una enorme, con 1000 marinai di equipaggio, quasi una fortezza galleggiante, forse quella detta "Mezzo Mondo"³³. La Corte continuava comunque a commerciare, "naulizzando, cioè affittando ai mercanti statali le navi della Corte che erano nel porto di Brindisi in attesa di essere caricate con merci pugliesi³⁴. Tra queste ricordiamo la nave di un cittadino brindisino, in cui la Curia aveva la terza parte; con carico di 2000 salme di frumento da trasportare in Siria³⁵. Mentre la guerra contro Genova continuava, Venezia nel 1245 intavolava trattative di pace riprendendo i suoi rapporti commerciali col regno meridionale³⁶.

Dopo la morte di Federico II, nel 1250, molte città si ribellarono, riuscendo a promulgare statuti propri. Finalmente nel 1257 il figlio naturale Manfredi riuscì a controllare la Puglia; e per ampliare il suo consenso concesse alla repubblica di Genova dei privilegi in merito all'elezione dei consoli nelle principali città e riconfermò a Venezia i privilegi del 1232, in merito all'elezione dei propri consoli a Trani, Barletta, Brindisi e Siponto. Due anni dopo, nel 1259, concesse anche a Venezia, come a Genova, di poter esportare 10000 salme di grano da alcuni porti abruzzesi e pugliesi, tra cui Brindisi³⁷. Inoltre dal 1255 per la sua fedeltà aveva concesso a Brindisi, la più importante città della Puglia, un privilegio di libertà di commercio, senza pagamento di alcun dazio per tutto il regno, riconfermando anche alcune antiche esenzioni, tra cui quella del contributo per armare galere³⁸. Continuando la poli-

³³ W. COHN, *Die Geschichte der -sizilischen Flotte unter der Regierung Friederichs II (1197-1250)*, Breslau 1926, parte I, cap. 5°.

³⁴ H.B., V, 2, PP. 685-687, 23/1/1240.

³⁵ *Codice Diplomatico Brindisino*, a cura di G.M. Monti, I, 492-1299, Trani 1940, pp. 88-89, n. 55., 15/3/1240.

³⁶ A. SCHAUBE, cit., p. 599.

³⁷ B. CAPASSO, *Historia diplomatica Regni Siciliae ab anno 1250 ad annum 1266*, Napoli 1874, pp. 130-133, n. 265, luglio 1257; pp. 133-139, n. 266, settembre 1257; pp. 179-186, n. 320, luglio 1259.

³⁸ B. CAPASSO, cit., p. 114, n. 134, 1255. Cfr. anche *Codice Diplomatico Brindisino*, cit., pp. 144-148, n. 79, 3/8/1261, inchiesta fatta da Manfredi sull'antica esenzione del contributo alle galere e di altri privilegi.

tica paterna, favorì il collegamento tra la Corona e la borghesia mercantile, permettendo che continuasse lo scambio commerciale con gli amalfitani e ravellesi trasferitisi in Puglia, specie a Brindisi, dov'era stata posta la zecca regia³⁹; inoltre protesse i rapporti commerciali tra la Puglia e l'Oriente. Infine nell'ambito della politica portuale dal 1256 fece iniziare la costruzione del porto di Manfredonia, facendovi trasferire gli abitanti della "diruta" Siponto⁴⁰; e nel 1260 fece costruire il molo a Salerno⁴¹. Nel contempo non fu trascurato il fattore marittimo, visto che la flotta era ancora potente nel 1265, prima dell'arrivo di Carlo d'Angiò⁴².

2. EPOCA ANGIOINA

All'arrivo di Carlo d'Angiò, nel 1266, la flotta si disperse per cui il re dovè riorganizzarla, nominando i comiti, cioè gli ufficiali preposti ai porti ed alle navi, per tutti i paesi marittimi del regno ed ordinando di costruire nuove navi in Puglia⁴³. In particolare nel 1268 ordinò al Secreto e Mastro Portolano di Puglia di dare al Protontino di Brindisi il denaro occorrente per armare una galera come si usava al tempo di Federico II⁴⁴. L'anno seguente ordinò di costruire negli arsenali pugliesi, tra cui quello di Brindisi, altre "galeras, galeones et varchetti et teridas Curiae"; inoltre ordinò ai Protontini ed ai mastri degli arsenali del tempo di Manfredi delle varie province, tra cui Terra d'Otranto, di presentarsi alla Magna Curia per redigere un inventario di quanto si trovava nelle galere del defunto Manfredi⁴⁵.

³⁹ D. ABULAFIA, *Federico II*, cit., p. 184.

⁴⁰ M. SIRAGO, *Il "sistema" portuale pugliese*, cit.

⁴¹ M. SIRAGO, *Il porto di Salerno nel "sistema" portuale del regno meridionale in età moderna (1503-1806)*, in «Rassegna Storica Salernitana», 21, 1994, I, pp. 103-151, pp. 104-105.

⁴² W. COHN, *Die Geschichte der -sizilischen Flotte under der Regierung Konrads IV und Manfreds (1250-1266)*, Berlin 1920.

⁴³ G. DEL GIUDICE, a cura di, *Codice diplomatico del regno di Carlo I e Carlo II d'Angiò ... dal 1265 al 1309*, 3 voll., Napoli 1862-1892, II, 1ª parte, cit. pp. 284-285, 13/2/1267 e pp. 281-82, 8/2/1267, per le navi.

⁴⁴ G. DEL GIUDICE, *Codice diplomatico*, cit. p. 154, n. XLIX, 4/6/1268.

⁴⁵ *I registri della Cancelleria angioina ricostruiti da Riccardo Filangieri con la collaborazione degli archivisti napoletani (d'ora in poi Registri angioini)*, II,

In quegli anni il porto di Brindisi, anello di congiunzione tra l'Oriente e l'Occidente, divenne il centro della ricostruzione e dell'armamento della flotta regia⁴⁶: tra il 1270 e 1271 il re ordinava di armare nell'arsenale di Brindisi 9 galere, 6 teride, un usciere⁴⁷ e 2 barchette ed altre piccole imbarcazioni negli arsenali di Taranto, Cesarea (Porto Cesareo) e Gallipoli⁴⁸. Nel contempo dal 1272 ordinava che fossero risistemati i più importanti arsenali, tra cui quello di Brindisi⁴⁹; e qualche anno dopo ordinava di costruirne altri nelle terre marittime che ne erano prive⁵⁰. Intanto i lavori nell'arsenale di Brindisi proseguivano alacramente, anche perchè occorreva che fosse molto ampio per il passaggio delle truppe in Oriente, dove Carlo sperava di conquistarsi un vasto dominio⁵¹, usando come punto di partenza il Principato di Acaia, posto sotto la protezione regia⁵². Perciò il re, dopo aver ordinato l'ampliamento dell'arsenale napoletano, in cui dovevano essere costruiti 20 edifici, il 22 aprile del 1274 ordinava di far costruire altri 17 nuovi edifici in quello di Brindisi, il secondo per importanza nel regno⁵³. Inoltre ordinò di migliorare la direzione del canale di accesso al porto, quasi ostruito e perciò fonte di aria malsana⁵⁴, e di costruire un faro sulla Torre di Cavallo⁵⁵; infine nel 1277 ordinò di

Napoli 1964, p.119, n. 453, 30/6/1269 e G. DEL GIUDICE, *La famiglia di re Manfredi*, Napoli 1880, II, pp. 6-7, 28/7/1268.

⁴⁶ F. ASCOLI, *La storia di Brindisi scritta da un marino*, Rimini 1886, pp. 110 sgg.

⁴⁷ Vascello a remi con un castello a prua e a poppa, cfr. A. GARCIA SANZ, *Història de la Marina Catalana*, Barcellona 1977, p. 70.

⁴⁸ *Registri angioini*, cit., VI, p. 354: una galera a Taranto, 2 "saettie" a Cesarea e 1 barchetta a Gallipoli.

⁴⁹ *Registri angioini*, cit., VIII, 1272..

⁵⁰ *Registri angioini*, cit., XIX, p. 132, 1278.

⁵¹ F. ASCOLI, cit., pp.111-114, cita una lettera del 12/4/1274, in cui si parla di due officine già costruite per i diversi gruppi di operai addetti all'arsenale e si ordina di costruire 7 piloni e fra un pilone e l'altro sei archi e sulla facciata marina un arco capace di far passare le galere e teridi

⁵² F. CARABELLESE, *Carlo d'Angiò nei rapporti politici e commerciali con Venezia e l'Oriente*, Bari 1911, pp. 17 sgg.: i preparativi erano iniziati dal 1270.

⁵³ F. ASCOLI, cit., pp. 114-115.

⁵⁴ F. ASCOLI, cit., p.100.

⁵⁵ W. COHN, *Storia della flotta siciliana sotto il governo di Carlo I d'Angiò*, in «Archivio Storico per la Sicilia Orientale», a.XXV, 1929, pp.351-394, I parte; a. XXII, 1931, pp. 175-212, 2ª parte; a. XXVIII, 1932, pp. 26-60, 3ª parte; a. XXIX, 1933, pp.15-48, 4ª parte; a.XXIX, 1933, pp. 185-222, 5ª parte; a. XXX,

costruire una catena di ferro da porre all'imboccatura del porto, sistemata a fine marzo 1278⁵⁶. Ma la catena fu subito in cattive condizioni, al punto che si dovettero emanare numerosi ordini per la sua riparazione⁵⁷. Nello stesso periodo continuavano le costruzioni e le riparazioni delle navi della flotta⁵⁸; e queste stesse navi si rifornivano in Brindisi delle vettovaglie da trasportare in Acaia⁵⁹.

Il re Carlo aveva poi ripreso lentamente i rapporti con Venezia, da sempre interessata al commercio con la Puglia⁶⁰; perciò il porto di Brindisi, oltre al essere usato dal punto di vista militare, continuò a svolgere quel particolare ruolo già avuto in epoca normanno-sveva, interessato com'era all'esportazione granaria e soprattutto olearia – ancora abbondante, secondo la diretta testimonianza del mercante toscano Francesco di Balduccio Pegolotti⁶¹ – ed alla redistribuzione dei prodotti “industriali” ricevuti da Venezia⁶². Nel contempo vi era ancora una massiccia presenza di “operatori” di area amalfitana e scalese, interessati alla zecca impiantata da Federico II e riconfermata da Carlo I⁶³.

Durante la guerra del Vespro il porto di Brindisi continuò ad esercitare un ruolo fondamentale per la monarchia angioina: nel 1283 fu preparata una flotta di 60 galere e 60 teride per sbarcare in Sicilia, anche se poi alla notizia della perdita della flotta provenzale a Malta i cavalieri desistettero dalla spedizione, visto che la flotta catalano-siciliana stava assaltando i paesi della costa calabrese, tra i golfi di Santa Eufemia e Policastro. Ancora l'anno seguente fu preparato in Brindisi un grosso contingente che dove-

1934, pp. 80-109, 6^a parte, 3^a parte, p.30, 15/8/1275.

⁵⁶ W. COHN, *Storia*, cit., 3^a parte p. 53 e p. 59, 18/6 e 30/9/1277.

⁵⁷ W. COHN, *Storia*, cit., 4^a parte, p. 27, 22/9/1278, ordine di fare ripari alla catena e p. 28-31, da fine 1278 al 22/9/1279, ripetuti ordini sulla stessa riparazione; Registri angioini, XXIV, p. 94 e pp.98- 99, 21/3 e 2/8/1281, sulla catena del porto, ancora “fracta” per cui si ordina “reparetur catena”. Cfr. anche F. ASCOLI, cit., pp. 101-102.

⁵⁸ W. COHN, *Storia*, cit.

⁵⁹ F. CARABELLESE, cit., pp. 18-31.

⁶⁰ F. CARABELLESE, cit., pp. 106 sgg.

⁶¹ F. DI BALDUCCIO PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, ed. Allan Evans, Cambridge Mass. 1936, in G. CHERUBINI, cit.

⁶² M.A. VISCEGLIA, *Territorio feudo e potere locale. Terra d'Otranto tra Medioevo ed Età Moderna*, Napoli 1988, pp. 144-145.

⁶³ M.A. VISCEGLIA, cit., p. 144.

va riunirsi alle 30 galere di Napoli ed alle 10 di Pisa per operare la riconquista della Sicilia. Ma la flotta nemica arrivò fin quasi davanti a Napoli distruggendo l'armata napoletana il 5 giugno. Un'altra spedizione angioina fu preparata in Brindisi nel 1287 dal cavaliere francese Arnau d'Availles che sbarcò in Sicilia impadronendosi di Augusta. Perciò l'armata catalano-siciliana passò all'offensiva attaccando la costa calabra e quella adriatica; ma giunta al porto di Brindisi, difeso dalla catena di ferro, dove si era rifugiata la flotta angioina, non potè penetrarvi. Due anni dopo si ebbe una tregua e nel 1295, col trattato di Anagni, la guerra ebbe fine. Ma si ebbero ancora torbidi per alcuni anni. In particolare un brindisino, Ruggero de Flor, figlio di un falconiere di Federico II morto nella guerra tra Carlo e Corradino, che in un primo tempo aveva esercitato in Sicilia il corso, nominato come vice ammiraglio di Sicilia aveva esercitato una simile attività di corsa per la monarchia aragonese; e nel 1302 era riuscito a respingere in Calabria gli angioini che avevano assalito Messina; ma lo stesso anno la pace di Caltabellotta pose fine alle ostilità⁶⁴.

Dopo la fine delle ostilità il ruolo di Brindisi cominciò a ridimensionarsi, anche perchè Carlo II aveva perso il dominio posseduto dal padre sul principato di Acaia, rimasto un possesso solo nominale⁶⁵. Il 20 maggio 1323 Carlo II ordinava al giustiziere di Terra d'Otranto di far riparare il porto di Brindisi; ma nello stesso tempo veniva fondata la terra di Roca per farne l'approdo di Lecce⁶⁶. Da quel momento Lecce avrebbe iniziato la sua lenta ascesa, divenendo in breve il centro più importante della provincia, mentre Brindisi dopo la carestia del 1345 e la peste del 1348 cadeva in totale miseria., specie dal 1353, quando fu inserita nel principato di Taranto⁶⁷. In un documento del 1365 si dice infatti "... mercatores veneti non vadunt ad ipsam civitatem Brundisii sed ad dictam Civitatem Licii"⁶⁸. Lecce a quel tempo aveva già assunto

⁶⁴ A.GARCIA SANZ, cit., pp. 234-235, 237, 255-255 e 259. Cfr. anche W. COHN, *Storia*, cit., 5ª p., pp. 185 sgg. e 6ª p., pp. 90 e 105 per la base navale di Brindisi.

⁶⁵ F. CARABELLESE, cit., p. 32.

⁶⁶ G. GUERRIERI, *Gualtieri VI di Brienne duca di Atene e conte di Lecce*, Napoli 1986, p. 21 e p.37.

⁶⁷ G. GALASSO, *Il regno di Napoli. Il Mezzogiorno angioino e aragonese (1266-1494)*, in *Storia d'Italia*, a cura di G. Galasso, Torino 1992, XV, 1, p. 865.

⁶⁸ *Codice Diplomatico Brindisino*, a cura di M. Pastore, II, Trani 1964, p.230, n. 90.

un ruolo già competitivo⁶⁹ rispetto alle antiche città di mare come Brindisi, che pure era ancora preferita dalle comunità ebraiche⁷⁰ ed utilizzata dai mercanti ragusei⁷¹. Nel 1381 Carlo III, per rivivificare i commerci, estese al porto di Brindisi le franchigie godute dai veneziani nel porto di Trani, privilegio riconfermato nel 1410 da Ladislao⁷². Ma ormai si era formata in regno una élite internazionale, in particolare fiorentina, che durante tutto il periodo della dominazione angioina si era fortemente radicata in regno⁷³, stabilendo la sua sede nella città di Lecce⁷⁴, per cui Brindisi non ebbe più molte opportunità per tornare all'antico splendore.

3. EPOCA ARAGONESE

All'arrivo di Alfonso di Aragona la situazione peggiorò ulteriormente anche perchè si erano deteriorati i rapporti con Venezia. Inoltre il principe di Taranto Giovanni Antonio Orsini del Balzo, secondo il Pigonati per impedire l'accesso al porto ed alla città allo stesso Alfonso⁷⁵ e secondo il Vacca per paura di una occupazione veneta di Brindisi, aveva ostruito il canale di comunicazione tra il porto interno ed esterno facendovi affondare una nave carica di pietre, il che cagionò danni enormi sia al commercio che alla stessa città i cui abitanti, per l'aria malsana, a fine XV secolo si ridus-

⁶⁹ B. VETERE, "Civitas" e "urbs" dalla rifondazione normanna al primato del Quattrocento, in *Storia di Lecce dai Bizantini agli Aragonesi*, a cura di B. Vetere, Bari 1993, pp. 55-195.

⁷⁰ E. VERNOLE, *Gli ebrei nel Salento*, in «Rinascenza Salentina», 1933, pp. 17-24, in cui si parla di ebrei a Brindisi tra il 1409 ed il 1497.

⁷¹ B. KRECIK, *La Puglia tra Dubrovnik (Ragusa) e il Levante all'epoca angioina*, in AA.VV., *Per una storia delle relazioni tra le due sponde adriatiche*, Bari 1962, p. 65, carico di vino e olio in vari porti pugliesi tra cui Brindisi per la Dalmazia.

⁷² N. VACCA, *Brindisi ignorata. Saggio di topografia storica*, Brindisi 1956, pp. 37-38.

⁷³ M. DEL TREPPO, *Stranieri nel Regno di Napoli: le élites finanziarie e la strutturazione dello spazio economico e politico*, in *Dentro le città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XI-XV*, a cura di G. Rossetti, Napoli 1989, pp. 179-233, specie p. 197 e 219 sgg.

⁷⁴ C. MASSARO, *Territorio, società e potere*, in *Storia di Lecce*, cit., pp. 251 sgg.

⁷⁵ A. PIGONATI, *Memoria del riaprimiento del porto di Brindisi sotto il Regno di Ferdinando IV*, Napoli 1781, p. 3.

sero ad appena 3000⁷⁶.

In tale periodo il regno tornò ad essere al centro degli scambi mediterranei, come nei primi tempi del dominio angioino. In fatti Napoli divenne scalo delle navi provenienti da Barcellona e dirette in Oriente o di quelle che vi facevano ritorno, insieme agli altri scali di Gaeta, Castellammare e Salerno⁷⁷. Ed in tali città si stabilirono i consolati catalani, presenti anche ad Ischia ed in Calabria, a Scalea e Tropea⁷⁸. Di questa rifioritura beneficiarono anche Lecce, dove si registrò un ulteriore sviluppo commerciale⁷⁹, e Brindisi, dove vi era un certo movimento commerciale, sia pure inferiore a quello di Lecce⁸⁰; inoltre continuava lo scambio commerciale con Venezia, a cui nel 1463 erano stati confermati gli antichi privilegi⁸¹, mentre i fiorentini gestivano la via delle merci e del credito⁸². E nel porto di Brindisi arrivavano anche navi catalane⁸³.

Nello stesso periodo il re Alfonso decise di potenziare gli arsenali di Brindisi e Taranto⁸⁴, nel programma di riorganizzazione della flotta da lui promosso⁸⁵. In effetti Brindisi tornò ad avere un ruolo importante nell'ambito della marineria. Infatti il Grande Ammiraglio, da cui dipendeva tutta la marina del regno, tra i vari privilegi godeva anche quello di avere in Brindisi la casa dell'Ammiragliato⁸⁶.

Durante l'assedio turco di Otranto del 1480 proprio alla città

⁷⁶ N. VACCA, cit., p. 38.

⁷⁷ M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972 (1^a ed. 1967), pp. 90 sgg.

⁷⁸ C. CARRERE, *Barcelona 1380-1462. Un centre economic en epoca de crisi*, Barcellona 1977 (1^a ed. 1967), 2 voll., I, pp. 138-140.

⁷⁹ C. MASSARO, cit., p. 295.

⁸⁰ A. LEONE, *Caratteri dell'economia mercantile pugliese (1467-1488)*, in *Mezzogiorno e Mediterraneo*, Napoli 198.?, pp. 85 sgg. , p. 87, in cui è citata una rimessa di 550 ducati a Napoli da Brindisi di un mercante genovese.

⁸¹ M. JACOVIELLO, *Sui traffici veneziani nel Mezzogiorno d'Italia durante la seconda metà del secolo XVI*, in «Atti dell'Accademia Pontaniana», 1986, pp. 159-169.

⁸² A. LEONE, *Caratteri*, cit. p. 103.

⁸³ I. SCHIAPPOLI, cit., p. 193: si cita la nave di Joanne Gilabert nel porto di Brindisi al servizio del re, esentata dal pagamento di terzeria di ferro, pece o altro.

⁸⁴ C. MASSARO, cit., p. 295.

⁸⁵ I. SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese: traffici e attività marinare*, Napoli 1972.

⁸⁶ I. SCHIAPPOLI, cit., p. 53.

di Brindisi fu chiesto di inviare rinforzi ad Otranto assieme alle città di Taranto e Monopoli. Inoltre alla flotta fu ordinato di svernare a Brindisi; e quando i turchi si arresero, il 10 settembre del 1481, furono portati prigionieri a Brindisi, da dove sarebbero dovuti ripartire per il loro paese⁸⁷.

Nel 1495 il porto di Brindisi, occupato dalla flotta di Carlo VIII, fu recuperato da Federico d'Aragona con una flotta di 40 navi insieme agli altri porti pugliesi .

3. EPOCA VENEZIANA

Nel 1496, poco dopo il ritorno di Ferrandino, Brindisi fu occupata dai veneziani assieme al altri importanti porti pugliesi, Otranto, Monopoli, Polignano, Mola e Trani, rimanendo in potere della Repubblica fino alla disfatta di Agnadello, nel 1509⁸⁹.

Lo stesso anno il governatore veneziano Priamo Contarini inviava al doge una relazione sullo stato della città notando: "li cittadini vivono senza alcuna industria ma solo di entrate zoè vini, bestiami e olei", esportando in media 3000 botti di vino all'anno mentre la produzione di olio del territorio circostante alimentava tre saponifici "li quali adopera<va>no assaj quantità di olei e fa<ceva>no gran quantità di savoni li quali navega<va>n per Costantinopoli, Scio et Alessandria et loci de Turchi"⁹⁰. In effetti la concorrenzialità dei saponi salentini, prodotti anche a Gallipoli, dove gli stessi veneziani vi avevano impiantato dei saponifici, aveva costretto la Repubblica veneta a proibire, nel 1489, ai suoi cittadini di andare a lavorare nei saponifici esteri o di andarli a dirigere⁹¹. Brindisi poi esplicva il solito ruolo di redistribuzione dei

⁸⁷ I. SCHIAPPOLI, pp. 125 sgg.

⁸⁸ I. SCHIAPPOLI, cit., p. 147..

⁸⁹ M. JACOVIELLO, cit., p. 170.

⁹⁰ *Relazione del governatore Priamo Contarini al doge di Venezia*, Brindisi 10/4/1496, in G. GUERRIERI, *Le relazioni tra Venezia e Terra d'Otranto fino al 1530*, Trani 1903, pp.361-365.

⁹¹ Biblioteca Marciana di Venezia, ms. it. cl. VII, n.2254, *Relazione storica dell'origine, progresso e decadenza del commercio veneziano*, 1737, in G. GUERRIERI, cit.: si ricorda qui che la lavorazione del sapone, la principale per Venezia, era stata diffusa con fabbriche poste a Gaeta e Gallipoli i cui prodotti erano poi stati immessi in Levante.

prodotti del territorio, rifornendo la flotta veneziana con grano da inviare a Corfù⁹².

Comunque il protrarsi della dominazione veneta anche dopo l'occupazione spagnola del 1503 secondo il Guerrieri deriva sia dalle tendenze filovenete di alcuni gruppi di élites di Terra d'Otranto sia dall'ampliamento del peso politico delle colonie veneziane nelle città pugliesi⁹³.

4. EPOCA SPAGNOLA

All'inizio della dominazione spagnola il Viceregno, per la sua posizione geografica, divenne base di appoggio navale per le operazioni belliche mediterranee. Vi fu così un fervore costruttivo nell'ambito delle più importanti basi navali, soprattutto quelle di confine, Gaeta e Pescara, e quelle adriatiche, a confine con l'impero turco, Manfredonia, Otranto, Brindisi, dove furono potenziate le fortificazioni⁹⁴. Anche le strutture portuali, risistemate in epoca aragonese⁹⁵, avevano subito notevoli danni durante la guerra tra Francia e Spagna, specie quelle della capitale. In un primo momento la monarchia spagnola, tesa al consolidamento del suo potere politico aveva provveduto solo ad una manutenzione ordinaria del porto della Capitale⁹⁶, ma non si era preoccupata di compiere un'opera di risistemazione nel Regno.

In una delle prime descrizioni geografiche del Regno, molto precisa, l'ammiraglio turco Piri Re'is verso il 1518 (Fig. 1) riferiva: "non c'è porto più famoso di Brindisi. Infatti davanti alla città c'è un bellissimo e grandissimo porto naturale che può dare asilo a trecento o quattrocento navi... Alla bocca del porto c'è un'isola rocciosa – l'isola di Sant'Andrea – nella quale è stato costruito

⁹² G. FENICIA, *Tendencias comerciales en el Reino de Nápoles durante la primera mitad del siglo XVI (1503-1556)*, in «Estudis. Revista de Historia moderna», 1993, pp. 7-37, p. 28: nel 1503 arriva a Brindisi il soprintendente dell'armata veneta Geronimo Contarini con 5 galere per rifornirsi di grano da inviare a Corfù..

⁹³ G. GUERRIERI, cit., p. 150.

⁹⁴ SIRAGO, *Attività economiche*, cit.

⁹⁵ I. SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese: traffici e attività marinare*, Napoli 1972, parte prima, pp. 1-152.

⁹⁶ M.R. PESSOLANO, *Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII*, in *Sopra i porti di mare*, cit., II, pp.67-123.

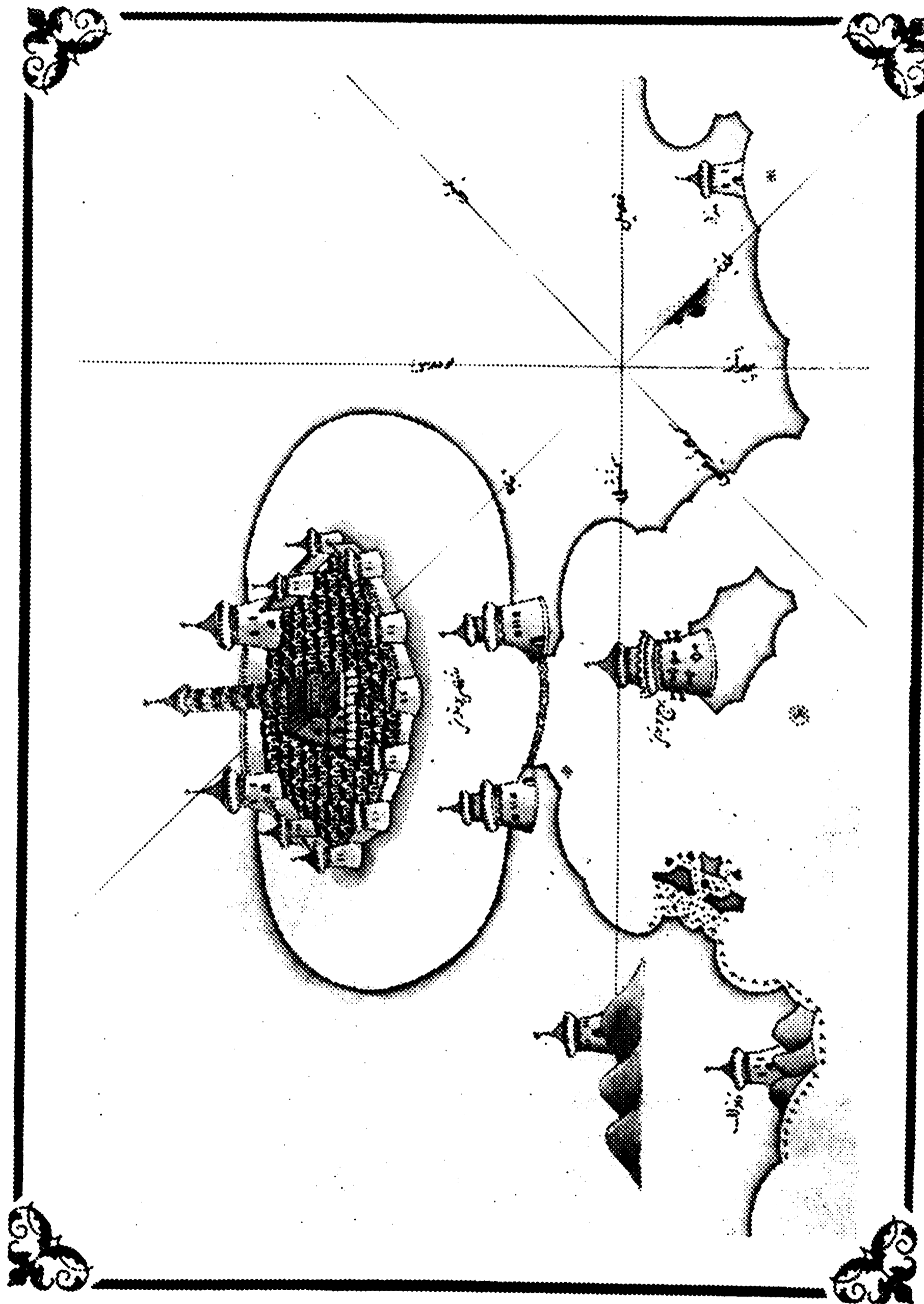


Fig. 1. 1518 circa, Carta di Piri Re'is (Ventura 1990).

un piccolo castello fortificato da cannoni. Navi straniere non possono entrarvi: fra l'altro la bocca del porto è chiusa da catene. Ai due capi delle catene vi sono due grosse torri con cime alla sponda che dà a maestrale... Le grandi barça possono passare da questo stretto, essendo esso molto profondo verso la costa di nord-ovest, distante mezzo miglio. Sulla riva dello stretto ci sono isolette che si chiamano Pedagne"⁹⁷.

Durante la discesa del Lautrec, nel 1528, Brindisi e gli altri porti pugliesi furono rioccupati da Venezia. Ma dopo la morte del Lautrec gli spagnoli rioccuparono il territorio e per qualche tempo si ebbero problemi coi veneziani⁹⁸.

Nel 1532, anche per l'aumento degli assalti turchi alle coste meridionali, erano però state date precise istruzioni di "fortificar <las> tyerras y castillos alla marina", soprattutto Brindisi, in Terra d'Otranto, per il "puerto q<ue> es el q<ue> se ha de defender al Turco" per la sua vicinanza al porto di Valona, in Albania, primo avamposto dell'Impero Ottomano e quello di Crotone, in Calabria Ultra, sul versante ionico, "tyerra muy importante" per la produzione di grano, esportato in massima parte nella Capitale per il rifornimento annonario⁹⁹. Si ordinava poi di provvedere anche alla difesa di Gaeta, Ischia, Reggio, Taranto Gallipoli, Otranto, Monopoli, Bisceglie, Trani, Barletta, Manfredonia¹⁰⁰; e tali ordini furono ripetuti gli anni seguenti con lo stesso tono¹⁰¹. Nel contempo la situazione politica della monarchia spagnola, pressata com'era non solo dalla necessità di difendere il Vicereame dagli assalti turchi alle sue coste ma anche dai problemi religiosi sorti nei territori dell'Impero, si faceva sempre più critica. La preoccupazione principale della monarchia spagnola era dunque quella di fortificare i porti per "chiuderli" ed impedire i continui assalti nemici, non quella di sviluppare le infrastrutture portuali.

⁹⁷ A. BAUSANI, *L'Italia nel Kitab-i Bahriyye di Piri Reis*, in «Il Veltro», 1979, XXIII, 2-4, pp. 173-195, p. 186. La fig. 1, "Il porto di Brindisi", è in A. VENTURA, *La Puglia di Piri Reis*, Lecce 1990.

⁹⁸ AGS, EN, L 1005/81, 5/9/1529.

⁹⁹ Archivio General de Simancas, d'ora in poi AGS, Estado Nàpoles, d'ora in poi EN, Legajo, d'ora in poi L 1011/121, 1532.

¹⁰⁰ AGS, EN, L 1011/18, 1532.

¹⁰¹ AGS, EN, L 1022/45, 1535; *ibid.*, 1026/13, 1537, 1028/20, 1538, 1033/5, 1541, per Viesti, Otranto, Gallipoli, Taranto), 1039/7, 1550, per Napoli.

In realtà fin dal 1554 Giulio Cesare Caracciolo in un suo discorso sopra il Regno di Napoli aveva denunciato l'inefficienza del sistema di difesa iniziato dal Toledo che presupponeva l'impiego di 10.000 soldati con un costo di 50.000 ducati mensili. Il Caracciolo riteneva invece che tale somma sarebbe stata utilizzata in modo più proficuo per creare una potente flotta da guerra regnicola da contrapporre a quella turca, per "farsi signore del mare"¹⁰².

Nel 1560 il dottor Guerrero inviava al re Filippo II un memoriale in cui proponeva come rimedio per una difesa dalle invasioni turche e barbaresche di creare una base navale a Brindisi ponendovi di stanza 80 galere "por estancia perpetua... Por que es uno de los Principales Puertos del mundo" e "de alli los Romanos Senorearon quinientos anos el Levante", visto che al momento pur essendo un "tan principal puerto no <avia> una galera armada": Egli ricordava poi che in Brindisi potevano arrivare tutte le vettovglie della fertile Puglia, il formaggio di Sicilia, il "canamo" (canapa) di Terra di Lavoro e che nella stessa città vi era il fonda-co del ferro; perciò "dentro de cinco 'o seis anos Brindes sera una cibdad muy principal, por que ella tiene mas de dos mill fuegos (circa 10000 abitanti) y en lo cercado tiene sitio para mas de ocho mill vecinos, y tiene jardines de cidras y limones y naranjas y es abundandosa de olio, y de trigo, y de legumbres" ed è vicina a Lecce, "una cibdad muy principal". Inoltre bisognava difendere il "puerto de Gausito", un piccolo approdo poco distante dove i tur-chi potevano tenere sicura la loro armata¹⁰³. Ma di tale proposta non se ne fece nulla.

Ancora nel 1565 si ordinava di fortificare non solo la Capitale ma anche Otranto, la terra più vicina a Valona, dove si doveva costruire un castello per difendere "el puerto" e guardare "los baxe-

¹⁰² Biblioteca Apostolica Vaticana, ms. Urb. Lat. 824, ff. 403-448, cit. in C.J. HERNANDO SANCHEZ, *Castilla y Nàpoles en el siglo XVI. El virrey Pedro de Toledo*, Valladolid 1994, p.269, n.6; cfr. anche R. AJELLO, *Il problema storico del Mezzogiorno. L'anomalia socioistituzionale napoletana dal Cinquecento al Settecento*, Napoli, 1994, pp. 165 sgg. E in modo più dettagliato *Una società anomala. Il progetto e la sconfitta della nobiltà napoletana in due memoriali cinquecenteschi*, Napoli 1996.

¹⁰³ AGS, EN, L 1052/32, 6/9/1560.

les de los amigos”¹⁰⁴. E l’anno seguente si rinnovavano gli ordini di ispezionare le difese di Taranto, Gallipoli, Otranto¹⁰⁵ e soprattutto di Brindisi, per “la comodità che <poteva> dare <il> porto”, difeso dalla fortezza posta sull’isola di Sant’Andrea come “guardia de la <sua> bocha”¹⁰⁶. Nello stesso periodo si notava anche la necessità di provvedere alla sistemazione della difesa costiera, mediante il ripristino delle antiche torri e la costruzione di nuove. Nel 1568 fu inviata una missiva al Presidente della Sommaria con ordine di far fare un’ispezione a tutte le torri marittime del Vicereame in modo da conoscerne lo stato e la funzionalità¹⁰⁷; e l’anno seguente si stabilì di costruirne di nuove “nelle Marine del regno <in modo che> tutti <i> porti <fossero> ridotti a cale sicure”, difese dai corsari¹⁰⁸.

Il progetto del Caracciolo fu ripreso negli anni ‘70 da don Giovanni d’Austria, in particolare dopo Lepanto, quando si decise di aumentare il numero delle galere a 50¹⁰⁹. Nello stesso periodo si sentì con maggior urgenza la necessità di risistemare anche le fortezze di mare: tra il 1573 ed il 1574 si ebbe il massimo fervore costruttivo, testimoniato dalle numerose perizie tecniche redatte dagli ingegneri regi. Si insisteva sulla necessità di risistemare le fortezze di Crotona¹¹⁰, Taranto – ritenuta una città importante “per lo porto” di cui bisognava potenziare la “Cittadella <posta> alla bocca del porto”¹¹¹, Gallipoli¹¹², Brindisi ed Otranto¹¹³. Ma i mini-

¹⁰⁴ AGS, Secretarias Provinciales, d’ora in poi SP, 1/133, 1565.

¹⁰⁵ AGS, EN, L 1055/43, 1566.

¹⁰⁶ AGS, EN, L 1065/64, 1566: relazione dell’ingegnere Gabrio Serbelloni.

¹⁰⁷ ASN, Collaterale, Curiae, 20, ff. 12-14, 1568

¹⁰⁸ ASN, Museo (d’ora in poi M) 99 C 64, regesto delle Consulte della Sommaria, ff. 64-64t., 1568-9

¹⁰⁹ SIRAGO, *La flotta napoletana nel vicereame spagnolo (1507-1598)*, in «Frontiera d’Europa», 1999, 1, pp. 111-172, pp. 156 sgg.; cfr. anche EAD., *Attrezzature portuali e costruzioni navali in Napoli e nelle antiche province di Terra di Lavoro e Principato Citra durante il Vicereame Spagnolo*, in *La Penisola Italiana e il mare. Costruzioni navali trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, in Atti del Convegno Viareggio 29-30 aprile, 1 maggio 1991, a cura di T. Fanfani, Napoli, 1993, pp. 175-218, p. 216, Tab. 4.

¹¹⁰ AGS, EN, L 1065/65, 9/5/1573; ibid., 1065/50, 62, s.d., ma 1574, relazione dell’ingegnere Attendolo sui lavori da fare.

¹¹¹ AGS, EN, L 1065/38, 21/1/1574.

¹¹² AGS, EN, L 1065/59, s.d., ma 1574, relazione su disegno del marchese di Trevico, Francesco Loffredo, Consigliere del Collaterale, per il castello.

¹¹³ AGS, EN, L 1064/24, 1574.

stri spagnoli si preoccupavano soprattutto dei territori di Capitanata, vicini alla costa dalmata e per questo continuamente assaliti dalla flotta turca: Gabrio Serbelloni provvide perciò ad ispezionare Manfredonia¹¹⁴ e Viesti¹¹⁵. Una maggiore attenzione si doveva porre però a Monte Sant'Angelo, dove crescevano alberi adatti alla costruzione di imbarcazioni; inoltre lungo la sua costa vi era "comodità di puorti <in cui si poteva <accomodare> ... una grossa armata"¹¹⁶. Qualche anno dopo, tra il 1578-80, si davano ulteriori ordini per la costruzione di torri nelle marine del Regno, ripetuti nel 1590¹¹⁷ e si ordinava di ancora una volta di "guardar las tierras de marinas" per difenderle dagli attacchi dell'"armata turquesca", ribadendo la necessità di risistemare le fortificazioni di Napoli e Gaeta¹¹⁸.

Nel 1578, per gli accresciuti bisogni della flotta operante nel Mediterraneo e per aumentare le costruzioni navali, si decise di costruire nella Capitale un nuovo arsenale per le galere; nel contempo si cominciava a discutere sulla sistemazione dell'area portuale napoletana, in cui vi era un "muelle ... no ... muy seguro" ed il porto tendeva ad ostruirsi per lo smottamento del terreno collinare¹¹⁹, tanto che le grosse navi dovevano ancorarsi a Baia¹²⁰. Ma non si risolse nulla per cui dagli anni '90 i più famosi ingegneri dell'epoca cominciarono a redigere numerosi progetti per una definitiva risistemazione dell'area portuale. Si accese però un'aspra polemica in merito al progetto presentato dall'"architetto del papa" Domenico Fontana ed osteggiato dai colleghi napoletani anche per l'enorme spesa prevista. I lavori, iniziati tra varie polemiche, furono interrotti nel 1601 per problemi tecnici, ma il progetto continuò a suscitare l'interesse dei più importanti tecnici, in particolare Fabio Borsoto, costruttore dei moli di Palermo e Malaga, e

¹¹⁴ AGS, EN, L 1065/60, 28/4/1573

¹¹⁵ AGS, EN, L 1065/51, 21/4/1573, e 61, s.d.

¹¹⁶ AGS, EN, L 1065/49 (s.d., ma 1573): relazione su Monte Sant'Angelo e sul suo territorio.

¹¹⁷ ASN, M C 64, f.101t. 1578-80; *ibid.*, Sommaria. Consulte, 10, ff.147-156t., 1590.

¹¹⁸ AGS, SP, L 634, ff.32-82, 22/12/1581.

¹¹⁹ Biblioteca Nazionale di Napoli (d'ora in poi BNN), ms. XII D 101, portolano senza data, ma della metà '500.

¹²⁰ M. SIRAGO, *Attrezzature portuali*, cit., pp. 176 sgg.

Bartolomeo Crescentio, architetto papalino. Tutti gli studi fatti rimasero però solo a livello progettuale, mentre si provvedeva solo a riparazioni di ordinaria amministrazione. Nel contempo fin dalla fine del '500 era iniziata anche a Napoli la costruzione dei vascelli su modello spagnolo¹²¹, per cui il nuovo arsenale costruito per le galere risultava già inadatto; furono quindi utilizzati i porti di Baia e Castellammare, più profondi, per costruire gli scafi, assemblati poi nell'arsenale napoletano¹²².

Questi problemi si ripercossero anche sull'economia regnicola: in effetti lo scambio commerciale era già inficiato dal complesso apparato doganale, sia statale che feudale. Nel corso del '500 continuavano gli scambi commerciali pugliesi con Venezia e Ragusa, anche se i porti più importanti erano quello di Barletta per il grano, di Molfetta per l'olio e di Bari per vari generi¹²³. E molto olio era esportato da San Cataldo, il caricatoio di Lecce¹²⁴. Comunque in Brindisi continuava un certo commercio¹²⁵. Nei dati reperiti dalle assicurazioni marittime stipulate tra il 1616 ed il 1617 si registra in porto l'arrivo di navi straniere, olandesi e raguee, con carichi di orzo e olio, trasportato a Ferrara, anche se il maggior traffico si registra sempre a San Cataldo (8 assicurazioni per un totale di 143.500 ducati rispetto ai 1100 assicurati a Brindisi). Ed anche le imbarcazioni erano tutte straniere o di altri porti pugliesi¹²⁶.

Ai primi del '600 si ebbe una terribile crisi economica, diret-

¹²¹ M. SIRAGO, *L'Armata del Mar Oceano o dei "Vascelli di Alto Bordo" a Napoli (1623-1707)*, in «Studi Storici Meridionali», 1994, pp. 99-116

¹²² M. SIRAGO, *Attrezzature portuali*, cit. Cfr. anche M. R. PESSOLANO, *Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII*, in *Sopra i porti di mare*, II, cit., pp. 67-123.

¹²³ G. FENICIA, *Tendencias*, cit, pp. 30-31, Cuadro 7,. Per Brindisi vi è un solo contratto assicurativo, su 39, stipulato in Ragusa nel 1552 per un trasporto di olio e denaro da Brindisi per Ragusa.

¹²⁴ B. SALVEMINI, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Puglia*, a cura di L. Masella e B. Salvemini, Torino 1989, pp. 5-218, p.127: tra il 1554 ed il 1555 furono esportate da San Cataldo 40.600 salme di olio.

¹²⁵ AGS, *Visitas de Italia*, 41/26, 26/1/1584, cit. trasporti di 4280 tomoli di grano e 912 di orzo.

¹²⁶ M. SIRAGO, *Le assicurazioni marittime del Regno di Napoli (1616-1617)*, in «Annali della Facoltà di Economia e Commercio della Università di Bari», XXXI, 1992, pp. 119-174.

ta conseguenza della crisi europea¹²⁷. L'unico tentativo di tipo economico fu quello di allargare il territorio commerciale della Capitale fino al porto di Nisida, dove a fine '500 era stato costruito un lazzaretto per lo "spurgo" delle merci scaricate dai vascelli mercantili, con l'introduzione della "scala franca", ma ciò non sortì gli effetti sperati¹²⁸. Ed un simile tentativo fu fatto nel 1634, quando si propose di porre la "scala franca" a Brindisi o a Messina¹²⁹, quest'ultima preferita lo stesso anno per la sua posizione centrale nel Mediterraneo¹³⁰. Inoltre, dato l'aumento del contrabbando, dal 1631 lo Stato cominciò ad indagare "circa li scari ... in ciasc<un>a Prov<inci>a sospetti di co<n>trabbanni", ordinando la proibizione di imbarchi di grano per quelli che si trovavano in luoghi distanti dall'abitato, in particolare i caricatoi per il grano siti tra la Basilicata e la Terra d'Otranto, presso Taranto, Bradano, Salandrella, Policoro, Torre di Mare, Scanzana¹³¹. Malgrado tali limitazioni e controlli severi, il contrabbando si era esteso a dismisura; perciò nel 1648, dopo alcuni mesi di discussione, il 30 aprile, al termine dei "moti masanielliani", gli "scari" permessi dai 137 del 1632 furono ridotti a 31¹³².

Nel contempo il timore di attacchi nemici diveniva sempre più pressante in un periodo in cui la Spagna era impegnata in azioni di difesa, specie dopo la sconfitta riportata nel 1588 dalla Grande Armada nelle acque inglesi¹³³. Nel 1610 venne redatto un preciso elenco delle opere da eseguire nelle varie fortezze, in particolare quelle marittime, a guardia dei porti: si descriveva il castello di Baia, importante per la difesa della Capitale e del Regno, che aveva "de

¹²⁷ R. TREVOR ROPER, *La crisi generale del XVII secolo*, in *Crisi in Europa 1560-1660*, Napoli 1968.

¹²⁸ A. BUCCARO, *I porti flegrei e l'alternativa allo scalo napoletano dal XVI al XIX secolo*, in *Sopra i porti di mare*, II, cit., pp. 125-154.

¹²⁹ AGS, SP, L 17, 27/2/1634, il vicerè Monterey al re.

¹³⁰ M. SIRAGO, *Il sistema portuale italiano in Età Moderna*, in *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)*, Actas del Coloquio Internacional *El sistema portuario espanol*, Madrid 19-21 octubre 1995, Madrid 1996, pp. 53-76, p. 64.

¹³¹ ASN, Sommaria Consulte, 96, ff. 346-346t., 22/5/1631.

¹³² ASN, Sommaria Consulte, 49, ff.55t.-58, 30/7/1647: in Terra d'Otranto Taranto, Gallipoli, Otranto, San Cataldo, Brindisi.

¹³³ M. DE PAZZIS PI CORRALES, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, 1989, pp. 289-338.

baxo un puerto capaz de muchos vaxeles, por la <sua> importancia, no haviendo puerto, ni muelle seguro en Napoles, ni en gran parte al rededor”. Anche il castello di Crotone doveva essere ben fortificato “por la importancia de su puerto”; e simili ordini si davano per la “fortezza di mare” dell’isola di Brindisi, di vitale importanza, assieme al castello di terra, “porque sobresta<va>n a un puerto muy capaz, que de su naturaleza se haze<va> dentro la ysla y la ciudad”. Altre fortificazioni importanti erano la Torre di San Cataldo, a difesa di un “muelle de 50 canas ... carcador de Leche”; il castello di Manfredonia, che difendeva un “muelle de 156 canas de largo, cargadero, en el q<u>al por la mayor parte se carga<va> el trigo q<ue> se saca<va> de Pulla”, e quello di Viesti, necessario per la difesa di Monte Sant’Angelo. Invece il castello di Amantea, in Calabria Citra, era ritenuto inutile perchè “no t<eneva> puerto”; e lo stesso era per Monopoli, dove “la mar no t<eneva> puerto”, e per Bari, dove il castello era dal lato opposto al porto¹³⁴. Simili ordini furono emanati anche per le torri costiere: si ordinava infatti di tenerle ben guarnite ed armate, dato che erano per la maggior parte “edificate dove vi <erano> Porti, Ridotti, ò fiumare”¹³⁵.

Nel 1640, pochi anni prima dello scoppio della “rivolta di Masaniello”, i ministri del Consiglio Collaterale, nel discutere sui mezzi da adoperare nella “oposicion de la Armada del Turco, y de otros enemigos de la Monarquia de Su Mag<est:>d”, notavano che era impossibile provvedere alle forze armate in un territorio marittimo così esteso: facevano poi una precisa analisi della situazione nelle varie regioni: in Terra di Lavoro menzionavano “Baya y Gaeta, y las Islas, ... <come> Puertos <mentre> Castelamar <era> de poca consideracion <e si poteva> defender con el abrigo ... de Napoles”; nella “Prov<inci>a de Trani <in Terra di Bari vi erano le fortificazioni di> Bari Barletta Pero los Puertos mas principales del Rey:n:o <erano> Monte Santangel Manfredonia <in Capitanata> la foxa de S<an>to Juan <odierna Villa San Giovanni, presso Reggio Calabria>, Otranto” da difendere bene perchè di fronte al porto albanese di Valona, in territorio turco, e Taranto, oltre molti altri porti; perciò i ministri concludevano che “combe-

¹³⁴ BIBLIOTECA NACIONAL DE MADRID (d'ora in poi BNM), ms. 933, 1610.

¹³⁵ BNM, ms. 988, ff. 279 sgg., 1621.

neria poner toda la mira en los Puertos en los q<u>ales consistia toda la defensa del Rey<n>o”¹³⁶.

Uno dei momenti peggiori si ebbe nel 1646, l'anno prima dello scoppio della “rivolta di Masaniello”, quando era ormai noto il “mal estado en que esta<va>n los Castillos y fuerças de la marina del Reyno”¹³⁷. Al termine dei moti il vicerè d'Arcos elencava, tra i vari problemi del Regno, anche quelli delle fortificazioni ridotte ormai a mal partito¹³⁸, riproponendo tale questione due anni dopo in un'altra relazione dello stesso tono¹³⁹.

Nella seconda metà del '600 la situazione di crisi del Viceregno era ormai all'ultimo stadio, specie quando incominciarono a profilarsi i problemi di una difficile successione dinastica.

Nel 1649, al termine dei «moti masanelliani», mentre il regno attraversava una delle sue più terribili crisi, gli “scari” permessi furono ridotti a 10, visto l'enorme aumento del contrabbando; e tale situazione era immutata ancora nel 1665¹⁴⁰. Le limitazioni erano però spesso disattese. Perciò nel 1650 furono emanate le prammatiche con cui si ordinava in modo definitivo di chiudere i porti di Santo Spirito e di San Vito – nel territorio di Polignano –, in Terra di Bari, e di Porto Cesareo, presso Nardò, in Terra d'Otranto, possesso feudale del conte di Conversano¹⁴¹. L'anno seguente furono chiusi anche il «Portus Turris Pali», nel territorio di Salve, il «Portus Turris Leucaae» (odierna S.Maria di Leuca), il «Portus Turris Veteris», presso Tricase, il «Portus Causitus» presso Brindisi, il «Portus Villanovae» presso Ostuni, tutti in Terra d'Otranto e disabitati¹⁴². Per tutta la seconda metà del '600 furono richieste deroghe per tali chiusure, soprattutto da Salerno, sede

¹³⁶ ASN, Coll. Not., 23, ff.9-16t., 19/3/1640.

¹³⁷ AGS, SP, L 218, 23/7/1646.

¹³⁸ AGS, SP, L 218, 12/1/1648.

¹³⁹ AGS, SP, L 218 (14/11/1650).

¹⁴⁰ ASN, Sommaria Consulte, 63, ff. 29-35, 10/12/1665: in Terra d'Otranto e Basilicata Taranto, Gallipoli, Brindisi.

¹⁴¹ M. SIRAGO, *Due esempi di ascensione signorile: i Vaaz conti di Mola e gli Acquaviva conti di Conversano tra '500 e '600 (Terra di Bari)*, in *La rifeudalizzazione nei secoli dell'età moderna: mito o problema storiografico?*, in Atti della terza Giornata di Studio sugli Antichi Stati Italiani, «Studi Storici Luigi Simeoni», 1986, XXXVI, pp. 169-213.

¹⁴² ASN, Sommaria Notamenti, 108, ff.736-737, 15/9/1650 e f.178 18/2/1650; ibid., 109, Bando del 16/1/1651.

di un'importante fiera¹⁴³. Ma spesso ciò veniva negato a causa del contrabbando, divenuto endemico nel momento di crisi della monarchia spagnola. Nel 1665 i cittadini di Otranto inviarono un lungo memoriale per testimoniare quanto fosse utile per la Terra d'Otranto la riapertura del suo porto, per giunta regio, la cui città era "capo della Provincia" ed ospitava la "barca Regia" inviata di continuo a Corfù per avere notizie dei movimenti della flotta turca¹⁴⁴. Le restrizioni rimasero però per tutto lo scorcio del secolo, tanto che ancora nel 1694 i negozianti di Napoli chiedevano deroghe per poter caricare grano ed orzo da trasportare nella Capitale per il rifornimento annonario¹⁴⁵; ed alcuni di questi "scari" o caricatoi rimasero "proibiti" anche nel corso del '700¹⁴⁶.

Nel contempo anche in ambito portuale vi era una situazione precaria. L'unico lavoro importante nell'ambito delle infrastrutture fu la darsena fatta costruire nel bacino napoletano dal vicerè Pietro d'Aragona nel 1666 per scopi militari, ultimata due anni dopo. Il vicerè era favorevole al progetto del frate Bonaventura Presti, che prevedeva l'ampliamento del porto militare e la separazione da quello mercantile, per cui insistette a lungo perchè fosse realizzato, argomentando che tutto ciò poteva servire "para el aumento del comercio"; il che avrebbe fatto aumentare i proventi della Dogana da cui si sarebbe potuta ricavare la terza parte dei 300.000 ducati di spesa previsti. Ma la monarchia spagnola ancora una volta si oppose concedendo solo che fosse ultimata la darsena, inaugurata con una solenne cerimonia il 28 luglio 1668¹⁴⁷. Negli anni seguenti si procedette a riparazioni e manutenzione di ordinaria amministrazione; ma il nuovo porto della Capitale non vide mai la luce e non fu fatta alcuna altra costruzione nel Regno.

Nello stesso periodo il porto di Brindisi, per ampiezza e posizione, era ancora giudicato il più grande delle coste: veniva descritto infatti "grande e netto d'acqua assai"¹⁴⁸, ma non si provvide ad

¹⁴³ M. SIRAGO, *Il porto di Salerno*, I, cit., pp. 115 sgg.

¹⁴⁴ M. SIRAGO, *Attrezzature portuali*, cit., p. 373.

¹⁴⁵ ASN, Somm.Cons., 88, ff.217t-218, 18/8/1694.

¹⁴⁶ P. MACRY, *Mercato e società nel regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica del '700*, Napoli 1974, p.71.

¹⁴⁷ M. SIRAGO, *Attrezzature portuali*, cit., pp. 181 sgg. e M.R. PESSOLANO, *Il porto di Napoli*, cit.

alcun lavoro che limitasse la continua ostruzione del canale, problema endemico per il porto (Figg. 2-3).

Gli unici problemi degni di nota erano quelli della difesa del Regno, dato il continuo deterioramento delle fortezze e dei porti. Verso il 1670 i residenti inglesi inviavano dalla Capitale a Londra al re Carlo una relazione descrittiva del Regno in cui notavano che erano "considerati porti dove pon<eva>no presidi in tempi sospetti ... Pescara in Abruzzo, Bestice <Viesti> e Manfredonia in Capitanata; Barletta, Zeuti <Chieuti>, Bisceglia e Monopoli in Terra di Bari, Brindisi, Otranto e Gallipoli in Terra d'Otranto; Taranto in Basilicata <ma era in Terra d'Otranto>, Lottrone <Crotone> e Reggio in Calabria, Napoli e Gaeta in Terra di Lavoro". Aggiungevano poi che i porti erano pochi e, come quello di Napoli, adatti "più per la pompa che per la sicurezza delle navi"; inoltre il porto di Gaeta era poco importante mentre quelli di vitale importanza per il Regno erano in Terra d'Otranto quello di Brindisi ed in Terra di Bari quello di Trani "che accomodato <avrebbe potuto> accogliere più di cento galere"; invece quello di Taranto era "chiuso per non tentare i Turchi"¹⁴⁹.

Dopo la "guerra di Messina" (1674-78), generata dalla ripresa dei contrasti tra Francia e Spagna¹⁵⁰ si ebbe un'altra crisi economica a causa dell'aumento dei cambi esteri, rimasti stazionari dal 1649: dal 1680 si presero delle misure per contenere tale aumento¹⁵¹, mentre il vicerè di Los Velez iniziava una feroce repressione contro i banditi che infestavano le province meridionali¹⁵².

¹⁴⁸ Biblioteca Querini Stampalia, Venezia, Cod. XVI B 2 class. III, *Portolano nel quale si descrivono tutte le città, terre e castelli e porti marittimi delle coste mediterranee*, Civitavecchia 1666, ff. 91-92, cit. da M.A. VISCEGLIA, *Territorio feudo e potere locale locale. Terra d'Otranto tra Medioevo ed Età Moderna*, Napoli 1988, p. 158, n. 38.

¹⁴⁹ PUBLIC RECORD OFFICE (Londra), State Papers, 93/1, ff.128-130, in G. PAGANO DE DIVITIIS, *Sicilia e Napoli nei dispacci diplomatici inglesi*, in «Archivio Storico per le Province Napoletane», CIII, 1985, pp.213-283, p. 251.

¹⁵⁰ L.A. RIBOT GARCIA, *La revuelta antiespanola de Mesina. Causes y antecedentes (1591-1674)*, Valladolid 1982.

¹⁵¹ L. DE ROSA, *Alle origini della questione meridionale: problemi e dibattito monetario al tramonto del vicereame spagnolo di Napoli (1690-1706)*, in *Studi in onore di G. Pepe*, Bari 1969, pp. 580-603, poi in «Rassegna economica», n. 2, 1970.

¹⁵² G. GALASSO, *Napoli nel Vicereame spagnolo dal 1648 al 1696*, in *Storia di Napoli*, Napoli 1976 (1ª ed. 1970), III, pp. 273-661, p.488.

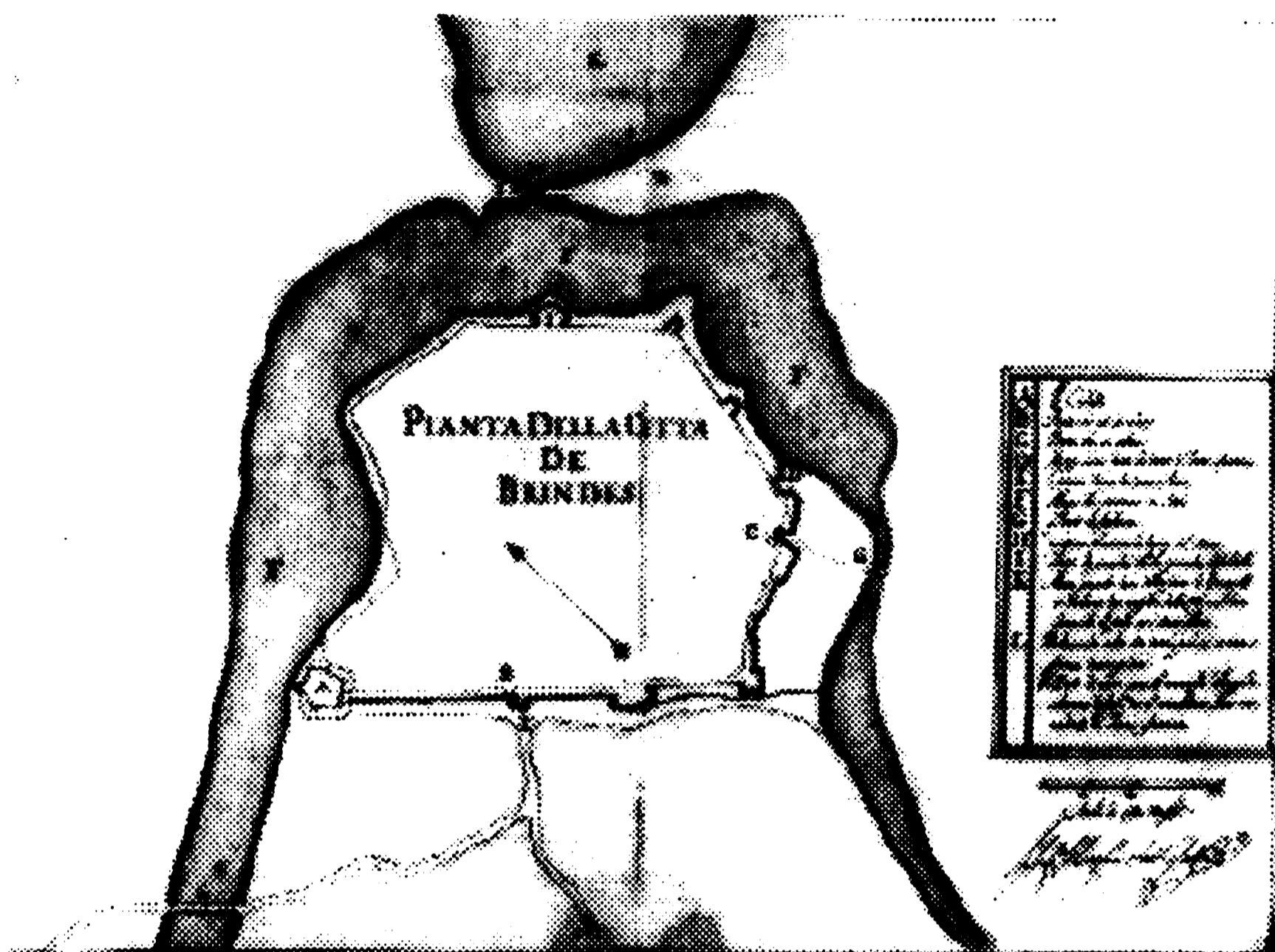


Fig. 2. 1650, H.A. Gisolfo, Pianta della città e porto interno (Biblioteca Ambrosiana di Milano, ms. S 144 sup., tav. 131, fig. 81 in M.F. Fiadino 1993).

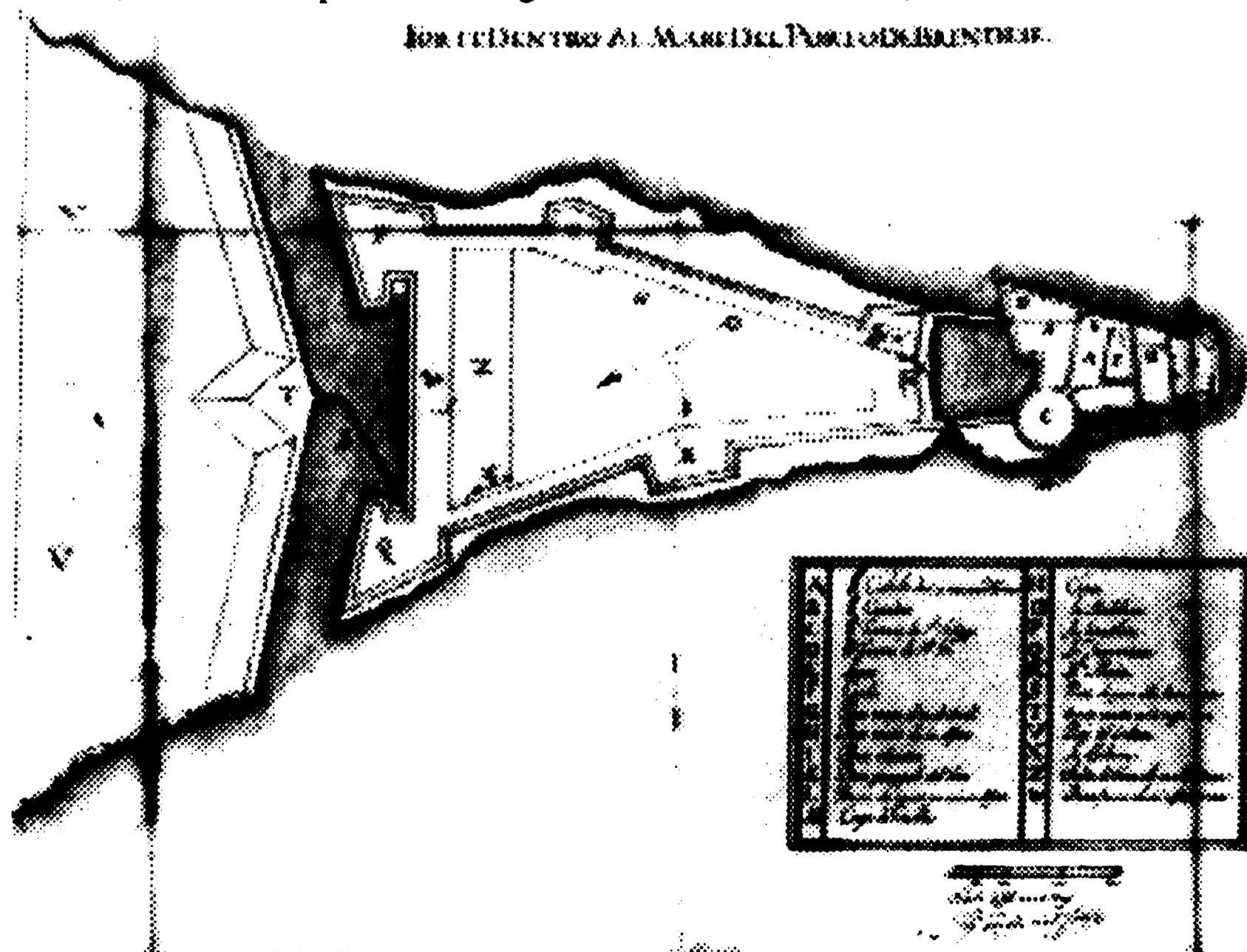


Fig. 3. 1650, H.A. Gisolfo, Pianta del Castello Aragonese con interventi del 1445 e 1481 (Biblioteca Ambrosiana di Milano, ms. S 144 sup., tav. 131, fig. 81 in M.F. Fiadino 1993).

Proprio in questo periodo di sfascio generale si sentiva l'esigenza di provvedere alla difesa dei confini del Regno, anche per il timore di eventuali guerre all'indomani della morte del sovrano senza legittimi eredi: nel 1682 l'ingegnere regio Carlo Maria Biancone redigeva una relazione su Gaeta ribadendo l'importanza di tale piazza quale "llave de este Reyno por Mar, y por Tierra"¹⁵³. Lo stesso anno il colonnello Grunembergh ne stilava un'altra sullo stesso tono, notando la felice posizione della città, la cui insenatura naturale, difesa dalla collina, "forma<va> un Puerto o Baya muy capaz, y muy segura cubierta de los vientos"¹⁵⁴. Ma il Biancone ricordava che era necessario riorganizzare anche le piazze di Brindisi, Manfredonia e Viesti che avevano "buenos Puertos <y eran> llaves de este Reyno y Frontera" del mar Adriatico; invece Otranto "no t<eneva> Puerto capaz para Vageles de Guerra, y el poco redoso ... esta<va> expuesto a los vientos". Anche per Pescara, al confine tra l'Abruzzo Citra e Ultra, la situazione era la stessa: egli notava infatti che "el fin de edificar Plazas, a la orilla del Mar, e<ra> para defender los Puertos, y impedir el desembarco al Enemigo", ma Pescara "no t<eneva> Puerto, y el Ryo no <era> capaz de imbarcaciones grandes", per cui doveva essere fortificata solo per la sua funzione difensiva dei confini con lo Stato della Chiesa¹⁵⁵.

La preoccupazione principale era sempre quella di difendere i confini, o per eventuali attacchi turchi e barbareschi, o a fine secolo per il timore di una guerra ormai inevitabile per la successione. In seguito alla crisi economica, giunta ad un punto critico, nel 1690 si decise di svalutare la moneta¹⁵⁶ e di limitare le spese. Perciò nel 1692 fu proposta l'abolizione di vari castelli, o almeno di ridurre il personale: tra questi si menzionava quello di di Barletta, anche se il Consiglio di Stato si mostrava contrario notando che serviva come guardia della marina di una città da sempre "il principal gra-

¹⁵³ AGS, EN, L 3310/193, 1682.

¹⁵⁴ AGS, EN, L 3310/107, 1682.

¹⁵⁵ Cfr. n. 78.

¹⁵⁶ L. DE ROSA, *Alle origini, cit. e Attività e strutture commerciali finanziarie, Storia del Mezzogiorno. Napoli e le Province del Regno*, Napoli, XV voll., VIII, 1, 1991, pp. 293-348, p. 324 per la Giunta del 1692, e p. 332 per la crisi di fine secolo.

nero de Pulla”¹⁵⁷. Inoltre nel 1697, per rimpinguare le casse dello Stato, la Sommaria propose anche di vendere le torri marittime in burgensatico, con titolo di castellano per l’acquirente. Ma i ministri spagnoli non furono d’accordo neanche su tale proposta, dibattuta fino al 1704, osservando che “i Baroni introdurrebbero e’Porti, e Scala franca nelli luoghi di loro giurisdittione”. Malgrado il diniego dei ministri la Sommaria ancora nel 1708, poco prima dell’arrivo degli Austriaci, riproponeva la questione¹⁵⁸: e non se ne fece più nulla solo per il cambio dinastico.

In tutto quel periodo si fecero fervidi preparativi per fortificare la capitale ed i suoi dintorni e le città marittime, in attesa che si resolvesse la questione della successione spagnola: la flotta regia spagnola fu inviata di stanza nel porto di Brindisi da dove poteva controllare meglio le operazioni belliche¹⁵⁹. Ma i castelli di Viesti, Trani, Monopoli, Amantea e quello di terra di Brindisi venivano “riformati”, cioè veniva ridotto il loro personale, dato che mancava persino il denaro per le paghe alle truppe poste per la guarnigione”¹⁶⁰.

In conclusione si può notare che in tutto il periodo spagnolo l’unica preoccupazione fu quella di fortificare il territorio e “chiudere” i porti anche al commercio, non prestando alcuna attenzione alle infrastrutture portuali, se non quella della Capitale, necessaria per usi militari. Particolare attenzione fu data ai porti di Napoli e di Baia, in Terra di Lavoro, ed a quello di Brindisi, in Terra d’Otranto, dove era di stanza la flotta. Ma anche qui non furono fatti lavori degni di nota, al punto che ai primi del ’700 erano in piena decadenza. Comunque mentre in tutto il regno la situazione portuale era precaria, in Terra d’Otranto appariva migliore: oltre l’importante porto militare di Brindisi, dove risiedeva il console

¹⁵⁷ ARCHIVO HISTORICO NACIONAL DE MADRID (d’ora in poi AHN), Legajo (d’ora in poi L) 2022, 1692.

¹⁵⁸ AHN, L 2127, 2/11/1697; 25/9/1704 e ASN, Somm.Cons., ff. 118-124, 1708.

¹⁵⁹ D.A. PARRINO, *Avvisi (o Gazzette)*, 1/5/1703: sono costruiti 5 fortini nel Golfo di Napoli, a San, Giovanni, Cremano, Resina, Rovigliano, Castellammare; AHN,E, L 1763, 5/4/ e 19/6/1703: ordine di risistemare il castello di Baia, “Defensa del Puerto ... y de la Costa”, quello di Pescara ed il forte di mare di Brindisi.

¹⁶⁰ AHN, E, L 2044/1, 9/5/1704; *ibid.*, L 1735, 5/6/1704.

veneto¹⁶¹, vi era quello di Taranto, dove nel '500 si registrava una attività cantieristica statale e vi era una fiorente attività peschereccia, quello di Gallipoli, da dove si esportava l'olio prodotto nella provincia diretto in Inghilterra ed il caricatoio di San Cataldo da dove si esportava olio a Venezia ed a Ferrara. Ma il porto di Otranto, sede del Mastro Portolano, in cui si ormeggiava la feluca regia di guardia per i contrabbandi, era lentamente decaduto, al punto che nella seconda metà del '600 era stato inserito tra gli "scari" proibiti, malgrado le proteste dei cittadini¹⁶².

In realtà nel periodo spagnolo non fu data molta attenzione ad un incremento del commercio. Lo stesso tentativo di porre la "scala franca" a Nisida e Messina non dette i risultati sperati: in effetti i capitoli emanati favorivano solo gli stranieri che durante il dominio spagnolo avevano assunto un predominio quasi assoluto rispetto ai pochi mercanti regnicoli¹⁶³. Ed una simile proposta formulata per Brindisi non ebbe effetto.

Altro problema da risolvere era quello della poca sicurezza dei mari, infestati da corsari che assalivano le imbarcazioni mercantili danneggiando il commercio: perciò nel 1667 alcuni "hombres de negocios" proposero di creare "una Compañia de armadores y corsistas para asegurar el ... comercio ... y la Custodia de los marinos y seguridad de los navegantes"¹⁶⁴.

Naturalmente questo complesso di circostanze non favorì una politica portuale: i porti furono per lo più abbandonati e man mano si interrirono; ed i pochi interventi previsti, in particolare per la capitale, non vennero portati a termine se non in modo approssimato. Per tutto il periodo spagnolo tutti i porti del regno, anche quelli più importanti, come Brindisi, dove era di stanza la flotta che doveva controllare l'Adriatico, decadde sensibilmente mentre le infrastrutture portuali costruite in passato si distrussero quasi completamente.

¹⁶¹ M. SIRAGO, *Attività economiche*, cit.

¹⁶² M. SIRAGO, *Attività economiche*, cit.

¹⁶³ A. MUSI, *Mezzogiorno spagnolo: la via napoletana allo stato moderno*, Napoli 1991, specie cap. IV, "Stranieri a Napoli".

¹⁶⁴ AGS, EN, L 3290/39, 31/3/1667; cfr. anche BNN, ms. XI A 2, ff. 77 e 89, 15/11/1667, lettera del vicerè.

6. EPOCA AUSTRIACA (1707-1734).

All'arrivo degli Austriaci, il 7 luglio 1707, la situazione del Viceregno appariva ancora più critica del passato, anche per la guerra appena terminata. Si tentò subito di dare un diverso assetto alla situazione economica con l'istituzione, il 3 maggio 1710, della "Giunta di Commercio" diretta dal Reggente del Collaterale Serafino Biscardi; e gli scritti del ministro servirono al governo carolino per dettarne le linee programmatiche¹⁶⁵.

In campo mercantilistico si ripropose la richiesta fatta nel 1648 al duca di Guisa dai giuristi del partito francese di creare un porto franco nel Regno; la proposta di Pozzuoli non andò però a buon fine per la fiera opposizione della Capitale, gelosa delle sue prerogative¹⁶⁶.

Nel contempo continuava il commercio tra la Puglia e Venezia ma anche con Genova e con lo Stato Pontificio, in particolare a Brindisi (Fig. 4) dove tra la fine del '600 e gli inizi del '700 si era avuto un notevole incremento demografico (dai 6000 abitanti del 1680 agli 11000 circa del 1720)¹⁶⁷. Lo stesso porto di Brindisi, considerato ancora un buon ancoraggio¹⁶⁸, pur non alimentando un traffico paragonabile a quello dei maggiori scali pugliesi, conservava l'aureola di grande porto e per la sua conformazione naturale era considerato uno dei più sicuri del Regno. Perciò nel quadro dell'intensificazione dei rapporti commerciali tra il Regno ed i porti del litorale austriaco occorre fare lavori urgenti visto che il canale era in parte ostruito e quindi le grosse navi non potevano entrare nel porto interno¹⁶⁹.

In effetti una delle preoccupazioni principali fu però quella del ripristino dei porti, in modo da consentire un regolare svolgimento dei commerci: Paolo Mattia Doria in una sua "Relazione"

¹⁶⁵ BNN, ms. XI B 35, S. BISCARDI, circa 1707-1708, *Idea del governo politico ed economico del regno di Napoli*.

¹⁶⁶ A. DI VITTORIO, *Porti e porto «franco»*, in «Mitteilungen des osterreichischen Staats archivs», 1972, pp.257-269.

¹⁶⁷ A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734 ideologia e politica di sviluppo*, Napoli 1973 (d'ora in poi II), p. 99.

¹⁶⁸ BNN, ms. XI D 58, *Nuovo et esattissimo Portolano di tutto il mar mediterraneo ... composto dai Piloti delle Galere della S.R.J. residente in Malta nell'anno 1707*.

¹⁶⁹ A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli*, cit., II, p. 400.

del 1709 notava infatti che gli spagnoli avevano impedito il commercio del Regno "guastando a tal fine li porti e vietando la fabbrica de' vascelli"¹⁷⁰. Perciò si cercò di migliorare la funzionalità dei porti, soprattutto quello della Capitale, per il quale l'ingegnere Giuseppe Stendardo stese una relazione, proponendo di prolungare il molo fino alla Torre di San Vincenzo: ma la spesa prevista, di 350.000 ducati, risultò eccessiva per le finanze esauste del Vicereame, per cui non se ne fece nulla; ed anche le altre proposte¹⁷¹, tra cui quella di ristrutturare il porto di Brindisi, formulata nel 1726¹⁷², non ebbero seguito.

Venne poi ripreso l'annoso problema della fortificazione del Regno: nel 1720 fu redatto un "Progetto succinto ... <sul> modo di custodire la riviera marittima della provincia di Terra d'Otranto"¹⁷³. E nel 1724 fu proposto un programma per il riattamento delle fortezze del Regno; il programma non fu però attuato per mancanza di denaro, perciò si provvide alla loro manutenzione ordinaria¹⁷⁴.

Nel contempo gli austriaci si preoccupavano di avere buoni rapporti con la Porta Ottomana, con cui nel 1718 venne stipulato un trattato di commercio e navigazione, in modo da poter rendere più tranquillo lo scambio tra i due paesi¹⁷⁵; ma ciò non servì ad impedire che continuassero gli assalti di corsari e gli atti di pirateria¹⁷⁶.

Comunque, anche se le varie proposte apparivano convincenti-

¹⁷⁰ P.M. DORIA, *Relazione dello stato politico, economico e civile del Regno di Napoli*, Napoli, 1712 cit. in R. AJELLO, *Gli "afrancescados" a Napoli nella prima metà del Settecento. Idee e progetti di sviluppo*, in *I Borbone di Napoli e i Borboni di Spagna*, a cura di M. Di Pinto, Guida, Napoli 1975, 2 voll., I, pp. 115-192, pp. 144-145.

¹⁷¹ G. RICUPERATI, *Napoli e i vicerè austriaci*, cit., p.389.

¹⁷² A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734. Le finanze pubbliche*, Napoli 1969 (d'ora in poi I), p. 284

¹⁷³ ASN, M 99 A 117, in M.A. VISCEGLIA, *Territorio feudo e potere locale*, cit., p. 112, n.56.

¹⁷⁴ ASN, Coll. Not., 132, ff. 130t.-131t, in A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734 Le finanze pubbliche*, Napoli 1969 (d'ora in poi I), p.281.

¹⁷⁵ A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci*, CIT., II, pp.302-306 e pp. 420 sgg.

¹⁷⁶ A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci*, cit., II, p.407.

ti, il breve periodo del dominio austriaco non ne permise l'attuazione¹⁷⁷.

7. PRIMO PERIODO BORBONICO 1734-1806

All'arrivo di Carlo di Borbone, nel 1734, le ipotesi sul miglioramento del commercio presero finalmente corpo: furono infatti applicate le teorie mercantilistiche proposte in epoca austriaca, secondo le quali uno dei primi obiettivi per il potenziamento del commercio era quello della ricostruzione e risistemazione dei porti¹⁷⁸.

Nel 1735 fu istituita una "Giunta di commercio sul tipo di quella austriaca, sciolta nel 1739, quando fu istituito il "Supremo Magistrato di Commercio" insieme ai "Consolati di terra e mare" posti nei porti principali del Regno. Ma questo complesso apparato dovè essere drasticamente ridimensionato nel 1746 perchè troppo oneroso per il bilancio statale: i Consolati furono perciò ridotti e le funzioni di quelli aboliti furono delegate alle già esistenti "Deputazioni della salute" che svolgevano operazioni di controllo in materia sanitaria. Lo stesso 1739, il 10 giugno, si tenne la prima adunanza della "Conferenza di Commercio", un nuovo organo istituito per discutere delle questioni inerenti la ripresa del commercio, le manifatture, i diritti fiscali ed in particolare il ripristino e la costruzione dei porti più importanti¹⁷⁹. Fu creata una "Soprintendenza dei Porti e Moli del Regno" che doveva provvedere a redigere i progetti per i nuovi porti: e la loro costruzione fu affidata ad apposite "Giunte", soggette al controllo della Segreteria di Guerra, sotto la supervisione dell'ingegnere Giovanni Bompiede, capitano del porto della Capitale, e del generale della flotta Michele Reggio¹⁸⁰.

¹⁷⁷ Per una visione di insieme cfr. G. RICUPERATI, *Napoli e i vicerè austriaci 1707-1734*, in *Storia di Napoli*, Napoli 1976, IV vol., pp. 349-443.

¹⁷⁸ R. AJELLO, *Gli afrancescados*, cit.; cfr. anche I. ZILLI, *Carlo di Borbone e la rinascita del Regno di Napoli. Le finanze pubbliche 1734-1742*, Napoli, 1990.

¹⁷⁹ E. CONTINO, *Le funzioni dei consoli e lo sviluppo del commercio marittimo del Regno di Napoli nel secolo XVIII*, Napoli 1983, pp. 1 sgg.

¹⁸⁰ ASN, Segreteria d'Azienda (d'ora in poi SA), 78/140 (11/3/1752): notizia della morte del Filangieri, Soprintendente dei Porti e dei Moli del Regno, e richiesta di invio dei disegni in suo possesso, da completare al più presto; per le

Si dette poi molta attenzione alla risistemazioni delle strutture dei principali porti del Regno. In particolare fin dal 1736 era stato ripreso il progetto formulato in epoca austriaca di pulire i fondali del porto di Brindisi, il cui canale era ormai quasi ostruito, al punto che i bastimenti mercantili dovevano sostare nella rada esterna; e, per l'insalubrità dell'aria si era anche verificato un notevole calo demografico, visto che la popolazione si era ridotta ad 8000 abitanti. Ma tale proposta non venne resa operativa¹⁸¹.

Maggiore attenzione fu data invece al porto della Capitale, restaurato dal 1739 al 1743¹⁸². Furono poi risistemati i porti pugliesi, i più importanti del Regno, dove si svolgeva il maggior traffico commerciale¹⁸³: lo stesso 1739 iniziò la risistemazione dei porti di Taranto, Gallipoli e Trani; nel contempo per sopperire alle aumentate necessità in ambito commerciale nel 1741 fu costruito un nuovo lazzeretto a Brindisi, ampliato tra il 1747 e 1751 secondo il progetto dell'ingegnere Pietro Bardet¹⁸⁴ e nel 1746 fu costruito un faro all'imboccatura del porto¹⁸⁵. Nel 1745 iniziarono i lavori nel porto di Manfredonia, nel 1750-1751 in quello di Barletta e nel 1757 in quello di Bari; nel contempo continuavano i lavori a Taranto e Trani¹⁸⁶. Inoltre nel 1752 iniziarono i lavori nei porti di Salerno¹⁸⁷ e Crotone¹⁸⁸, mentre si proponeva di sistemare il porto di Ortona¹⁸⁹.

Giunte, create per i porti di Napoli, Salerno, Crotone, Taranto, Bari, Trani, Bisceglie, Barletta, Manfredonia, Ortona, cfr. ASN, Farnesiano (d'ora in poi Farn.), appunti della reggenza Tanucci, 1517, f.112, 27/11/1759.

¹⁸¹ ASN, Casa Reale Antica, fs. 864, *Memoria sul porto di Brindisi*, 3/12/1763. Cfr. anche F.A. FIADINO, *I porti delle province tra Settecento e Ottocento*, in *Sopra i porti di mare*, cit., pp. 195-258, p. 199.

¹⁸² M.R. PESSOLANO, *Il porto di Napoli*, cit.

¹⁸³ M.A. VISCEGLIA, *Il commercio dei porti pugliesi nel Settecento: ipotesi di ricerca*, in *Economia e classi sociali in Puglia nell'età moderna*, Napoli 1974.

¹⁸⁴ ASN, Segreteria d'Azienda, 39/29, 1747; 42/59 e 61, 1748; 53/14 e 60, 1750; 72/74, 1751.

¹⁸⁵ ASN, Segreteria d'Azienda, 22/76, 1746.

¹⁸⁶ M. SIRAGO, *Attività economiche*, cit. Cfr. anche F. A. FIADINO, *I porti delle province pugliesi*, cit.

¹⁸⁷ M. SIRAGO, *Il porto di Salerno*, cit.

¹⁸⁸ C. BARUCCI, *I porti delle Calabrie in periodo borbonico*, in *Sopra i porti di mare*, cit., pp. 261-327.

¹⁸⁹ M. SIRAGO, *Lo sviluppo commerciale del porto di Ortona*, cit; cfr. anche M.R. PESSOLANO, *Il sistema portuale abruzzese-molisano dal Vicereame all'Unità*, in *Sopra i porti di mare*, cit., pp.155-194.

Dall'inizio della "Reggenza" Tanucci, nel novembre 1759, "le scritture attinenti a commercio, e a' Porti" furono trasferite dalla Segreteria di Guerra a quella di Azienda¹⁹⁰. In questo periodo si ebbe il massimo sviluppo delle costruzioni portuali, mentre si cercava di attuare le proposte formulate all'epoca di Carlo dagli illuministi napoletani. Tutte queste proposte vennero poi compendiate da Giovan Battista Maria Jannucci, dal 1763 Presidente del Supremo Magistrato di Commercio, nel suo inedito trattato di economia, scritto all'epoca della "reggenza" Tanucci, che riproponeva tra l'altro una risistemazione delle norme del "porto franco" per la Capitale, visto che i capitoli emanati favorivano solo gli stranieri. Egli inoltre ribadiva l'urgenza di una ristrutturazione della marina mercantile per un incremento del commercio regnicolo, proponendo l'incremento della stipula di trattati di commercio e navigazione. Riguardo al sistema portuale regnicolo notava poi: "Vi sono tanti ben disposti e sicuri porti che esistono nel ... <continente> del Regno, utili per il commercio: de' i quali sono per appunto i migliori e più opportuni e del maggior commercio quei di Napoli,Brindisi" (Fig. 5) ecc.¹⁹¹.

In effetti il massimo fervore delle costruzioni portuali si ebbe proprio nel periodo della "Reggenza. Nel 1763 l'ingegnere Bompiede redasse una relazione sui lavori da fare per impedire l'interrimento del porto, scavandovi un canale; i lavori, iniziati quell'anno erano ancora in corso due anni dopo, ma il problema dell'interrimento non fu risolto¹⁹². Nel contempo si continuava a lavorare a Salerno, Crotone, Bari, Trani, Barletta e nel 1762 si proponeva di ripristinare San Cataldo, l'antico "caricatoio" di Lecce, anche se poi non se ne fece nulla¹⁹³. Ed anche in Sicilia venivano risistemati i porti più importanti¹⁹⁴.

Ferdinando di Borbone raggiunta la maggior età, pur continuando la strategia tanucciana, fin dal 1770 decideva di indagare

¹⁹⁰ ASN, Farn., appunto della reggenza Tanucci, 1517, f. 112, 27/11/1759.

¹⁹¹ G.B.M. JANNUCCI, *Economia*, cit., I, Introduzione all'Autore di F. Assante, p. LXXVII sgg.; id., I, pp. 58-59, sui porti; V, pp. 1009-1018, sulla marina, 1107-1204, sul porto franco, 1205-1220, sui trattati di commercio.

¹⁹² ASN, Farnesiano, 1530, f. 197v, 1763, e 1535, 31/10/1575.

¹⁹³ M. SIRAGO, *Attività commerciali*, cit.

¹⁹⁴ AA.VV., *Sopra i porti di mare*, III, *Sicilia e Malta*, a cura di G. Simoncini, Firenze 1997.

sulle enormi somme spese nella costruzione dei porti di Agrigento, Trapani, Crotona e Trani, non ancora completati, ordinando l'anno seguente di abolire le "Giunte dei Porti" di Salerno, Crotona, Trani, Agrigento e Brindisi, ormai troppo dispendiose¹⁹⁵. Comunque tra il 1770 e 1780 i lavori in ambito portuale continuarono in tutto il Regno.

Uno dei progetti più ambiziosi è senz'altro quello per il porto di Brindisi dove fu deciso di intervenire in modo radicale per risolvere gli annosi problemi di interrimento. Nel 1775 l'ingegnere Andrea Pigonati, direttore del Genio Militare e direttore, per tredici anni, dei "porti del Regno di Sicilia" ebbe l'incarico di esaminare la questione e redigere un progetto completo in modo da costituire in Brindisi un efficiente porto mercantile e nel contempo ripristinare il porto militare. Il progetto fu elaborato in meno di un anno e questa volta il re non discusse sulle ingenti somme previste, anche perchè in meno di due anni, nel novembre 1778 i lavori erano stati ultimati (Fig. 6-7), ben diversamente dagli altri dove i lavori, pur durando lunghi anni, non erano mai portati a termine. Il canale scavato permise il passaggio ai bastimenti di grossa stazza ed il porto interno in alcuni punti dovè avere la stessa profondità del canale. Inoltre furono bonificate le aree paludose¹⁹⁶.

Nel contempo il re nel 1779 per aumentare le sue forze marittime – in uno stato di confusione dal 1772, anno della morte di Michele Regio – aveva nominato Giovanni Acton come direttore della Segreteria di Marina¹⁹⁷. Questi negli anni seguenti provvide a ripristinare l'arsenale napoletano, iniziando anche a costruire il cantiere di Castellammare, mentre controllava la risistemazione di alcuni porti, già interriti malgrado i lavori fatti. Tra questi porti vi era anche quello di Brindisi. Infatti le opere effettuate dal Pigonati nel corso di un decennio si erano rivelate pressochè inu-

¹⁹⁵ R. MINCUZZI, *Lettere di Bernardo Tanucci a Carlo III di Borbone (1759-1776)*, Roma 1969, p. 704, n. 629, Portici, 22/10/1771 (in ASN, Archivio Borbone, Casa Reale, inv. VI, libri 18-31).

¹⁹⁶ A. PIGONATI, *Memoria del riaprimiento del porto di Brindisi sotto il Regno di Ferdinando IV*, Napoli 1781. Cfr. anche F. BRIAMO e G. CAVALIERE, *Brindisi, il canale Pigonati*, Galatina 1972 e F.A. FIADINO, *I porti delle province pugliesi*, cit., pp. 213 sgg.

¹⁹⁷ G. NUZZO, *L'ascesa di Giovanni Acton al governo dello stato*, in «Archivio Storico per le Province Napoletane», III s., n. XIX, 1980, pp. 437-537.

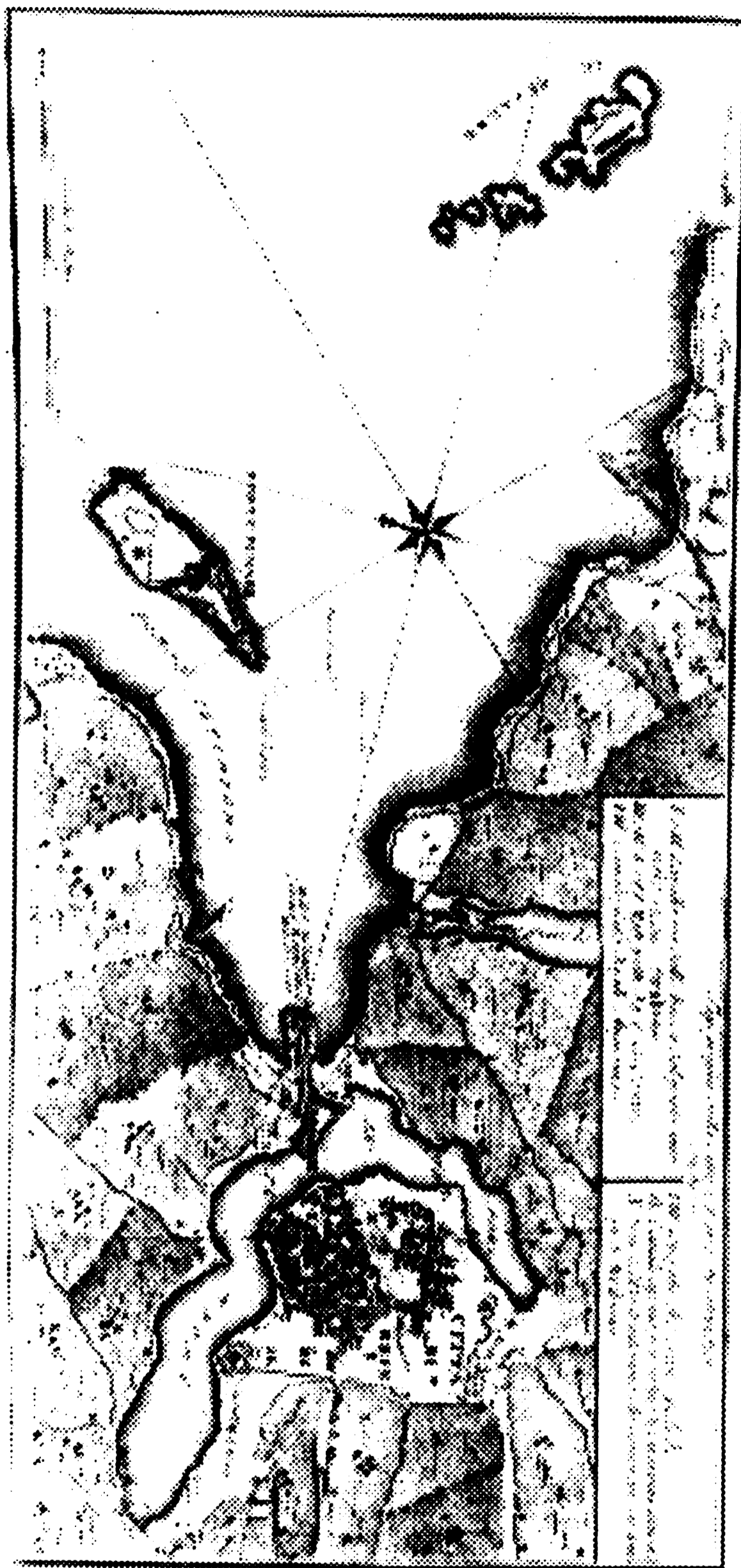


Fig. 6. 1775-1778, Topografia della città e porti di Brindisi dopo la realizzazione delle opere realizzate dal Pignonati ("Memoria..." del Pignonati, tavola I, fig. 55 in A. Buccaro 1993)

tili, visto che il canale si era riempito nuovamente, probabilmente per calcoli errati in merito alle correnti marine fatti dall'ingegnere. Perciò il re, volendo mantenere in funzione il porto, nel 1789, tra le varie proposte presentate, scelse quella dell'architetto idraulico Carlo Pollio¹⁹⁸. Questi mantenne inalterate le strutture costruite dal Pigonati prolungando però i moli con due scogliere e scavando ulteriormente il canale (Fig. 8-9), con lavori che durarono fino al 1799. Inoltre fece costruire vari magazzini, alcuni dei quali usati come arsenale, ed un lazzaretto nuovo situato nei pressi del porto interno, presso l'area urbana¹⁹⁹, come si evince anche dai disegni di Philipp Hackert (Fig. 10-11).

Malgrado i lavori fatti in tutti i porti più importanti, non si ebbero però i risultati sperati visto che il Regno risentì della crisi verificatasi all'indomani della Rivoluzione Francese, avviandosi alla Rivoluzione del 1799. Negli ultimi anni i progetti si interruppero mentre per i porti, già interriti malgrado i lavori fatti, si provvedeva ormai solo ad una manutenzione ordinaria.

Il Galanti nei suoi appunti di viaggio stilati durante l'ispezione compiuta al Regno nei primi anni '90 rilevava una situazione desolante e nel contempo dava dei pareri sulle zone in cui poter costruire porti sicuri, visto che in molti luoghi non ne esistevano. Per la Puglia notava che in Capitanata esisteva solo il "misero scaricatoio" di Manfredonia ed altri di minore importanza; invece in Terra di Bari le città di Barletta, Trani e Bisceglie "si <avevano> procurato di avere un porto" per la loro sviluppata attività commerciale; ma quello di Trani, "di maravigliosa bellezza" – da poco terminato – era ora già quasi tutto "interrato"; e Bisceglie ne aveva "costrutto uno nè buono nè bello con un faro". Solo quello di Barletta – costruito tra il 1751-60 – era meno infelice, con un "molo aperto <visto che> questo genere di costruzione <gli> pare<va> il solo che la natura in tutta la spiaggia po<tesse> consentire>>.

¹⁹⁸ BNN, ms. 153 D 10 (17), G. ACTON, *Determinazione di Sua Maestà il Re Nostro Signore per lo porto di Brindisi*.

¹⁹⁹ BNN, B. Provinciale, ms. 19, *Rapporto del Tenente Colonnello del Genio Tirone Al Sig. Generale di divisione Campedon Comandante in Capo il Corpo del Genio sul bonificamento del Porto della Città di Brindisi, dai terreni che l'avvicinano, e su di uno Stabilimento in questa città di un Bagno per custodia di duemila condannati* (1811). Cfr. anche F. ASCOLI, cit., p. 373.

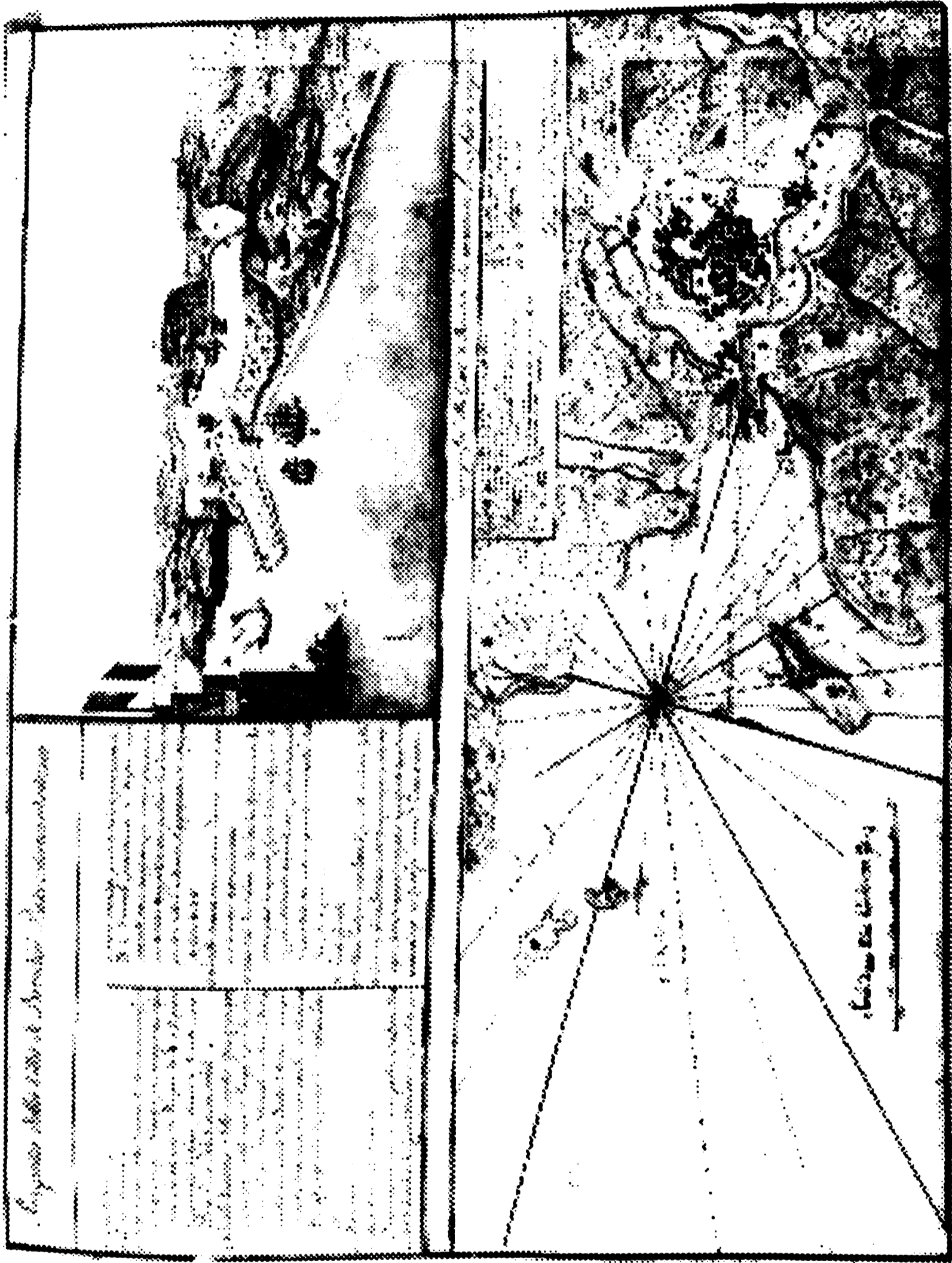


Fig. 8. 1791 ca, C. Pollio, Pianta e veduta della città e del porto di Brindisi, BNN, (da A. Buccaro, fig. 56, 1993).

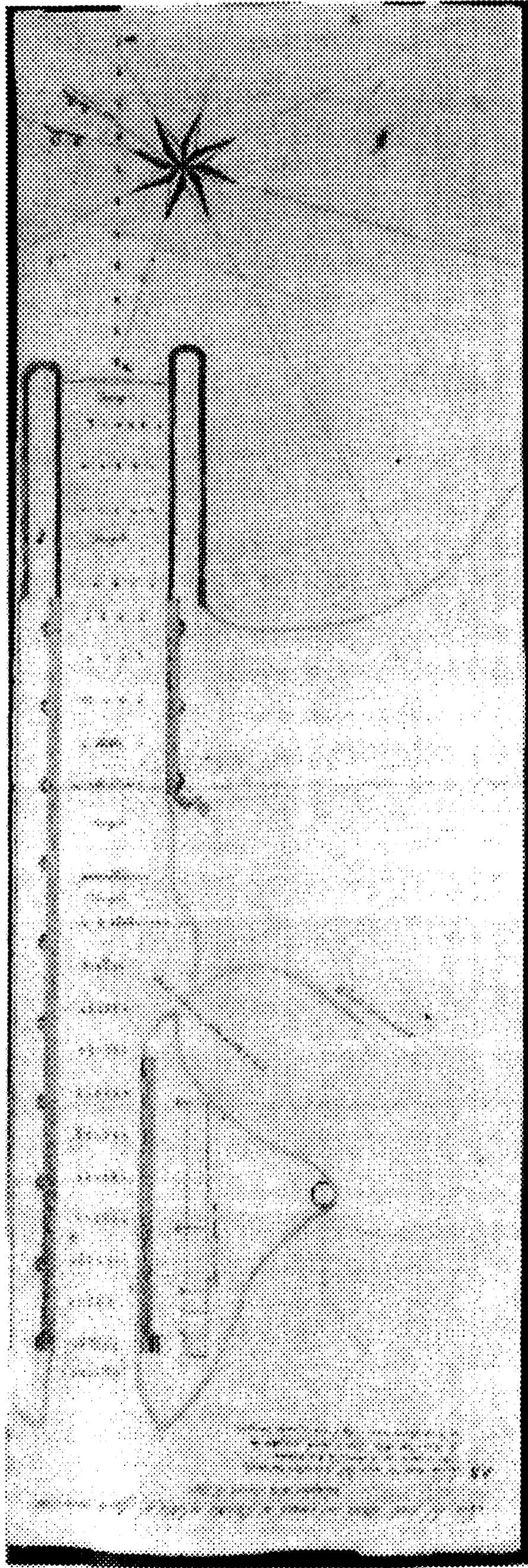


Fig. 9. 1792, Stato del canale di Brindisi, BNN, Ba 29 B.

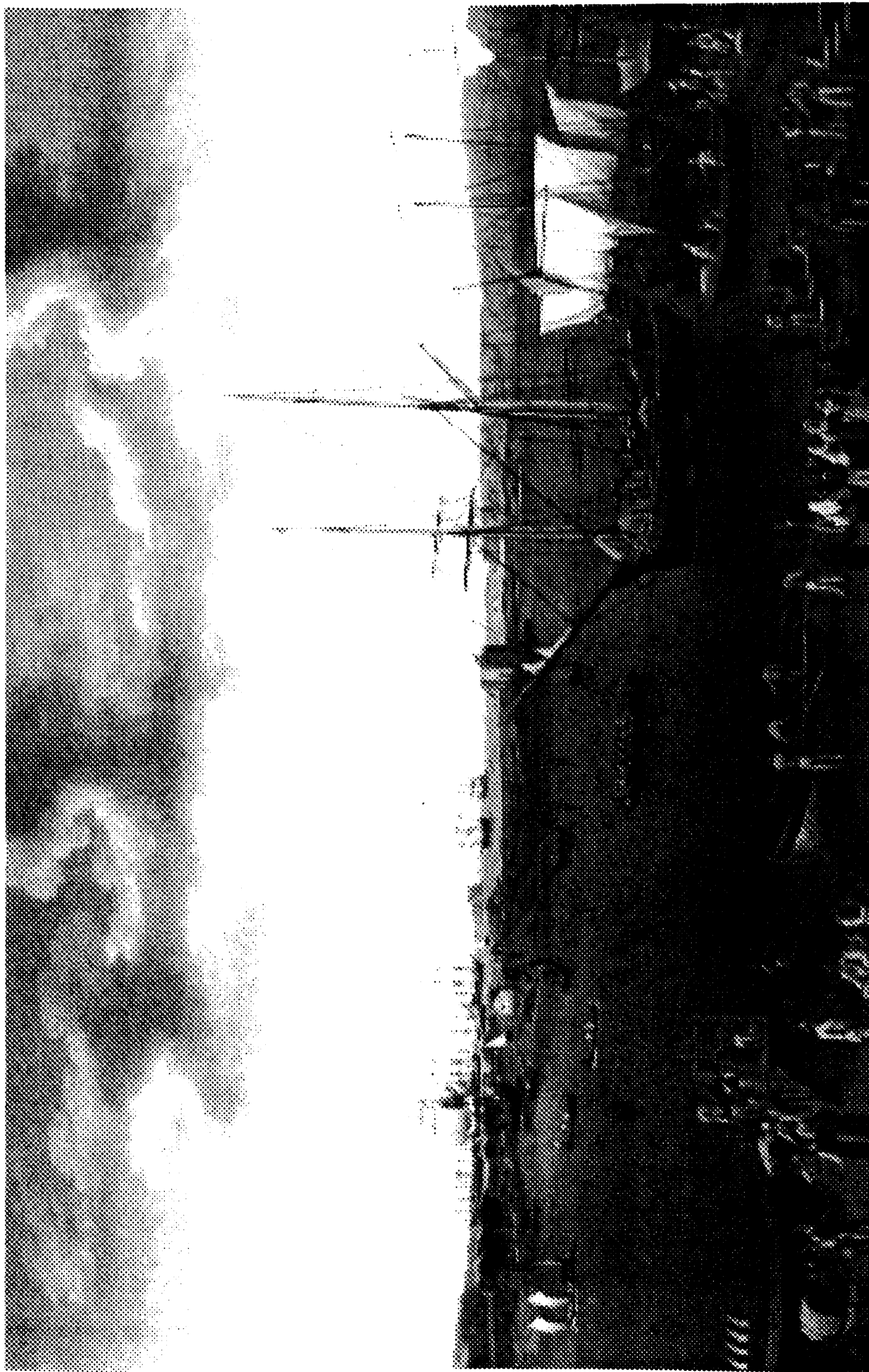


Fig. 10. Brindisi, 1789-1793, I porti del Regno visti da Philipp Hackert (da A. Mozzillo 1993).



Fig. 11. Brindisi, 1789-1793, I porti del Regno visti da Philipp Hackert (da Mozzillo 1993).

Quanto alla Terra d'Otranto, il porto di San Cataldo era ridotto ad "una palude chiusa"; il "celebre porto <di Brindisi era> in parte ristretto ed interrato", quello di Otranto, importante nel tempo antico, era ora ridotto ad "una spiaggia pericolosa ai bastimenti" e quello di Gallipoli, dove si caricavano notevoli quantitativi d'olio, "non <aveva> molo sebbene ne <fosse> facile la costruzione²⁰⁰.

Malgrado i lavori fatti e le ingenti somme spese – 108.000 ducati per la sola Salerno in trent'anni! – nella maggior parte dei casi si ebbe un progressivo interrimento, visto che non si era mai riusciti a risolvere tale problema per mancanza di conoscenze tecniche. Solo nel corso dell'800 gli studi effettuati nella Scuola di Ponti e Strade – la futura facoltà universitaria di Ingegneria – istituita durante il Decennio Francese, permisero di risolvere in buona parte i problemi dell'interrimento e creare dei porti funzionali²⁰¹.

IL DECENNIO FRANCESE 1806-1815

Durante il breve dominio francese gli interventi per il miglioramento dei porti subì una battuta d'arresto, anche per la grave crisi economica sorta in seguito alla decadenza dei traffici marittimi prodotta dal blocco continentale²⁰². Nel contempo tra il 1808 ed il 1813 l'interesse dei francesi si concentrò soprattutto nell'ambito militare, per cui con decreto del 17 giugno 1809 la cura dei porti del Regno fu affidata al Ministero della Guerra e della Marina e l'esecuzione degli interventi assegnata al Genio militare²⁰³. Tra il 1809 ed il 1814 furono redatti vari progetti per i porti del regno, ma i lavori non furono iniziati per mancanza di fondi, tranne che in Crotona.

In realtà anche per Brindisi l'interesse maggiore era in ambito militare, visto che tra il 1807-1808 era stato redatto un preciso

²⁰⁰ T. PEDIO, *Le Province Pugliesi alla fine del XVIII secolo nelle relazioni del Galanti*, Soveria Mannelli (Catanzaro), 1983, pp. 60-62.

²⁰¹ A. BUCCARO, *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Napoli 1992.

²⁰² D. DEMARCO, *Il decennio francese in Puglia: il momento economico*, in *Il decennio francese in Puglia (1806-1815)*, in Atti del 2° Convegno di Studi sul Risorgimento in Puglia, (Bari 12-14 ottobre 1979), Bari 1981, pp. 119-153.

²⁰³ L. BIANCHINI, *Storia delle finanze del Regno delle due Sicilie*, a cura di L. De Rosa, Napoli 1971 (1ª ed. 1839), p. 588.

rapporto militare su Gallipoli, Brindisi e Taranto, i porti da difendere con ogni mezzo. Per Brindisi si ricordava l'importanza del suo porto che sarebbe potuto diventare un "grand entrepot de commerce" se fosse stato ripulito, il che avrebbe evitato anche le malattie che scaturivano dall'aria malsana, riscavando il canale angioino che si era di nuovo riempito, lavori stimati del costo di 16000 ducati dall'architetto Carlo Tesano. Nel frattempo erano stati fatti lavori al forte ma la città era in mal arnese, priva com'era di mezzi di difesa²⁰⁴.

L'unico lavoro degno di nota fu quello eseguito nel 1808 per costruire un nuovo "lazzaretto sporco" a Brindisi in sostituzione di quello costruito all'epoca di Carlo di Borbone sull'isola di Sant'Andrea e di quello fatto costruire da Ferdinando IV nei pressi dell'area urbana. Gli studi per individuare il sito furono affidati al capitano del comando del Genio in Brindisi, il Bonelli²⁰⁵, che provvide a redigere anche una pianta (Fig.12). Inoltre nel 1811 il colonnello Vincenzo Tirone redasse uno dei progetti più interessanti di questo periodo per il ripristino del porto di Brindisi: dopo una lunga disamina sui lavori fatti dal Pigonati e dal Pollio, egli ribadiva la necessità di scavare il porto, anche perchè esso poteva diventare "l'Emporio del commercio dell'Adriatico e del Levante" se si fossero costruite opportune infrastrutture al posto di quelle ormai fatiscenti costruite dal Pigonati e risistemate alla meglio dal Pollio²⁰⁶ (Fig.13).

Dal 1813, al termine del blocco continentale, si ricominciò a considerare i porti anche dal punto di vista commerciale, per cui con decreto del 1° luglio furono affidati al "Corpo Reale di Ponti e Strade. L'anno seguente l'ingegnere Giuliano de Fazio incominciò gli studi sulla scienza dei porti, continuati per un ventennio. Egli proponeva di riutilizzare i "moli a trafori" secondo il modello usato dagli antichi romani, per cui iniziò i suoi studi nell'area

²⁰⁴ R.K. MURDOCH, *Gallipoli, Brindisi e Taranto in un inedito rapporto militare degli anni 1807-1808*, in «Archivio Storico Pugliese», XXIII, 1970, pp. 292-300, pp. 296-298.

²⁰⁵ ASN, Ponti e strade, I serie, fs. 317, fs.25, lettera del Bonelli a Martino Campredon, capo dello stato maggiore del Genio, 22/10/1808, in M.F. FIADINO, cit., p.226, n.133.

²⁰⁶ Cfr. n. 199.

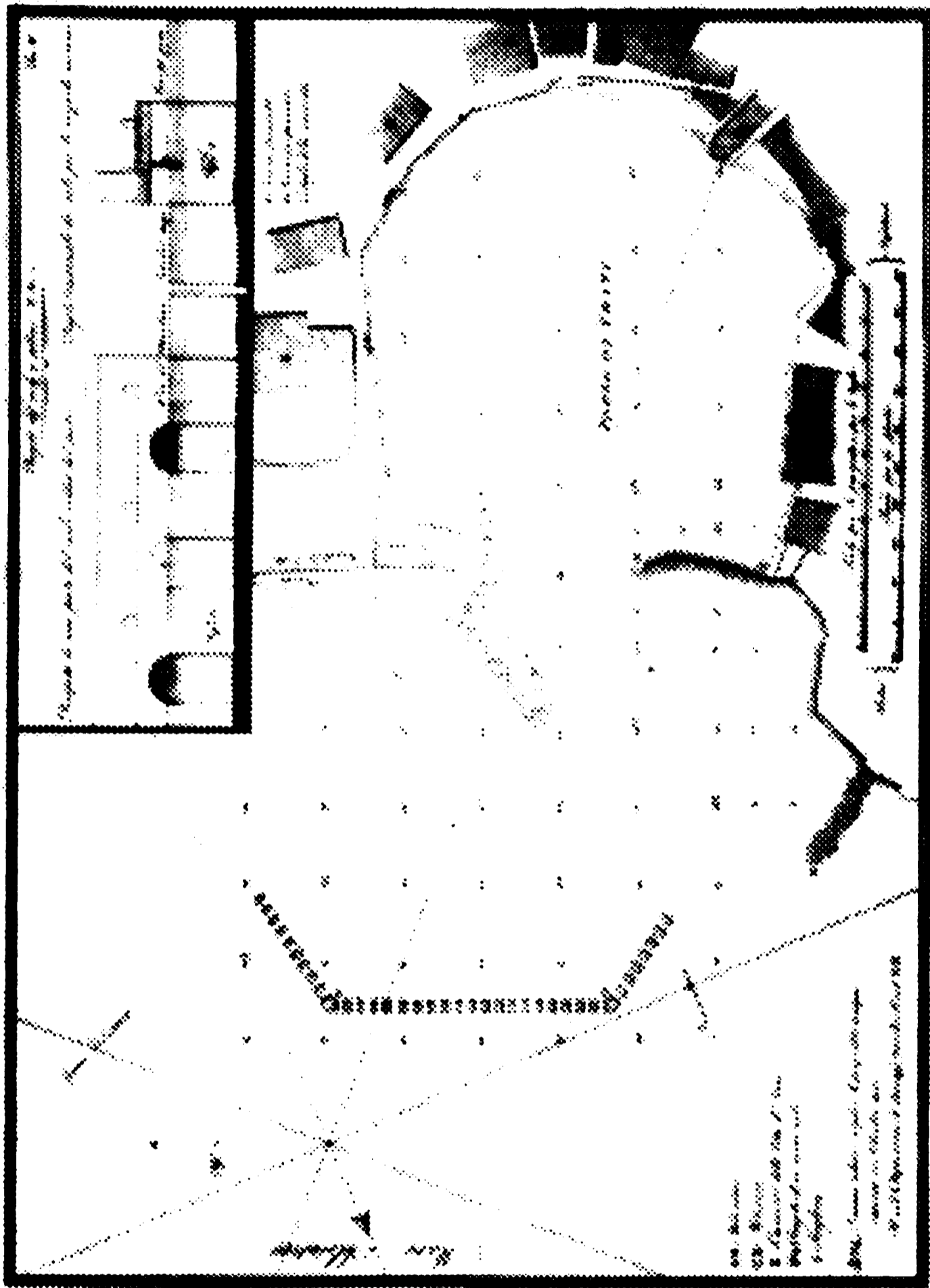


Fig. 12. 1808: Lazzaretto di Brindisi: Canale di accesso al porto interno e localizzazione del nuovo lazaretto proposta dal capitano Bonelli. ASN Ponti e strade I, 317 fig. 25, in 28 (da M. F. Fiadino 1993).

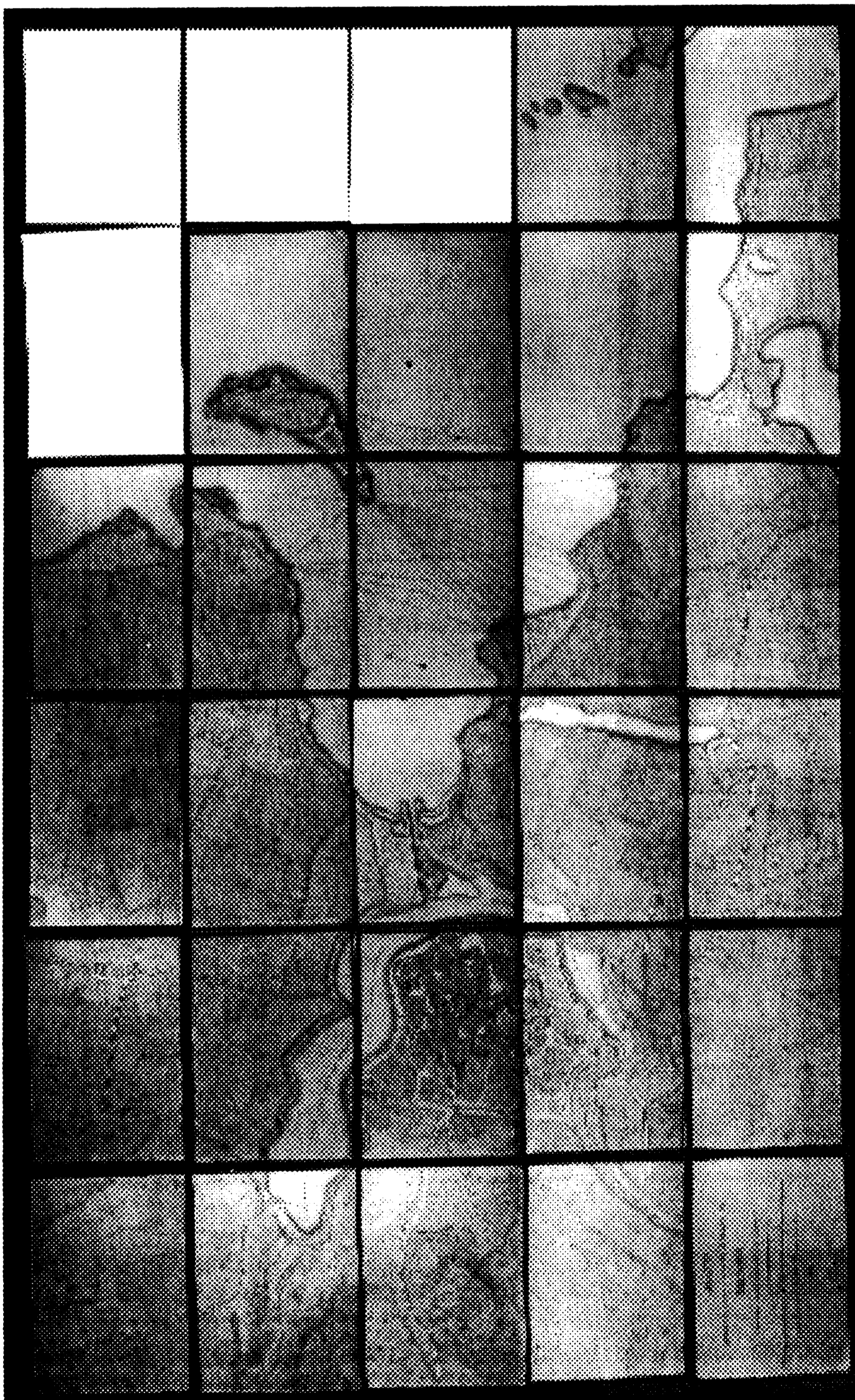


Fig. 13. 1811, 17/3, Rapporto di Tironi sullo stato del porto: BNN, Ba 29B 77.

flegrea²⁰⁷.

SECONDO PERIODO BORBONOCO 1815-1860

Al suo ritorno in regno re Ferdinando si mostrò disponibile ad adottare quanto progettato in campo economico e commerciale dal Murat. Ma le iniziative in ambito portuale, dopo l'abolizione del "Corpo dei Ponti e Strade" rimasero sospese, anche per la grave carestia del 1817. Due anni dopo, però, in vista dei lavori urgenti da eseguire la "scuola" fu riaperta, così poterono iniziare i lavori in alcuni porti di Terra di Bari.

In quel periodo il de Fazio continuò lo studio sui porti, perfezionando il progetto formulato per Pozzuoli. Ma dopo i moti del 1820-21 (Fig.14) i progetti subirono una battuta d'arresto e furono ripresi solo nel 1826. Fu solo sollecitata la costruzione del nuovo lazzeretto per il porto di Brindisi, nel 1823²⁰⁸. Nel contempo la direzione generale di "Ponti e Strade" passò al Ministero delle Finanze con nomina, nel 1824, dell'ingegnere Carlo Afan De Rivera come direttore. E questi iniziò lunghi studi in materia portuale, pubblicati a partire dagli anni '30²⁰⁹.

Nel breve regno di Francesco I (1825-1830) si ebbe un incremento della marina mercantile, mentre il de Fazio riprendeva i suoi studi sulla situazione dei porti meridionali proponendo di riprendere il progetto per Pozzuoli. Nel contempo veniva risistemato il bacino napoletano del Molo Grande²¹⁰.

Una attiva e capillare politica portuale fu invece attuata nel lungo regno di Ferdinando II (1830-1859). In questo periodo furono fatti lavori nei più importanti porti pugliesi e fu costruito il porto di Gallipoli. Nel contempo si decise ancora una volta di intervenire radicalmente per Brindisi, vista la sua importanza strategica per i collegamenti con l'Oriente. Il de Fazio aveva ricevuto l'incarico di studiare la situazione di Brindisi fin dal 1825, ma il lavo-

²⁰⁷ A. BUCCARO, cit.

²⁰⁸ ASN, Ministero degli Interni, 1° Inv., Fasc. 481, Fs. 1, in M.F. FIADINO, cit., p. 234..

²⁰⁹ M. SIRAGO, *Il porto di Salerno nel "sistema" portuale del Regno Meridionale in età moderna (1806-1861) (II parte)*, in «Rassegna Storica Salernitana», 23, giugno 1995, pp. 285-308, pp. 285-293.

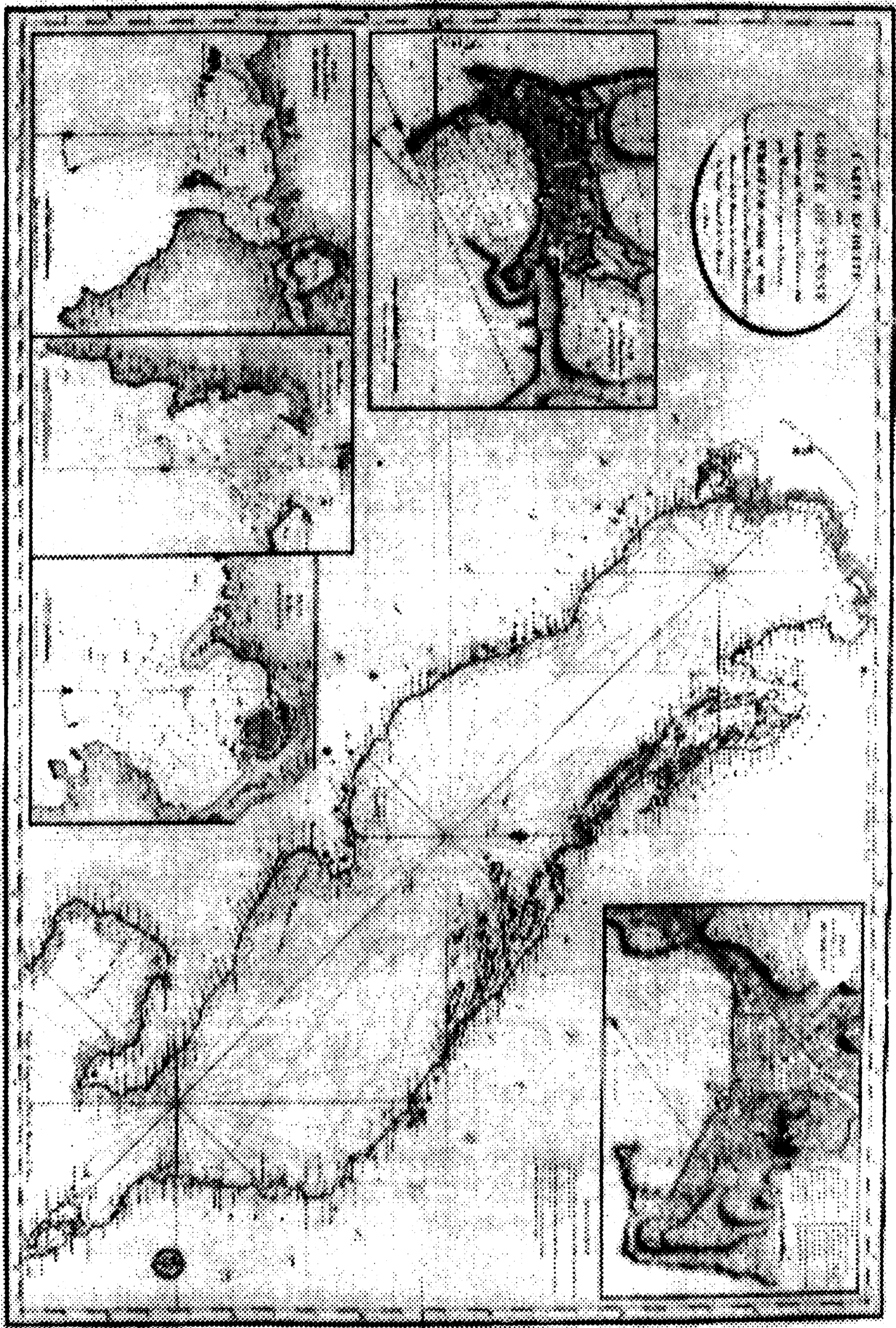


Fig. 14. Carta francese del 1820 con alcuni porti adriatici tra cui Brindisi: BNN, BA 3 A (35).

ro era rimasto sospeso perchè l'opera era ancora di pertinenza del Genio. Solo nel 1828 il de Rivera affidò all'ingegnere provinciale Lorenzo Turco l'elaborazione di un progetto di spurgo generale del bacino²¹¹.

Negli anni '30 furono fatti vari studi in merito²¹² e fu redatta anche una pianta del porto di Brindisi²¹³. Mel contempo i Monticelli ed il Marzolla esprimevano parere favorevole all'esecuzione dei lavori, producendo una serie di allegazioni²¹⁴. Invece il de Fazio in uno studio pubblicato nel 1833 scoraggiò qualsiasi intervento per Brindisi osservando che l'aria della città era sempre stata malsana e che non era facile risolvere il problema dell'interrimento continuo del canale. Il de Fazio era invece favorevole all'utilizzazione e potenziamento del solo porto esterno da trasformarsi in un grande emporio marittimo con la costruzione di un nuovo lazzaretto²¹⁵. Perciò l'ultima delle difese fu scritta proprio per confutare le tesi del de Fazio²¹⁶. Ma poco tempo dopo fu deciso di nominare una commissione dei più esperti ingegneri del Regno per decidere su tale questione; perciò il de Rivera, profondamente offeso, decise di dimettersi ed il suo progetto fu accantonato²¹⁷.

Una seconda fase nell'ambito portuale si ebbe negli anni '40, quando fu deciso sia l'intervento nei porti militari che in quelli commerciali. Infatti dopo il 1830 vi era stato un miglioramento delle condizioni economiche del Regno che aveva causato uno svi-

²¹⁰ M. SIRAGO, *Il porto di Salerno*, cit., II

²¹¹ A. BUCCARO, cit., pp. 64 sgg.

²¹² ASN, Ponti e Strade, II serie, fascicolo 1216, proposte di espurgo dei vari porti, tra cui quello di Brindisi, 1833.

²¹³ ASN, Sezione Militare, Piante topografiche, 2° ripartimento, Ministero della Guerra, Brindisi con schizzo del porto del 1833.

²¹⁴ G. MONTICELLI, *Difesa della città e porti di Brindisi*, Napoli 1831; G. MONTICELLI - B. Marzolla, *Difesa della città e del porto di Brindisi*, Napoli 1832; F.A. MONTICELLI, *Terza memoria in difesa della città e dei porti di Brindisi*, Napoli 1833.

²¹⁵ G. DE FAZIO, *Osservazioni sul ristabilimento del porto e sulla bonificazione dell'area di Brindisi*, L'Aquila 1833.

²¹⁶ F. A. MONTICELLI, *Esame critico delle osservazioni sul ristabilimento del porto, e sulla purificazione dell'aria di Brindisi, data in luce da G de Fazio*, Napoli 1834.

²¹⁷ A. BUCCARO, cit., p. 66.

luppo commerciale soprattutto per mare²¹⁸. Di tutto ciò aveva beneficiato anche Brindisi dove continuava il commercio dell'olio, esportato in abbondanza²¹⁹.

Intanto dal 1835 era stata costruita una prima unità militare a vapore, il cavafondo Vulcano, a cui se ne aggiunsero altri due tra il 1840-41; e con tali lavori furono eseguiti scavi in alcuni porti, tra cui quello di Brindisi²²⁰.

L'8 aprile 1842 era stato concesso al porto di Brindisi il privilegio di entrepot indispensabile per la creazione dell'emporio commerciale, per il quale sarebbe stato emanato un particolare regolamento²²¹. L'anno seguente l'ingegnere militare Domenico Cervati redigeva una memoria sul modo di risistemare il porto e per ridurre la sua rada in un sicuro porto militare²²²; e tre anni dopo anche il de Leo pubblicava una memoria sul porto²²³. Ma fino al 1849 si eseguì ben poco di quanto progettato, anche per la fasi di stasi dovuta ai moti del 1848.

Solo negli anni '50 si ebbe una fase esecutiva di alcuni importanti progetti portuali, tra cui quello di Bari²²⁴. COUNQUE ancora nel 1858 si era dell'idea di portare a termine l'opera del porto e del lazzeretto di Brindisi. Difatti il ministro Carrascosa notava quanto sarebbe stata utile l'opera specie nel momento in cui sarebbe stata collegata alla strada ferrata delle Puglie²²⁵.

Nella *Relazione sullo stato dei porti e dei fari del Regno di Napoli* diretta il 1859 al Ministero e Real Segreteria di Stato de'

²¹⁸ G. TULLIO, *Commercio e marina nell'ultimo trentennio del periodo borbonico*, in *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, a cura di A. Massafra, Bari 1988, pp. 305-318.

²¹⁹ M.A. VISCEGLIA, *Territorio, feudo e potere locale*, cit., p. 325, tab. 31: dal 1818 al 1846 furono esportate da Brindisi 179.372 salme di olio.

²²⁰ A. FORMICOLA - C. ROMANO, *L'industria navale di Ferdinando II di Borbone*, Napoli, s.d. (ma 1994), p. 119.

²²¹ A. BUCCARO, cit., p. 66.

²²² D. CERVATI, *Per la stabile restaurazione del porto di Brindisi con metodo facile, sicuro ed il meno dispendioso, e per la riduzione della sua rada in gran porto militare*, Napoli 1843

²²³ A. DE LEO, *Dell'Antichissima città di Brindisi e suo celebre porto memoria inedita seguita da un articolo storico dei Vescovi di quella Chiesa, compilata da V. Guerriero*, Napoli 1846.

²²⁴ A. BUCCARO, cit., p. 66.

²²⁵ A. BUCCARO, cit., p. 66.

lavori pubblici si notava infatti:

*“La restaurazione dell’antico porto di Brindisi, nonché la bonificazione di quelle terre paludose, si è resa doppiamente importante per migliorare le condizioni commerciali e sanitarie del luogo, dopo la già concessuta ferrovia delle Puglie. De’ lavori proposti dall’ultima Commissione del 1850 colla spesa presuntiva di circa D.ti 800 mila, se ne dovevano eseguire soli D.ti 222 mila, affin di riunire per ora nel seno di ponente il porto militare e mercantile. Ma co’ progetti poi fatti in regola della Direzione generale di Ponti e strade, queste ultime opere sono ascese allo importo unito di oltre a mezzo milione, ed ora appunto cominciano ad eseguirsi”*²²⁶.

Ma sia la costruzione della strada ferrata che quella del porto brindisino, poco prima dell’Unità furono interrotte per dare priorità alla costruzione dello scalo barese²²⁷, dove nel 1857 era stata aperta anche una scuola nautica²²⁸. Invece a Brindisi furono costruiti solo due fari dall’ingegnere A. Vacca nel 1860.

Particolarmente eloquente fu il giudizio negativo dato nel 1867 dal ministro dei Lavori Pubblici del nuovo stato italiano Stefano Jacini: oltre a citare i pochi lavori nei porti di Taranto e Gallipoli e la costruzione dei porti di Molfetta e Bari con la collaborazione di un ceto mercantile più ricco, ricordava che “... interrito giaceva il vasto porto di Brindisi, nonostante i lavori che lentamente vi si andavano eseguendo”²²⁹.

Nonostante tale giudizio, con legge 1650 del 24 gennaio 1864 dal Ministero dei Lavori Pubblici fu autorizzata una spesa straordinaria di 6.000.000 di lire per la restaurazione del bacino portuale, ripartita in 6 esercizi dal 1864 al 1869, con una spesa di un milione all’anno. Intanto veniva aperto il canale di Suez, per cui i traffici commerciali di Brindisi rifiorirono e gli abitanti nel giro di venti anni raddoppiarono (dagli 8500 abitanti del 1861 ai 16000 del 1881). Ancora nel 1881 fu promulgata la legge n. 6280 per eseguire i lavori di escavazione del porto e risistemare le banchine del

²²⁶ ASN, Ministero dei Lavori Pubblici, fs. 329/1, trascritta da M.R. PESSOLANO in *Sopra i porti di mare*, II, cit., pp. 319-327.

²²⁷ A. BUCCARO, cit., p. 66.

²²⁸ ASN, Ministero dell’Agricoltura, dell’Industria e del Commercio, fs. 256/5.

²²⁹ S. JACINI, *L’amministrazione dei lavori pubblici in Italia dal 1860 al 1867*, Firenze 1867, p. 11.

porto; ed altre leggi furono promulgate il 1889 ed il 1904. Però un vero piano per rimodernare il porto si ebbe solo nel 1907; ed i lavori furono eseguiti l'anno seguente. Ed all'inizio della Grande Guerra, quando il porto divenne base naturale per le operazioni belliche, la città contava ormai 28000 abitanti²³⁰.

²³⁰ V.A. CARAVAGLIOS, *Il porto di Brindisi. Illustrazione storica, geografica, tecnica, economica, statistica e tariffaria*, s.d. pp. 75 sgg.