

Maria Sirago

Il sistema portuale di Trani dal Medioevo all'Unità¹

INTRODUZIONE

Dall'epoca nomanna lo sviluppo commerciale dei porti ed approdi meridionali era limitato 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 approdo².

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; egli si occupava dei traffici e dei diritti portuali e della vigilanza sull'entrata ed uscita delle navi dai porti e faceva 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 quali altre ispezione non <...avevano>, se non che sui dazi che gravitavano sui generi di commercio, già detti indiretti»³. Da questo complesso apparato, riportato nella Tabella 1, si può ricavare facilmente l'importanza di ogni porto ed approdo, anche attraverso il numero degli ufficiali preposti e 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 è stato letto nella conferenza organizzata a Trani il 17 maggio 1997 dalla Associazione «Obiettivo Trani».

² M. SIRAGO, *Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatori 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.

³ S. SANTERAMO, *Il R. Secreto e il R. Maestro Portolano di Puglia in Barletta*, «Japigia», XII, fs. IV, 1941, pp. 225-239, p. 225.

M. PORTOLANO	CITTÀ	UFFICIALI	1507 1508	1515	(1550)	1594	(1625)	1661	1688
Terra di Bari	Barletta	Mastro Portonalo	300	-	600	600	600+400 EM	600	600
		Credenziero	72	-	-	-	-	-	-
		Archivario	-	-	176	176	176+195 EM	176	176
		Assessore	-	-	72	72	72+350 EM	72	72
		Procuratore Fiscale	-	-	18	18	18+34 EM	18	18
		Mastrodatta	-	-	58	30	36+800 EM	36	36
		Algozino	-	-	12	12	12	12	12
	Monopoli- Polignano	Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	50	36	36+40 EM	36	36
	Mola	Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	-	-	-	-	12
	Bari -Mola	Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	36	36	36+10 EM	36	36
	Bitonto - S. Spirito	Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	36	36	36+10 EM	36	36
	Giovinazzo	Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	12	12	12+4 EM	12	12
	Molfetta	Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	12	12	12+5 EM	12	12
	Bisceglie	Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	12	12	12+12 EM	12	12
	Trani	Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	36	36	12+5 EM	36	36
		Portulanoto	-	-	-	EM.	-	EM.	EM.
		Guardiano	-	-	EM.	-	-	-	-
	Barletta	6 Guardiani ciascuno	-	-	-	-	-	-	20
		Luogotenente del Mastro Portolano	-	-	-	EM.	50 EM	EM.	EM.
		6 Guardiani ciascuno	-	-	-	EM.	20 EM	EM.	EM.
		Giudice del Porto	-	-	-	EM.	50 EM	EM.	EM.
		Pagatore dei cavalli	-	-	-	EM.	30 EM	EM.	EM.
		Rivenditore dei sacchi	-	-	-	EM.	65 EM	EM.	EM.
		Distributore dei ponti	-	-	-	EM.	70 EM	EM.	EM.
		Pescatore-conservatore dei salnitri	-	-	-	EM.	48 EM	EM.	EM.
		Alboraggio	-	-	-	EM.	300 EM	Feudale	Feudale

SEGUE TABELLA 1

DOGANE	CITTÀ	UFFICIALI	1507-1508	1515	(1550)	1594	(1625)	1661	1688
	Monopoli	Doganiero	-	150	-	150+40 EM	-	-	150
		Credenziero	-	48	-	48+40 EM	-	-	48
		Credenziero	-	36	-	36+40 EM	-	-	36
		Guardiano	-	12	-	12	-	-	12
		Avvocato	-	-	-	6	-	-	-
		Caonartore o sigillatore di botti	-	-	-	10 EM	-	-	EM
	Mola	2 Giurati ciascuno	-	-	-	12+12 EM	-	-	1286+70 EM
		2 portolanoti ciascuno	-	-	-	-	-	-	EM
	Bari	Assistente ai caricamenti	-	-	-	-	-	-	EM
		Doganiero	-	-	-	36+70 EM	-	-	36
		2 credenzieri ciascuno	-	-	-	36+70 EM	-	-	36
		2 guardini di terra ciascuno	-	-	-	12	-	-	12
		3 guardiani di mare ciascuno	-	-	-	12	-	-	12
		Assistente ai caricamenti	-	-	-	-	-	-	EM
	Bitonto - S. Spirito	Misuratore di oli	-	-	-	-	-	-	EM
		Doganiero	-	-	-	36+6 EM	-	-	-
	Giovinazzo	Assistente ai caricamenti	-	-	-	-	-	-	Posto proibito
		Credenziero	-	-	-	-	-	-	48
	Molfetta	Assistente ai caricamenti	-	-	-	-	-	-	EM
		Assistente ai caricamenti	-	-	-	-	-	-	EM
	Bisceglie	Doganiero	-	-	-	30+70 EM	-	-	72
		2 credenzieri ciascuno	-	-	-	36+70 EM	-	-	36
		Guardiano	-	-	-	18	-	-	18
		Guardiano	-	-	-	10	-	-	10
		Guardiano	-	-	-	72	-	-	72
Trani		Assistente ai caricamenti	-	-	-	-	-	-	EM
		Doganiero	-	-	-	144+15 EM	-	-	144
		Credenziero	-	-	-	72+12 EM	-	-	72
		4 guardiani ciascuno	-	18	-	18	-	-	18
Barletta		Assistente ai caricamenti	-	-	-	-	-	-	Posto proibito
		Doganiero	72	72	-	72	-	-	72
		Credenziero	72	72	-	72+40 EM	-	-	72
		5 guardiani	15	12	-	12	-	-	12
		Pescatore	-	70 EM	-	EM	-	-	EM
		Assistente ai caricamenti	-	-	-	-	-	-	EM
		Misuratore delle vettovaglie	-	-	-	-	-	-	EM

N.B. Emol = Emolumenti o salari straordinari. Fonti AGS, EN, L. 1008/72 (s.d. 1507-08); AGS, EN, L. 1004/69 (29-10-1515); AFS, Visitas de Italia Nàpoles, 363 (metà 1500); AGS, SP. Libro 44 (1594); BNN, ms. XI D 10(1625 circa); BNN, ins. XV E 22 (1661 circa); ANN, E, Libro 438 (1668).

mente dal pubblico in cambio delle loro prestazioni»⁴.

Fin dall'epoca medievale oltre ai diritti statali nei porti ed approdi concessi in feudo 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 Trani, dove dal 1483 i Sifola, patrizi del Sedile di San Marco (uno dei quattro Seggi nobili della città)⁵, possedevano la «gabella dell'ancoraggio in perpetuum»⁶. Nella maggior parte dei porti ed approdi oltre a quello statale, si pagava il diritto di dogana feudale, pari a «18 grana ad oncia», per le merci esportate ed importate (di cui la 10^a parte era in possesso della Mensa Arcivescovile)⁷. Inoltre si pagavano vari diritti per la pesca, la «gabella del pesce» o «piscinaria», in possesso per alcune parti o «carate» dei Palagano⁸ e per altre dai due monasteri femminili di San Giovanni Lionelli e di Sant'Agnese e San Paolo⁹.

Questo sistema ostacolava notevolmente lo sviluppo dei porti e del commercio, per i costi esorbitanti di approdo. Per questo motivo nel corso del Settecento i ministri di matrice illuministica, soprattutto Jannucci¹⁰, e ancor più Galanti¹¹, vedevano come punto

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 Gli altri erano il Sedile di Campo e Longobardi, quello di Portanova, quello dell'Arcivescovato, a cui si aggiungeva il Sedile del Popolo: per l'organizzazione delle famiglie appartenenti a tali Sedili G. BELTRANI - F. SARLO, *Documenti relativi agli antichi saggi di nobili della città di Trani*, Trani 1880; cfr. anche R. COLAPIETRA, *Profilo storico-urbanistico di Trani dalle origini alla fine dell'Ottocento*, Bari 1981, specie pp. 47-48.

⁶ Biblioteca Nazionale di Napoli, d'ora in poi BNN, ms. XI D 10 (circa 1625) e Archivio di Stato di Napoli, d'ora in poi ASN, Catasto Onciario, 8954, 1754, rivela di don Francesco Antonio Sifola, patrizio del Sedile di San Marco, che dichiarava: «la Gabella dell'Ancoraggio si esige sopra tutti i Bastim<en>ti che approdano in questo Porto e marina», con una rendita di 100 ducati annui, a seconda del numero dei bastimenti che approdavano e della loro portata.

⁷ ASN, Sommatoria Partium, 483. ff. 65 ss., 1563.

⁸ ASN, Sommatoria Partum, 2315, f. 162.

⁹ ASN, Commissione Liquidatrice del Debito Pubblico, 4232, inizi dell'800.

¹⁰ G. B. M. JANNUCCI, *Economia del commercio del Regno di Napoli*, a cura di F. ASSANTE, Napoli, 1981, 5 voll.

¹¹ G. M. GALANTI, *Descrizione storica e geografica delle Sicilie*, a cura di F. ASSANTE - D. DE MARCO, Napoli, 1969, 2 voll.

focale per il ripristino del commercio quello di una risistemazione delle tariffe doganali e della riduzione o abolizione delle prerogative feudali, il che si potè attuare solo con le leggi napoleoniche.

1. EPOCA NORMANNO-SVEVA

L'approdo di Trani, già menzionato in epoca romana col nome di Turenum e ben frequentato assieme a quelli di Siponto (odierna Manfredonia), Bari e Brindisi ¹², ancora nel X-XI secolo svolgeva un fiorente commercio con Bisanzio assieme alle altre città pugliesi. In particolare il seno di mare in cui era sorta Trani era propizio ad accogliere varie attività commerciali; e da qui, come dagli altri porti pugliesi, si imbarcavano i pellegrini in partenza per i luoghi santi d'Oriente ¹³.

In epoca normanna Edrisi, il geografo arabo di Ruggero II, citava tra i vari porti pugliesi anche quello di Trani, «città di maggiore grandezza <con> mura e mercato frequentato» ¹⁴. Anche in quel tempo infatti era fiorente il commercio tra l'Oriente ed i porti pugliesi, specie quelli di Trani e Bari, erano molto frequentati, come in passato, da mercanti stranieri, soprattutto veneziani ed amalfitani ¹⁵. Inoltre l'arsenale di Trani, assieme a quello barese ed a quelli campani, aveva fornito numerose navi a Ruggero II che aveva dovuto procedere ad un riarmamento della flotta per opporsi sia ai

¹² V. SIRAGO, *Puglia romana*, Bari 1993.

¹³ F. CARABELLESE, *L'Apulia e il suo Comune nell'Alto Medioevo*, Bari 1905; cfr. anche A. SCHAUPE, *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo* (1^a ed. Berlino 1906), Torino 1915 (trad. di P. BONFANTE), pp. 36 ss.

¹⁴ *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, «Atti della Reale Accademia dei Lincei», anno CCLXXIV, 1876-77, serie seconda, volume VIII, Roma 1883, p. 103.*

¹⁵ F. CARABELLESE, *Saggio di storia del commercio della Puglia e più particolarmente della Terra di Bari*, in *La Terra di Bari sotto l'aspetto economico, storico culturale*, Trani 1899, pp. 12-18; cfr. anche M. SIRAGO, *Il «sistema» portuale pugliese all'epoca di Federico II*, in AA.Vv., *Relazioni e dibattiti sull'opera e la personalità di Federico II di Svevia*, Bari 1998, pp. 147-170. 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.

Saraceni d'Africa che ai Veneziani, che talvolta predavano le navi regnicole. Infatti l'armamento della flotta ed il reclutamento dei marinai erano a carico delle «universitates» dei vari giustzierati interessati alla difesa, del territorio¹⁶.

Durante il suo regno anche Enrico IV dovè provvedere a riorganizzare la flotta; ma alla sua morte si ebbe il crollo della marineria sveva, specie durante i primi anni di regno di Federico II, quando le città meridionali, specie quelle pugliesi, approfittarono del disordine politico per riacquistare una certa autonomia¹⁷. Tra i porti pugliesi quello di Trani divenne uno dei più importanti, al punto che Federico II, per ricompensarla della sua fedeltà mantenuta in quel periodo di disordini, il 28 aprile 1215 aveva concesso di armare non più di due galere per la flotta regia e libertà di commercio lungo le coste della Puglia, senza pagamento di tasse, come «ancoraticum» (o ancoraggio, cioè diritto di approdo) e «scalaticum» (diritto di sbarco delle merci)¹⁸. Trani, assieme a Bari, riuscì in tal modo a prosperare, commerciando anche in Oriente con galere proprie¹⁹.

Al suo ritorno in regno Federico II nel 1221 promulgò le «assisi» di Capua provvedendo ad annullare le autonomie urbane e limitando i privilegi dei genovesi e veneziani, mentre confermava quelli già concessi ai pisani, suoi alleati navali. Nel contempo permise agli ebrei di dimorare in Regno, concedendo dei privilegi sulla tintura della seta agli ebrei di Trani, Salerno e Palermo per per-

¹⁶ W. COHN, *Die Geschichte der normannisch-sizilischen Flotte unter 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^e-XI^e siècles)*, in *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XIII^e 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 e 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.

¹⁷ M. SIRAGO, *Il «sistema» portuale pugliese all'epoca di Federico II*, cit.

¹⁸ A. PROLOGO, *Gli antichi ordinamenti interni al governo municipale di Trani*, Trani 1879, pp. 24-26, 28-4-1215; cfr. anche J. L. HUIILLARD-BREOLLES, *Historia diplomatica Friderici secundi*, Parigi 1852-1861 (d'ora in poi H.B.), 5 voll., I, 1, pp. 375-77.

¹⁹ F. CARABELLESE, *Il Comune...*, cit., pp. 92-93.

mettere lo sviluppo di tale manifattura²⁰.

Intanto in occasione della Crociata dall'estate 1227 cominciarono ad essere raccolti circa 200 navigli nei porti di Trani e Brindisi per far imbarcare i partenti. Federico II, partito in ritardo e perciò scomunicato da Gregorio IX, nel 1229 al suo ritorno trovò le città pugliesi di nuovo in armi, sobillate dalle milizie papali; ma alla notizia del suo sbarco tornò subito la calma²¹. Ancora una volta Federico II dovette provvedere a riorganizzare il regno; perciò nel 1231 promulgò le costituzioni melfitane allo scopo di annullare l'autonomia delle cittadine che avevano ampliato il loro potere economico e giuridico, emanando in ambito economico e commerciale precise norme per i fondaci, o depositi regi, nei porti principali del Regno, in cui erano conservate le merci da caricare sulle navi, controllati da ufficiali della dogana eletti dal Mastro Portolano che esigeva i dazi stabiliti²².

Nella città di Trani, anche per i privilegi ottenuti in ambito commerciale in cambio della sua fedeltà si era formato un ricco ceto mercantile sia straniero, soprattutto veneti, con un proprio consolato²³, e genovesi, anch'essi con loro consolato²⁴, sia regnicolo, con «colonie» di ravellesi ed amalfitani, ceto che commerciava anche con l'Oriente²⁵ (si registra un viaggio ad Acri nel 1227)²⁶; e questo aveva portato ad un incremento delle costruzioni edilizie²⁷. Da Trani infatti si esportava in vari luoghi, anche a Candia, il

²⁰ 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 ss., p. 491.

²¹ J. M. POWELL, cit., pp. 472-73.

²² H. B. IV, pp. 11-12.

²³ F. NICOLINI, *Il Consolato Generale Veneto nel Regno di Napoli*, in «Archivio Storico per le Province Napoletane», d'ora in poi ASPN, n.s., XIII, 1927, pp. 59-35, ritiene che il consolato veneto in Trani esistesse fin dall'epoca di Federico II, anche se i primi documenti sono del 1270.

²⁴ B. CAPASSO, *Historia diplomatica Regni Siciliae ab anno 1250 ad annum 1266*, Napoli 1874, pp. 130-133, n. 265, luglio 1257.

²⁵ G. VITALE, *Note di socio-topografia della città di Trani dall'XI secolo al XVI secolo*, in ASPN, n.s., III, XVIII, 1979, pp. 30-97, p. 82.

²⁶ R. CADDEO, *Dalla calata dei barbari al predominio genovese in Oriente*, in R. CADDEO, D. CAMILLERI, L. CASTAGNA, E. GIURO, P. FORTINI, V. C. MOCCAGATTA, M. NANI MOCENIGO, *Storia marittima dell'Italia dall'evo antico ai giorni nostri*, I, Milano 1942, Libro III, pp. 233 ss., pp. 394-395.

²⁷ R. COLAPIETRA, cit., pp. 15-18.

vino prodotto in massima parte in loco ma anche a Barletta²⁸.

Oltre a riorganizzare il commercio, Federico II si preoccupò di riorganizzare la flotta, servendosi soprattutto delle navi costruite negli arsenali campani e pugliesi ed ordinando che quello di Brindisi, il più importante, fosse ristrutturato; e questo, nota il Corrao, mostra il vasto progetto imperiale teso a spostare man mano il centro del regno dalla Sicilia nella penisola, dove la Puglia divenne «il centro del programma di ricostruzione della flotta federiciana»²⁹. Nel contempo l'imperatore ordinava di costruire nuovi porti e di controllare quelli in funzione in cui le esazioni erano controllate dai Mastri Portolani, tra cui quello che controllava il territorio dal porto di Termoli di Capitanata fino alla «portam Roseti», odierna Roseto Capo Spulico, nella Calabria ionica³⁰. Lo stesso porto di Trani, considerato tra i più importanti, era stato chiuso con una catena di ferro per la sicurezza dei numerosi vascelli che vi giungevano; e qui doveva essere già stato costruito il molo di Santa Lucia a cui si legava la catena³¹.

Anche Manfredi aveva voluto continuare la politica paterna, confermando gli antichi privilegi: nel 1257 aveva infatti permesso ai genovesi di poter aprire delle «logge» o fondaci nelle più importanti città meridionali, tra cui Trani (privilegio confermato nel 1250 e 1261) con un sussidio di 100 once d'oro per ogni «loggia» costruita, in cui si dovevano eleggere consoli genovesi; e lo stesso anno un simile privilegio era stato concesso anche a Venezia che poteva eleggere consoli a Trani, Barletta ed in altre città marittime regnicole. Inoltre nel 1259 il re aveva concesso a Genova e Venezia di poter esportare nelle loro città 10000 salme di grano dai porti principali

²⁸ G. CHERUBINI, *I prodotti della terra: olio e vino*, in *Terra e uomini nel Mezzogiorno normanno-svevo*, Atti delle settimane giornate normanno-sveve, Bari, 15-17 ottobre 1985, a cura di G. MUSCA, Bari 1987, pp. 187-234.

²⁹ G. CHERUBINI, *I prodotti della terra: olio e vino*, in *Terra e uomini nel Mezzogiorno normanno-svevo*, Atti delle settimane giornate normanno-sveve, Bari, 15-17 ottobre 1985, a cura di G. MUSCA, Bari 1988, pp. 187-234, p. 208.

³⁰ H.B., V, 2, pp. 955-956, 3-5-1240.

³¹ G. DEL GIUDICE, *La famiglia di re Manfredi*, Napoli 1880, II, pp. LIX-LXI, documento del 7-3-1275 in cui è citata la catena, esistente fin dall'epoca sveva.

del Regno, tra cui Trani³²; e lo stesso anno i privilegi confermati a Venezia furono estesi anche a Ragusa (sotto al dominio veneto dal 1205 al 1358), ugualmente interessata al commercio con la Puglia³³. E per incrementare ulteriormente il commercio il re volle ampliare i privilegi delle cittadine, concedendo a Trani particolari esenzioni per l'esportazione del vino³⁴ e per la fiera³⁵. Nel contempo non aveva trascurato di riarmare la flotta, che però all'arrivo di Carlo d'Angiò si disperse³⁶.

2. EPOCA ANGIOINA

Anche Carlo d'Angiò, al suo arrivo, per riorganizzare la flotta si rivolse ai comuni pugliesi, ordinando loro di riparare le imbarcazioni regie³⁷. Nel contempo si preoccupava della situazione portuale regnicola, ordinando di riparare i principali porti e moli: tra questi negli anni '70 fu riparato quello di Trani con denaro preso a mutuo dal Mastro Portolano dai più ricchi cittadini perché i lavori fossero ultimati al più presto³⁸, con rifacimento delle testate degli ancoraggi³⁹, mentre veniva risistemato anche l'arsenale⁴⁰. Ma il 14 marzo 1273 i lavori venivano sospesi assieme a quelli effettuati nelle darsene di quella zona costiera, per non disperdere le forze statali nella difesa delle coste dagli assalti dei genovesi e di altri

³² B. CAPASSO, cit., pp. 130-133, n. 265, luglio 1257 (Genova) e pp. 179-186, n. 320, luglio 1259 (Venezia).

³³ M. POPOVIC-RADENKOVIC.

³⁴ B. CAPASSO, cit., p. 19, 1251. *Le relazioni commerciali fra Dubrovnik (Ragusa) e la Puglia nel periodo angioino (1266-1442)*, in ASPN, n.s. XXXVIII, 1958, pp. 73-104, I parte, e XXVIII, 1959, pp. 153-206, II parte, I p., p. 76.

³⁵ F. CARABELLESE, *Saggio...*, cit., p. 40.

³⁶ W. COHN, *Die Geschichte der -sizilischen Flotte under der Regierung Konrads IV und Manfreds (1250-1266)*, Berlin, 1920.

³⁷ I registri della Cancelleria angioina ricostruiti da Riccardo Filangieri con la collaborazione degli archivisti napoletani (d'ora in poi Registri angioini), II, Napoli 1964 p. 119, n. 453, 30-6-1269.

³⁸ Registri angioini, cit., VI, p. 195, 24-3-1270, e V, p. 222, 1271.

³⁹ R. COLAPIETRA, cit., p. 20, 1271.

⁴⁰ G. DEL GIUDICE, *La famiglia...*, cit., pp. LVI-LVII, VII, diploma regio del 7-8-1272.

nemici ⁴¹. Invece nel 1280 fu ricostruita una nuova catena, visto che quella esistente al tempo di Federico II era in pezzi ⁴².

In quegli anni presso il porto, ormai ristrutturato e ben funzionante, si era registrato un infittimento edilizio, anche per la presenza di una colonia di ravellesi stabilitisi tra il 1275 ed il 1284 e la venuta di drappieri amalfitani; in quel periodo si costruirono anche le «logge» per marsigliesi e genovesi, interessati alla fiera franca di maggio in onore di San Nicola Pellegrino, potenziata dal sovrano ⁴³ e considerata ancora «buona fiera» a metà '300 dal mercante toscano Balducci Pegolotti nella sua *Pratica della mercatura* ⁴⁴.

Dopo la guerra del Vespro anche la città di Trani, come le altre, entrò in crisi. Nei primi anni del regno di Carlo II il ceto mercantile appariva ancora fiorente: infatti durante la preparazione del convoglio di sei galere per condurre Caterina, figlia del Despota Niceforo Comneno, data in sposa al principe di Taranto Filippo, figlio di Carlo II, le stoffe più preziose, tra cui lo «scarlato rubio pro facienda tenda galee» della principessa furono fornite proprio dai ricchi mercanti tranesi e baresi ⁴⁵. Ma nel 1304 il sovrano, considerato che vi era stato un certo calo demografico, concesse uno sgravio fiscale, permettendo anche di far usare 209 once d'oro e 24 tarì e 7 grana dall'oro ricavato dalle collette «in reparationem et constructionem portus», che tendeva ad interrarsi ⁴⁶. La crisi era derivata anche dal

⁴¹ W. COHN, *Storia della flotta siciliana sotto il governo di Carlo I d'Angiò*, «Archivio Storico per la Sicilia Orientale», a. XXV, 1929, pp. 351-394, 1^a parte; a. XXII, 1931, pp. 175-212, 2^a parte; a. XXVIII, 1932, pp. 26-60, 3^a parte; a. XXIX, 1933 pp. 15-48, 4^a parte; a. XXIX, 1933, pp. 185-222, 5^a parte; a. XXX, 1934, pp. 80-109, 6^a parte; 3^a parte, p. 30, 15-8-1275, 2^a p., p. 178.

⁴² Registri angioini, XXII, p. 74, 73-1280.

⁴³ A. GROHMANN, *Le fiere del regno di Napoli in età aragonese*, Napoli 1969, pp. 127 ss.: Carlo I aveva depositi di spezierie e altri generi del Levante in Trani, venduti durante la fiera, ma vi erano sue notizie fin dall'epoca sveva.

⁴⁴ F. BALDUCCI PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, a cura di A. EVANS, Cambridge 1936, pp. 165-166.

⁴⁵ F. CERONE, *Cinque documenti inediti concernenti la Marina Napoletana (1294-1308) al tempo di Carlo II*, Napoli 1911, pp. 15-18, diploma del 26-2-1295, tratto dai distrutti Registri angioini.

⁴⁶ A. PROLOGO, cit., pp. 5-8, 31-1-1304, diploma dall'originale dell'Archivio del Capitolo Metropolitano di Trani; cfr. anche il *Libro rosso di Trani*, Trani 1995, p. 20.

fatto che durante la guerra del Vespro, tra il 1284 ed il 1290, i rapporti con i veneziani erano cessati e non era stato più nominato il console generale del Regno residente a Trani: i veneziani si erano infatti mantenuti neutrali ma avevano continuato a commerciare con gli aragonesi in Sicilia, riprendendo i rapporti con la corte napoletana solo dopo l'incoronazione di Carlo II, nel 1289. Un anno dopo il vicario generale del Regno, Carlo Martello, inviò due uomini a Venezia per stilare un trattato d'amicizia in seguito al quale fu nominato console generale di Puglia ser Marco Contarini; ed a lui 30 aprile del 1294 successe Ranieri Michel. I tranesi ed anche gli altri regnicoli si mostrarono però insofferenti nei confronti dei veneziani, considerati concorrenti e sfruttatori⁴⁷; perciò nel 1317 fu ordinato loro di usare il solo porto di Trani, dove risiedeva il console veneto, in modo da limitare la loro sfera d'influenza⁴⁸. E due anni dopo i ragusei, ancora sotto il dominio veneto, poterono ripristinare i loro privilegi locali nella Puglia, conservati anche dopo il 1358, quando passarono al dominio ungherese⁴⁹. Nel contempo si ampliava la sfera di influenza dei mercanti fiorentini che, impegnati nel commercio del grano pugliese, avevano ottenuto l'esenzione dal pagamento dei diritti di ancoraggio⁵⁰.

La crisi attraversata dalla città di Trani, evidenziata in ambito edilizio, si accentuò sempre più durante il regno di Roberto: il re aveva una personale signoria su Trani ed aveva interesse ad ampliare la sfera d'influenza dei veneziani per espandere i commerci, perciò aveva concesso anche due fiere «franche di giorni otto l'una nelli mesi di Gen<na>ro 20, et Mag<gi>o di ciascuno anno la prima in honore del Beato Leucio, et l'altra del Beato Nicolò Pellegrino havanti la parte della Mag<gio>r Chiesa»⁵¹ (quest'ultima già esistente dall'epoca sveva), e la giurisdizione «in criminalibus»

⁴⁷ NICOLINI, *Utilitarismo*, cit.

⁴⁸ *Libro Rosso di Trani*, cit., p. 20, lettera del residente veneto a Trani; cfr. anche G. BELTRANI, *Le vicende storiche e tecniche del porto di Trani*, Trani 1907, p. 18.

⁴⁹ M. POPOVIC-RADENMKOVIC, cit., I p., p. 78 e p. 84.

⁵⁰ G. YVER, *Le commerce et les marchands dans l'Italie méridionale au XIII^e et au XIV^e siècle*, Paris 1903, p. 164.

⁵¹ ASN, Museo 99 C 64, regesto delle Consulte della Sommaria, ff. 241-244 t., Consulta 11 (volume perso), 1601 et 1602, f. 244; cfr. anche R. COLAPIETRA, cit., pp. 23-25.

delle fiere era esercitata dai «mastri di fiera», uffici posseduti dalle famiglie patrizie Sifola e Bonismiro, di origine francese⁵². In realtà, nota l'Yver, non bisogna considerare la città del tutto rovinata, visto che in quel periodo erano ancora operanti i drappieri ravellesi, citati dal Boccaccio nella IV novella della II giornata del Decamerone, ed i veneziani ne avevano fatto il centro delle loro operazioni finanziarie⁵³. Ma nel 1372 in seguito ad una violenta tempesta il molo fu distrutto ed il porto fu ostruito da quattro navi che vi erano affondate: e, pur essendo intervenuta ancora una volta la monarchia, concedendo 100 once di sgravio fiscale per la ricostruzione del porto⁵⁴, dal quel momento cominciò un lento declino, mentre Barletta, dove risiedeva il Mastro Portolano, assumeva il ruolo di capitale commerciale della Puglia⁵⁵.

Qualche anno dopo, nel 1377, gli aristocratici riuscirono a trasportare all'interno la fiera di San Leucio; ma il 27 giugno l'arcivescovo riuscì ad ottenere dalla regina Giovanna il privilegio di conferma della fiera di San Nicola Pellegrino, da svolgersi come per il passato davanti alla cattedrale, nelle botteghe e nei porticati episcopali. E pur essendo insorti i Sifola e i Della Marra con le armi, i successivi diplomi confermarono la potestà arcivescovile⁵⁶.

Ai primi del '400 l'economia tranese appariva sempre più depressa e in crisi: perciò nel 1429 la regina Giovanna II, per far risollevar la città nel riconoscere in modo definitivo l'egemonia episcopale sul sistema delle fiere, con diploma del 16 febbraio ne istituiva una terza, quella di San Francesco, da svolgersi nella prima

⁵² ASN, Catasto Onciario, 8954, «rivela» di don Francesco Sifola, patrizio del Sedile di San Marco, cit., in cui dichiara di possedere l'ufficio di mastro mercato nelle due fiere di San Leucio e San Nicola «in criminalibus» senza alcuna rendita; ibid, 8955, «rivela» di don Vitantonio Bonismiro, nobile patrizio del Sedile dell'Arcivescovato, che dichiara di possedere lo stesso ufficio nella terza fiera, dal primo ottobre per otto giorni, ufficio concesso al suo avo Marino Giovanni dalla regina Giovanna II il 26-6-1429. Per tale ufficio cfr. anche G. YVER, cit., p. 74 e A. GROHMANN, cit., pp. 242 ss.

⁵³ G. YVER, cit., p. 167. Cfr. anche B. SALVEMINI, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *Storia d'Italia. Le regioni d'Italia dall'Unità a oggi, La Puglia*, a cura di L. MASELLA e B. SALVEMINI, Torino 1989, pp. 5-218, pp. 5 ss.

⁵⁴ R. COLAPIETRA, cit., p. 26, n. 64.

⁵⁵ G. YVER, cit., p. 167.

⁵⁶ R. COLAPIETRA, cit., pp. 26-27.

settimana di ottobre⁵⁷, concedendo il 20 giugno l'ufficio di «mastro di fiera» a Marino Giovanni Bonismiro, patrizio del sedile arcivescovile⁵⁸; ed il 14 settembre confermava anche le altre due fiere, aggiungendovi «due giorni in più di franchitia allo venire delle robbe, et due al tornare, in ciascuna di esse»⁵⁹. Inoltre concedeva alla città il diritto di scalaggio, corrisposto dal primo settembre al 15 maggio per il carico delle merci sulle navi, autorizzandola ad esentare i mercanti veneziani da tale pagamento per invogliarli a tornare a commerciare⁶⁰ ed ordinando di interpretare nel modo più favorevole i loro privilegi⁶¹; perciò verso gli anni trenta i veneziani tentarono di ripetere il tentativo monopolistico attuato dai ravellesi a fine '200, facendo «incettare» dieci botteghe dai mercanti veronesi, mentre l'aristocrazia cittadina tralasciando l'aspetto esclusivamente agrario che l'aveva caratterizzata nel '300, cominciava ad assumere caratteri imprenditoriali, diffondendosi su tutto il tessuto cittadino⁶².

3. EPOCA ARAGONESE

Fin dai primi anni del suo regno Alfonso confermò alla città un privilegio già concesso dai re angioini, quello di poter esportare dal porto la consueta quantità di vettovaglie senza pagare alcun diritto doganale in modo da utilizzare il ricavato «pro fundacione et reparacione» del porto⁶³, che nel periodo aragonese divenne nuovamente molto frequentato, anche da grosse imbarcazioni, tra cui un «balinery» (tipico vascello rotondo d'origine inglese usato dalla mariniera catalana)⁶⁴. Ed anche re Ferdinando si preoccupò dell'agi-

⁵⁷ ASN, Museo 99 C 64, regesto delle Consulte della Sommara, ff. 241-244 t., Consulta 11 (volume perso), 1601 et 1602, ff. 244-244 t.; cfr. anche R. COLAPIETRA, cit., p. 30.

⁵⁸ Cfr. nota 52.

⁵⁹ ASN, Museo 99 C 64, regesto delle Consulte della Sommara, ff. 241-244 t., Consulta 11 (volume perso), 1601 et 1602, ff. 244-244 t.

⁶⁰ V. VITALE, *Trani dagli Angioini agli Spagnoli*, Bari 1912, documento X, pp. 650-653, 30-9-1429.

⁶¹ V. VITALE, cit., documento XI, pp. 653 ss., 30-9-1429.

⁶² R. COLAPIETRA, cit., pp. 29-30.

⁶³ V. VITALE, cit., documento XIII, da ASN, Sommara Comune, 1, f. 198 t., 17-3-1444.

⁶⁴ A. GARCIA SANZ, *Historia de la marina catalana*, Barcelona 1977, p. 73.

bilità del porto, concedendo uno specifico capitolo, il quarto, tra quelli richiesti nel 1468, con il quale si stabiliva di eleggere un custode del porto che doveva badare «a far cavare la savorra» in modo che non fosse «repino», il che si era verificato a causa dei vascelli veneziani⁶⁵. I mercanti veneziani avevano infatti continuato a svolgere il loro commercio, in virtù degli antichi privilegi confermati da Alfonso e Ferdinando⁶⁶, non badando però ad osservare le norme riguardanti il buon funzionamento del bacino portuale. Oltre i veneziani anche altri mercanti commerciavano con Trani, soprattutto fiorentini⁶⁷, ma anche veronesi, dalmati ed ebrei⁶⁸; ed a questi si aggiunsero i milanesi, venuti in regno al seguito degli Sforza, feudatari di Bari, che ottennero gli stessi privilegi goduti dai veneziani⁶⁹, tra cui anche l'esenzione del pagamento dell'«alboraggio, ancoraggio e panatica»⁷⁰, possesso feudali dal tempo della regina Giovanna II di alcune famiglie nobili, i Bonismiro, Lambertini, Sifola, confermato da re Alfonso⁷¹. E per ampliare il ceto mercantile tranese si decise di concedere loro gli stessi privilegi concessi ai veneziani⁷², sicché essi cominciarono ad intraprendere «viaggi commerciali nei mari d'oriente»⁷³. Ed in un atto del 1455 vengono citate altre due fiere, una a novembre in onore di San

⁶⁵ V. VITALE, cit., documento LII, dal Libro Rosso, n. 53, cc. 153 t.-156, 21-2-1468, Capitoli presentati dall'Università di Trani al re e da lui approvati.

⁶⁶ V. VITALE, cit., documenti XLIV, p. 706, 29-7-1463, XLV, p. 707, 24-10-1463, LXIII, pp. 741-746, 23-5-1473. Cfr. anche M. JACOVIELLO, *Sui traffici veneziani nel Mezzogiorno d'Italia durante la seconda metà del secolo XVI*, «Atti dell'Accademia Pontaniana», 1986, pp. 159-169.

⁶⁷ A. LEONE, *Il versante adriatico del regno nell'ultimo quarto del secolo XV: Trani, 1484-1488*, in *Mezzogiorno e Mediterraneo*, Napoli 1988, pp. 69-83.

⁶⁸ A. LEONE, *Caratteri dell'economia mercantile pugliese (1467-1488)*, in *Mezzogiorno e Mediterraneo*, Napoli 1988, pp. 85-105.

⁶⁹ V. VITALE, cit., documento XLVI, pp. 708-714, 16-1 e 10-2-1464.

⁷⁰ V. VITALE, cit., documento LXXIV, pp. 760-761, 19-1-1488, da ASN, *Sommatoria Partium*, 27 f. 194 t.

⁷¹ V. VITALE, cit., documento XVI, pp. 665-668, 12-9-1454, da ASN, *Sommatoria Privilegiorum*, II, f. 314: Trameczatus de Bonismiro e Bartolomeo de Lambertinis la gabella della piscinaria con la metà della gabella dell'arboraggio e Petruccio e Petrillo de Sifola l'altra metà della gabella dell'arboraggio.

⁷² V. VITALE, cit., documento XLV, pp. 708-714, 16-1 e 10-2-1464.

⁷³ V. VITALE, cit., documento LXII, pp. 739-740, 30-4-1473, da ASN, *Sommatoria Privilegiorum*, 5, f. 185 t.: i mercanti erano Lucio de Boctruno, Berlingieri de Ayello e Troilo de Bauco.

Martino e l'altra in agosto in onore della Beata Vergine, dove i mercanti veneti portavano le loro merci ⁷⁴.

Oltre a preoccuparsi del porto e dei commerci il re Alfonso, nell'ambito del suo progetto di riorganizzazione della flotta ⁷⁵, aveva ordinato di creare a Trani un arsenale ⁷⁶; e qui venne costruito un «mostruoso galeone» capace di 450 botti d'olio con 160 uomini di equipaggio costato 1200 ducati ⁷⁷. Per incrementare questa attività, nel 1492, tra i capitoli concessi all'università se ne approvò uno per la franchigia «de terzaria de ferro et pece <per i> navilii <costruiti> de cento butte in su» sia dai tranesi che dai ragusei, impegnati in quel settore ⁷⁸, come era stato concesso anche in altri luoghi del Regno.

Durante l'epoca aragonese il Regno meridionale era ridiventato il centro degli scambi mediterranei come nei primi tempi del dominio angioino. Napoli, insieme ad altri scali tirrenici era divenuta scalo delle navi mercantili provenienti da Barcellona o dirette in Oriente o di quelle che vi facevano ritorno ⁷⁹. Invece in Adriatico commerciavano i veneziani che preferivano, come in passato, Trani per stabilirvi le loro grandi filiali, impegnati com'erano nell'esportazione granaria dai porti pugliesi; in quel periodo però anche i fiorentini, impegnati nello stesso commercio, avevano scelto Trani per le loro filiali. In effetti la mercatura fiorentina rappresentò in quel periodo l'elemento unificatore del mercato internazionale nella sfera finanziaria più elevata anche nel «golfo dei Veneziani» (l'Adriatico), come nelle altre aree europee e mediterranee ⁸⁰. In un regi-

⁷⁴ A. GROHMANN, cit., p. 131. Secondo il calendario stilato dallo stesso autore si tenevano in Trani 5 fiere, di San Leucio tra l'11 e il 17 gennaio, di San Nicola Pellegrino, tra il 16 maggio ed il 2 giugno, dell'Assunzione, dal 15 agosto, di San Francesco, dal 4 all'11 ottobre e di San Martino, dall'11 novembre.

⁷⁵ I. SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese: traffici e attività marinare*, Napoli, 1972.

⁷⁶ P. GENTILE, *Lo stato napoletano sotto Alfonso I d'Aragona*, in ASPN, 1932, p. 14, n. 5.

⁷⁷ R. COLAPIETRA, cit., p. 29.

⁷⁸ V. VITALE, cit., documento LXXV, pp. 761 ss., 6-7-1492.

⁷⁹ M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972 (1^a ed. 1967).

⁸⁰ A. LEONE, cit.

stro del Mastro Portolano del 1486-1487 si registrano in Trani approdi di navi veneziane e ragusee ma anche di Maiorca mentre i navigli regnicoli, e soprattutto tranesi, sono pochi; molto grano è esportato via mare a Firenze da Benedetto Benincasa, in società con alcuni mercanti tranesi, i Castaldo, Bonismiro, Rogadeo, Sifola, per conto di Lorenzo de' Medici su navigli esteri, soprattutto ragusei, barcellonesi ma anche regnicoli⁸¹. Trani assunse così il ruolo di «stanza di compensazione per le transazioni di un'ampia area regionale e da sede privilegiata delle rappresentanza politiche e societarie»⁸².

3. EPOCA VENEZIANA (1496-1509)

Dopo il ritorno di Ferrandino, nel 1496, Trani fu ceduta dagli aragonesi ai veneziani in ricompensa del loro impegno nella coalizione contro Carlo VIII assieme ad altri porti pugliesi, Brindisi e Otranto in Terra d'Otranto e Monopoli, Polignano e Mola in Terra di Bari; e tutti questi porti rimasero in possesso della repubblica fino alla disfatta di Agnadello, nel 1509⁸³. Anche Venezia si preoccupò del porto: nel settimo capitolo tra quelli concessi nel 1499 si notava infatti che «la maggior parte de cittadini ... <erano> dediti al traffico maritimo» ma poiché il porto era «repleto et dedito al ryina et in mala despositione», tanto che a mala pena vi poteva «stare ad scala una galia», perciò si chiedeva una sovvenzione per poter fare le riparazioni necessarie; e tale sovvenzione fu prontamente concessa col capitolo ottavo, con cui si destinava per le opere da eseguire il denaro ricavato dalla vendita dei beni sequestrati agli ebrei e cristiani novelli. Inoltre nel capitolo quindicesimo fu concesso che le galere in partenza da Venezia o di ritorno facessero «scala» in Trani, in modo da permettere un ripristino dei commerci, diminuiti in seguito alla invasione francese ed ai privilegi concessi ai milanesi in Bari dagli Sforza loro feudatari⁸⁴. Inoltre

⁸¹ Fonti aragonesi, VI, pp. 3-79.

⁸² B. SALVEMINI, cit., p. 8.

⁸³ F. GABOTTO, *Il commercio e la dominazione dei Veneziani a Trani fino all'anno 1530*, in ASPN, XXII, 1898, pp. 111-143. Cfr. anche M. JACOVIELLO, cit.

⁸⁴ V. VITALE, cit., documento LXXXV, 19-7-1499, dal Libro Rosso.

nel 1503 la repubblica ordinava al governatore Pietro Priuli di far costruire un arsenale presso gli antichi molini alla muratura della banchina del porto, in modo da incrementare le costruzioni navali, aggiungendovi sei forni sul lido del mare per fabbricare il «biscotto» occorrente ai marinai e liberando la «mazza» del porto. Ma dal 1502 il nuovo governatore Giuliano Gradenigo dette un'impronta prettamente militare⁸⁵. Comunque ancora in epoca veneziana, nel 1507, furono pubblicati gli «*Ordinamenta et consuetudo maris*» di Trani ritenuti secondo alcuni studiosi addirittura del 1063, secondo altri del periodo angioino⁸⁶.

4. EPOCA SPAGNOLA (1509-1707)

Fin dai primi anni del suo dominio la monarchia spagnola si preoccupò soprattutto di risistemare le più importanti basi navali, soprattutto quelle di confine, necessarie per la difesa dagli attacchi dei turchi che imperversavano lungo le coste meridionali facendo continue razzie, mentre si provvedeva ad una manutenzione ordinaria dei porti più importanti.

Anche Trani nel 1509 tra i capitoli riconfermati dalla monarchia spagnola ne otteneva uno con cui si ordinava che tutte «le robbe» possedute dai «marrani e cristiani novelli» e sequestrati dalla repubblica veneta fossero vendute in modo da utilizzarne il ricavato «in beneficio de annectare et reparare al porto»⁸⁷, che compare per la prima volta in un disegno fatto dall'ammiraglio turco Piri Reis verso il 1520⁸⁸ (Fig. 1). E per ampliare il commercio l'anno seguente fu concesso libero commercio in Trani ai mercanti di Brescia, Bergamo, Verona e di altre terre «recentemente tolte a Venezia dall'imperatore e dal re di Francia»⁸⁹. Nel contempo il viceré Raimondo de Cardona, preoccupato per il calo demografico deter-

⁸⁵ R. COLAPIETRA, cit., p. 34.

⁸⁶ C. D. FONSECA, *Gli «Ordinamenta et Consuetudo maris» di Trani*, in *La Puglia e il mare*, a cura dello stesso FONSECA, Milano 1984, pp. 267-276 e n. p. 356.

⁸⁷ V. VITALE, cit., documento CIV, pp. 819 ss., capitoli concessi nel 1509.

⁸⁸ A. VENTURA, *La Puglia di Piri re'is. La cartografia turca alla corte di Solimano il Magnifico*, Lecce 1992.

⁸⁹ V. VITALE, cit., documento CIX, pp. 832-833, 6-2-1510.



Fig. 1 - Il porto di Trani del Piri Reis (da Ventura, 1992).

minato dalla peste, nel 1511 concesse ai forestieri che lo desideravano la cittadinanza⁹⁰. Invece i veneziani, pur continuando a svolgere un certo commercio con Trani, dovevano pagare dei diritti di dogana⁹¹. Così la repubblica, che non aveva perso la speranza di rioccupare i porti pugliesi, durante la sua seconda occupazione, tra il 1528 e 1529, emanò precise norme per il commercio dell'olio pugliese⁹²; ed ancora una volta furono riconfermati i capitoli, tra cui uno specifico per il porto, che si doveva far «cavar et fundar <visto che era> si repleto che in esso no<n poteva> entrar legno di capacità»⁹³.

⁹⁰ A. VITALE, cit., documento CIX, pp. 832-833, 6-2-1510.

⁹¹ V. VITALE, cit., documento CXXI, pp. 840 ss., 3-2-1519.

⁹² V. VITALE, cit., documento CCXXVII, p. 865, 15-12-1528.

⁹³ Archivio Generale de Simancas, d'ora in poi AGS, Patronato Real, 42-6, quarto capitolo.

Ma nel 1529, abbandonata ogni velleità di conquista sui porti pugliesi, la repubblica dovè concordare la pace con gli spagnoli e restituirli, riottenendo così la conferma degli antichi privilegi, questa volta però «a titolo oneroso»⁹⁴. Oltre quello di Napoli, dove risiedeva il residente veneto, furono così ripristinati i consolati veneti di Bari, con i vicenconsolati di Monopoli, Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie, Trani, Barletta, Manfredonia, Foggia, Viesti, di Otranto con i viceconsolati di Ostuni, Brindisi, Lecce, Taranto e Gallipoli e di Chieti con i viceconsolati di Pescara e di Crotone, in Calabria (a cui nel 1583 si aggiunse quello di Reggio)⁹⁵. In realtà il consolato napoletano svolgeva solo un ruolo di rappresentanza, visto che il commercio veneto si svolgeva in massima parte in Adriatico, soprattutto coi porti pugliesi dove arrivavano legname, ferro ed altri metalli provenienti dall'Europa occidentale ma anche manufatti (tessuti, carta, cere, libri) mentre dalla Puglia si esportava una gran quantità di olio destinato ad alimentare le manifatture veneziane, in particolare saponifici e lanifici⁹⁶.

Trani però non beneficiò del ritorno degli spagnoli, anche perché la monarchia era sempre più preoccupata di fortificare terre e castelli della marina per difenderli dagli attacchi nemici, disinteressandosi alle infrastrutture portuali ed allo sviluppo del commercio. Infatti dal 1532 si davano ordini per ristrutturare il castello⁹⁷; ma il porto continuava lentamente ad interrirsi. Gli spagnoli in effetti due anni dopo avevano confermato i capitoli concessi nel 1528

⁹⁴ A. BARZARI (a cura di), *Corrispondenze diplomatiche veneziane da Napoli, 1597-1604*, Roma 1991, vol. III, pp. 179-180, Scaramelli al Senato, Venezia 3-11-1598, richiesta dei mercanti veneziani dei privilegi riottenuti nel 1529 «a titolo oneroso».

⁹⁵ A. BULGARELLI LUKAS, *Mercanti bergamaschi nel Regno di Napoli: l'area dell'Adriatico centro meridionale*, in «Quaderni del dipartimento di teoria e storia dell'economia pubblica», n. 18, giu. 1996, pp. 3 ss., p. 48. Cfr. anche I. MATTOZZI, *Crisi, stagnazione e mutamento nello stato veneziano sei settecentesco: il caso del commercio e della produzione olearia*, in «Studi Veneziani» IV, 1980, pp. 199-276, e M. INFELISE, *Consoli e mercanti veneti a Monopoli e sui litorali pugliesi tra Cinque e Seicento*, in «Atti del Convegno Monopoli nell'età del Rinascimento», a cura di D. COFANO, Fasano 1988, 2 voll., II, pp. 764-765.

⁹⁶ A. BARZARI, cit., Introduzione, pp. 12-15.

⁹⁷ AGS, Estado, Nàpoles (d'ora in poi E.N.), Lagajo (d'ora in poi L.), 1011/18, 1532.

dai veneziani, compreso quello sulla pulizia del porto⁹⁸; ma in una supplica del 1536 i cittadini nel lamentarsi della loro povertà riferivano «che essendo lo portu de dicta cità repino» in breve non sarebbero potuti più entrarvi i «navilii» di grossa portata, per cui richiedevano la concessione di «almeno cinquanta carra de tracta lo anno de li grani» esportati dalla città, in modo da utilizzare i soldi ricavati per i lavori necessari⁹⁹. Negli anni '40 si cominciò a costruire un «terrapieno nella punta del molo <di Sant'Antonio> a cavallo del porto», completo nel 1545¹⁰⁰; e dal 1544 veniva iniziata la ricostruzione del molo¹⁰¹ con i proventi del sei per cento ricavato dalle tratte di 400 carra di grano concessi «in benefitio et riparo de ditto molo»¹⁰², ultimati nel 1546¹⁰³.

In effetti ancora nella prima metà del '500 risiedevano a Trani mercanti veneziani, milanesi e fiorentini che avevano avuto conferma dei loro antichi privilegi¹⁰⁴. Ma nella seconda metà del '500, mentre si accentuava il pericolo turco che avrebbe portato alla battaglia di Lepanto e si provvedeva con maggior urgenza alle fortificazioni, la città entrò in crisi. In una relazione sui castelli elaborata da Ferdinando Loffredo marchese di Trevico verso il 1566 si notava infatti che vi era in Trani «un puerto en el qual, quando fuesse limpio, se podrian tener mas de sesenta galeras zerradas» anche perché lungo tutta la costa vi era solo quel «puerto seguro»; invece il castello era «muy debil», per cui sarebbe stato meglio ricostruirne uno nuovo¹⁰⁵. Evidentemente ancora una volta, malgrado i lavori fatti, il porto si era interrito per cui avrebbe avuto bisogno di ulteriori opere di scavo. Ma la situazione era sempre più preoccupante, al punto che nel 1568 si ordinava di fare una ispezione capillare a tutte le torri del regno per controllarne la funzionalità e l'anno seguente si decise di costruirne altre in modo da ridurre i porti «cale sicure» dagli assalti dei corsari¹⁰⁶.

⁹⁸ AGS, EN, L. 1018/30, capitoli concessi all'università di Trani nel 1534.

⁹⁹ V. VITALE, cit., pp. 463-464, dal Libro Rosso, n. 90, ff. 249-250, 1526.

¹⁰⁰ AGS, EN, L., 1033/7 (1541) e R. COLAPIETRA, cit., p. 45, n. 100.

¹⁰¹ R. COLAPIETRA, cit., p. 45, n. 100.

¹⁰² ASN, Collaterale Curiae, 10, ff. 86v.-87 e 97v.-98, 23/2 e 30-5-1545.

¹⁰³ G. BELTRANI, *Le vicende...*, cit., p. 22.

¹⁰⁴ V. VITALE, cit., documento CXL, pp. 895-896, 19-10-1540.

¹⁰⁵ AGS, EN, L., 227, 229 <s.d. ma 1566>.

¹⁰⁶ ASN, Museo 99 C 64, regesto delle Consulte della Sommaria, ff. 64-64 t., 1568-69.

Fin dall'inizio del Viceregno spagnolo la Puglia aveva assunto il ruolo centrale di produttrice di derrate agricole consumate soprattutto nella Capitale: lungo le coste non si costruivano più, come in passato, porti e magazzini ma solo torri e castelli, a difesa del territorio, ormai «chiuso» a difesa dagli assalti nemici, non perché il commercio fosse scomparso ma perché la sua influenza per la società locale nel corso del Cinquecento appariva drasticamente ridotta¹⁰⁷.

Già l'Alberti nel suo viaggio compiuto negli anni '30 notava che la città era «mal habitata» e quasi «meza abbandonato»: il commercio, prima fiorente, dopo l'espulsione degli ebrei era molto decaduto ed anche «il porto che era assai sofficiente, <era> hora quasi tutto pieno d'arena per non <esserci> chi ne <avesse> cura»¹⁰⁸; e gli altri porti pugliesi si andavano man mano interrendo¹⁰⁹, perdendo il predominio che li aveva caratterizzati nel Medioevo. Ed anche il Razzi, priore a Penne, nel suo viaggio al Monte Gargano del 1576 notava che la città, fiorente sotto il dominio veneziano, tornata sotto gli spagnoli era «assai decaduta... Et il porto che era bellissimo e di molti legni capevolissimo <era ora> ripino, e guasto»¹¹⁰.

Agli inizi del '600 la città era ancora sede di viceconsolato veneto¹¹¹; ed alla fonda nel porto, considerato «sicuro da tempeste e da inimici <capace> da cinquanta galere»¹¹², stazionavano le «fregate» regie inviate settimanalmente a Ragusa per avere notizie dal Levante¹¹³. Ma la sede del Mastro Portolano di Terra di Bari era a Barletta che in quel periodo aveva assunto un ruolo primario nel commercio pugliese per le sue esportazioni di grano e sale verso la Capitale ed all'estero¹¹⁴.

¹⁰⁷ B. SALVEMINI, cit., p. 10.

¹⁰⁸ L. ALBERTI, *Descrittione di tutta Italia*, Venezia 1551, p. 239.

¹⁰⁹ L. ALBERTI, *Descrittione di tutta Italia*, Bologna 1550, pp. 218 e 220.

¹¹⁰ S. RAZZI, *Viaggi in Abruzzo* (inedito del sec. XVI), a cura di B. CARDERI, L'Aquila 1968, p. 205.

¹¹¹ ASN, Sommaria Consulte, 20, ff. 109v.-111, 7-9-1605, in cui si cita un viceconsole dal 13-11-1560.

¹¹² ASN, Museo 99 C 64, regesto cit., ff. 241 ss., 1601-1602.

¹¹³ ASN, Sommaria Consulte, 25, ff. 3v.-4, 9-2-1600.

¹¹⁴ E. PAPAGNA, *Grano e mercanti nella Puglia del '600*, Bari 1991 e R. DI STEFANO, *Le saline di Barletta nella seconda metà del XVIII secolo a*

In una relazione sulle difese del regno probabilmente della fine '500 si riferiva:

«Trani è una bella piazza et di granlissima importanza per il Regno e alquanto eminente in pianura, con bellissimi terrapieni, et vi sarebbe un bello et forte castello, il quale dominerebbe il porto, ch'è capace di cento galere, tutto torniato dal Mare, et questo porto ha una conditione che non ha né Brindisi né Taranto, perché potrebbe serrarsi con una catena per la parte del Castello»

(come era in epoca angioina)¹¹⁵.

Per risollevare la città dal 1583 era stata posta la sede dell'Udienza Provinciale, o tribunale, in modo da far rifiorire la vita cittadina¹¹⁶: in tal modo all'antica imprenditoria si andò sostituendo un ceto di burocrati mentre il porto, dove «una gran parte del muolo» era stato distrutto nel 1589 da una violenta tempesta¹¹⁷, perdeva sempre più importanza. In una lunga supplica del 1583 i cittadini di Trani chiedevano, anche a nome dei mercanti, che fossero ripristinate le due fiere concesse in epoca angioina, in modo da far rifiorire il commercio: essi ricordavano infatti che la città fino a pochi anni prima era popolata da «8 milia fuochi» o famiglie, mentre ora appariva quasi disabitata visto che si erano ridotti ad ottocento e diminuivano continuamente perché non vi era più «sorte nessuna di negotiatione» che potesse farli risollevare dalla loro povertà. E lo stesso trasferimento della «Audienza che a questo effetto fu levata da Bari» era sembrata da principio un vantaggio perché vi erano venuti in Trani alcuni «Curiali»; ma poi, per «la sterilità del luogo» erano andati via ed erano rimasti solo gli «ufficiali ord<ina>ri stipendiati dalla Corte». La città «prima era habitata da Mercanti <che> facevano venire loro mercantie p<er> mare da Venetia, Schiavonia (odierna Jugoslavia), et altri luoghi <per la> comodità di un porto ... sicuro da tempeste et da inimici, vi tenevano le loro

l'opera di Pecorari, Atti del Convegno internazionale di studi su *Sale e saline in Adriatico in età moderna* (secc. XV-XX), Bari 3/3-9-1979, a cura di A. Di Vittorio, Napoli 1981, pp. 51-67.

¹¹⁵ R. PANE, *Francesco di Giorgio Martini nell'Italia Meridionale. La cappella Pontano. Le fortificazioni pugliesi*, in *Il Rinascimento nell'Italia Meridionale*, II, Milano 1975, pp. 233-234: relazione di un tal Marcaldi.

¹¹⁶ G. BELTRANI, *La fondazione della regia udienza provinciale di Terra di Bari in Trani*, Napoli 1897; cfr. anche R. COLAPIETRA, cit., p. 39.

¹¹⁷ ASN, Sommaria Consulte, 10, ff. 31 ss.

mercantie et cose»; poi pian piano erano diminuiti, per cui i cittadini ritenevano che il commercio poteva rifiorire se si fosse favorito il loro ritorno con alcune concessioni ed in tal modo sarebbe anche cresciuto il gettito della «nova gabella». Qualche anno dopo, mentre i ministri della Sommaria discutevano su quale decisione prendere, fu presentato un «albarano» sottoscritto da numerosi mercanti che chiedevano il ripristino delle antiche fiere, sia quella del 25 novembre, dopo il termine di quella di Lucera, sia quella di maggio, che duravano ciascuna 15 giorni, dove avrebbero portato le loro merci, invitando anche altri mercanti a parteciparvi, se fossero stati trattati «del modo et maniera, che <erano> trattati nelle fiere di Lanciano¹¹⁸, si nella franchitia della piazza come nella stima delle robbe». La stessa richiesta fu formulata anche dal commissario di redenzione della città: anch'egli osservava infatti che favorendo il ritorno dei «Mercanti principali forastieri del Regno» Trani, ormai poverissima sarebbe potuta tornare al suo antico splendore e sarebbe sata in grado di pagare i suoi debiti. Infine, fatte le dovute indagini, furono ritrovati i privilegi di concessione dell'epoca angioina per cui fu concesso il ripristino delle fiere¹¹⁹.

La concessione non sortì però gli effetti sperati: lo scambio commerciale, inficiato da un complesso apparato doganale, ai primi del '600 entrò in una profonda crisi, anche per le ripercussioni della crisi europea sviluppatasi negli anni '20¹²⁰. Cominciò così ad ampliarsi il fenomeno del contrabbando, al punto che lo Stato dal 1631 dovè cominciare ad indagare sui vari punti di imbarco sospetti di traffici illeciti, facendo chiudere quelli lontani dall'abitato, tra cui quello di Santo Spirito, caricatoio per l'olio prodotto a Bitonto, risistemato dalla feudataria Bona Sforza, regina di Polonia¹²¹. Ma

¹¹⁸ A. BULGARELLI LUKACS, *Alla Fiera di Lanciano che dura un anno e tre dì. Caratteri e Dinamica di un Emporio Adriatico*, in «Proposte e Ricerche», fasc. 35, XVIII, Estate/Autunno 1995, poi Lanciano 1995.

¹¹⁹ ASN, Museo, 99 C 64, Regesto, cit., ff. 242-244 r., Consulta 11 (vol. perso). 1601 e 1602 in cui vi è il memoriale di Trani del 5-4-1583, la consulta della Sommaria del 1-7-1587 con laccluso «abarano» dei mercanti e la relazione del «commissario di redentione» del 7-7-1587, con un riassunto dei privilegi di epoca angioina.

¹²⁰ R. TREVOR ROPER, *La crisi generale del XVII secolo*, in *Crisi in Europa 1560-1660*, Napoli 1968.

¹²¹ M. SIRAGO, *Attività economiche*, cit.

la situazione di crisi non permetteva di limitare il fenomeno del contrabbando, per cui il 30 aprile 1648, in piena «rivolta di Masaniello» dei 137 «scari» o caricatoi permessi per il carico del grano se ne permisero solo 31, tra cui in Terra di Bari Monopoli, Bari e Barletta; e l'anno seguente furono drasticamente ridotti a 10 (in Terra di Bari solo Barletta), situazione ancora immutata nel 1665¹²².

Per tutta la seconda metà del '600 molte città chiesero deroghe a tali «chiusure», in particolare Otranto; ma la Spagna non si poteva preoccupare dell'incremento del commercio, specie nel momento in cui si stava concretizzando il pericolo di una difficile successione. Inoltre i mari erano poco sicuri, infestati dai corsari che assalivano le imbarcazioni. Tutto ciò non favorì una politica portuale, anzi i porti furono abbandonati e pian piano si interrirono. Ed i pochi interventi previsti, in particolare per la Capitale, furono eseguiti in modo approssimato¹²³. In Trani furono fatte delle riparazioni al molo di Santa Lucia nel 1621 e 1651-52; ma si trattava di ordinaria amministrazione, non di risistemazione delle infrastrutture¹²⁴. Dagli anni '40 la città, ormai in crisi totale, venne anche inserita nel massiccio tentativo di vendita delle aree demaniali che vedeva una collusione tra baronaggio e ceto ministeriale, in quel processo chiamato da Villari e Romano rifeudalizzazione e dal Galasso feudalesimo in trasformazione¹²⁵. Fin dagli anni '20 il conte di Benavente, Alonso Pimentel de Herrera, che era stato vicerè a Napoli dal 1603 al 1610, aveva fatto presente che non dovevano essere vendute le città sede di Regia Udienza e di marina¹²⁶. Ma i ministri della Sommaria sapevano bene che la proposta di vendita di Trani del 1641¹²⁷ era stata formulata non «per vendersi effetti-

¹²² ASN, Sommaria Consulte, 49, ff. 55t-58, 30-7-1647, e 63, ff. 29-35, 10-12-1665.

¹²³ M. SIRAGO, *Attività economiche...*, cit.

¹²⁴ G. BELTRANI, *Le vicende storiche...*, cit., p. 22.

¹²⁵ F. DEL VECCHIO, *La vendita delle terre demaniali nel Regno di Napoli dal 1628 al 1648*, in ASPN, 1985, pp. 162-211, p. 161, n. 1.

¹²⁶ ASN, Sommaria Consulte, 41, ff. 19-21, 16-6-1637 in cui è inserita la lettera del 24-11-1619, in F. DEL VECCHIO, cit., p. 182, n. 55.

¹²⁷ ASN, Collaterale Notamenti, 42, ff. 5-6, 11-1-1641, in F. DEL VECCHIO, cit., p. 173, n. 130.

vamente ma per cavarne bona transattione»¹²⁸. Comunque quando nel 1643 si decise di vendere la città al Carafa duca d'Andria, lo stesso sovrano intervenne per proibire la vendita, non ritenendo conveniente sacrificare questo potente nucleo militare ed economico la cui dogana rendeva 5000 ducati annui¹²⁹; ed anche la proposta di vendita a Manuel y Castarel marchese di Castelrodrigo fatta tre anni dopo non fu concretizzata¹³⁰, mentre molte altre vendite, come quella dei casali di Sorrento, Piano e Meta, o dello Stato di Amalfi vennero annullate in seguito a transazione¹³¹. Malgrado la città fosse rimasta in demanio, per tutta la seconda metà del '600 continuò la sua lenta decadenza, quasi un'«eclissi» nei confronti di Barletta, divenuto il centro granario più importante della Puglia¹³². Dopo la peste del 1656 si ebbe un ulteriore spopolamento (4722 abitanti nel 1670)¹³³ mentre il porto si interriva sempre di più: in un portolano veneziano del 1666 si citava infatti il «molo fatto per forza... buono <solo> per piccoli vascelli e barche»¹³⁴; ed in una relazione inviata in quegli anni a Londra dal residente inglese si citava il porto di Trani tra quelli di vitale importanza per il Regno ma si riferiva «che <solo se> accomodato <avrebbe potuto> accogliere più di cento galere»¹³⁵. Ancora una volta si lamentava l'agibilità di un porto che ancora alla metà del '500 era frequentato da mercanti stranieri, milanesi, veneziani, fiorentini, ed era sede ancora nel '600 di un viceconsolato veneziano e di un consolato raguseo¹³⁶. Però nel '600 rispetto a Bari e Barletta in Trani si esercitava un

¹²⁸ ASN, Sommaria Consulte, 47, ff. 188v.-189v., 23-2-1644, in F. DEL VECCHIO, cit., p. 167, n. 13.

¹²⁹ R. COLAPIETRA, cit., p. 45, n. 100.

¹³⁰ AGS, Secreterias Provinciales, 22, 16-11-1646.

¹³¹ F. DEL VECCHIO, cit., pp. 206 ss.

¹³² B. SALVEMINI, cit., pp. 124-125.

¹³³ R. COLAPIETRA, cit., p. 45.

¹³⁴ 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. Terra d'Otranto tra Medioevo ed Età Moderna*, Napoli, 1988, p. 158, n. 38.

¹³⁵ PUBLIC RECORD OFFICE (Londra)), State Papers, 93-1, ff. 128-130, in G. PAGANO DE DIVITIIS, *Sicilia e Napoli nei dispacci diplomatici inglesi*, «Archivio Storico per le Province Napoletane», CIII, 1985, pp. 213-283, p. 251.

¹³⁶ ASN, Sommaria Consulte, 29, ff. 32-37t., e 72t.-73t., 1622.

modesto commercio, quasi al limite della sussistenza, e la monarchia si preoccupava solo delle sue fortificazioni, in degrado e «riformate» a fine secolo in quanto non vi era più neanche il denaro per pagare gli stipendi ai soldati di guarnigione ¹³⁷.

4. EPOCA AUSTRIACA (1707-1734)

Dopo la guerra di successione il viceregno entrò in una situazione ancor più critica. Il governo austriaco cercò di dare un diverso assetto alla situazione economica istituendo nel 1710 la «Giunta di commercio» e cercando di ripristinare i principali porti, specie quello della Capitale. Ma le varie proposte non ebbero seguito, anche perché il breve dominio non ne permise l'attuazione ¹³⁸.

Anche nel porto di Trani nel 1712 fu eseguito un lavoro di riparazione ordinaria ai moli di Santa Lucia e Sant'Antonio e l'ingegnere fra Ludovico Antonio Facchini provvide ad un ripristino della struttura portuale ¹³⁹, visto che si svolgeva ancora un certo commercio di grano, orzo e legumi ¹⁴⁰ e vi era un certo movimento commerciale durante le fiere che si svolgevano in gennaio e tra maggio e giugno; ma la città continuava a mostrare segni di crisi ¹⁴¹, anche se in quegli anni si registrò un lieve aumento demografico ¹⁴². Il filosofo inglese George Berkeley, primo viaggiatore straniero in Puglia e «scopritore» del Sud ¹⁴³, nel 1717 osservava che il porto era stato «bloccato» dagli spagnoli assieme a quello di Brindisi per distruggere il commercio e si trovava ancora in tale

¹³⁷ ARCHIVIO HISTORICO NACIONAL DE MADRID, Legajo 2022, 1692.

¹³⁸ A. DI VITTORIO, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734 ideologia e politica di sviluppo*, Napoli, 1973.

¹³⁹ G. BELTRANI, *Le vicende storiche...*, cit., p. 22 e n. 22.

¹⁴⁰ A. DI VITTORIO, cit., p. 247 e p. 251.

¹⁴¹ G. FENICIA, *Puglia Asburgica (1707-1734)*, in «Annali della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Bari», 1990, XXIX, pp. 73-134, pp. 119-120.

¹⁴² A. DI VITTORIO, cit., pp. 102-103, tab. 10: dai 19000 abitanti nel 1705 si arriva nel 1733 a 26000 abitanti.

¹⁴³ C. DE SETA, *L'Italia del Grand Tour da Montaigne a Goethe*, Napoli 1992, pp. 76 ss.

condizione ma rimaneva affascinato dai begli edifici cittadini «quasi interamente di marmo bianco» ¹⁴⁴.

5. PRIMO PERIODO BORBONICO (1734-1806)

All'arrivo di Carlo di Borbone le proposte formulate nel periodo austriaco in ambito economico vennero riprese e realizzate. La «Giunta di Commercio» istituita nel 1735 sul modello di quella austriaca nel 1739 fu sciolta e sostituita dal Supremo Magistrato di Commercio che aveva giurisdizione sui «Consolati di terra e mare» istituiti nei principali porti del Regno, tra cui Trani. Tale apparato nel 1746 fu però ridimensionato perché troppo oneroso per il bilancio statale, per cui in molti porti le competenze dei Consolati furono affidati alle già esistenti «Deputazioni della Salute che controllavano gli sbarchi delle merci e svolgevano funzioni in ambito sanitario. Lo stesso 1739 fu creata una «Conferenza di Commercio», organo deputato a discutere sui più importanti problemi economici, tra cui le manifatture e lo sviluppo del commercio ¹⁴⁵; il problema più urgente era però quello del ripristino dei porti più importanti, posti sotto la giurisdizione della «Soprintendenza dei Porti e Moli del Regno» che aveva la funzione di controllo sulle «Giunte» create per sovrintendere alle singole costruzioni ¹⁴⁶.

Insieme a quello della Capitale il porto di Trani ebbe una particolare attenzione da parte dello Stato che voleva ripristinare il porto tanto frequentato in passato. Dopo la visita fatta al porto dell'inviato del sovrano che incitava i tranesi ad effettuare le riparazioni necessarie, il 14 febbraio 1735 la cittadinanza municipale

¹⁴⁴ G. BERKELEY, *Viaggio in Italia*, a cura di T. E. JESSOP e M. P. FIMIANI, Napoli 1980, pp. 188-189.

¹⁴⁵ E. CONTINO, *Le funzioni dei consoli e lo sviluppo del commercio marittimo del Regno di Napoli nel secolo XVIII*, Napoli 1983, pp. 1 ss.

¹⁴⁶ 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 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.

decise di intraprendere i lavori, formulando delle proposte per reperire fondi da utilizzare per il ripristino del molo¹⁴⁷; e quattro anni dopo stanziava 1317 ducati annui mettendo a disposizione 20 operai, prevedendo una spesa complessiva di 40000 ducati¹⁴⁸. Si riteneva infatti che i lavori fossero estremamente necessari, dato che nel bacino potevano «praticare» solo le tartane napoletane mentre i bastimenti mercantili potevano appena ormeggiare nei pressi della «bocca» del porto¹⁴⁹. Nel 1741, dopo la visita di Carlo, di ritorno da un pellegrinaggio a San Nicola di Bari, si discusse nella Segreteria d'Azienda su tale proposta¹⁵⁰, mentre fervevano i lavori nel porto della Capitale, restaurato dal 1739 al 1743, ed iniziava la risistemazione dei porti di Taranto e di Gallipoli e del lazzeretto di Brindisi¹⁵¹. Nel 1742 fu presentato un preventivo da un «esperto» di Bitonto, Gioacchino Magliano «p<er> l'annettatura» del porto; la Segreteria d'Azienda rifiutò la proposta osservando che bisognava seguire il sistema già usato per la Capitale, cioè usare il ricavato dei traffici cittadini (la tassa dell'ancoraggio). Infine l'anno seguente si concesse di usare il denaro delle franchigie degli ecclesiastici; e nel 1745 si decise di intervenire con personale specializzato, non con maestranze locali, per cui fu ordinato all'ingegnere Giovanni Tisi, «costruttore dell'arsenale regio» di procedere al «nettamento» del porto con due «chiatte» o «cavafanghi» (cioè delle draghe)¹⁵² costruiti per tale lavoro con l'aiuto di Giovanni d'Ajello, capomastro di Sorrento, che aveva lavorato nell'arsenale regio¹⁵³. Fra il 1745 ed il 1746 lo Stato erogò i 1300 ducati stabiliti per l'acquisto di materiali a Napoli per la costruzione dei due «cavafanghi»¹⁵⁴ ese-

¹⁴⁷ G. BELTRANI, *Le vicende storiche...*, cit., p. 25.

¹⁴⁸ R. COLAPIETRA, cit., p. 50.

¹⁴⁹ Biblioteca Comunale di Trani, Atti Parlamentari, L. 206, ff. 68-70, 14-2 1749 r. 104-106, 17-4-1741 in F. A. FIADINO, *I porti delle province tra Settecento e Ottocento*, in *Sopra i morti di mare...*, cit., pp. 195-258, p. 202 e p. 207.

¹⁵⁰ ASN, Segreteria d'Azienda (d'ora in poi S. Az.), 13-89, 20-6-1741.

¹⁵¹ M. SIRAGO, *Attività economiche...*, cit.

¹⁵² R. BINAGHI, *Le macchine del porto*, in *Sopra i porti di mare*, a cura di G. SIMONCINI, *Il trattato di Teofilo Gallaccini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*, Firenze 1993, pp. 127-173, c figg. 126-147, pp. 147 sgg.

guita da un liparota in Messina che li consegnò nel corso del 1746¹⁵⁵. Intanto su richiesta della città nel 1746 l'ingegnere camerale Casimiro Vetromile e l'ingegnere Giovanni Tisi redigevano una memoria sull'«Espurgaz<io>ne ossia Netteggiam<en>to Porto... il più spazioso e comodo dell'Adriatico per la Navigazione» in cui elencavano i lavori fatti riferendo però che era necessario rifare il braccio di molo di Sant'Antonio allegando una pianta per chiarire quanto esposto¹⁵⁶ (Fig. 2 e Fig. 2 bis), e per il molo, «necessarissimo per sicurezza de Bastimenti»¹⁵⁷, l'anno seguente lo Stato stanziava 3000 ducati¹⁵⁸.

Data l'importanza dei lavori, dal 1750 l'ingegnere Giovanni Bompiede, capitano del porto di Napoli e sovrintendente a tutte le costruzioni del Regno di concerto con il generale delle galere Michele Reggio, aveva dato ulteriori ordini «para continuar las obras» ordinando di completarle al più presto sotto la direzione del capitano Giuseppe de Laurentiis, inviato dal sovrano¹⁵⁹. E cinque anni dopo lo stesso Bompiede aveva progettato una ulteriore rettifica e miglioria del progetto iniziale, approvata dal Reggio, redigendo una pianta ed una relazione sui ripari da fare «al braccio di Santa Lucia»¹⁶⁰

¹⁵³ ASN, Processi della Simmaria, Pandetta II, 163-5, f. 2, 17-4-1742, ff. 22-22t., 4-5-1743, ff. 30-32t., lettera del Tisi sull'ordine ricevuto il 27-8-1745 di «annettare» il porto.

¹⁵⁴ ASN, Sezione Militare (d'ora in poi SM), Espedienti di Marina (d'ora in poi Esp. Mar.), 106, conti del «Depositario del Porto Don Geronimo Palumbo per le spese sostenute, p. 11.

¹⁵⁵ ASN, Processi della Sommaria, cit., ff. 39 ss., varie lettere di Nicola Rossi di Lipari tra cui una del 6-8-1746 per la consegna di un «cavafango» e per dare notizia che l'altro è in Messina.

¹⁵⁶ ASN, Processi della Sommaria, cit., f. 64, 4-9-1746 e f. 79, legenda della pianta, pubblicata da F. A. FIADINO, cit., fig. 86.

¹⁵⁷ ASN, Processi della Sommaria, cit., ff. 32 ss., lettera della Sommaria del 26-10-1746.

¹⁵⁸ ASN, SM, Esp. Mar., 106, 1747 e ASN, Processi della Sommaria; cit., f. 96, 6-5-1747, lettera da Trani sui lavori fatti e sul modo costruito per evitare l'insabbiamento.

¹⁵⁹ ASN, Processi della Sommaria, cit., ff. 189-192t., lettera del 27-10-1750 sull'istanza del Bompiede.

¹⁶⁰ ASN, SM, Esp. Mar., f. 61, lettera del Reggio; 12-3-1755 e ff. 67 ss., relazione del Bompiede dell'8-5-1755; cfr. anche G. BELTRANI, *Le vicende storiche...*, cit., p. 34 e F. A. FIADINO, cit., pp. 207-208. La pianta, pubblicata dalla Fiadino, fig. 87, è in ASN, Raccolta di Piante e disegni, Cartella XXXIII.

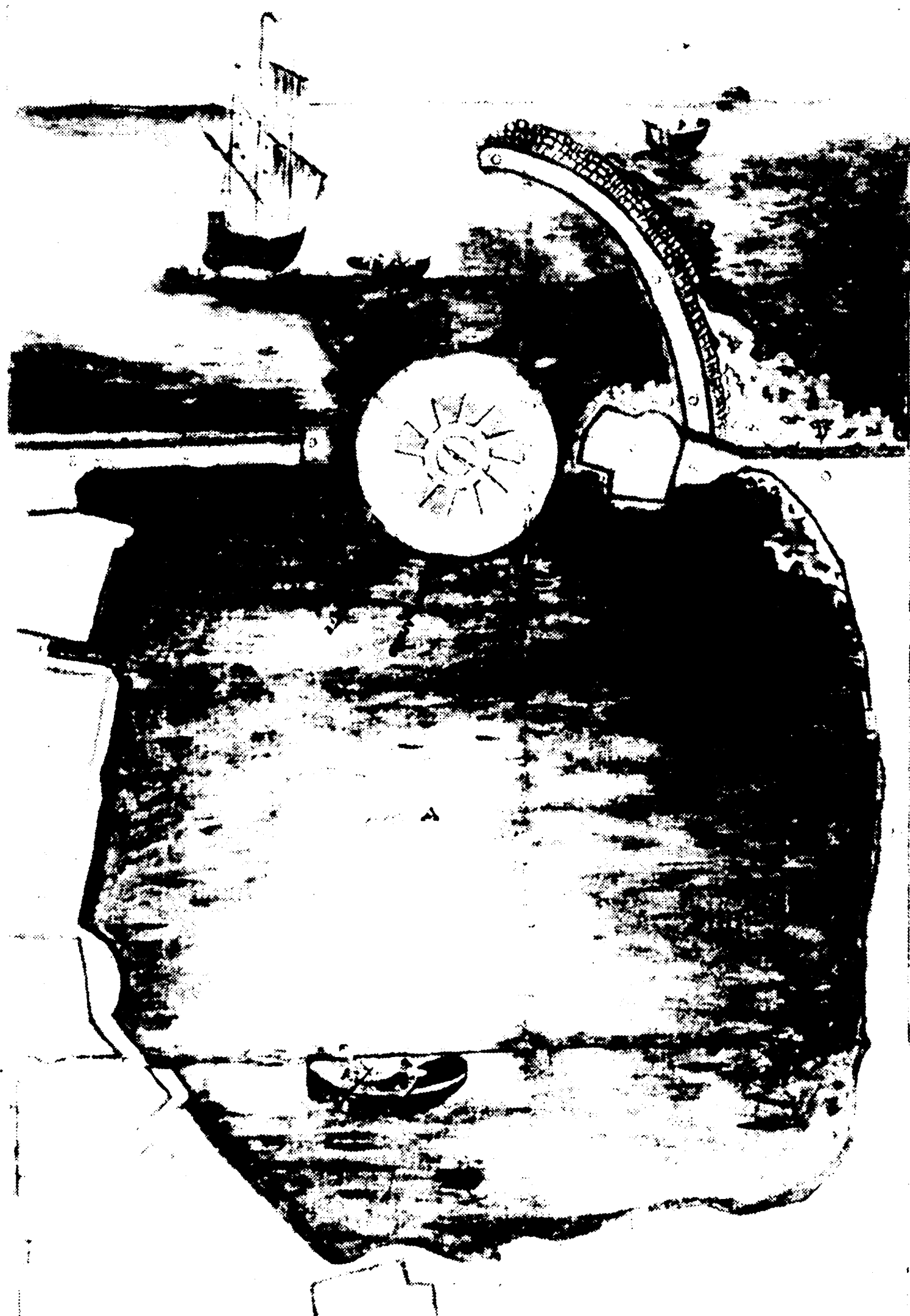


Fig. 2 - Pianta di lavori del porto di Trani, Vetromile, circa 1746 (ASN, Ufficio Iconografico).



Fig. 2 bis - Pianta di lavori del porto di Trani, Vetromile, circa 1746. (ASN, Ufficio Iconografico).

(Fig. 3). Furono poi destinati altri 6000 ducati per cui si effettuarono varie opere; ma per controllare i lavori effettuati e le spese fatte fu deciso di creare una «Giunta composta dal Preside, e fiscale, un nobile e un civile e l'ingegnere» de Laurentiis, anche perché l'impresa si stava rivelando un po' troppo dispendiosa, rispetto alle previsioni fatte ¹⁶¹.

L'idea di una ristrutturazione portuale e la sua rapida attuazione dettero subito benefici effetti, anche perché fu messa in discussione la secolare egemonia del porto di Barletta, che gestiva da molto tempo il commercio del grano, sorvegliato dalla prevaricante presenza feudale e napoletana. Già nel 1741 uscirono dal porto di Trani 280000 tomoli di grano; e tra il 1750 ed il 1755 si ebbe una media annua di 240000 tomoli ¹⁶². Nel catasto onciario redatto nel 1754, oltre numerose «tartane pescherecce» (usate sia per il trasporto del grano che per la pesca e registrate nel solo porto di Trani), si contavano una ventina di barchette «d'allibbo», imbarcazioni di scarso pescaggio in grado di entrare nel porto ostruito usate per trasbordare il grano dai grossi navigli ormeggiati al largo. I numerosi marinai registrati a Trani erano addetti in prevalenza a tale lavoro, oltre che ad una modesta attività di pesca, mentre erano i «padroni di barca» procidani e sorrentini ad effettuare i viaggi da e per la capitale ¹⁶³; e vi doveva essere anche una certa attività dei mercanti stranieri, visto che erano registrati tra i forestieri abitanti due «interpreti di lingue», uno inglese, che possedeva un suo proprio «allibbo», ed uno olandese, unico caso tra tutte le «città di mare» del regno. Inoltre si contavano vari «mercanti di grano» che incettavano un totale di 3300 tomoli annui di cereali per conto dei mercanti napoletani. Infine, oltre ad una numerosa nobiltà anche di seggio, per la presenza della dogana e del tribunale vi era un nutrito ceto di intellettuali, avvocati, notai, giudici a contratto, medici, speciali, scrivani, in particolare di mercanti, e si contavano anche uno stampatore ed un «libraro». E questa vivacità culturale aveva dato luogo anche ad una numerosa popolazione scolastica impegnata negli studi inferiori (dai 5 ai 18 anni) ed in quelli uni-

¹⁶¹ ASN, SM, Esp. Mar., 106, ff. 322 ss., relazione del 28-1-1758; cfr. anche ASN, Processi della Sommaria, cit., f. 236.

¹⁶² B. SALVEMINI, cit., p. 146.

¹⁶³ M. SIRAGO, *Attività commerciali...*, cit.

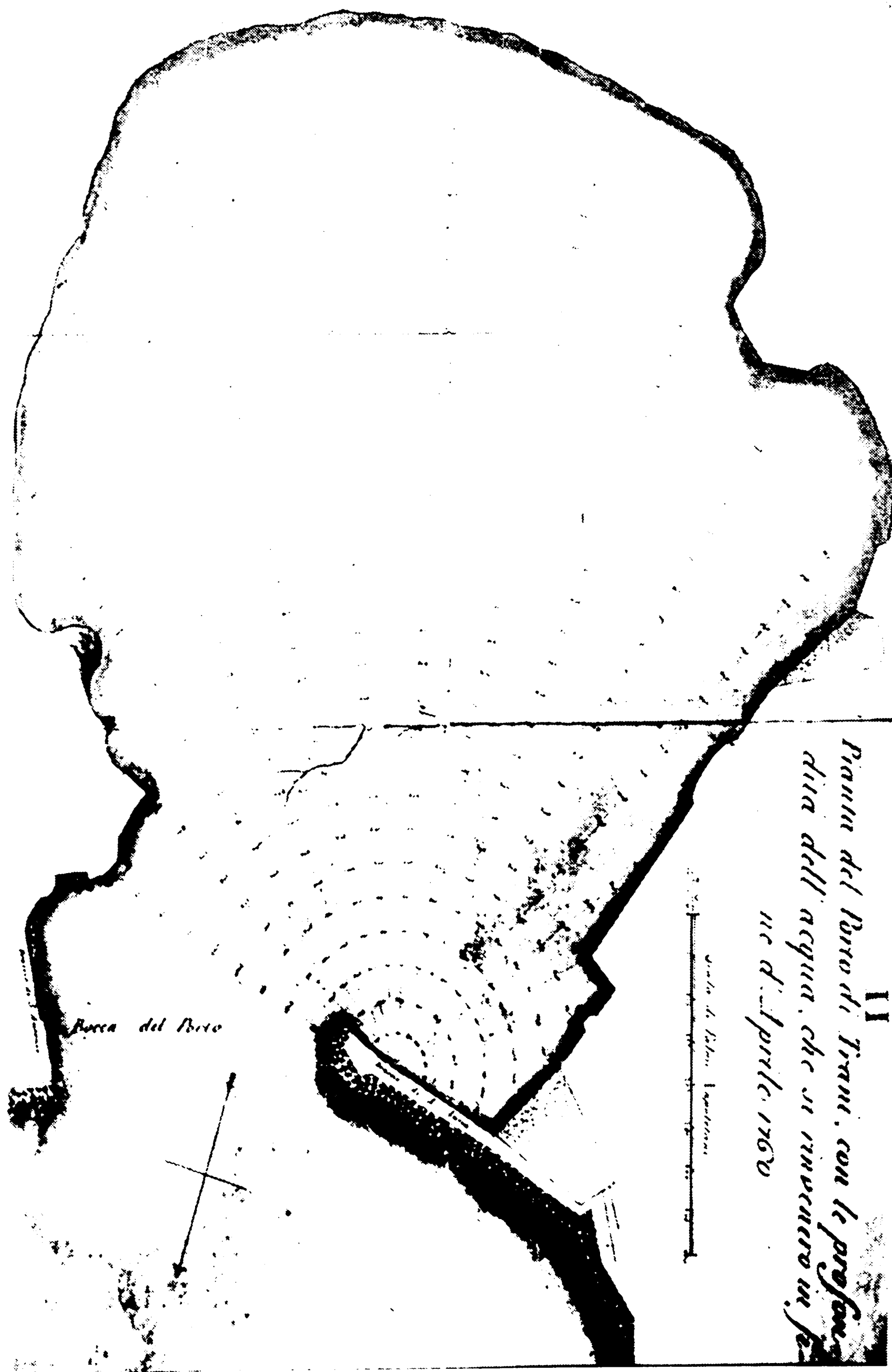


Fig. 3 - Pianta del porto di Taranto, Bompiede 1755. (ASN, Ufficio Iconografico).

versitari, nella Capitale ¹⁶⁴.

Negli altri porti di Terra di Bari la situazione era invece ben diversa: solo a Barletta, altro porto granario, si registravano 8 «allibbi»; invece in Bisceglie, Molfetta, Bari, Mola e Monopoli si registravano barchette e barche pescherecce ed alcuni trabaccoli, usati per il commercio dell'olio ¹⁶⁵, che però generalmente si svolgeva su imbarcazioni veneziane.

All'inizio della «reggenza» Tanucci, nel novembre 1759, le scritture inerenti il commercio e i porti furono trasferite dalla Segreteria di Guerra a quella di Azienda; e durante tutta la «reggenza» si ebbe il massimo fervore nelle costruzioni portuali, interrotte per breve tempo solo durante la carestia del 1764. In questo periodo il Presidente del Supremo Magistrato di Commercio, Giovan Battista Maria Jannucci nel suo inedito trattato formulò varie proposte per lo sviluppo del commercio, notando quanto fosse urgente ristrutturare la marina mercantile e ripristinare al più presto «i migliori <porti> e più opportuni e del maggior commercio», tra cui Trani ¹⁶⁶.

Già all'inizio della «reggenza», il 15 novembre 1759, i patrizi di Trani chiedevano che fosse confermato nel suo incarico il preside, che aveva diretto la costruzione del porto ¹⁶⁷; ma i ministri dell'Azienda volevano un maggiore controllo per cui decisero che la Ginuta del porto doveva avere l'approvazione delle opere da fare dall'ingegnere «assistente» a porto nominato dal Bompiede, Antonio Baujn d'Argentier ¹⁶⁸. Però dopo alcuni mesi i «cittadini ragguardevoli», tra cui Vitantonio Bonismiro, patrizio del Sedile dell'Arcivescovato, nel lamentarsi dell'incapacità del Baujan, chiedevano all'Azienda di far fare un'ispezione al Bompiede ¹⁶⁹; e questi, che si era recato ad esaminare il porto di Taranto, al suo ritorno si fermò, terminando la sua ispezione in maggio ¹⁷⁰. Nel contempo veniva

¹⁶⁴ ASN, Catasto Onciario, 8966, 8967, 8968, 1754. Per il commercio del grano cfr. P. MACRY, *Mercato e società nel regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica del '700*, Napoli, 1974.

¹⁶⁵ B. SALVEMINI, cit., p. 146, tab. 16.

¹⁶⁶ G. B. M. JANNUCCI, cit., specie V, pp. 1009-1018, sui porti.

¹⁶⁷ ASN, Farnesiano, 1516, f. 108v, 15-11-1759.

¹⁶⁸ ASN, Farnesiano, 1518, f. 35v, 21-2-1760 e S. Az., 1974, 5, 7, 27-2-1760.

¹⁶⁹ ASN, S. Az., 198/153 e 155, due lettere del 5-4-1760.

¹⁷⁰ ASN, S. Az., 199/9, 15-5-1760.

istruito un processo contro Domenico Terlizzi, «appaltatore della scogliera», che non aveva costruito in modo adeguato la scogliera posta a difesa del porto ¹⁷¹. Malgrado le questioni col Terlizzi, i lavori alla scogliera progredirono, sia pure a rilento. Ma ancora una volta il deputato dei nobili di Trani, Paolo Sifola, del Sedile di San Marco, faceva questioni con il Baujn sulla scelta degli operai da impiegare in tale lavoro, in particolare su uno impegnato nel «cavamento del porto per essere sommozzatore» ¹⁷²; e per dirimere la questione anche questa volta dovè intervenire il Bompiede ¹⁷³.

Alla fine del 1761 vennero eletti nella Giunta il patrizio Giuseppe Forges Davanzati (che aveva vissuto alcuni anni a Napoli «per studi» e «viveva nobilmente»), don Antonio Lucchi, «dottor fisico» ed il capitano Bernardo del Giudice, di Piano di Sorrento, «Negoziente di Ragione per conto di corrispondenti esteri» e pratico di marineria, che dovevano revisionare i conti delle spese effettuate fino a quel momento per la costruzione del porto ¹⁷⁴. Infatti, oltre ai lavori alla scogliera, si procedeva anche ad un periodico e continuo «annettamento, o pulizia, dei fondali, dei cui fondi dal 1749 era depositario Prisco Petta ¹⁷⁵.

In effetti malgrado i lavori eseguiti e le somme spese la situazione non sembrava molto migliorata; e la stessa situazione si stava verificando a Salerno, Crotone, Bari e Barletta e nei porti siciliani, dove lavorava da tempo ma i porti non erano ancora del tutto funzionanti ¹⁷⁶.

Ai primi del 1762 il preside aveva addirittura richiesto 2000

¹⁷¹ ASN, S. Az., 201/38 e 39, 11-7-1760 e 21, 13-7-1760; 202/110, 7-8-1760; 203/122, 123 e 117, e 6-9-1760, 204/1, 29-10-1760, 217/112, 4-10-1761.

¹⁷² ASN, S. Az., 204/134, 2-10-1760.

¹⁷³ ASN, S. Az., 206 bis/ 14, 6-12-1760 e 207/37, 22-1-1761.

¹⁷⁴ ASN, Farnesiano, 1523 ff. 121v.-122, 20-8-1761 e 1524, f. 162, 24-12-1761; le notizie sui componenti della Giunta sono tratti dal citato. Catasto Onciario.

¹⁷⁵ ASN, S. Az., 203/66, 17-9-1760 e 218/52 e 53, 20-11-1761.

¹⁷⁶ M. SIRAGO, *El sistema portuario del Reino de Nàpoles y el derarrollo de las ciudades portuarias en la epoca moderna*, negli atti delle *Secundas Jornadas de estudios portuarios y maritimos. La renovacion urbanistica y el papel historico de los puertos: convivencia puerto-ciudad*, Bilbao 2-3-4 ottobre 1996, in corso di stampa.

ducato assegnati per il porto per riparare le strade, dato che mancavano i fondi necessari ¹⁷⁷, mentre i padroni di barche pescherecce facevano energiche rimostranze perché la Giunta del porto li costringeva a dare il loro contributo per le opere portuali ¹⁷⁸, malgrado i fondi statali assegnati: anche quest'opera, come quella di Salerno, sembrava un pozzo senza fondo! La Segreteria d'Azienda decise perciò di esaminare i conti in merito alle spese fatte dal 1742, all'inizio dei lavori al porto e al molo, anche per vedere se vi era ancora denaro per continuare le opere non ancora terminate ¹⁷⁹. Comunque in maggio l'ingegnere Baujn inviò al Bompiede una relazione sulle opere che ancora si sarebbero potute fare, da lui prontamente approvate ¹⁸⁰, per cui venne continuata la scogliera del «braccio di Santa Lucia» ¹⁸¹. Ormai però la frizione tra la Capitale e Trani stava diventando insanabile: mentre il Baujn era incaricato di redigere un'altra pianta ¹⁸², il Reggio proponeva vari sistemi per reperire il denaro occorrente denunciando però le «diverse irregolarità commesse <dalla> Giunta», per cui chiedeva ancora una volta al sovrano di inviare il Bompiede ad eseguire un'altra ispezione ed ordinava alla Giunta di occuparsi solo delle questioni economiche e non dei lavori da eseguire, di competenza degli ingegneri regi ¹⁸³. Così il Bompiede agli inizi del 1763 effettuò l'ispezione richiesta ¹⁸⁴, dando precise direttive governative sui lavori ancora da fare ¹⁸⁵.

L'anno seguente si decise di eleggere un soprintendente del porto, don Giuseppe Maria de Lupi, venuto dall'Abruzzo ¹⁸⁶, affiancato dai deputati don Giuseppe Carcani, patrizio del Sedile dell'Arcivescovato, e don Nicola Moneta, «causidico (avvocato), e decurione della regia udienza» ¹⁸⁷; e nell'ottobre del 1765 il Reggio

¹⁷⁷ ASN, S. Az., 219/75, 9-1-1762.

¹⁷⁸ ASN, S. Az., 219/39, 20-1-1762.

¹⁷⁹ ASN, S. Az., 219/97, 1-1-1762.

¹⁸⁰ ASN, S. Az., 223/22 e 28, 8 e 15-5-1762.

¹⁸¹ ASN, S. Az., 225/67 e 49, 15 e 20-6-1762.

¹⁸² ASN, S. Az., 228/90, 4-9-1762.

¹⁸³ ASN, Farnesiano, 1527, f. 53t. r. ff. 232t.-233, 14-10-1762.

¹⁸⁴ ASN, Farnesiano, 1527, f. 249, 6-1-1763; cfr. anche 1528, f. 64 e ff. 119-119t., 10-3-1762, altri ordini al Bompiede.

¹⁸⁵ ASN, Farnesiano, 1528 ff. 273t.-274, 5-5-1763.

¹⁸⁶ ASN, Farnesiano, 1533, f. 82, 27-9-1764.

¹⁸⁷ ASN, Farnesiano, 1533, ff. 166t.-167, 1-11-1764.

ed il Bompiede, d'accordo con il sovrintendente, provvidero a far fare dei «ripari necessari per li Pilastrì della Ripa Calcata lesionati <da> una Borrasca»¹⁸⁸. In novembre si decise di dimettere l'ingegner Baujn¹⁸⁹, anche se continuavano i lavori di ordinaria amministrazione¹⁹⁰; lo Stato non era però più disposto a vedere un tale dispendio di denaro per un'opera che non vedeva la fine. Fu deciso perciò di eliminare anche la carica di soprastante¹⁹¹, mentre si chiedevano ancora una volta informazioni sullo stato delle costruzioni, anche per decidere se si doveva concedere alla città di continuare a riscuotere le gabelle imposte per sovvenzionare i lavori¹⁹².

Malgrado tali questioni Trani appariva al Riedesel, in viaggio nel Sud nel 1767 su suggerimento del Winchelmänn alla ricerca delle testimonianze della Magna Grecia, una città piccola ma «graziosa, molto viva, ben costruita», il che fa supporre che i commerci continuavano a svolgersi, creando un certo fermento¹⁹³. Ciò è testimoniato dieci anni dopo anche dallo Swinburne, che però riscontrava soprattutto esportazioni di grano, notando che vi erano poche industrie in tutte le città costiere. Inoltre il porto, pur sistemato con notevoli spese, non offriva un sicuro riparo; e la stessa banchina, per la quale la città aveva fatto molte spese, invece di essere impiegata per magazzini e botteghe di mercanti, era interamente occupata da due o tre ricchi monasteri¹⁹⁴. Infine l'anno seguente anche l'abate di Saint. Non notava che il porto era eccellente ma aveva un'entrata difficile ed era soggetto ad insabbiarsi, malgrado fosse stato rimesso a nuovo da poco¹⁹⁵.

¹⁸⁸ ASN, Farnesiano, 1535,3 e 10-10-1765.

¹⁸⁹ ASN, Farnesiano, 1535, 7-11-1765.

¹⁹⁰ ASN, Farnesiano, 1536, 23-1-1766, pagamenti per le costruzioni nel porto.

¹⁹¹ ASN, Farnesiano, 1536, 20-2-1766.

¹⁹² ASN, Farnesiano, 1536, 30-10-1766.

¹⁹³ L. CORRERA, *Un viaggiatore tedesco in Puglia nella seconda metà del secolo XVII. Lettere di I. H. Riedesel a J. J. Winchelmänn*, Marina Franca (Taranto) 1913, p. 48: il barone di Eisenbech Johan Hermann von Riedesel durante il suo viaggio nel Mezzogiorno del 1767 scriveva all'amico Winchelmänn tutte le impressioni che gli suscitava il viaggio intrapreso su suo suggerimento.

¹⁹⁴ H. SWINBURNE, *Travels in Two Sicilies in the years 1777-1778-1779 and 1780*, 2 vol., Londra 1783-85, I, p. 182. Cfr. anche G. MALCANGI, *Trani nelle impressioni dei viaggiatori stranieri*, Trani 1961, p. 11.

¹⁹⁵ J. C. RICHARD DE SAINT-NON, *Voyage pictoresque, on description des*

Raggiunta la maggiore età, Ferdinando pur continuando a seguire la strategia tanucciana anche in ambito portuale, aveva deciso di far fare un'indagine accurata sulle enormi somme spese nella costruzione dei porti di Agrigento, Trani, Crotone, Salerno e Trani, non ancora terminati, decidendo nel 1771 di abolire le Giunte dei porti, ritenute troppo dispendiose¹⁹⁶.

In Trani nel 1766 secondo il suggerimento del Reggio in sostituzione di Nicola Laghezza era stato eletto il negoziante e «avvocato della Regia Udienza» Agostino Beltrani depositario della «cassa dei fondi del porto»¹⁹⁷, incarico poi passato a Giovan Nicola Graziola¹⁹⁸; ma anche qui tre anni dopo il re aveva dovuto ordinare un'indagine sui lavori portuali per i quali erano state riferite varie «ruberie» commesse dai «preposti e protetti di don Michele Reggio»¹⁹⁹, indagine non più continuata dopo la morte del Reggio, nel 1772.

Finalmente i «depositari del porto» inviarono alla Capitale notizie rassicuranti in merito al termine dei lavori del porto «prossimo a terminarsi»²⁰⁰; ma ciò probabilmente era collegato alla richiesta di utilizzare il denaro destinato ai lavori portuali per riparazioni più urgenti in particolare alle «muraglie»²⁰¹. Comunque «altro no<n> resta<va> a farsi... che cavafondare il sito p<er> la <sosta> de' Bastimenti, ed ovviare lo scolo dell'Acqua della Città, che causava il suo riempimento: i ministri della Sommaria non erano però d'accordo a far usare i fondi per altre opere, per cui richiesero nuovamente i conti²⁰², essi osservavan infatti che i lavori, iniziati nel 1755, non erano stati ancora ultimati poiché i deputati,

Royumes de Naples et Sicilie, 5 voll., Parigi 1781-1786, III, p. 36; cfr. anche F. SILVESTRI, *Viaggio pittorico nella Puglia del Settecento*, Milano-Roma, s.d., ma 1977, p. 135.

¹⁹⁶ R. MINCUZZI, *Lettere di Bernardo Tanucci a Carlo III di Borbone (1769-1776)*, Roma 1969, p. 704, n. 629, Portici, 22-10-1771 (in ASN, Archivio Borbone, Casa Reale, inv. VI, libri 18-31).

¹⁹⁷ ASN, Farnesiano, 1536, 13-2-1766.

¹⁹⁸ ASN, Farnesiano, 1537, 24-4-1766.

¹⁹⁹ R. MINCUZZI, *Lettere...*, cit., p. 496, n. 486, Persano 3-1-1769.

²⁰⁰ ASN, Sommaria Consulte, 335, ff. 60-t-65, 11-5-1775, con una lettera dei deputati del porto del 18-11-1774.

²⁰¹ R. MINCUZZI, *Lettere...*, cit., p. 854, n. 739, Portici 33-11-1773.

²⁰² ASN, Sommaria, 335, ff. 60-t-65, 11-5-1775.

appartenenti al patriziato cittadino ed al ceto forense e mercantile, avevano badato solo ad arricchirsi con i proventi concessi alla città²⁰³. Si autorizzava però la città a riattare il «cavafango a rote» necessario per lo «spurgo» del porto²⁰⁴, usato assieme ad un «pontone», cioè un vascello col fondo piatto, in grado di sostenere «le Mancarelle e di nettare il Porto» raccogliendo il fango scavato²⁰⁵.

In quel tempo, mentre Trani entrava in una situazione di stallo nell'ambito della conclusione dei lavori portuali, fervevano i lavori per ristrutturare il porto di Brindisi, iniziati nel 1775 per intervenire in modo radicale. Giovanni Acton, nominato nel 1779 direttore della Segreteria di Marina, negli anni '80 intervenne in modo capillare in tutti gli affari marittimi, risistemando le scuole nautiche di Napoli e Sorrento e ripristinando l'arsenale napoletano, mentre dava impulso alla costruzione del nuovo cantiere di Castellammare e badava a far continuare i lavori a Brindisi. In realtà, malgrado i lavori fatti nei porti più importanti, non si ebbero i risultati sperati, anche perché dopo lo scoppio della Rivoluzione Francese il Regno entrò in una profonda crisi, avviandosi alla Repubblica del 1799. Negli ultimi anni i lavori furono interrotti; si provvide perciò solo ad una manutenzione ordinaria²⁰⁶, come quella effettuata a Trani nel 1788 per risistemare le banchine²⁰⁷ ed eseguire il continuo «spurgo» del bacino portuale²⁰⁸. Il de Salis Marshlins nel suo viaggio in Puglia del 1789 poteva infatti concludere a tal proposito:

«Trani è una città abbastanza ben costruita e che contiene 14000 abitanti; ma non offre niente di notevole, salvo il porto, reso da poco di maggiore importanza. Vi manca però l'acqua, potendo le più piccole navi mercantili appena appena ancorarsi all'entrata. È una fatalità comune in vari di questi paesi,

²⁰³ ASN, Sommaria Consulte 334, ff. 102t.-104, 12-6-1775.

²⁰⁴ ASN, Sommaria Consulte 347, ff. 190t.-193t., 23-10-1775; per i cavafanghi a ruote cfr. R. BINAGHI, cit., pp. ?? ss., fig.

²⁰⁵ ASN, Sommaria Consulte 376, ff. 87t.-88t., 9-10-1779: i deputati non vogliono far utilizzare il pontone per il trasporto degli scogli occorrenti alle riparazioni del castello, osservando che l'imbacazione, inadatta al trasporto dei materiali è stata costruita solo per pulire il porto.

²⁰⁶ M. SIRAGO, *El sistema...*, cit.

²⁰⁷ ASN, Finanze, 403, 29-1-1788.

²⁰⁸ F. A. FIADINO, cit., p. 220, n. 106, 20-9-1799, l'Università paga 2000 ducati per lavori di manutenzione al porto.

quella cioè d'imbarcarsi in imprese costosissime inutili, mentre si trascurano lavori pratici, importanti, e forse di prima necessità»²⁰⁹.

Ed anche il Galanti, negli appunti di viaggio stilati nei primi anni '90 registrava questa situazione desolante, osservando tra l'altro che le città di Barletta, Trani e Bisceglie avevano speso molto denaro per costruire un porto ma proprio quello di Trani, «di maravigliosa bellezza» da poco terminato era già quasi tutto «interrato»²¹⁰.

IL DECENNIO FRANCESE (1806-1815)

In epoca francese uno dei primi provvedimenti adottati dal governo fu quello di emanare la legge eversiva della feudalità, attraverso la quale furono aboliti anche tutti quei diritti che gravavano sulle attività marinare fin dall'epoca normanna²¹¹.

Inoltre Gioacchino Murat dal suo arrivo, nel 1808, favorì una politica «liberistica» nei confronti del commercio e delle industrie²¹²; e per permettere una riorganizzazione del regno in ambito stradale e portuale istituì il «Corpo degli ingegneri di Ponti e Strade», a cui nel 1811 fu aggiunta una «Scuola di applicazione», cioè una scuola per ingegneri²¹³. In quel periodo si ebbe però una crisi economica derivante dal blocco continentale con conseguente decadenza dei traffici marittimi; perciò l'interesse dei francesi si incentrò prevalentemente ai porti, agli arsenali (specie quello di Castellammare), per il potenziamento della marina da guerra, ed alle strutture per la difesa militare. In effetti tra il 1809 ed il 1814 erano stati redatti vari progetti per il ripristino di alcuni porti del Regno, ma, tranne che in Crotone, i lavori non iniziarono per mancanza di fondi.

²⁰⁹ C. U. DE SALIS MARSCHLINS, *Nel Regno di Napoli. Viaggi attraverso varie province*, a cura di T. PEDÌO, Galatina (Lecce) 1979, p. 20.

²¹⁰ T. PEDÌO, *Le Province Pugliesi alla fine del XVIII secolo nelle relazioni del Galanti*, Soveria Mannelli (Catanzaro), 1983, pp. 60-62.

²¹¹ M. SIRAGO, *Attività economiche*, cit.

²¹² D. DEMARCO, *Il decennio francese in Puglia: il momento economico*, in *Il decennio francese in Puglia (1806-1815)*, Atti del 2° Convegno di Studi su. Risorgimento in Puglia, Bari 12-14 ottobre 1979, pp. 119-153.

²¹³ A. BUCCARO, *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Napoli 1992.

Secondo la «statistica murattiana» compilata dal 1811 in Terra di Bari si era avuto un notevole incremento della popolazione marinara (a Trani 650 unità nel 1813, arrivate a 972 nel 1815)²¹⁴, dedita al commercio, alle costruzioni navali ed alla pesca ormai libera da vincoli feudali. Nella provincia, come nel resto della Puglia, vi erano molti porti per i quali in passato era stato speso molto; ma quasi tutto era stato «pura perdita», viste le attuali condizioni. In particolare quello di Trani era «ben fatto» ma si vedevano «vascelli naufragarsi nel mezzo del porto», visto che erano rimasti appena «quattro o al più cinque piedi d'acqua»²¹⁵. Due anni dopo la «Segreteria di Guerra e di Marina» che dal 1809 si occupava del controllo di tutti i porti, sia quelli militari che quelli commerciali, ordinava ai porti che avevano «rendite volontarie», tra cui Trani, di continuare i lavori di ordinaria manutenzione già iniziati nel 1811²¹⁶. Ma poiché il porto di Trani, posto in buona posizione lungo la costa adriatica, era ritenuto di vitale importanza per lo sviluppo commerciale della Puglia nel 1814 Giuliano de Fazio, ingegnere in capo dei «Ponti e Strade» dall'anno della sua istituzione²¹⁷, effettuò un primo studio sulla possibilità di ripristinare il bacino portuale: nel suo «Discorso» sulle migliorie da apportare ai porti regnicoli cercò di delineare un nuovo sistema di costruzione in modo da evitare l'«arenamento». Egli notava infatti che il porto era «Rovinato... per effetto de' suoi due moli continuati, e delle sue scogliere» ormai quasi inesistenti, proponendo di fare uno «spurgo generale... e fare delle aperture ne' suoi moli e nella scogliera», cioè usare i «moli a traforo» secondo il modello usato dagli antichi romani, di cui aveva iniziato gli studi nell'area flegrea. Perciò mentre proponeva un restauro parziale del molo di Pozzuoli, progettava per Trani la sistemazione di un nuovo molo ad archi e piloni, a sagoma spezzata, innanzi all'antico bacino, in modo da ottenere due bocche aperte ed assicurare la difesa dell'area portuale con ogni vento. Questo progetto, però, insieme agli altri non fu posto in atto²¹⁸ (Fig. 4).

²¹⁴ S. MARTUSCELLI, *La popolazione del Mezzogiorno nella statistica di Re Murat*, Napoli 1979, dati da ASN, Ministero dell'Interno, I Inv., 2286.

²¹⁵ ASN, SM, Segreteria di Guerra e Marina, 872/3 quater, 18-2-1813 e Ponti e Strade, I s., 47/20, 24-8-1813, lettera in cui sono citati lavori dal 1811 al 1813, inf. a. fiadino CIT., P. 226, N. 135.

²¹⁷ A. BUCCARO, cit., p. 27, n. 223.

²¹⁸ G. DE FAZIO, *Discorso intorno al sistema di costruzione de' porti*

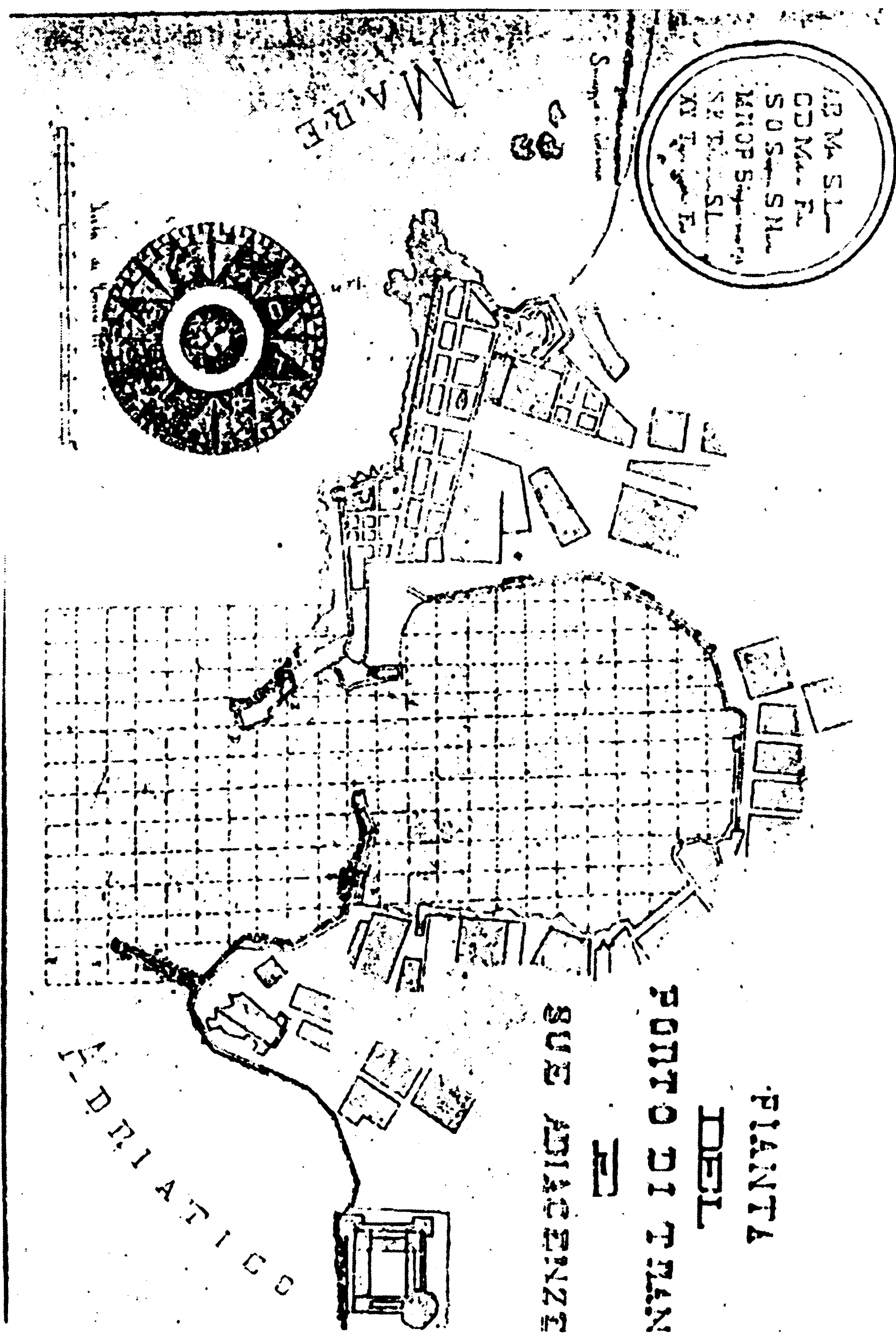


Fig. 4 - Il porto di Trani nel progetto de Fazio, 1814.

Nelle città portuali, specie quelle campane e pugliesi, nel corso del '700 si era riavviata l'attività agraria e si erano di nuovo sviluppate le attività mercantili, il che aveva favorito l'emergere di gruppi e forze tali da rendere quei centri urbani poli di accumulazione di capitali che imprimevano impulso alla vita economica delle loro province. Il caso di Trani, sede di seggi patrizi assieme a Salerno, Bari, Tropea e Sorrento, era poi alquanto particolare²¹⁹. Qui si era formato un particolare ceto costituito dai patrizi delle antiche famiglie, che gestivano le fiere e possedevano vari diritti feudali, tra cui gli uffici della dogana statale, e da numerosi «privilegiati», soprattutto avvocati «impiegati» nella Regia Udienza, a cui si aggiunsero nel corso del '700 quelli che vivevano nobilmente, di solito mercanti arricchiti che ottenevano un riconoscimento nell'ambito della gestione cittadina, in particolare nella gestione del denaro speso nei continui lavori effettuati al bacino portuale. Ed a fine '700, quando la città contava circa 14000 abitanti, il Saint Non aveva potuto osservare questa nuova fisionomia, riferendo che Trani, capoluogo di Terra di Bari, era una piccola città «Assai piacevole molto viva e ben costruita» con belle vie e una gran piazza «l'unica tra le città pugliesi ad osservare i regolamenti di polizia» con un rimarchevole sviluppo edilizio sia religioso che civile²²⁰.

Una simile situazione, anche più articolata si era verificata a Bari, dove si era avuto un notevole sviluppo del ceto mercantile che fin dal 1799, al contrario di Trani, si era schierato a favore del nuovo regime per cui venne prescelta quale sede del quartiere generale delle truppe francesi in Puglia. E probabilmente proprio per questo dinamismo economico e per le simpatie progressiste del suo ceto dirigente si decise di trasferire il capoluogo di Terra di Bari da Trani a Bari²²¹.

proprio a non promuovere il loro arenamento con l'applicazione al ristabilimento dei vari porti del Regno di Napoli, Napoli 1814, pp. 32-34 e progetto in TAV. II; cfr. anche A. BUCCARO, cit., p. 60.

²¹⁹ E. DI CIOMMO, *Piccole e medie città meridionali tra antico regime e periodo napoleonico*, negli Atti del Convegno *Villes eet territoire pendant la période napoléonienne (France et Italie)*, Roma 3, 4 e 5 maggio 1984, Roma 1987, pp. 355-421, pp. 365-368 e 378.

²²⁰ J. C. RICHARD DE SAINT-NON, *Voyage...*, cit., III, p. 37.

²²¹ E. DI CIOMMO, cit., p. 395 e pp. 411 ss.

SECONDO PERIODO BORBONICO (1815-1860)

Al suo ritorno in Regno Ferdinando si mostrò disponibile ad adottare i progetti formulati in epoca murattiana in ambito economico. Ma in seguito all'abolizione del «Corpo dei Ponti e Strade» i progetti portuali furono sospesi e ripresi solo nel 1819, quando la «scuola» fu riaperta²²².

In Trani, tra il 1816 ed il 1818 si provvide solo a fare dei ripari alla batteria di Sant'Antonio, costruita sul modo in epoca murattiana ma ormai «disarmata»²²³, mentre il de Fazio denunciava il continuo insabbiamento del porto per quale si doveva prendere qualche decisiva decisione²²⁴.

Nel 1819 fu inviato l'ingegnere Tommaso Tirone ad ispezionare i porti dell'Adriatico²²⁵, dove si registrava un notevole incremento della popolazione marinara²²⁶. In particolare per Trani l'ingegnere riferì che bisognava riparare le fondamenta del molo nuovo e usare il «piantone <pontone> o sandalo» come si era fatto nel passato, con una spesa di 16000 ducati²²⁷. L'anno seguente furono iniziati i lavori di scavo con il «cavafango» «lungo il Molo nuovo sito ove in preferenza si <andavano> ad angorare i legni»; nel contempo veniva accettato l'appalto «dei lavori di fabbriche, scogliera, ed altro da eseguirsi ne' moli»²²⁸. I lavori di spurgo durarono ancora nel 1821, finché in settembre il Tenore poté comunicare che verso il molo vecchio, dopo tre anni di lavoro, il fondo era di nuovo di 16-17 palmi, per cui il 7 si erano potuti ancorare in porto ben dieci legni, 7 trabaccoli e 3 polacche, tra i quali alcuni della

²²² A. BUCCARO, cit.

²²³ ASN, SM, 845/8, con pianta del porto e pianta della batteria.

²²⁴ ASN, Ponti e Strade, 2^a s., 41/105, in A. BUCCARO, cit., n. 148.

²²⁵ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 366/1050, pagamento al Tirone per la sua ispezione, 2-5-1819.

²²⁶ ASN, Ministero dell'Interno, I inv., 2286, a Trani 693 unità nel 1818, 1392 nel 1819 e 1429 nel 1820.

²²⁷ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 357/839, 2-6-1819, rapporto del Tenore con un suo progetto del 6/6.

²²⁸ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 383/1383, 14-4-1820 lettera del Tenore su tali lavori su cui il de Fazio, con lettera dell'1/5 manifesta le sue perplessità perché li ritiene troppo costosi.

portata di 6000 tomoli di grano²²⁹. Mentre si lavorava allo scavo del fondale, si provvedeva anche a riattare la banchina del porto²³⁰; e nel 1821 si continuava a riattare il molo vecchio, ma si decideva di fare dei lavori anche al molo nuovo, dove si doveva costruire anche un basso parapetto per la «sicurezza» di coloro che andavano «a diporto»²³¹, progetto approvato l'anno seguente dal de Fazio²³².

Ormai Trani, dove si registrava un certo incremento demografico, stava assumendo l'aspetto di una cittadina marinara, con il suo molo dove poter andare a passeggio assieme alla Villa Comunale, anch'essa costruita lungo la costa, aperta nel 1824²³³.

In quel periodo l'ingegnere Carlo Afan de Rivera, nominato nel 1824 direttore generale dei «ponti e Strade», cominciò lunghi studi in materia portuale, pubblicati a partire dagli anni '30, quando salì al trono Ferdinando II e si dette inizio ad una attiva e capillare politica portuale²³⁴. Mentre in quegli anni in Terra d'Otranto venivano formulate proposte per il porto di Brindisi e si decideva di costruire quello di Gallipoli²³⁵, il de Rivera studiava anche la Terra di Bari. Qui, egli notava, le città di Bari, Molfetta, Bisceglie, Trani e Barletta avevano speso grosse somme per edificare un porto «col disegno di attrarre a sé maggior traffico»; ma non avevano ottenuto i risultati sperati in quanto i porti, costruiti «a moli continuati su gittate di scogli si <erano> progressivamente colmati». E tra questi il porto di Trani era ridiventato una «laguna» <, visto che> la bocca del bacino fu chiusa con un lungo molo continuato su gittate di scogli»; ma, visto il progressivo interrimento, si pensò di risolvere il problema costruendo «dall'opposta estremità della bocca un altro simile molo», aggiungendo un'altra gettata di scogli vicino

²²⁹ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 401/1755, 18-8-1821 perizia sui «legni» o «Pontoni» da utilizzare e lettera del Tenore del 5/8 sullo scavo fatto.

²³⁰ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 401/1755, 3-9-1821, lettera dell'Intendente di Bari.

²³¹ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 428/2278, lettera del 29-7-1822 sui lavori al molo vecchio e 28/10 e 30/11, lettere sul parapetto da costruire.

²³² ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 459/3040, lettere del 6/1 e 15-6-1823 con ordine di esecuzione del progetto.

²³³ R. COLAPIETRA, cit., p. 71.

²³⁴ C. AFAN DE RIVERA, *Considerazioni su mezzi da restituire il valore proprio a doni che la natura ha largamente concesso al Regno delle Due Sicilie*, 2 voll., Napoli 1832.

²³⁵ F. A. FIADINO, cit., pp. 236 ss.

all'antico molo, il che fece ridurre notevolmente la profondità del porto»²³⁶. In effetti il de Rivera, d'accordo col de Fazio, imponeva per i nuovi progetti l'adozione del nuovo sistema, quello dei moli «a traforo»²³⁷. Perciò anche a Trani venivano costruiti archi e piloni al molo di Santa Lucia²³⁸, mentre si provvedeva ad un «nettamento» ordinario con i «pontoni», eseguito ogni anno²⁴⁰.

In quegli anni il miglioramento delle condizioni economiche aveva favorito lo sviluppo della marina mercantile in tutto il Regno: nel 1834 in Terra di Bari si registravano ben 368 unità, di cui 106, pari a 6722 tonnellate, erano di Trani ed erano state tutte costruite in loco, il che testimonia un notevole incremento dell'attività lavorativa in ambito marinaro riaspetto ai dati registrati meno di un secolo prima nel Catasto Onciario²⁴¹; ed i bastimenti intraprendevano viaggi in Ancona, Venezia, Trieste, nei porti della Dalmazia, nelle isole Ionie, in Corsica a Nizza. Genova, Marsiglia ed in altri porti mediterranei, esportando olio e frumento ed importando merci varie²⁴².

Dal 1837, per risolvere in modo capillare l'annoso problema dell'interrimento nel bacino portuale, si decise di utilizzare una nuova imbarcazione, il «cavafondo a vapore» Vulcano²⁴³, costruito due anni prima nei cantieri napoletani con macchinario inglese²⁴⁴. Ma per permettere a queste nuove unità di essere utilizzata il Lauria, che stava risistemando le infrastrutture dei porti della Capitale e di Salerno e l'arsenale di Castellammare²⁴⁵, fece fare dei lavori nei principali porti pugliesi di Brindisi, Gallipoli, Bari, Barletta²⁴⁶,

²³⁶ C. AFAN DE RIVERA, cit., II, 248-249.

²³⁷ A. BUCCARO, p. 36.

²³⁸ R. COLAPIETRA, p. 73.

²³⁹ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 996/15622, 17/5 e 14-6-1834: per lavoro furono spesi 301.24 ducati.

²⁴⁰ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 996/15622 26-11-1834, 1045/16883, 10-1-1835, 1096/18140, 11-3-1836.

²⁴¹ Annali Civili del Regno delle due Sicilie, a. II, fs. VII, 1834.

²⁴² ASN, Ministero degli Interno, II inv., 506, 1834.

²⁴³ ASN, Ponti e Strade, 1^a s., 1143/19257, 11 e 13-5-1837.

²⁴⁴ A. FORMICOLA - C. ROMANO, *L'industria navale di Ferdinando II di Borbone*, Napoli, s.d. (ma 1994), p. 119. Per lo sviluppo della navigazione a vapore in Europa cfr. M. MOLLAT (a cura di), *Les origines de la navigation a vapeur*, Parigi 1970.

²⁴⁵ M. SIRAGO, *El sistema...*, cit.

Trani ed in quello calabrese di Crotone²⁴⁷.

In particolare in Trani i lavori iniziati nel 1837 per riattare il nuovo molo²⁴⁸ furono continuati fino al 1839²⁴⁹, quando si poté attivare il Vulcano²⁵⁰, che lavorò tra il 1840 ed il 1841²⁵¹, con una spesa di 8243.42 ducati²⁵². Subito dopo fu richiesto da Manfredonia che aveva visto i benefici effetti nel porto di Trani²⁵³. Inoltre tra il 1843 ed il 1846 furono eseguiti altri lavori al molo di Sant'Antonio dall'ingegnere Antonio Fallacara, con una spesa di 5500 ducati²⁵⁴. Ma il sindaco lamentava che, malgrado il lavoro fatto col cavafondo a vapore, la situazione non era migliorata; perciò richiedeva altri interventi²⁵⁵, non effettuati per la fase di stasi avutasi in seguito ai moti del '48.

Negli anni '50 furono ripresi gli studi in ambito portuale, specie quelli sul territorio pugliese. In un suo articolato studio del 1853 l'ingegnere Luigi Giordano, esaminando la possibilità di costruire il porto di Bari redigeva anche una memoria sulla situazione dei più importanti porti pugliesi, quello di Brindisi considerato ancora poco sicuro, quello di Manfredonia, con un molo, interrito, e quello di Barletta, con due moli. Inoltre per Trani osservava che il porto era costituito da «un bacino di figura quasi ellittica... <che circondava> in parte l'abitato ed <era> contorniato nel suo perimetro mistilineo da una banchina in fabbrica e da muro che sorregge<va> il terrapieno di una strada del piano della banchina stessa elevata per circa palmi 13», «strada che discende<va> al ridetto piano della banchina nel lato occidentale del porto, ove <era> il caricatoio e l'ufficio doganale», la cui profondità era al massimo di 5-6 palmi, visto che

²⁴⁷ C. BARUCCI, cit.

²⁴⁸ ASN, Ponti e Strade, I s., 1143/19257, 31-5-1837.

²⁴⁹ ASN, Ministero dei Lavori Pubblici (d'ora in poi MLP), 306: furono spesi 13000 ducati per la banchina mentre tra il 1837 ed il 1838 veniva eseguito il solito «cavamento»; cfr. anche Ponti e Strade 1194/20361, 29-9-1839, 1245/21458, 16 e 23-2-1839, lavori alla banchina.

²⁵⁰ ASN, MLP, 306/9, 2-4-1839.

²⁵¹ ASN, MPL, 306/9.

²⁵² ASN, Ponti e Strade, I s., 1481/2444, 24-10-1842.

²⁵³ ASN, MLP, 306/9, 20-3-1841.

²⁵⁴ ASN, MLP, 306/8, 7-11-1843, 8-4-1844, 18-4-1846.

²⁵⁵ ASN MLP, 306/8, 29-5-1847.

²⁵⁶ L. GIORDANO, *Intorno alla struttura di un Nuovo Porto in Bari*, Bari 1853, pp. 7-8.

gli interrimenti lo avevano quasi ostruito ²⁵⁶.

Lo stesso 1853 il Decurionato cittadino, osservando che il porto era «del tutto interrito e ridotto a una pozzanghera» e ricordando che dal 1842 non era più stato usato il cavafondo a vapore, ottenne di costruire una nuova macchina; ma poi per mancanza di fondi non se ne fece nulla ²⁵⁷.

Solo nel 1858 fu creato un apposito «Servizio pei Cavamenti dei porti» con tre cavafondi, la Finanza, il Vulcano e l'Erebo ²⁵⁸. Perciò quell'anno il re concesse che un cavafondo usato in Adriatico, lo Stromboli, da Bari potesse in Trani prima di essere inviato in Pescara; e l'anno seguente, sotto la direzione dell'architetto Giuseppe de Cameliis, fu eseguito il «cavamento del porto» per il quale si spesero 1923.8.34 ducati ²⁵⁹.

Ma ancora una volta non si ottennero i risultati sperati: nella *Relazione sullo stato dei porti e dei fari del Regno di Napoli* diretta il 1859 al Ministero e Real Secreteria di Stato dei lavori pubblici si notava:

«né minori premure ha fatto la città di Trani perché sia cavato il suo <porto> che dopo molte migliaia spesi è tornato in una insalubre pozzanghera» ²⁶⁰.

Dopo l'Unità la situazione era immutata. Infatti nella relazione presentata nel 1867 il ministro dei Lavori Pubblici del nuovo stato italiano Stefano Jacini oltre a citare i pochi lavori eseguiti nei porti di Taranto e Gallipoli e la costruzione dei porti di Molfetta e Bari, ricordava «imperfetti per mancanza di fondali o per scarsezza di opere di difesa quelli di Trani, Monopoli e Manfredonia», mentre quello di Brindisi, malgrado i lavori fatti, era interrito ²⁶¹.

²⁴⁶ F. A. FIADINO, cit., pp. 248 ss.

²⁵⁷ ASN, MLP, 305/15, 1853, relazione sul porto e sui lavori fatti; la spesa della macchina doveva essere di 2220.79 ducati.

²⁵⁸ ASN, MLP, 306/5, «Progetto di organizzazione del servizio» del 11-2-1858: in questo fascicolo sono citati i porti in cui intervenire, Trani, Bari e Barletta, con discussioni in merito alle spese, a carico dell'amministrazione dei porti.

²⁵⁹ ASN, MLP, 306/5, 26-7-1858 e 23-2-1859. Cfr. anche il fs. 6, contabilità per i cavafondi usati ad Ischia, Caposele, Gaeta, Napoli, Castellammare, Bari, Barletta e Trani (dove si spendevano 4000 ducati annui).

²⁶⁰ ASN, MLP, 329/1, relazione trascritta da M. R. PESSOLANO in *Sopra i porti di mare...*, II, cit., pp. 319-327.

²⁶¹ S. JACINI, *L'amministrazione dei lavori pubblici in Italia dal 1860 al 1867*, Firenze 1867, p. 11.