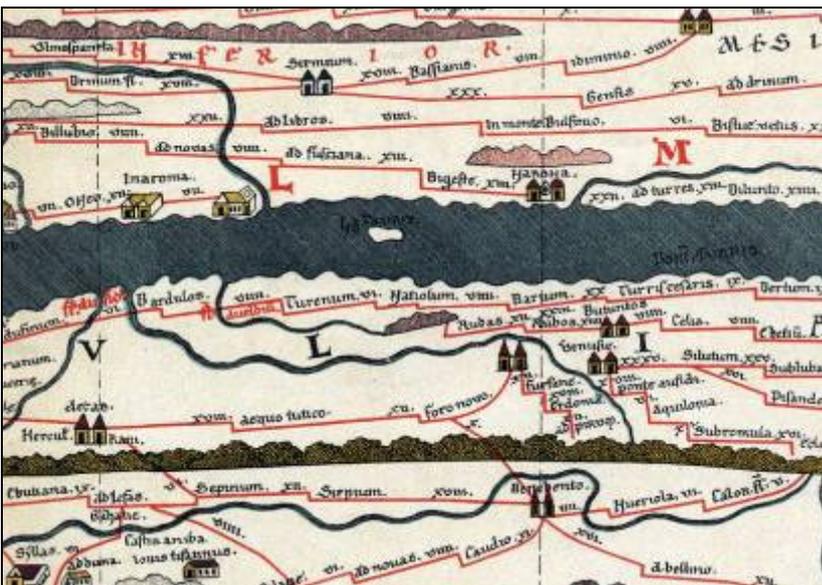


GIOVINAZZO: LE MURA, IL PORTO



Al di là delle leggende fondative che si tramandano intorno alle origini della città (Pèrseo e la sua *Jovis Natio*), si può ragionevolmente affermare che la particolare condizione geo-morfologica del sito abbia pesato non poco sulle fortune dell'insediamento: un piccolo ma eminente promontorio proteso nel mare, affiancato da un'insenatura naturale dai buoni fondali, in parte ben protetta dalle traversie del paraggio - pensiamo ai contesti simili di Trani, Bisceglie, Molfetta o Monopoli - dovettero giocare un ruolo decisivo nel processo di stanzializzazione delle popolazioni in transito; non a caso, nel corso degli ultimi lavori di restauro alla Cattedrale, sono emerse tracce consistenti di un possibile insediamento protostorico.



Il segmento V del *Codex Vindobonensis*, noto anche come “*Tabula Peutingeriana*” (Vienna, Hofbibliothek). A destra il cosiddetto Arco Traiano, con incorporati alcuni miliari della via, antica porta urbana (www.vivigiovinazzo.it).

In età romana Giovinazzo compare con il nome di *Natiolum* negli *itineraria picta* della “*Tabula Peutingeriana*”, in un contesto territoriale sufficientemente infrastrutturato e densamente “urbanizzato”; il nostro luogo è posizionato lungo un percorso costiero di origine antichissima (la “Via Litoranea”) che collegava il Capo di Leuca ad Ancona e quindi a Fano-Bologna ed alla laguna veneta; su questa direttrice, che nel tratto Barletta-Bari ricalcava la vecchia Via Gellia, la quale nasceva a Canosa, compaiono in sequenza *Bardulos* (Barletta), *Turenium* (Trani), *Natiolum* e *Barium* (Bari), mentre *Canusio* (Canosa - non presente però nella “*Tabula*”), *Rudas* (forse Andria), *Rubos* (Ruvo) e *Butuntos* (Bitonto) si dispongono lungo una linea più interna, parallela alla prima, sul percorso della Via Traiana, realizzata dall’*Optimus Princeps* fra il 108 e il 110 d.C. Nelle maglie di tale rete urbana, inalterata (ed anzi infoltita) fino ai nostri giorni, si andrà poi strutturando e consolidando una singolare corrispondenza fra centri interni e centri marittimi, i primi con funzione eminentemente produttiva, i secondi come luoghi di scambio, soprattutto via mare, in virtù delle potenzialità offerte dai rispettivi approdi.

Cronache antiche e studi più recenti (F. Roscini, L. Mongiello) concorrono a delineare l'immagine della città romana, ora sepolta fra lo scoglio peninsulare e l'attuale livello d'uso; secondo le "Cronache di Giovenazzo" di Bisanzio Lupis (1478-1555), poeta e letterato del Rinascimento, che fu anche sindaco della città (1522 circa), le mura orientali sarebbero dovute allo stesso imperatore Traiano, il quale, "...reparato et ampliato la Città de Trani, arrivato qui, trovò Jovenazo una picciola habitatione quale era la ecclesia di Santo Angelo in greco sopra lo porto...(odierna Chiesa del Carmine, n.d.r.)...per la strata va per fino alla ecclesia di Santo Joanne Apostolo...et vi edificò un muro dal mare del porto verso levante..." Le presunte mura traianee - ma il primo documento che comprova l'esistenza di una cinta risale al X sec. - sopravviverebbero ancora nella possente cortina che serra la città ad Oriente e la strada che vi corre a ridosso, Via San Domenico Maggiore, potrebbe individuare il tracciato dell'antico *pomerium*, che proseguiva per le odierne Via S. Maria degli Angeli e Via Marina. Nella trama edilizia esistente sarebbero inoltre state individuate le vie cardinali dell'impianto classico ovvero i tre "decumani", riconoscibili in Via Lecce, Via Spirito Santo e Via Gelso e il "cardo", costituito dalla sequenza delle vie Lupone, San Domenico, S. Lorenzo, Vico dell'Aquila, Vico Sagarriga, Cattese e San Giuseppe, che si sviluppa canonicamente in direzione Nord-Sud e che costituisce, nel caso di Giovenazzo, il crinale del promontorio urtico. In realtà l'orientamento di questo asse viario si discosta appena dal Nord verso Est, non incidentalmente ma per la precisa ragione di evitare l'infilaggio dei venti dominanti; per la costa adriatica e quindi per il nostro tratto litoraneo ciò significava stabilire delle direzioni che evitassero corridoi viari spazzati dalla Tramontana (proveniente da Nord); lo stesso criterio dovette presiedere alla formazione della Trani romana, dove il cardo (Via Beltrani), come a Giovenazzo, è orientato a Nord-Est.

L'ultima citazione finora nota della città come *Natiolum* (o *Naciolum*) è contenuta nella Cosmografia Ravennate (VI sec.), mentre in un documento dell'anno 938, relativo alla ricostruzione della Chiesa di San Felice, compare già come *Jubenatia*. In questo scorcio di millennio la città è un nucleo comunale retto da *noviles homines*, alcuni di origine longobarda ma ormai naturalizzati del luogo e i suoi cittadini sono denominati *de civitate Jubenach*; è una città fortificata, detta anche *Castrum Jovinazzanum* (971), con "un buon porto, arsenale marittimo bene attrezzato e di nota attività, patria di *nauclerii* e di *marinerii* assai audaci e provetti, conosciuti come tali nell'Adriatico e nel Mediterraneo" e con un ricco entroterra (Babudri).

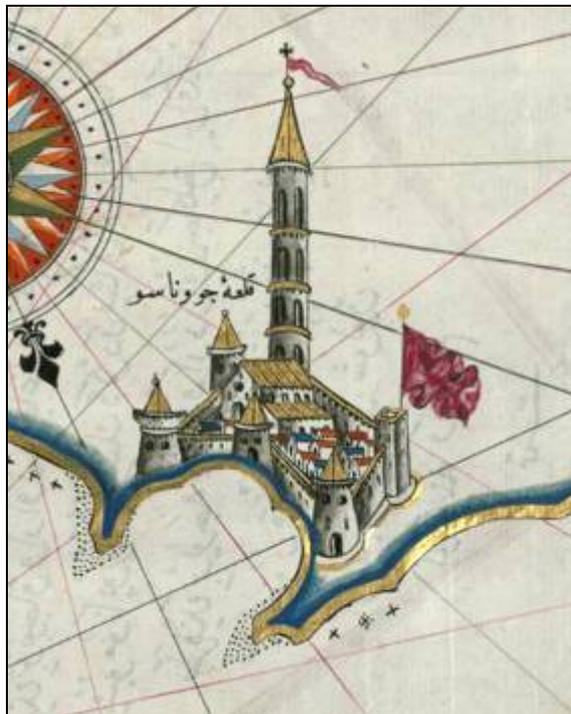
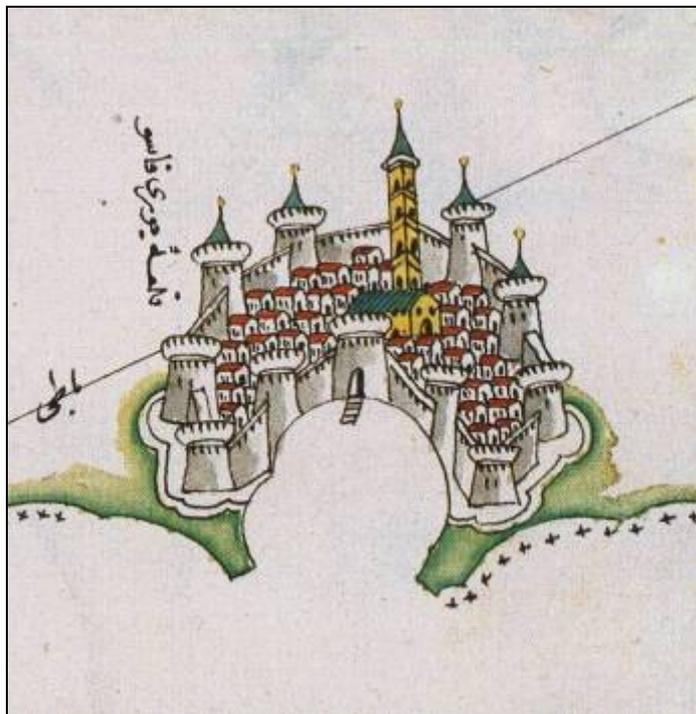
Le attività portuali dovettero certo costituire un importante capitolo per l'economia di una città che, alle soglie della conquista normanna, rivelava già un cospicuo peso territoriale; dal 1034 poteva vantare la sede vescovile e, nel 1041, in piena sollevazione anti-bizantina di Bari e della Puglia centrale, fomentata da Melo da Bari e sostenuta militarmente dai Normanni di Guglielmo Bracciodiferro, non esitò, con Monopoli, a difendere la propria autonomia, versando ai futuri dominatori cospicui tributi nella stipula di patti di non aggressione; una tranquillità però fugace, se già l'anno seguente, in una ulteriore sommossa anti-bizantina, questa volta guidata da Argiro, figlio di Melo e ancora sostenuta dai Normanni, la *miseram Juvenatium* fu circondata ed *expoliata omni suppellectili*, secondo quanto registrato dagli "Annales Barenses". Subito dopo Argiro si allontanò dai Normanni e strinse alleanza con Bisanzio, cosicché Giovenazzo poté ritornare filo-bizantina.

Tale posizione fu ribadita negli anni successivi, dopo la sconfitta di Papa Leone IX a Civitate (1053), nella quale ebbero la meglio Umfredo d'Altavilla, Riccardo di Aversa, Roberto il Guiscardo e Pietro di Trani; in tale circostanza alcune città non ancora infeudate riconobbero una signoria normanna o sottoscrissero accordi di alleanza, mentre altre città come Troia, Bari, Trani, la stessa Giovenazzo, Brindisi e Taranto, rivendicarono ostinatamente la loro autonomia.

Nella prima età normanna il nome di Giovenazzo rimane però indissolubilmente legato a quello di Amico di Gualtiero, cugino di Pietro II di Trani, che nel 1067 (Anonimo Barese) sembrerebbe già insediato in città, dunque nel frattempo assurti a contea ed ora coinvolta non più nelle sommosse anti-bizantine ma nelle lotte intestine fra capi normanni; Pietro ed Amico furono ostinatamente ribelli al Guiscardo, a cui la città si diede nel 1073, dopo la presa di Bari e di Trani, ricusando il suo conte, che nel 1078 arriva a perdere quel feudo che egli stesso aveva fortificato e che viene adesso

concesso dal Guiscardo a Guglielmo di Ivone; due anni più tardi, di fronte agli straripanti successi del Duca di Puglia, Amico avrebbe domandato pace ed alleanza, riottenendo così Giovinazzo.

L'ultimo documento noto in cui Amico compare è la donazione della Corte del Catapano da parte di Ruggero Borsa, figlio e successore del Guiscardo, all'Arcivescovo Ursone di Bari, il luogo dove sarebbe stata innalzata la progettata Chiesa di San Nicola (1087); in calce all'atto si legge *signum Amici comitis*, la sottoscrizione del conte, in vita forse fino al 1098, anno in cui il figlio Goffredo ne eredita il titolo.



Due vedute della città dovute al celebre cartografo turco Piri Re'is; la prima è tratta dal "Kitab-i Bahriyye" (Libro della Marina), ultimato intorno al 1521 (Bologna, Biblioteca Universitaria, Codice Marsili 3609); la seconda è una copia della prima stesura, oggi al Walters Art Museum di Baltimora ("Book on Navigation", ms. W.658).

Nel contesto delle sanguinose rivalità fratricide fra capi normanni, Amico, dando corso alle sfrenate ambizioni personali, coinvolse la sua Giovinazzo in un'audace impresa navale in Dalmazia; nel 1075 salpò dal porto della città facendo rotta verso l'Isola di Arbe, in Croazia, con lo scopo di conquistarsi un regno e pareggiare la gloria e il potere del Guiscardo; Venezia stroncò le sue mire, ma l'iniziativa del conte si rivelò anticipatrice di quello spirito di espansione oltre Adriatico che più tardi avrebbe acceso l'animo intraprendente dello stesso Guiscardo (e dei suoi successori), mentre la rete di alleanze che si andò configurando intorno all'evento finì col favorire il rientro dei territori dalmato-croati nella sfera della latinità: senza volerlo, la vicenda costuì per Roma un vero successo.

L'impresa di Arbe, osserva il Babudri, non fu solo un fatto d'armi ma anche di audacia marinara; bisognava attraversare con uomini ed armi le oltre 500 miglia di mare che intercorrono fra l'isola dalmata e Giovinazzo, cosa che comportò sicuramente l'allestimento di una flotta adeguata ma anche la ricerca di uomini di mare esperti e coraggiosi, che in città non mancavano, in virtù di quella lunga tradizione marinara che "la vela di Giovinazzo" poteva vantare, come recita la Lapide al Marnaio, affissa nel 1995 sulla quinta del porto.

La città poté dunque ben inserirsi nella fitta rete di rapporti commerciali che nel Medioevo i porti pugliesi intrattevano con i principali centri marinari adriatici e del Mediterraneo e cioè Amalfi, Venezia, i centri portuali dalmati e fra questi, in particolare, Ragusa (oggi Dubrovnik), la quale, nel solco di una consolidata attività mercantile, stipulò ripetutamente accordi commerciali bilaterali (che sottessero latenti alleanze politiche in chiave anti-veneziana) con quasi tutte le città portuali

pugliesi: per esempio con Molfetta (nel 1148 e nel 1208), Monopoli (1201), Bisceglie (1211), così come si evince negli statuti delle città marinare del litorale dalmato-croato, dove compaiono istituzionalizzate franchigie reciproche fra navi *tam majores quam barcellae* di Ragusa e di Bari, Barletta, Siponto, Molfetta, Giovinazzo e Peschici. Nel *Liber Statutorum* di Ragusa, ad esempio, collazione di antichi codici promulgata nel 1272, è espressamente ricordato che le navi provenienti da Ancona, Bari, Termoli, Barletta, Siponto, Ortona, Molfetta, Giovinazzo, Vieste, Senigallia e Fano, approdando nel porto della città, sono esentate dal versare il diritto di arboratico.

Non meno intensi erano i rapporti commerciali con Venezia e con l'Alto Adriatico, che la città manterrà vivi e pressochè ininterrotti nel tempo; i mercanti della Serenissima giungono con le loro raffinate mercanzie e, a Brindisi come a Barletta, a Taranto come a Giovinazzo, a Monopoli, Manfredonia, Siponto, Bisceglie, Molfetta, San Vito (Polignano) o Trani, quest'ultima sede del console veneto in Puglia tra il 1271 e il 1495, caricano legumi, cera, lane grezze, mandorle, vino, formaggio, orzo, sale, olio, carni, bestiame e soprattutto grano.

Nel 1240 Giovinazzo è città demaniale, ma la sua vicenda recente pare improntata ad una persistente ostilità nei confronti degli Svevi; nel 1194 aveva opposto resistenza a Enrico VI, capitolando però insieme a Barletta, Trani, Bari e Brindisi, e così nel 1210, schierandosi con Troia, Barletta e Trani al fianco dell'imperatore tedesco Ottone IV di Brunswick, che tentava di sottrarre il regno all'adolescente Federico II. E' anche da ricordare che Giovinazzo non ebbe mai un castello e che anzi le fu imposto di compartecipare alle spese di manutenzione straordinaria del *Castrum Canusii*, unitamente a Minervino ed alla stessa Canosa (*Statutum de reparatione castrorum, 1240-46*). Non è forse un caso che, nel 1257, Manfredi donasse la città al suo parente Giordano Lancia.

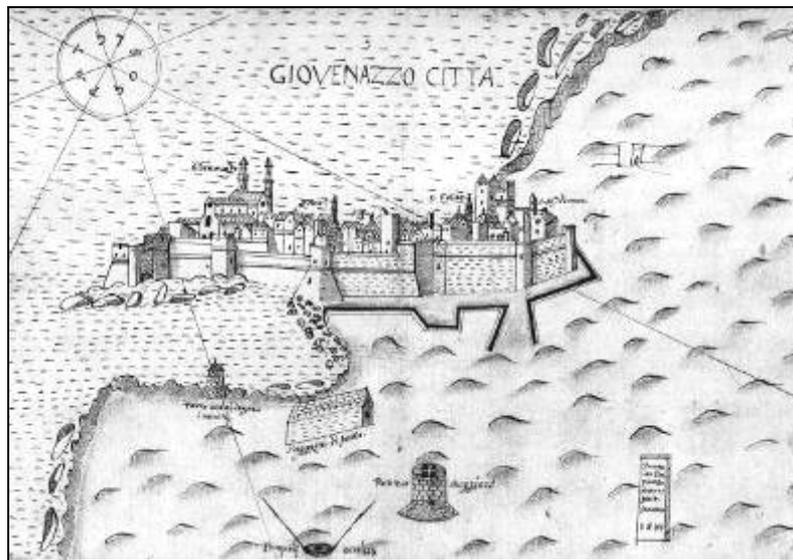
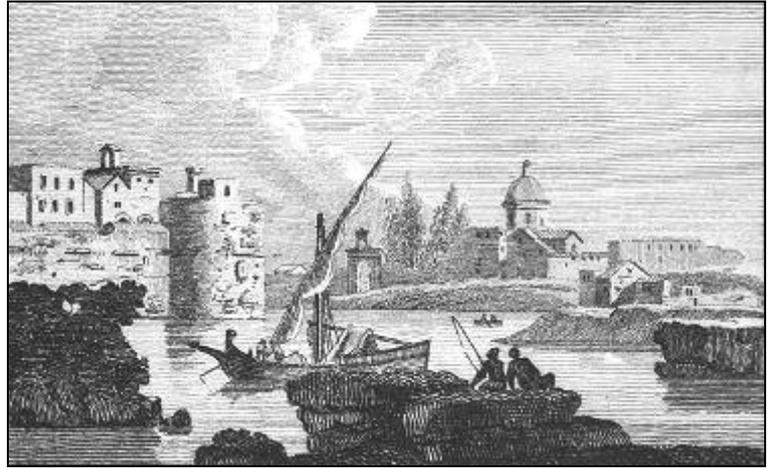
Nel 1274 è attestato un fondaco del sale, spesso oggetto di razzie piratesche, forse allocato in strutture a ridosso del porto.

Dal 1369 Giovinazzo passa agli Aragona e vi rimarrà fino al 1461; fra le tante vessazioni che le furono imposte si può ricordare, perché legata all'attività portuale, l'obbligo di versare al feudatario di Vieste il diritto di alboraggio, secondo una disposizione emanata nel 1453 da Ferdinando I in persona; tuttavia, lo stesso sovrano avrebbe provveduto a rinnovare l'intera cinta della città, a meno forse del tratto orientale, presunto romano: i lavori si inquadravano in quel vasto programma di ammodernamento delle strutture militari del regno, soprattutto quelle costiere, dettato dall'urgenza di adeguare le opere di difesa alla nuova tecnica militare, profondamente mutata a seguito dell'invenzione della polvere da sparo, che aveva convertito le tradizionali armi neuroballistiche in ben più devastanti artiglierie da fuoco; ciò impose una integrale riscrittura degli assetti fortificati, allo scopo di contrastare l'accresciuta potenza d'urto dei nuovi armamenti. I Turchi, che avevano sin dal 1453 felicemente sperimentato l'efficacia di queste moderne artiglierie contro le mura di Costantinopoli, costituivano ora più che mai una seria minaccia: il basso Adriatico tornava ad essere fronte di guerra.

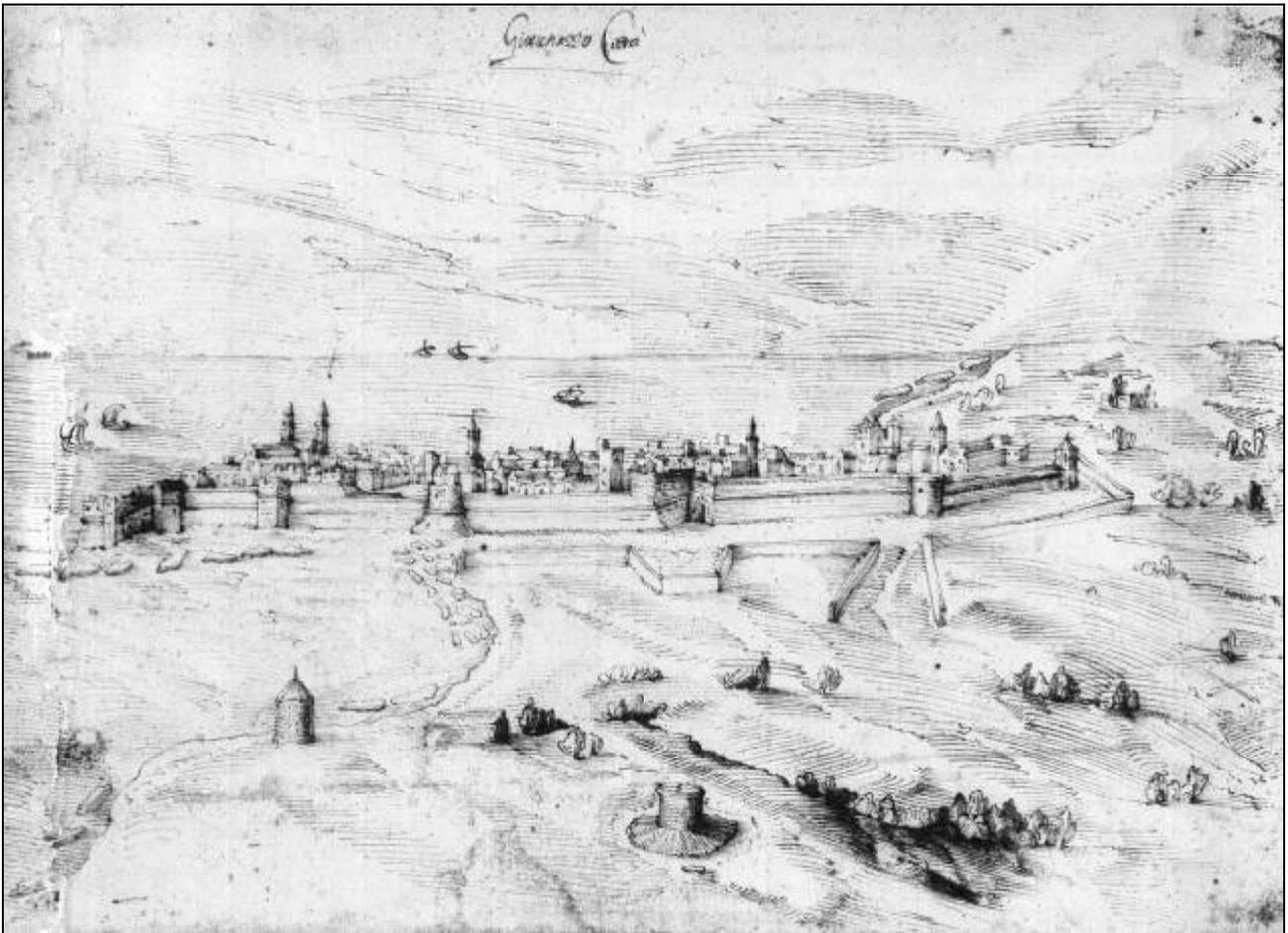
Nell'opera di ristrutturazione dell'interminabile sistema di difesa costiero meridionale ebbe sicuramente un ruolo di primo piano il Duca di Calabria, figlio di Ferdinando e futuro Alfonso II, che fu spesso in Puglia per sovrintendere personalmente ai cantieri militari della regione; forse nel passaggio del 1487 (16 Dicembre) si pongono le basi per la realizzazione del Torrione cilindrico a guardia del porto, dato per ultimato nel 1488, l'epoca stessa di ricostruzione o adeguamento delle altre cinte urbane, per esempio quella di Bisceglie (1490-1492).

Al sistema difensivo di Giovinazzo contribuiva anche un ampio fossato, approfondito già dal 1465 in modo che fosse colmato dal mare.

La piazzaforte non avrebbe subito in seguito alcuna variazione sostanziale e sarebbe rimasta una bella testimonianza di quell'Architettura militare cosiddetta di transizione, sperimentata nel Mezzogiorno con il concorso sia di firme prestigiose, fra tutte Francesco di Giorgio Martini, che di valentissimi tecnici locali; non avrebbe infatti toccato la città quella fase di ulteriore evoluzione dei complessi difensivi, introdotta da un rapido sviluppo degli studi e divulgata da una copiosa trattatistica, che consistette nell'integrazione con sistemi bastionati delle precedenti strutture.



In alto a sinistra il Torrione aragonese del 1488, ben evidente in una veduta della città (a destra) pubblicata nel 1800 dallo stampatore romano Agapito Franzetti; il torrione è qui completamente circondato dall'acqua per via del sistema dei fossi, realizzato intorno al 1465, che si colmava con l'acqua del mare. Oltre al "tamburo", la veduta ci restituisce l'immagine del perduto campaniletto a vela della Chiesa di Costantinopoli, le troniere allineate lungo gli spalti delle mura, la "Porta dei Fossi" il complesso di San Domenico, riconoscibile dall'ardita cupola sveltante sull'alto tamburo, i "Magazzini del Porto". In basso la veduta realizzata da Pompeius Limpius nel 1581, con in primo piano le mura di Ponente e l'ansa del porto, la "torre ove si legano i navilij" e ancora i "magazeni di porto" (Archivio Generale degli Agostiniani "C. Rocca", Roma); di seguito una veduta d'epoca della stessa muraglia (1900). Per quest'ultima immagine: www.prolocogiovinazzo.com



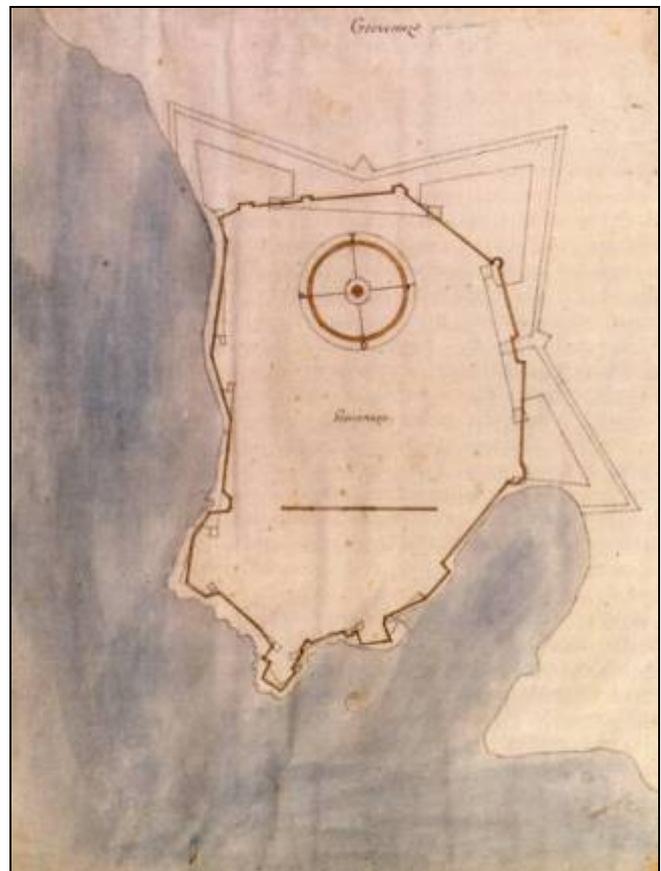
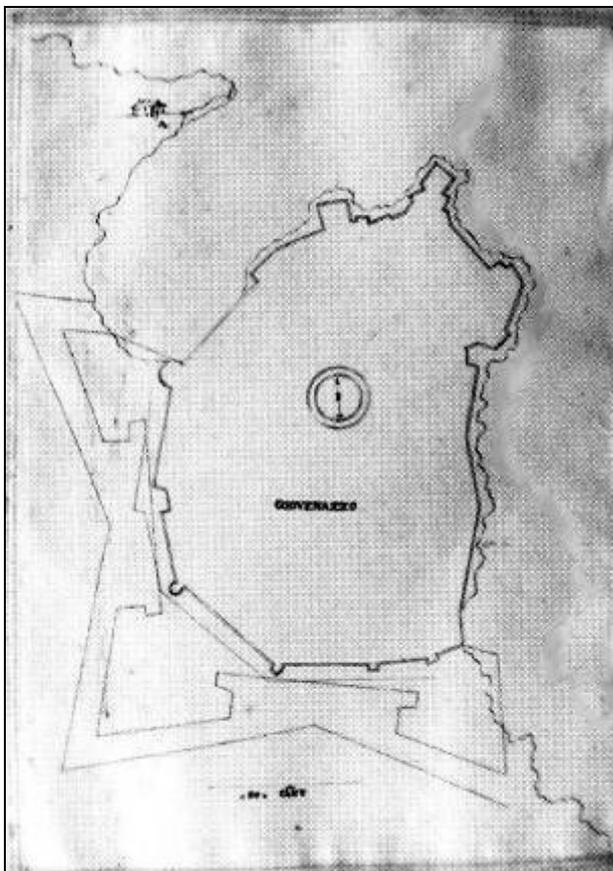
Veduta prospettica di "Giovenazzo città" (XVI sec.). Roma, Biblioteca Angelica. "La città appare in lontananza, vista quasi da un'altura, scorgendosi al di là di essa il mare che profila l'orizzonte solcato da tipiche imbarcazioni. Lo spazio antistante è quello a Ponente (attuale Piazza Vittorio Emanuele) segnato da sparute emergenze come i magazzini portuali, la riserva idrica, la torre cilindrica a copertura conica ove un tempo sorgeva S. Maria di Porto Salvo con annesso convento francescano. Mirabile appare l'agglomerato urbano, in parte proteso sul mare, con la cinta muraria (e il fossato accentuato da possenti bastionature. Si notano: il "Forte", la torre del Seggio sotto il Vescovado, la torre del Carmine, quella del porto (detta "tamburo", il bastione della porta, la (torre) cilindrica di salita S. Lorenzo e una delle quattro del fianco meridionale. Intatta è la cattedrale romanica, con gli spioventi delle navate e con le svelte torri campanarie. Emergono altresì S. Rocco o S. Maria di Costantinopoli nella sua forma originaria, la scomparsa Chiesa di S. Felice, l'imponente sagoma del palazzo-fortezza degli Spinelli, la Chiesa di S. Maria degli Angeli. Non sfuggono, infine, delineati appena nel tessuto urbano, le cupole piramidali dello Spirito Santo e, sullo sfondo, le Benedettine." (A. Castellano).

Nel XVI° secolo Giovinazzo è tuttavia considerata a tutti gli effetti una piazzaforte; nel 1522 fu venduta con Molfetta al duca di Termoli Andrea di Capua e, a seguito del matrimonio della figlia Isabella con Ferrante Gonzaga, le due città passarono al patrimonio della potente famiglia mantovana; le sue mura erano state messe alla prova nel 1529, subendo ingenti danni per mano di Giambattista Caracciolo, capitano di Francesco I di Francia, che pare abbia in seguito provveduto al restauro; anche il Vicerè Pietro di Toledo, in visita nel 1541 ai cantieri militari regnicoli, avrebbe ordinato per conto dello stato il completamento di alcuni (non precisati) interventi di ristrutturazione in corso.

Intorno al 1561 Cesare Gonzaga convocò Gian Giacomo dell'Acaya perchè si interessasse delle fortificazioni di Molfetta, nel cui ammodernamento erano già stati coinvolti da suo padre Ferrante nomi importanti quali Antonio Ferramolino, Domenico Giunti e poi ed Evangelista Menga da Copertino (1550); nella circostanza, pare che l'incarico fosse esteso anche per le mura di Giovinazzo, ma senza seguito; pochi anni più tardi (1567/68), quelle difese sarebbero state oggetto di un ennesimo rapporto ispettivo, nel quale l'anonimo estensore avrebbe evidenziato la necessità di

adeguamento delle pur robuste cortine di terra: “La città de Giovenazzo e fuochi 800 e circuisse le sue mure da mare can(n)e circa 300 et da terra circa 170 che sono 470 in tutto e assai buon sitto in parte terrapienata e atta a difendersi da battaglia di mano e d’artiglieria da mare ma la parte de terra non essendo fiancheggiata salvo da piccola torrette seben ha buone mure e fossa con sue difese non sono pero tal che di Artigliaria si possono diffendere...”

La relativa inadeguatezza delle mura di terra sembra ribadita da due piante tardocinquecentesche della città, una conservata all’I.S.C.A.G. di Roma, l’altra a Parigi (Biblioteca Nazionale); entrambe, una delle due deriva chiaramente dall’altra, propongono lo stesso identico sistema di bastionamento della cinta meridionale, attraverso l’impostazione di tre grandi baluardi con fianchi ritirati rivolti verso la campagna, i cui estremi sono adattati alle condizioni locali; si differenziano invece in quanto la pianta parigina contempla anche uno studio di rettifica dell’andamento delle mura a mare, con l’introduzione di quattro bastioni, sempre con i fianchi ritirati, ma di più modeste dimensioni, una previsione assente nella pianta romana che, tuttavia, sull’arco dell’insenatura portuale, reca contrassegnato con la lettera “A” un edificio, probabilmente i “magazzini” al servizio dell’attività marinara.



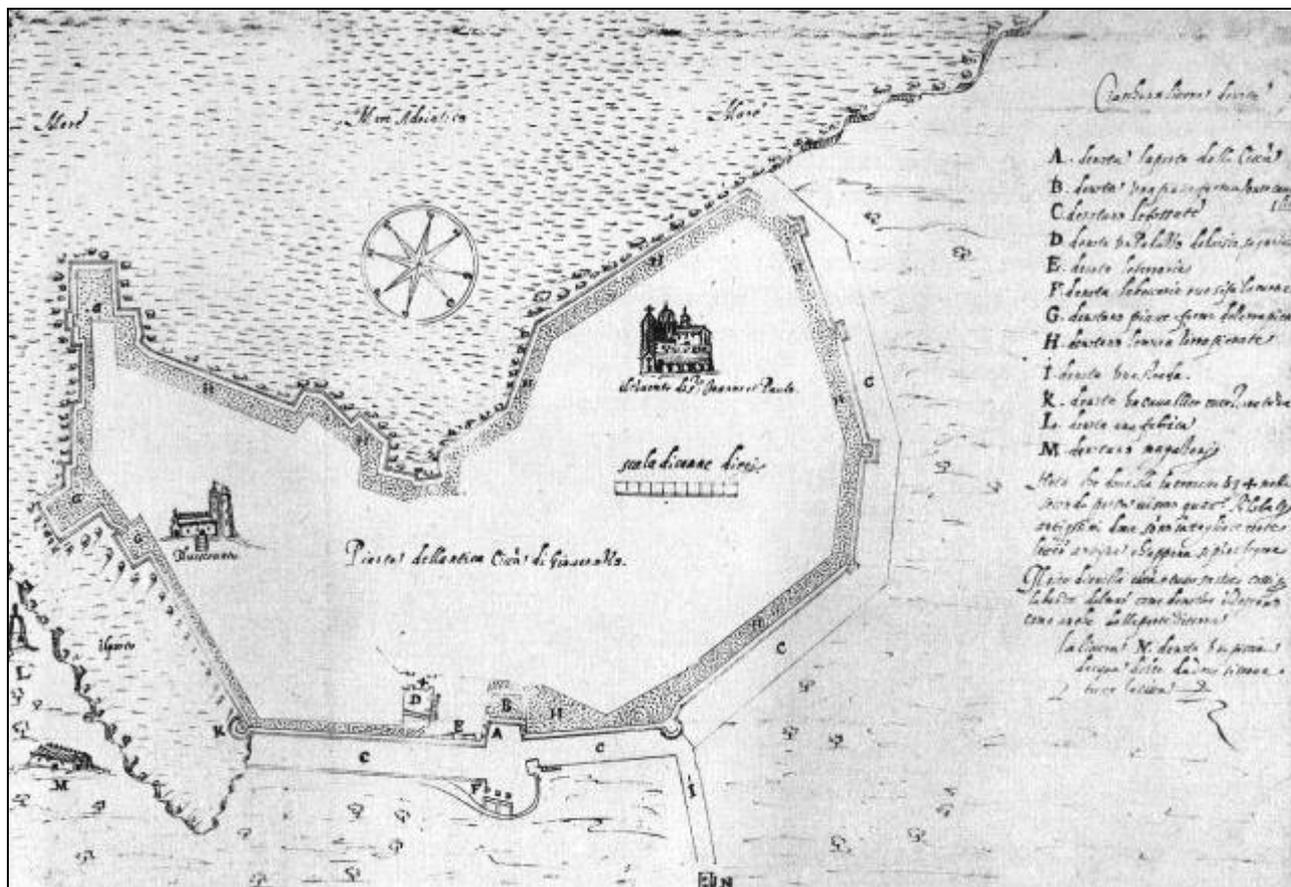
Le piante di “Giovenazzo”, entrambe del XVI sec., conservate rispettivamente all’I.S.C.A.G. di Roma e nella Biblioteca Nazionale di Parigi.

Più o meno coeva (sicuramente posteriore al 1529) è una delle due vedute, ora conservate presso la Biblioteca Angelica di Roma, preziosa perché affiancata da una legenda con dettagliate informazioni sulla città e sul porto.

Varie fonti attestano non meglio precisati lavori alle mura fino al 1579; nel 1615 l’armamento della città consisteva in “una mezza colubrina da 14 libbre, un sacro da 9 libbre, tre mezzi sacri da 4 libbre, cinque falconetti da 2 libbre e ½, un falconetto da 1 libbra”.

Fra Cinque e Seicento l’attività mercantile via mare della città percorre quasi esclusivamente le antiche rotte adriatiche, per lo più verso Venezia, e le derrate principali che si esportano sono l’olio

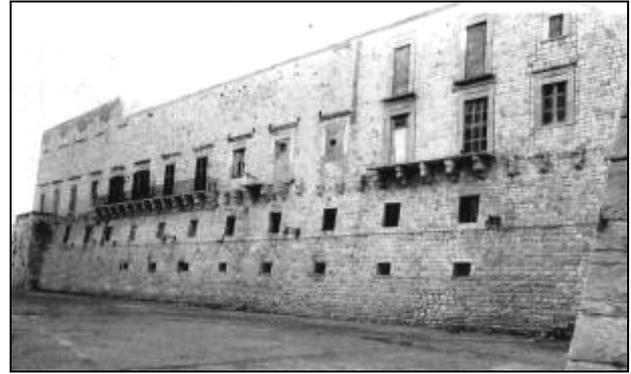
e il grano; nel primo Cinquecento, quando la produzione olearia pugliese ammonta complessivamente ad oltre 125.000 ettolitri, metà di questi partono per la sola Venezia, mentre un quarto raggiunge altre piazze ed il restante quarto è assorbito dal consumo locale. Nel secondo Cinquecento tale produzione appare triplicata e, nel contempo, gli scali pugliesi cominciano a diversificarsi sotto il profilo merceologico: Taranto, Barletta e Trani sono i porti del grano, mentre quelli dell'olio sono Bari, Monopoli, Molfetta, Giovinazzo, Bisceglie, Mola e soprattutto Gallipoli, autentico polo di riferimento per veneziani, inglesi e olandesi.



“Pianta della antica città di Giovinazzo” (Roma, Biblioteca Angelica). Il disegno è posteriore al 1529, epoca in cui venne ricostruita la torre della salita di San Lorenzo e ampliato il terrapieno compreso fra detta torre e la porta urbana (A), radendo il fianco della Chiesa di San Felice. Questa la legenda: “Ciascuna lettera denota: A, denota la porta della città; B, denota una piattaforma ovvero cavaliere; C, denota le fossate; D, denota un palazzo de Loiso Sagarriga; E, denota le ferrarie; F, denota le beccarie ove si fa la carne; G, denotano piattaforme del terrapieno; H, denotano le mura terrapienate; I, denota una strada (per Bitonto); K, denota un cavalli ero ovvero torre tonda; L, denota una fabbrica; M, denotano magazzini. Nota che dove sta la crocetta + nella seconda porta vi sono quattro pilobatij antiquissimi dove sono intagliate certe lettere antique e s’ appena se ponno legere. Il sito di questa città è tutto sassoso cossì per la banda di mare come denota il disegno come anche dalla parte di terra. La lettera N denota una piscina d’acqua da dove si serve tutta la città.” (A. Castellano)

In un portolano del 1625 Giovinazzo è infatti indicata come “caricator (d’olio) di marsigliani” e veneziani; di lì a poco (1639) i Giudice, principi di Cellamare, avrebbero acquistato il feudo, detenendolo fino al 1770.

Nicolò Giudice, che nel 1651 avrebbe ottenuto da Filippo V anche il titolo di duca di Giovinazzo, volle in città la sua dimora feudale. Il palazzo, innalzato a partire dal 1650 su progetto del napoletano Francesco Antonio Picchiatti, si completò in due fasi, in un primo tempo senza i grandi saloni di ricevimento; in un secondo tempo, acquistati dal capitolo cattedrale alcuni immobili limitrofi, si procedette all’ampliamento, che si completò entro il 1672, anno di morte del duca.

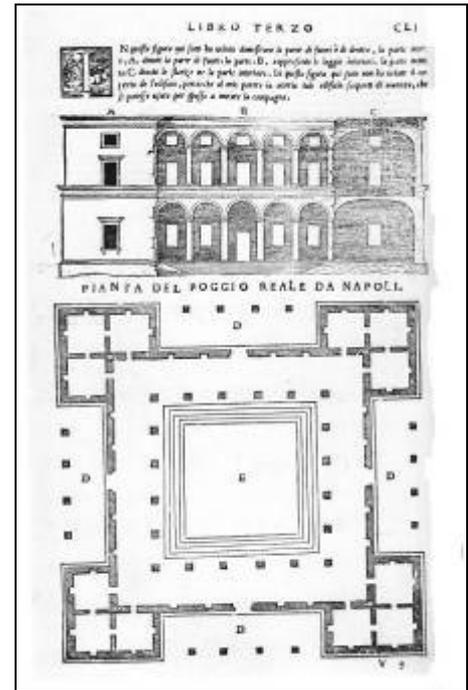
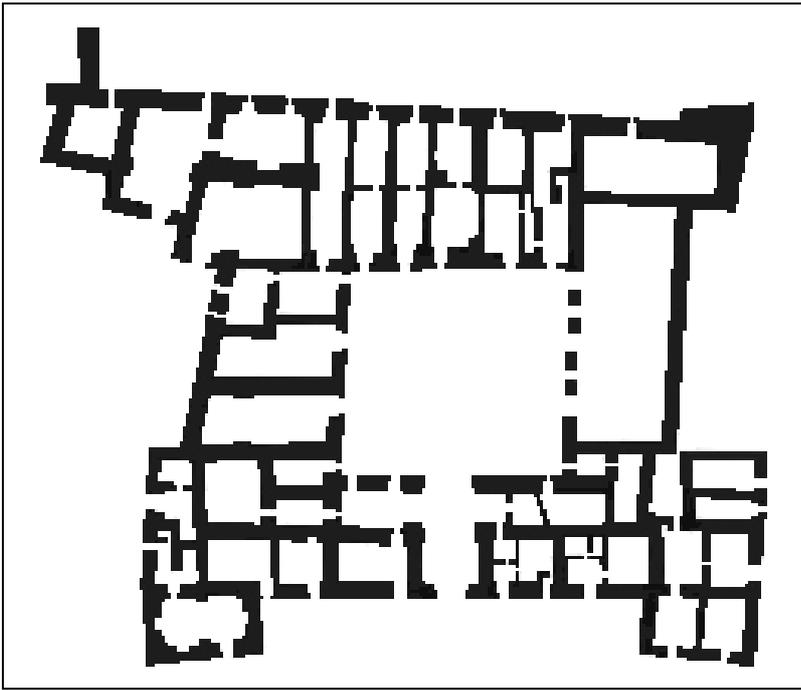


Il prospetto su Piazza Duomo e il fronte a mare del Palazzo Ducale in due riprese d'epoca - www.prolocogiovinazzo.com. Segue l'ipotesi ricostruttiva filologico-analitica della facciata principale realizzata nell'ambito del Progetto "Fabrica" (Istituto per le Tecnologie della Costruzione del C.N.R., sez. di Bari, Dipartimento di Architettura e Urbanistica e di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura del Politecnico di Bari, Soprintendenza B.A.A.A.S. di Puglia) - www.fabrica.ba.cnr.it



La veduta di "Giovenazzo" di Francesco Cassiano da Silva (1695 circa - Biblioteca Nazionale di Vienna); a destra l'immagine omologa incisa all'acquaforte, pubblicata nel 1703 ne "Il Regno di Napoli in prospettiva..." di Giovan Battista Pacichelli. Il palazzo Ducale, in basso, sorge quasi dal mare e si impone sull'abitato con la sua mole; il bastione alla sua destra, detto "del vescovado", ben munito di artiglierie, sarebbe stato in seguito sopraelevato con la fabbrica della "Vedetta della Marina".

L'immenso blocco edilizio, profondo sessanta metri, distende su Piazza Duomo una facciata di circa settanta metri, articolata su tre registri, di cui quello basamentale è in pietra bugnata, in origine animato da luci ridotte, come nelle dimore rinascimentali di gusto catalano; anche l'impianto complessivo, con i corpi angolari sporgenti a mo' di torri, rimanda a modelli tardo-quattrocenteschi (Villa Poggioreale a Napoli).



A sinistra, pianta del piano terreno del Palazzo Ducale - da: www.fabrica.ba.cnr.it. A destra, la pianta della villa di Poggioreale a Napoli, dal "Trattato" di Sebastiano Serlio (1550). Opera di Giuliano da Maiano (1487-1490) per Alfonso Duca di Calabria (il futuro Alfonso II) e concepita a Firenze, pare con il concorso dello stesso Lorenzo il Magnifico, la villa aragonese riscosse così tanta ammirazione e successo che Sebastiano Serlio, oltre mezzo secolo più tardi, volle assumerla a modello, testimoniando anche l'interessamento di Baldassarre Peruzzi sull'argomento. Alla strutturazione tipologica concorsero vari elementi: lo schema della villa romana, con il "peristilium" e l'"impluvium", da cui deriveranno i chiostri dei conventi e i cortili delle "insulae" impalazzate, il castello medioevale, con le sue torri angolari, l'impaginazione funzionale di una piccola reggia di campagna; Poggioreale entrò prepotentemente nei repertori costruttivi degli architetti, non solo meridionali, permanendone a lungo, come mostra il caso della dimora feudale di Giovinazzo.

Un portale, dall'ampio fornice e con l'architrave che sale oltre la linea marcapiano, attraverso un lungo androne voltato a botte lunettata, introduce al vasto cortile interno, esteso per quasi cinquecento metriquadrati; il prospetto opposto, direttamente affacciato sul mare, dalla base scarpata, fu invece fondato sui resti della cinta muraria ed ha la singolarità di presentare ancora chiare tracce di una balconata che corre ininterrotta lungo l'intero fronte, così come mostrano alcune vedute antiche della città, in particolare quella tardo-seicentesca del Da Silva, la quale, seppure qualitativamente, rivela l'esorbitante proporzione del palazzo rispetto all'intero nucleo urbano.

All'indomani della costituzione del nuovo stato indipendente meridionale ad opera di Carlo di Borbone (1734), l'amministrazione centrale, di concerto con le élites riformatrici napoletane, avviò immediatamente un imponente programma di opere pubbliche, nel quale i porti, soprattutto quelli situati nelle aree regionali più dinamiche, furono individuati come insostituibili presupposti per programmare lo sviluppo economico dell'intera Nazione. Intellettuali come Paolo Mattia Doria, filosofo e matematico, poi ministro, suggerirono immediatamente indirizzi di politica territoriale orientati a favorire una organizzazione mercantile di esportazione via mare, alimentata dalla produzione agricola e manifatturiera del regno, che appunto necessitava di un efficiente sistema di scali provinciali.

Si inaugurò così una ricca stagione di cantieri, supportati da inediti meccanismi finanziari che, come non mai, concessero alle singole Università di affrontare direttamente e con risorse locali, integrative di quelle eventualmente statali, le problematiche dell'efficienza dei rispettivi porti; la Puglia e, in particolare, la Terra di Bari beneficiarono straordinariamente dell'azione di questi nuovi impulsi istituzionali e, non a caso, alla visita nel barese di Re Carlo, nel marzo del 1741, seguirono,

nel giro di pochissimi anni, importanti provvedimenti per gli approdi di Bari, Barletta, Trani, Bisceglie e Mola.

Si redassero numerosi progetti e si impegnarono grandi risorse finanziarie, e lo sforzo valse a promuovere, soprattutto per i territori della Puglia centrale, reali fasi congiunturali positive; un cinquantennio più tardi, però, mentre l'Hackert, fra il 1789 e il 1792, trasponeva su tela l'immagine operosa e rassicurante di quegli stessi porti, le locali Deputazioni già provvedevano ad avviare lavori di manutenzione straordinaria, derivanti dai problemi di interrimento che si erano rapidamente manifestati.

Tanto osserva nel 1791 Giuseppe Maria Galanti, l'intellettuale molisano incaricato da Ferdinando IV di relazionare sulle province pugliesi; per la Terra di Bari, dopo aver fatto riferimento a Molfetta, Bari e Mola, annota che "...luoghi di commercio sono Barletta...Trani, Bisceglie e Monopoli. I primi tre esercitano traffico di grano più di altro. Tutti questi paesi hanno procurato di avere un porto, mostrano grande attività e producono bravi marinai. Alla loro industria non corrisponde la natura arenosa della spiaggia. Trani ha costruito un porto di meravigliosa bellezza che le correnti del mare e le torbe dell'Ofanto hanno quasi interrato. Bisceglie ne ha costruito uno né buono né bello, con un fondo meno infelice, Barletta ha un molo aperto...Nel totale, questo commercio marittimo sembra esser grande, ma tale poi non si trova..."



Louis Des Préz, "Vue de Giovinazzo, petite Ville de la Pouille, située sur les bords de la mer", dal "Voyage" del Saint Non, 1783; in primo piano le attività portuali. A destra: Gaetano Dura, "Donna di Giovinazzo", 1830 circa.

Il porto di Giovinazzo, forse per la condizione feudale della città, non beneficia in questi decenni di alcuna opera infrastrutturale e, tuttavia, non è meno attivo degli altri; in una relazione del 1808, all'avvio del periodo dell'occupazione francese, il porto di Barletta viene definito "mal sicuro" e non difeso "dagl'interramenti a causa delle maree", Trani lo si dice "una volta rinomato" ma lo si ritrova ugualmente interrato e "adatto...a bastimenti di picciola portata", Bisceglie "è mediocre ed è capace di qualche numero di piccoli legni", ma viene ricordato il suo antico arsenale, Molfetta "non è migliore de' precedenti" ma "è rimarchevole per l'attività di cabotaggio". In condizioni del tutto simili vengono dichiarati i porti di Giovinazzo e Bari, che però mantiene un commercio "attivissimo", specialmente con Trieste, e quelli di Mola, Polignano e Monopoli, affetti (quelli da Bari in poi) dal problema del riversamento delle alghe marine trasportate dalle correnti di Levante.

Lo scalo di Giovinazzo non è neppure compreso fra i cinque porti (Barletta, Trani, Bisceglie, Bari e Mola) che passano sotto la giurisdizione della provincia e che nel 1809 si decide di bonificare, affidando l'incarico tecnico all'Architetto polignanese Giuseppe Gimma; nessuna opera viene però avviata, ma lo scalo giovinazzese è comunque rapida decadenza. Nel 1811 a Giovinazzo approdano

solo 6 navigli mercantili, contro i 1.274 di Barletta, i 510 di Trani, i 178 di Bisceglie, i 234 di Molfetta, i 225 di Bari, i 126 di Mola e i 302 di Polignano-Monopoli, e l'anno successivo, quando a Giovinazzo gettano l'ancora appena 30 "legni", la statistica non muta.



Scene di vita lungo il porto. A sinistra: "Marinai e pescatori", Francesco De Bourcard, 1853-58; al centro: "Marinaro napoletano", (XIX sec.); a destra: "Marinari", litografia acquerellata, 1840 circa.

Con la Restaurazione, il Ministero di Guerra e Marina si preoccupa innanzitutto di mantenere in efficienza le "batterie" di tutti i principali siti di ancoraggio del regno e, per Giovinazzo, viene proposto di aggiungere un altro cannone a quello già in servizio per la difesa del porto. Sopravvive una modesta attività cantieristica: nel 1839 sono inventariati 39 bastimenti costruiti a Giovinazzo, di cui solo 3 nell'ultimo quinquennio, comunque non tanto di più di quelli che si registrano per gli altri scali pugliesi, dove primeggiano Barletta e Bari.



Personaggi di genere: "Pescatore napoletano", "Venditrice di pesce", "Pescatori di Napoli", rispettivamente in costume estivo e invernale. (Costanzo De Angelis, 1834).

Alcune relazioni di viaggio contribuiscono a ricreare l'immagine della marina giovinazzese in questi anni; Richard Keppel Craven, un nobile inglese in visita nel 1818, ci riferisce della presenza "di un numero considerevole di barche da pesca, che muovendosi in mare aperto" formano "una piccola flotta pittoresca di vele bianche" e Cesare Malpica, affacciandosi da una finestra del Convento di San Domenico, del quale è ospite nel Settembre del 1840, osserva la porta della città, davanti alla quale si intrattengono "vari crocchi di marinari".

Nel 1852 a Giovinazzo sono allistati 35 bastimenti, ma sembra che la navigazione commerciale di cabotaggio interna al regno non tocchi più questo scalo.

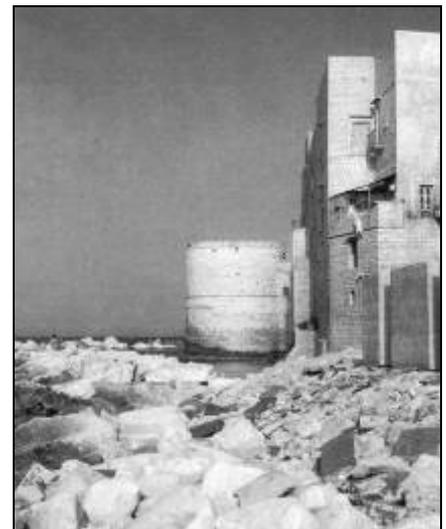
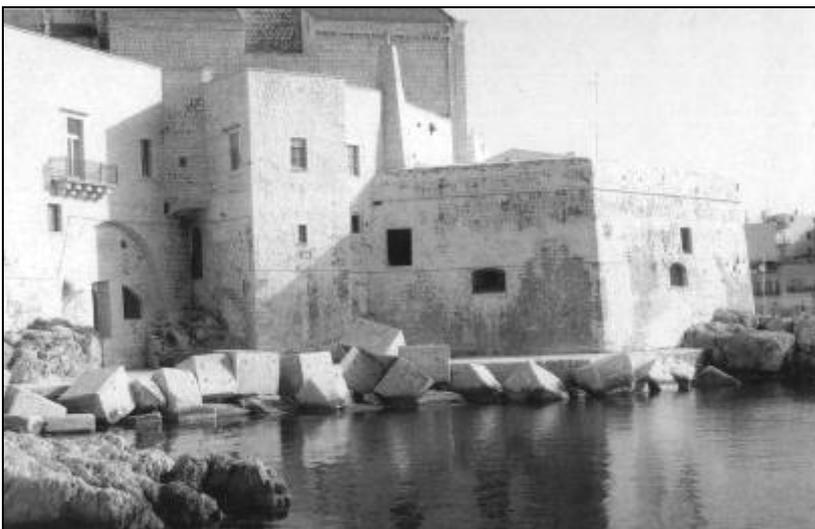
Con l'Unità d'Italia, in virtù del R.D. promulgato il 30 Dicembre 1866 da Vittorio Emanuele II, la cinta della città viene smilitarizzata e il porto risulta ulteriormente declassato; più volte aleggia la promessa o si tenta di creare le condizioni per attivare opere di miglioramento, come nel 1883/85, quando la situazione è in grave decadimento. Nel 1898, per esempio, sarebbero transitate per il

porto, considerato di mero interesse locale e dichiarato di quarta classe, solo due navigli mercantili, a vela.



“Marina di Giovinazzo”, acquerello, Michele De Giosa (Bari 1896 - 1969). A destra, la stessa veduta ovvero la “Cala del Porto” e le case dei pescatori, nel 1945. (www.prolocogiovinazzo.com)

Nel 1919 fu probabilmente approntato anche un progetto, del costo di tre milioni di Lire, poi non finanziato (1924) per indisponibilità di bilancio, mentre sopravviveva un esiguo traffico di bastimenti commerciali, sempre a vela, ai quali si andavano ormai sostituendo i piroscafi, che a Giovinazzo non avevano alcuna possibilità di attracco; fra il 1923 e il 1926 approdarono in porto solo 52 navigli, in misura decrescente negli anni, e ne salparono 50.



Immagini del porto alle soglie degli Anni '80 del Novecento.

Altre speranze di avere un porto si accesero nel 1940, presto naufragate per via della guerra; nel 1954, azzerato il traffico commerciale, un accenno di opera a Levante fu presto travolto dalla prima burrasca e mai più ripreso. Finalmente fu costruito il braccio a Ponente delle “Tre Colonne”, a protezione delle case dei pescatori che prospiciavano, quasi a fior d’acqua, il lido in corrispondenza dell’attuale Piazza Porto, mentre intorno al 1980 venne realizzato il Molo di Levante.

Il secolare connubio fra pietra ed acqua è certo profondamente radicato nel sentire comune della città; il racconto delle stagioni epiche aleggia ininterrotto, per chi lo sa ascoltare, fra il vasto orizzonte e i segni distintivi della città antica: la mole strabocchevole dei segni del potere - la Cattedrale e il Palazzo Ducale - gli edifici-*insulae* dei palazzi nobiliari, i fornici-cavalcavia, che nel 1960 appaiono al “pellegrino” Cesare Brandi “come soprossi sulle strade strette e simili ai cunicoli degli anfiteatri romani.

“Tanti sono i cavalcavia” è sempre il Brandi “che proprio si ha l’impressione che, una volta, tutta la città vecchia fosse un succedersi ininterrotto di camminamenti oscuri, di passaggi in caverna. E luminosa tuttavia. Ma il sortilegio è del mare che l’avvolge da ogni lato e la saetta di raggi, di luci, tenere e vaganti sotto le volte ogivali dei cavalcavia.”

Gianfrancesco Todisco, 2013

[*gian.tod@libero.it*](mailto:gian.tod@libero.it)