

## La rada-porto di Gallipoli nei secoli

di Federico Natali

Alcuni storici hanno scritto che il porto di Gallipoli nei tempi antichissimi era situato in altro sito: a Mezzogiorno della città, nel mare del seno del Canneto ed oltre.

Lo storico Bartolomeo Ravenna nel suo *Memorie Istoriche della Città di Gallipoli*, pubblicato nel 1836, così scrisse: “*Si è creduto da alcuni che il porto di Gallipoli sia stato ne’ tempi antichi in altro sito, e propriamente verso il mezzogiorno della Città. Non ne trovo sicure memorie, né esiste nessun vestigio per accertarcene. Se si riflette però, che l’ingresso più frequentato della Città, e che chiamavasi porta di mare, era a sirocco; come pure, che il luogo ov’è il fosso del Baluardo di S. Domenico era destinato per le persone di quei bastimenti che dovevano consumare la quarantena, potrebbero tali circostanze indurci a credere che probabilmente [il porto] fosse stato in quel sito. Attualmente è verso tramontana. [Esso oggi] può definirsi piuttosto rada, che porto, ed una qualche forma di porto gliela dà soltanto lo scoglio, che si chiama scoglio del porto [che poi fu inglobato nel molo foraneo di oggi].*”

I Veneziani, dopo aver espugnato Gallipoli nel maggio del 1484, nella certezza che la città doveva restare a lungo sotto il loro dominio, ritenendo il piccolo porto a scirocco essere insufficiente per i loro futuri commerci, pensarono anzitutto di munire la rada di Tramontana della città di un sicuro porto. Ma l'opera, appena iniziata, venne abbandonata per l'incalzare degli avvenimenti. I Veneziani, nel settembre del 1484, a quattro mesi dall'occupazione, furono costretti a restituire la città a Ferrante I d’Aragona, sovrano del Regno di Napoli. L'opera del porto venne così proseguita dagli Aragonesi su suggerimento dell'architetto Francesco di Giorgio Martini, venuto a Gallipoli nel 1492 con Alfonso d’Aragona duca di Calabria, ma non fu portata a termine.

Agli inizi del 1500, Gallipoli era divenuta polo di attrazione dei traffici commerciali, in particolare del commercio dell'olio e del vino, pur non disponendo di un vero porto.

Ferdinando il Cattolico, nuovo sovrano del Regno di Napoli, fece proseguire a tramontana i lavori progettati dai Veneziani, ma con l’arrivo degli spagnoli di Carlo V nel Regno di Napoli i lavori non furono più portati a termine.

Nella prima metà del 1500 numerose feluche della Repubblica di Venezia erano presenti nella rada-porto di Gallipoli per scaricare oggetti di valore e per caricare olio per le fabbriche di sapone veneziane. Ciò è riportato nei *Diarii* dello storico veneziano Marin

Sanudo. Oltre alle veneziane alla fonda della rada erano ormeggiati bastimenti di altre nazionalità che caricavano olio. Queste navi giungevano cariche di mercanzie che riempivano i fondaci di Gallipoli dove venivano a rifornirsi i commercianti di tutta la Puglia, della Basilicata e persino della Calabria.

La prova della floridezza del commercio e dei traffici portuali in quegli anni ci viene dal fatto che l'Università di Gallipoli presentò una supplica presso la Santa Sede perché i mercanti della città e del territorio, i facchini e le maestranze portuali fossero esentati dall'obbligo di santificare le festività e lavorassero anche in quei giorni. Il papa Gregorio XIII, il 18 aprile del 1581, emanò un *Breve* con il quale concedeva l'autorizzazione.

Il pontefice Sisto V, il 28 febbraio 1590, con un altro *Breve* reiterò la dispensa a patto che i dispensati in quei giorni festivi, prima dell'inizio del lavoro, ascoltassero la messa del mattutino e che i mercanti mettessero in vendita solo le mercanzie elencate nel documento papale.

Nel *Libro Rosso di Gallipoli o Registro dei privilegi* sono riportati i capitoli nei quali sono elencate le merci che dai vascelli provenienti dalle regioni italiane ed estere venivano sbarcate a Gallipoli.

Anche nel sec. XVII il traffico commerciale nella rada-porto di Gallipoli fu fiorente: esso, specialmente per gli oli, è rappresentato da cifre che sembrerebbero fantastiche se non risultassero da atti autentici. Raggiunse, però, il suo apice nel secolo XVIII, sotto i Borboni: agli inizi di questo secolo il numero dei vascelli presenti nella rada raggiunse il massimo di trenta in un solo giorno.

Nel 1700 il porto di Gallipoli continuava ad essere costituito semplicemente da un tratto di spiaggia. Essendo privo di banchina o di pontili non lo si poteva considerare un porto vero e proprio ma un semplice approdo. Nonostante ciò, nella sua rada si svilupparono imponenti traffici commerciali, tanto che esso fu compreso fra i più grandi empori del bacino del mediterraneo, centro di esportazione di tutti i prodotti della penisola salentina, specie dell'olio lampante. Persino la Casa Reale volle tributare a Gallipoli i meriti onori, e Carlo di Borbone, il 29 gennaio 1740, dopo l'istituzione del *Consolato del mare* a Napoli, decretò per Gallipoli analogo privilegio.

Lo storico ed economista Giuseppe Maria Galanti, in occasione di un suo viaggio nel Regno, nel 1791, riferiva che Gallipoli era un gran magazzino d'olio della provincia e la prima piazza in Europa in questo genere; ma che non aveva molo, sebbene ne fosse

facile la costruzione; che il caricamento avveniva sopra una spiaggia resa malsicura dai venti del maestrale.

La città di Gallipoli aveva numerose volte inviato suppliche presso il governo, a Napoli, per ottenere strutture portuali adatte a supportare lo sviluppo della produzione e commercializzazione dell'olio, e correlate con la sicurezza dello scalo: suppliche, quasi mai recepite dal governo, che sembrava interessato unicamente ad incamerare le ricche tasse e gabelle provenienti dalla Città. Una di queste suppliche, particolarmente accorata, era stata avanzata nel 1769 dal sindaco Bonaventura Balsamo. Il re Ferdinando IV, inviò a Gallipoli nel 1773 l'ing. Barone D'Orgemont con l'incarico di studiare i luoghi e redigere un progetto pienamente rispondente alle necessità; ma il progetto del Barone D'Orgemont venne abbandonato per gli elevati costi di realizzazione. Ad ispezionare il porto giunse a Gallipoli, nel 1782, anche l'ingegnere borbonico Carlo Salerni, ispettore governativo di stanza a Lecce, che appuratane la rischiosità e l'inadeguatezza propose il potenziamento con scogliere di protezione per scongiurare il ripetersi dei naufragi che ostacolavano il commercio dell'olio. La proposta del Salerni non fu del tutto disattesa in quanto nel 1786 furono formate delle scogliere vicino al torrione di San Francesco d'Assisi. Ma queste opere erano solo dei pagliativi come risulta da ciò che scrissero i coevi viaggiatori e riformatori: il diplomatico tedesco Hermann Von Riedesel, il diplomatico svizzero Carlo Ulisse De Salis Marschlins, l'economista Giuseppe Palmieri, lo storico ed economista Giuseppe Maria Galanti e il galatonese Saverio Caputi.

Intanto, tragici naufragi collettivi continuavano a registrarsi a pochi anni di distanza l'uno dall'altro. Il 22 dicembre 1792 otto vascelli, in poche ore, furono distrutti mentre erano ancorati nella rada in attesa di caricare.

Il re Ferdinando IV, nell'aprile 1797, quando giunse in visita a Gallipoli, mentre era sindaco Giovanni de Pace, nonno dell'eroina mazziniana Antonietta de Pace, promise la realizzazione del porto, e al suo rientro a Napoli, assegnò all'ing. Carlo Pollio di Brindisi l'incarico di redigere un nuovo progetto. Ma neanche questo progetto ebbe seguito. Durante la parentesi napoleonica anche il re Gioacchino Murat, in visita a Gallipoli, il 19 aprile 1809, fece promesse non mantenute. Nel 1821, durante il regno di Ferdinando IV, diventato re delle due Sicilie col nome di Ferdinando I dopo il Congresso di Vienna, un nuovo progetto dell'ing. Giuliano De Fazio fu bocciato dal Ministero delle Finanze perché ritenuto eccessivamente grande e troppo dispendioso per i bisogni della città. Seguirono altri progetti come quello dell'ing. Luigi Giura ma non se ne fece niente fino a che un

*Rescritto sovrano* del 24 luglio 1830 non sanzionò la costruzione del porto; ma solo nel 1842 l'ing. Ercole Lauria redasse il progetto definitivo.

In occasione della sua venuta a Gallipoli, il 16 settembre 1844, Ferdinando II constatò di persona le difficoltà di sbarco ed imbarco connesse con i bassi fondali del porto-rada e gli ulteriori ostacoli determinati dal lido sabbioso. Occorrerà attendere fino al 10 maggio 1847 perché nella riunione del Consiglio di Stato il Sovrano decretasse la costruzione del porto secondo il progetto dell'ing. Ercole Lauria, stanziando per l'opera la somma di 18.000 ducati.

Intanto le sciagure non erano finite: nei primi giorni del gennaio 1846 un violento maestrale aveva devastato la città e il 27 gennaio 1850, a causa di una terribile bufera, nel porto si verificò il naufragio di numerosi vascelli con la morte di alcuni marinai. Solo nell'aprile 1853, dopo solenne cerimonia, ebbero inizio i lavori che, però, furono sospesi nel triennio 1858-1860. Nel 1861, dopo l'Unità, alla ripresa dei lavori, fu decisa una variante in corso d'opera che perfezionava il progetto originale. Fu elaborato un nuovo progetto, a firma dell'ing. Filippo Pinto. Poche furono le novità introdotte dal nuovo elaborato rispetto al vecchio progetto borbonico dell'ing. Ercole Lauria. I lavori di completamento del porto ebbero termine nel 1871 e furono inaugurati il 5 maggio dello stesso anno. Il compimento complessivo delle opere in progetto, però, ebbe termine effettivo solo nel 1877. Qualche anno dopo il Ministero dei Lavori pubblici non prese in considerazione il progetto dell'ing. Giuseppe Franco per la realizzazione di un antemurale nei pressi delle secche del *Rafo* che avrebbe agevolato le manovre di uscita dal porto dei bastimenti.

L'attività del porto continuò a pulsare per tutto l'800 e i primi del 900: lo testimoniano la presenza in Gallipoli di 12 viceconsolati, 22 stabilimenti vinicoli, 26 fabbriche di botti. All'inizio del '900 fu costruito il tanto sospirato tronco ferroviario che dalla stazione menava alle banchine del porto. Negli anni successivi furono realizzati alcuni lavori di razionalizzazione ed ampliamento e il porto fu dotato di attrezzature per facilitare il carico e scarico di merci, ma a tutto ciò fino ad oggi non è seguito il tanto auspicato aumento dei traffici commerciali e turistici.