



La riscoperta della banchina borbonica del Porto Vecchio di Bari

Giovanna Cacudi *, Giuseppina Caliendo, Francesca Radina

* Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bari

ricevuto il 29/3/24; ricevuto in forma rivista il 26/4/24; accettato il 17/5/24; disponibile online il 09/12/24

ABSTRACT

Results of the archaeological investigations in the subsurface of the Mercato del Pesce in Bari are presented, conducted by the Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio for the Metropolitan City of Bari, during restoration work promoted and planned by the Regional Secretariat for Apulia. The results have added a significant piece to the city's 19th-century relationship with the sea. In fact, a section of the Bourbon masonry quay has resurfaced, built between 1819 and 1825 to complete the configuration of the so-called Old Port and safeguard the Piazza behind it (today Piazza Ferrarese). The remains of the pier, which resurfaced in a perfect state of preservation, were gradually encompassed and completely obliterated in the construction and expansion phases starting in 1837 of the market building on the seafront.

Keywords: urban excavations; preventive archaeology; historical and archaeological reconstruction of the port; quayside 1824-1825.

Introduzione

Tra il 2017 ed il 2019 l'edificio Mercato del Pesce di Bari è stato oggetto di interventi di restauro nell'ambito del progetto «Lavori di completamento, recupero funzionale e valorizzazione del Mercato del Pesce», finanziati con l'Accordo di Programma Quadro Rafforzato Beni e attività culturali, Delibera Cipe 92/2012 della Regione Puglia e Programma Ordinario MiBACT, a cura del Segretariato Regionale per la Puglia, con la direzione scientifica degli interventi di scavo archeologico della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bari¹.

Le attività hanno riguardato essenzialmente il piano terra, che sarà adibito dal Comune di Bari ad attività culturali e turistiche in senso lato dove, tenuto conto dell'alto potenziale archeologico dell'area così come documentato dalle notizie d'archivio e dai rinvenimenti dell'ultimo decennio del secolo scorso, sono stati effettuati saggi archeologici in estensione.

Gli esiti delle indagini archeologiche hanno fornito ulteriori dati alla ricostruzione della sequenza storico insediativa di questo comparto del centro storico in età ottocentesca e nello

specifico della configurazione dell'area portuale, il c.d. Porto Vecchio, sul versante orientale del promontorio su cui si sviluppò la città vecchia.

Le evidenze archeologiche rinvenute, integrate all'interno della sistemazione del piano terra dell'immobile, restituiscono la complessità delle stratificazioni storico culturali caratterizzanti il complesso monumentale e l'area circostante.

Gio.C.

Aspetti storici e urbanistici dell'area di Piazza Ferrarese

Il Mercato del Pesce è sito in Piazza Ferrarese, fiancheggiato dal lungomare Imperatore Augusto, ed è adiacente al Porto Vecchio o Piccolo, delimitato dai moli S. Antonio e S. Nicola (figg. 1-2).

Per la sua posizione la Piazza, protesa sul mare, ha visto nel tempo trasformazioni urbanistiche importanti, di cui il Mercato del Pesce costituisce un tassello significativo anche per le sue preesistenze. Piazza Ferrarese², nota sino al XVII sec.

1 R.U.P. Francesco Longobardi, Progettazione Anita Guarnieri (Segretariato Regionale MiBACT della Puglia – Maria Piccarreta, dirigente), D.L. Anita Guarnieri e Antonio Zunno (Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Lecce e Brindisi), Direzione scientifica indagini archeologiche Francesca Radina (Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bari – dirigente Luigi La Rocca), conduzione sul campo e responsabilità del cantiere di scavo Giuseppina Caliendo (archeologa libero professionista). Rilievi Maria Franchini (Segretariato Regionale MiBACT della Puglia), elaborazioni grafiche Vincenza Pellegrino. Impresa Esecutrice Vincenzo Modugno S.r.l. – Costruzioni Restauri (Capua – CE).

2 Per un inquadramento storico generale sulla piazza, le aree adiacenti, lo sviluppo urbanistico del centro storico, anche in relazione al porto, cfr. Baldassarre 1966, 8-9; Pedio 1974; Musca 1981; Licinio 1990; Porsia 1990; Rossi 2009; Perfido 2014. In particolare per Piazza Ferrarese cfr. Di Ciommo 1984, 79-80; Melchiorre 1987, 18-20; Melchiorre 2003, 109-127. Per Piazza Mercantile cfr. Lavermicocca 1984; Melchiorre 1987, 24-27; Melchiorre 2003, 183-187. Per "Porta Nuova" cfr. Melchiorre 1990, 36-37, n. 30; Melchiorre 1993, 146 (Porta Nuova). Per gli interventi Seicenteschi su Mura e Porta cfr. Melchiorre 2009a, 225-226, n. 23.4 (Nuova muraglia e Porta da farsi), 228 n. 25.1 (Muraglia), 254 n. 46.2 (Porta Nuova), 317 n. 108.1 (Mura e Porte), 324-325 n. 119.1 (Porta Nuova), 403 n. 242.2 (Muraglia, Porta e ponti), 428 n. 283.1 (Mura). Per le indagini archeologiche nell'area di progetto cfr. Riccardi 2008, 93-96.



Fig. 1 - Ubicazione dell'area di rinvenimento dei resti su ortofoto 2018, tratta da Google Earth (riel. Giuseppina Caliendo).



Fig. 2 - Bari, Mercato del Pesce. Veduta da nord-ovest durante i lavori di ristrutturazione.



Fig. 3 - Veduta di "Porta della Marina" del 1816, incisa da Antonio Festa su disegno di John Williams (da Introna 2008, 91).

come "Piazzetta d'armi" per la presenza del corpo di guardia preposto al mantenimento della quiete pubblica, successivamente denominata "Piazza della Marina" per l'adiacente porto, si apriva a ridosso della cinta muraria di età aragonese e ducale che cingeva la Città vecchia. Sotto il regno di Filippo III di Spagna (1612 o 1613) fu aperta una seconda porta di accesso alla Città vecchia, nota come "Porta Nuova", "Porta della Marina", "Porta di mare" o "Porta di Lecce", di cui oggi si possono apprezzare i resti delle fondazioni delle mura e dei bastioni e di due livelli di basolato stradale in pietra, messi a vista dalle indagini 1999-2000 (fig. 3). In occasione della realizzazione della Porta, sarebbe stata rinvenuta «una tomba di un guerriero di alta statura, contenente fra l'altro delle antiche monete baresi»³, notizia questa mai verificata sulla base della documentazione disponibile. Resti di un basolato, inquadrabile tra il XV e il XVI sec., sono emersi nel corso delle indagini archeologiche 1991-1992 e 1999-2000 anche nell'adiacente Piazza Mercantile, a ridosso del Palazzo del Sedile, consistenti in una pavimentazione diffusamente usurata ubicata nella zona di passaggio tra le due piazze. Anche nel corso del 2000 sono stati intercettati resti estesi di un successivo piano di calpestio (XVI-XVII sec.) e strutture murarie pertinenti a livelli abitativi frequentati tra il X e il XVI sec. A ridosso della Colonna Infame, in Piazza Mercantile, sono emersi resti di un imponente muro in tufo, inquadrabile tra l'età medievale e il Rinascimento, realizzato su una struttura a grandi blocchi bugnati, presumibilmente pertinente la cinta muraria di età ellenistica, la cui datazione è confermata anche dal materiale ceramico⁴.

Un lungo segmento del circuito murario angioino-aragonese è stato scoperto nel 2004 nell'ambito dei lavori pubblici per la nuova canalizzazione fognaria lungo corso Vittorio Emanuele II, uno degli assi principali della Città moderna, realizzato agli inizi del XIX sec. obliterando e in parte demolendo il tratto di cinta che ricadeva lungo il percorso⁵. Lungo la



Fig. 4 - Carta scenografica della città di Bari del 1770, incisa da Bartolomeo Borghi su disegno di Vincenzo Lapegna (da Introna 2008, 71).

possente struttura si apriva una porta con due avancorpi quadrangolari, tompagnata nella fase di obliterazione delle mura e presumibilmente da identificare con la «Porta di S. Lucia». Rispetto al circuito murario ricostruibile sulla base delle fonti bibliografiche citate, le strutture riportate alla luce nel 2004 sono pertinenti al progetto di Isabella d'Aragona nell'ambito della trasformazione urbanistica della Città operata agli inizi del XVI sec., che concepì un canale esterno alle mura di collegamento tra il mare di Ponente e il porto ubicato nell'ansa di levante. La grandiosa e fantasiosa opera che isolava l'antico abitato fu portata avanti abbastanza rapidamente, ma rimase incompiuta sia per la morte della Duchessa (1524) che per quella di sua figlia Bona (1558), che si era riproposta di concludere l'opera.

Tale assetto urbano si può cogliere nelle vedute scenografiche di Giovan Battista Pacichelli (1703), Thomas Salmon (1761) e Vincenzo Lapegna (1770) (fig. 4), che rappresentano lo stato della Città racchiusa nel circuito murario caratterizzato dai torrioni e dalle due porte di accesso ubicate a nord e sud. L'ultima stampa riporta nel dettaglio l'area dell'attuale Piazza Ferrarese, con l'interna «Piazza d'armi» protetta dalla cinta, costeggiata da edifici, uno dei quali potrebbe essere identificato nella chiesa di S. Pietro dei Ravellesi, poi S. Maria della Purificazione o Vallisa, ed infine separata da una porta da «Piazza grande». All'esterno della «Porta della Marina» sono visibili il terrapieno con il «Porto» e la fascia che costeggia le mura («banchina») sino al «Fortino del Porto» con il molo.

All'inizio dell'800, Piazza Ferrarese fu attrezzata per accogliere le funzioni di mercato. Nel 1817 l'architetto Giuseppe Gimma progettava uno spazio porticato per la vendita di carne, pane e verdure al coperto, demolito per problemi strutturali e ricostruito nel 1999, edificio oggi denominato "Spazio" o "Sala Murat". Del 1837 è il progetto ad opera dell'architetto comunale Vincenzo Capiirri, collaboratore e successore di Gimma, di un porticato gemello denominato "Mercato del Pesce", situato di fronte al primo, da destinarsi alla vendita di pesce, frutta fresca e secca; l'edificio, chiuso sul lato verso il porto, avrebbe dovuto anche riparare la piazza dalle mareggiate che la investivano, quando spiravano i forti venti da

³ Baldassarre 1966, 63, tav. 6.8.

⁴ Lavermicocca et al. 1992, 317-321 (scavi 1992); Natali 1997b, 118-119 (scavi 1996); Riccardi 2001a-b, 66-67 (scavi 2000); Riccardi 2008, 93-96.

⁵ Depalo 2008, 121-124 con bibliografia precedente.

sud-est e nord-est. In corrispondenza del settore triangolare retrostante al porticato fu costruito un corpo di fabbrica a due piani, fondato su una preesistente banchina. Nel corso dell'800 (1842-1900) l'edificio subiva le prime trasformazioni, con le due campate meridionali del porticato che furono tamponate e riadattate ad uffici della Polizia Urbana. Tra il 1900 e il 1903 l'edificio esistente fu sopraelevato e furono uniformati i prospetti su Piazza Ferrarese e su Corso Cavour; il fronte dell'edificio che si affacciava sul porto, mostrava ancora il muro in carparo del Mercato fondato sulla banchina. Dopo il 1914 l'edificio veniva ampliato in corrispondenza dell'area portuale, assumendo l'attuale conformazione a pianta rettangolare, con 9 x 3 campate e la banchina inglobata all'interno del fabbricato. Successivamente al 1931, con la costruzione della strada litoranea, l'edificio venne isolato dal mare e il porticato si aprì anche verso il lungomare⁶.

Le indagini archeologiche

Le opere di restauro del Mercato del Pesce⁷ hanno comportato la verifica di strutture e stratigrafie archeologiche nel sottosuolo, nei livelli sottostanti l'ultima pavimentazione dell'immobile, presenze archeologiche presumibili data la posizione dell'edificio in un'area di cui era già evidente il potenziale archeologico⁸.

Sono state quindi attivate indagini archeologiche in estensione⁹, in particolare negli ambienti indicati nelle planimetrie di progetto 1, 2, 6, 8 e 12 (figg. 5, 9, 28); mentre gli Ambienti 3, 4 e 5 sono stati oggetto di sorveglianza archeologica contestualmente alle opere edili sino alle quote di progetto per la posa della nuova pavimentazione (60-80 cm), consentendo di documentare i livelli immediatamente sottostanti (figg. 5, 28). Nell'Ambiente 3, edificato nell'ultima fase di ampliamento del Mercato datata post 1914, sono stati rintracciati la fondazione del muro perimetrale e alcune condotte fognarie. Lo scavo ha comportato l'asportazione degli strati di riempimento sino alla quota del piano di posa del basolato (US 55) pertinente alle medesime fasi, indagini che hanno consentito di escludere

la presenza di stratigrafie archeologiche in quest'area dell'edificio. Nell'adiacente Ambiente 4, realizzato nelle stesse fasi del precedente, sono emersi i resti di una precedente pavimentazione e vari sottoservizi; lo scavo ha raggiunto la profondità di 80 cm dal piano di calpestio non intercettando stratigrafie archeologiche.

Nell'Ambiente 5 la pavimentazione sigillava un deposito di sabbie calcarenitiche e pietrame, rimosso sino a 60 cm dal piano di calpestio, che ricopriva i resti di un basamento quadrangolare in conci di tufo pertinente ad una struttura precedentemente rimossa, oltre ad un arco di scarico di un muro divisorio con l'Ambiente 8.

Nell'Ambiente 1, realizzato nel corso dell'ampliamento dell'edificio post 1914, sono stati intercettati vari sottoservizi ed un riempimento di materiale di riporto, asportato fino alla profondità di 2 m, utili questi ultimi alla posa di una cisterna prevista dal progetto. Nel riempimento sono stati recuperati frammenti di laterizi, ceramica comune e da fuoco, invetriata e smaltata bianca, inquadrabili in età moderna; interessante la sporadica presenza di qualche frammento a vernice nera. Ad una profondità di 94 cm sono stati intercettati i resti di un canale preesistente rispetto all'ultima fase di ampliamento del Mercato, realizzato con basole di pietra contro terra, per una lunghezza di 4,20 m in direzione ovest-est, che doveva confluire in mare, successivamente riutilizzato per la posa di una condotta fognaria. Il canale, simile a quello che si troverà nell'Ambiente 8, proseguiva nell'Ambiente 2 (US 55). Una volta smontato, veniva rinvenuto materiale frammentario, inquadrabile tra XVI e XX sec.

Nell'Ambiente 2, sul fronte settentrionale dell'edificio, al di sotto della pavimentazione, ad una profondità di 50 cm sono stati intercettati i resti di una struttura muraria in conci di calcare che delimitava parte di un piano pavimentale preesistente in continuità con la US 55, con basole litiche, alla profondità di 1 m.

Nell'Ambiente 3 sono state rintracciate condotte fognarie e strati di riempimento, elementi asportati oltre la quota di progetto al fine di escludere la presenza di stratigrafie archeologiche.

Nell'Ambiente 4, sul fronte settentrionale del mercato, sono emersi resti di una precedente pavimentazione di epoca recente e strati di riempimento, asportati fino alla quota di progetto, 80 cm, con esito archeologico negativo.

L'Ambiente 6, sempre sul fronte settentrionale dell'edificio, destinato ad ospitare uno degli ascensori, al di sotto della pavimentazione presentava un potente strato di riempimento, asportato sino alla profondità di 2,20 m, raggiungendo la quota di risalita della falda marina. Lungo la parete sud, ad una profondità di 1,55 m dal piano di calpestio, sono emersi i resti di una struttura muraria larga 2,21 e lunga 3,33 m, conservata per un'altezza di 83 cm, costituita da un rivestimento esterno a tre filari di grandi blocchi di calcare, disposti secondo un'apparecchiatura squadrata a corsi regolari, di altezze differenti, ed un riempimento di pietrame di medie dimensioni. Tale struttura rappresenta il segmento più orientale della banchina portuale (USM 8, 58) che con andamento nord-sud verrà successivamente individuata nell'ambiente 8 (figg. 6-7, 29). La comparazione delle quote di posa dei blocchi tra i filari emersi nei due ambienti suggerisce per questo vano la pertinenza dei blocchi ai filari secondo, terzo e quarto della banchina. Le

6 Per l'inquadramento e le notizie bibliografiche sui Mercati di Piazza Ferrarese cfr. Di Cionno 1984, 96; Melchiorre 2003, 109-127; Gelao 2004, 155. Per le notizie di archivio sul Mercato del Pesce cfr. Prefettura, Opere pubbliche comunali, *Costruzione della 2° piazza coperta*, 1844, b. 6, fasc. 66-1; *Riatti alla piazza coperta*, 1857, b. 6, fasc. 66-2; ASBa, Comune di Bari, III deposito, Preunitario, *Atti di subasta per l'appalto delle riparazioni all'edificio dello spiazzo coperto*, 1836, b. 19, fasc. 4; *Riduzioni all'antica piazza coperta*, 1841, 1842, b. 19, fasc. 5; *Costruzione di panche fisse in muratura con panche di marmo alla piazza coperta aggiudicata a Domenico Fiore fu Sabino per lire 1832:35*, 1875, b. 19, fasc. 6; *Appalto dei lavori di riparazione ed innovazioni al mercato delle carni in Piazza Ferrarese, aggiudicato a Nicola Ricco di Matteo al prezzo di lire 5148:43*, 1876, b. 19, fasc. 7; ASBa, Prefettura, II serie, Affari comunali, *Adattamento locali a pianoterra del palazzo di Polizia Urbana per l'ambulatorio e per la farmacia comunale. Approvazione progetto*, 1934, b. 138, fasc. 23; ASBa, Comune di Bari, Lavori pubblici, II deposito, b. 1892 (ex b. 20a); ASBa, Comune di Bari, Post-unitario, III deposito, b. 2081, fasc. 2.

7 Tutelato ai sensi del D. lgs 42/2004 con DM 9.11.2010.

8 Art. 25 D.Lgs 50/2016, oggi art. 41, c. 4 Codice dei contratti 36/2023; Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico, D.P.C. 14.02.2022.

9 Le indagini archeologiche sono state realizzate dal 3 maggio 2017 al 12 dicembre 2018. Le foto di scavo sono tutte di Giuseppina Caliendo; i rilievi sono di Maria Franchini. La documentazione pubblicata è tratta dal fascicolo complessivo con il resoconto delle ricerche agli atti della SABAP-BA.

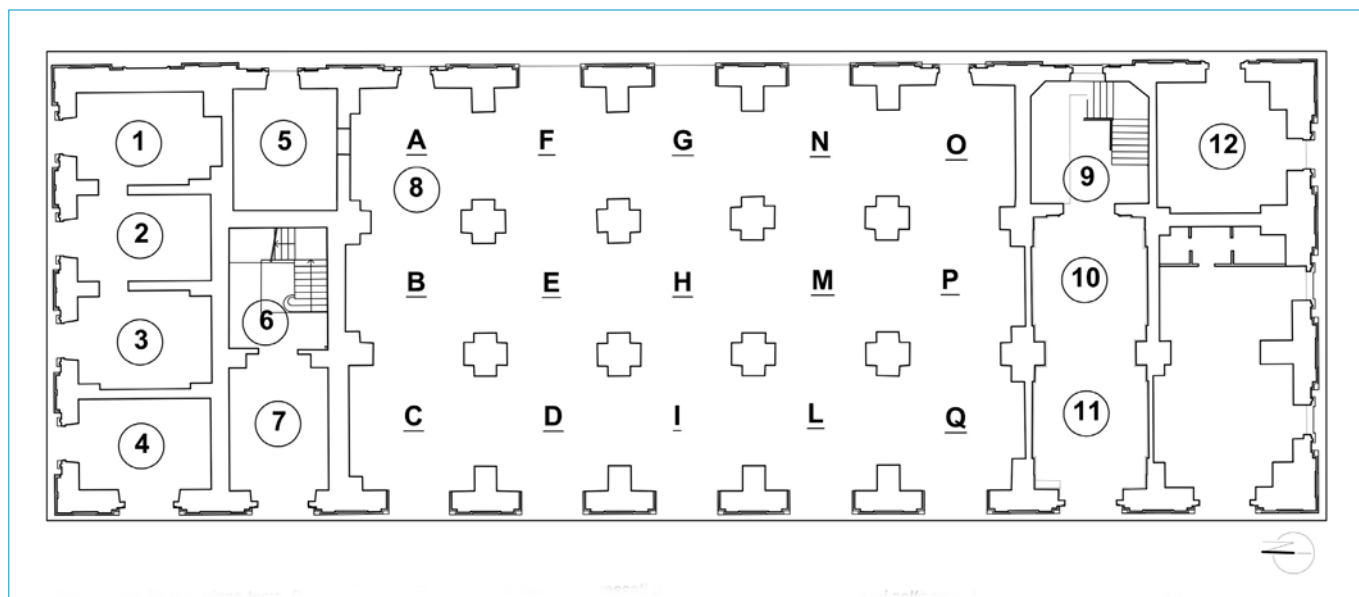


Fig. 5 - Bari, Mercato del Pesce. Planimetria del piano terra con la denominazione degli ambienti interessati dai lavori (nn. 1-12) e dei settori/campate nell'Ambiente 8 (lettere A-Q).



Fig. 6 - Ambiente 6. Veduta dall'alto dei resti della banchina portuale (USM 8, 58), inglobati nelle fondazioni del Mercato.



Fig. 7 - Ambiente 6. Veduta dei resti della banchina portuale (USM 8, 58), inglobati nelle fondazioni del Mercato.



Fig. 8 - Ambiente 8. Veduta dello stato dei luoghi con gli strati di riempimento sottostanti alla pavimentazione.

dimensioni dell'Ambiente 6, le profondità di scavo, la risalita della falda marina e la consistenza fangosa dei livelli di terra hanno reso complessi ulteriori approfondimenti.

L'Ambiente 12 appartiene alla prima fase edilizia del Mercato, modificato in quelle successive durante le quali è stata parzialmente demolita una cisterna interrata in tufo, la cui volta è stata rintracciata ad una profondità di 20 cm dal piano di calpestio. Non è stato possibile per ragioni di cantiere approfondire ulteriormente quest'ultima struttura.

L'Ambiente 8 (figg. 28-29) ha restituito il seguente contesto stratigrafico:

al di sotto della pavimentazione sono emerse le strutture di fondazione perimetrale pertinenti sia alla prima fase edilizia 1837-1842 sia all'ultimo ampliamento datato post 1914; i basamenti dei pilastri e dei muri di catena relativi alle suddette fasi e alla fase 3 corrispondente alla sopraelevazione del fronte ovest dell'edificio (1900-1903) (fig.8). Legati a queste fasi sono

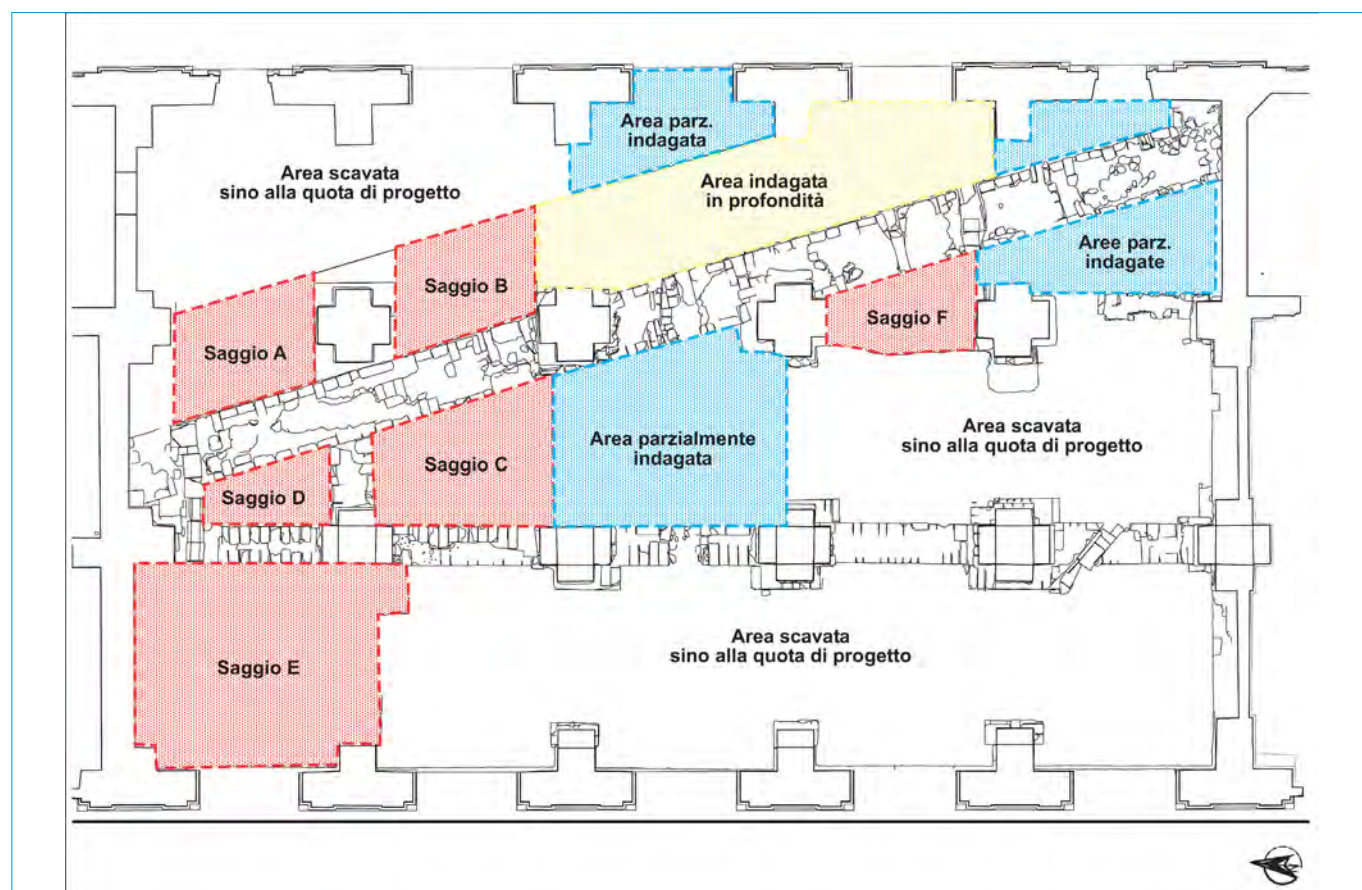


Fig. 9 - Ambiente 8. Schema riepilogativo degli scavi realizzati al piano terra del Mercato (riel. Giuseppina Caliendo da rilievo di Maria Franchini).



Fig. 10 - Ambiente 8. Saggio A, affioramento del fronte esterno della banchina (USM 8) con una delle bitte orizzontali per l'ormeggio (US 10).

i resti di canalizzazioni (US 14, 30, 32, 73), costituiti da basole in calcare e spallette di delimitazione realizzati con conci squadrati di tufo. Le canalizzazioni rimandano a quelle rinvenute nella Città vecchia, in via Filippo Corridoni tra i civici 9 e 11, inquadrabili in età moderna¹⁰;

A 30 cm di profondità è emersa diagonalmente la fondazione del muro fronte mare della prima fase costruttiva (USM 7/34), demolita nel corso dell'ultimo ampliamento datato post 1914.



Fig. 11 - Ambiente 8. Saggio A, con il paramento esterno del "muro a mare" del Mercato ottocentesco (USM 7), impostato sulla banchina portuale con la bitta per ormeggio (USM 8, 58, US 10), strutture inglobate nell'ampliamento dell'edificio mercatale realizzato successivamente al 1914 (USM 4, 5).

Le indagini seguenti hanno consentito di evidenziare i resti più consistenti della banchina portuale, con la realizzazione dei saggi A, B, C, D e successivi approfondimenti con scavo in estensione (fig. 9).

Il Saggio A, impiantato a nord/est su un'area di 4,10 x 2 m, ha consentito di riportare alla luce il paramento esterno della banchina con una bitta in calcare, orizzontale ad anello per il fissaggio delle cime di ormeggio (figg.10-11). Con il successivo Saggio B (fig. 12), che ha indagato un'area di 4,10 x 2 m, sono

¹⁰ Spagnoletta 1997, 106.



Fig. 12 - Ambiente 8. Saggio B, con il paramento esterno del "muro a mare" del Mercato ottocentesco (USM 7), impostato sulla banchina (USM 8, 58).



Fig. 13 - Ambiente 8. Saggi C, D. In evidenza i resti delle canalizzazioni e la fondazione del muro esterno dell'edificio ottocentesco del Mercato che ricalca la sottostante banchina.



Fig. 14 - Ambiente 8. Saggio D, le strutture di fondazione pertinenti all'edificio mercatale (USM 7, 23, 19, US 6, 14) e il contrafforte della banchina (USM 58).



Fig. 15 - Ambiente 8. Saggio F, le strutture pertinenti all'edificio mercatale (USM 7, 47, 48) e il contrafforte della banchina (USM 58).

riemersi ulteriori tratti del "muro a mare" e della sottostante banchina. Il terzo approfondimento di scavo, Saggio C di 3,60 x 3,66 m, è stato impiantato all'interno del muro esterno lato mare (fig. 13), identica ubicazione per il saggio D, esteso su un'area di 3,06 x 4,70 m, ed il Saggio F, di 4,70 x 3,06 m (figg. 14-15).

Riaffiora la banchina del vecchio molo

La banchina, che si sviluppa per una lunghezza di 36,40 m lungo un asse rettilineo orientato nord-sud (figg. 16-21, 23-24), tagliando diagonalmente gli ambienti dell'edificio mercatale, nell'Ambiente 8 è stata intercettata ad una profondità di 1 m rispetto al piano di calpestio; la realizzazione del muro esterno del Mercato, lato mare, ha consentito una complessiva conservazione dei resti, a differenza di quanto riscontrato nell'Ambiente 6, con parte dei blocchi riutilizzati nelle strutture di fondazione dell'edificio¹¹.

Il segmento di banchina, largo 2,50÷2,60 m, è costituito da un rivestimento esterno fronte mare (USM 8), mentre la struttura interna presenta la caratteristiche di un contrafforte contro



Fig. 16 - Ambiente 8. I resti del canale (US 73) pertinente all'ultima fase del Mercato, quando la banchina era ormai obliterata.

terra (USM 58). Quest'ultima, aggettante di 60 cm ca. rispetto alla fondazione del Mercato USM 7, è stata messa in luce nei settori B, E, M dell'Ambiente 8 per un'altezza massima di 90 cm, asportando un deposito di terreno argilloso e pietrame (US 75), con diffusa presenza di ciottoli, uno strato di riem-

¹¹ Per una prima nota sul rinvenimento della banchina cfr. Disantarosa et al. 2021-2022, 99, fig. 20.



Fig. 17 - Ambiente 8, Scavo nei settori G, N; messa in luce del paramento esterno della banchina (USM 8).

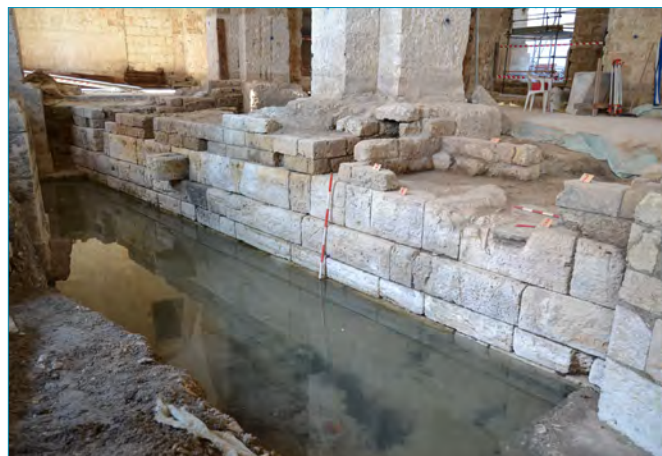


Fig. 18 - Ambiente 8. Veduta da est dei resti mercatali e portuali sovrapposti, con la risalita del livello del mare.



Fig. 19 - Ambiente 8. Veduta dall'alto dei resti mercatali e portuali sovrapposti.



Fig. 20 - Ambiente 8. Veduta da nord-est dello sviluppo di un tratto di banchina evidenziato dagli scavi.

pimento in relazione con la fase di realizzazione dell'edificio mercatale (figg. 14-15). I materiali frammentari rinvenuti sono pertinenti a ceramica acroma-priva di decorazione, comune da fuoco, con rivestimento vetroso e smaltata, laterizi, vetro e resti archeozoologici, complessivamente inquadrabili tra il XVI e il XXI sec. (fig. 22).

Del rivestimento esterno USM 8 (fig. 21) sono stati riportati alla luce quattro filari per un'altezza massima di 1,50 m, asportando gli strati di riempimento (US 3, 41, 95) e i depositi naturali (US 11 e 13); in questo caso sono stati utilizzati blocchi squadrati di calcare compatto, di varie dimensioni e bocciardati in superficie, posti in opera secondo corsi regolari di altezze differenti. I due filari superiori presentano per lo più blocchi di grandi dimensioni, con una posa in opera regolare e alternanza «di piatto e l'altro di punta [...] a squadro e combacianti tra di loro», così come disposto dal progettista dell'opera Tommaso Tenore, di cui si dirà oltre. I resti a vista, data la presenza di una risega lievemente aggettante in corrispondenza del secondo filare, lascia ipotizzare la loro pertinenza ai quattro filari superiori dell'opera, che prevedeva complessivamente sei filari per un'altezza di 1,98 m ca. Il prospetto della banchina è interrotto da due blocchi aggettanti con l'estremità sporgente arrotondata e un foro passante longitudinale (US 10

e 72), identificati come due delle quattordici bitte per ormeggio che il Direttore dei Lavori Giuseppe Gimma attesta a fine lavori, «più grandi per facilitare le operazioni di ormeggio». Altre cinque bitte, visibili nelle immagini che riproducono il prospetto dei due fronti sovrapposti affacciati sul mare, sono state inglobate nelle fondazioni dei pilastri realizzati nel corso dell'ultimo ampliamento dell'edificio mercatale o ricadono al di fuori dell'area indagata.

L'approfondimento di scavo all'interno della banchina nei Settori E ed F dell'Ambiente 8, con l'ampliamento del Saggio C su una superficie di 1,17 x 1,25 m, ha consentito l'analisi della struttura e del riempimento, realizzato con inerti lapidei di varie dimensioni, sbazzati a mano o non lavorati, compattati con terreno di colore marrone scuro e con residui della lavorazione della pietra per i blocchi del rivestimento, con esigua presenza di un legante di colore bianco-grigio a struttura disomogenea. Si suppone che i blocchi giungessero in cantiere già pronti e venissero appena adattati in loco per la definitiva messa in opera. Alle quote superiori il pietrame calcareo è stato disposto secondo piani orizzontali e regolari, con una sovrapposizione di pietrame di medie dimensioni e un livello costituito da inerti di piccola pezzatura; alle quote inferiori è stata registrata la presenza anche di tufo e una con-

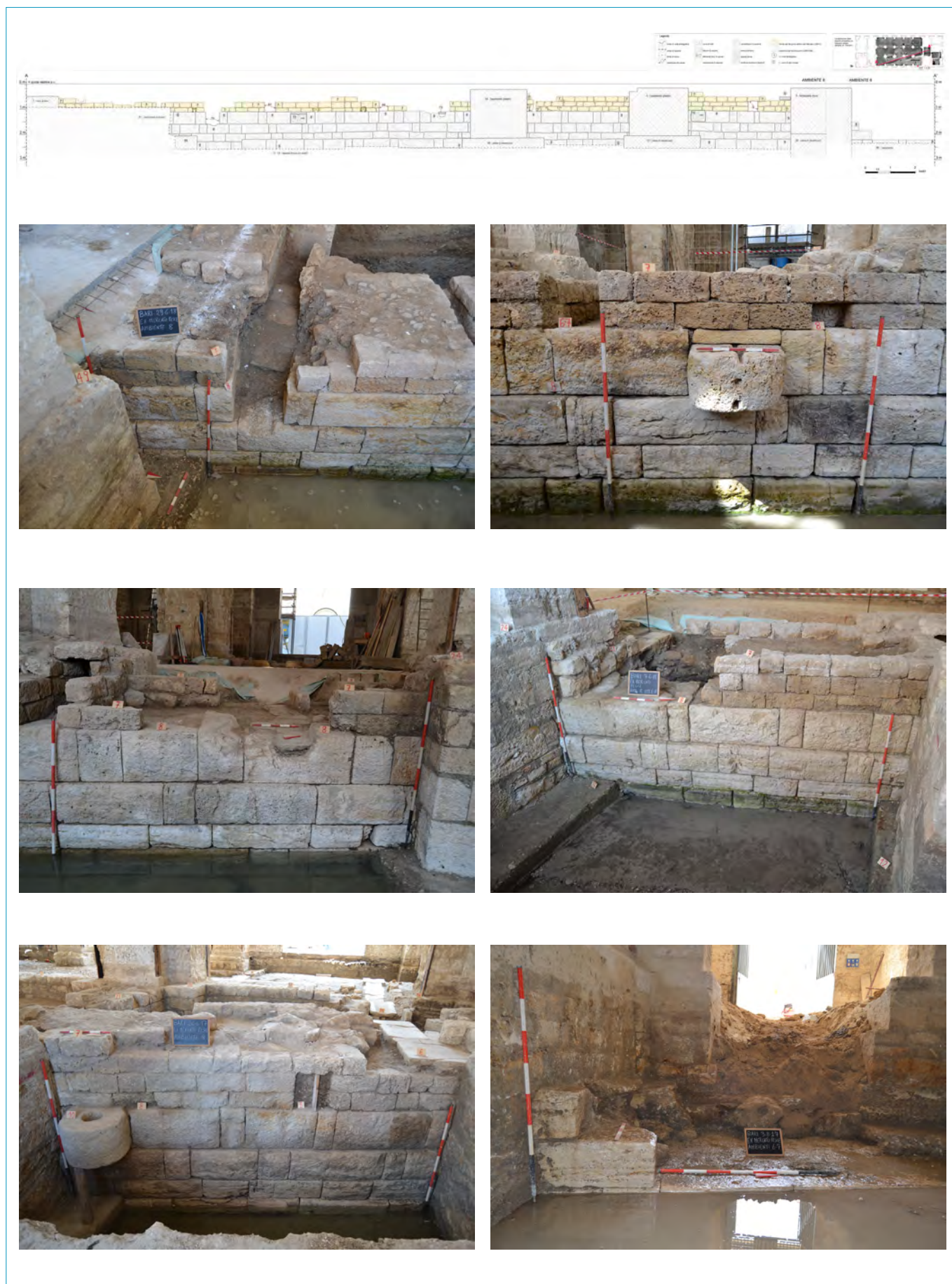


Fig. 21 - Ambienti 6, 8. Sezione prospettica e vedute del paramento esterno del primo fronte est del Mercato (USM 7), della banchina (USM 58) con le bitte per ormeggio (US 10, 72), e delle strutture pertinenti gli ampliamenti dell'edificio mercatale (USM 69, 24, 26, 4, 12, 5, 22) (rilievo di Giuseppina Caliendo).



Fig. 22 - Ambiente 8. Materiali recuperati nel terreno argilloso (US 75) che ricopriva il settore interno della banchina, asportato nel settore M.



Fig. 23 - Ambiente 8. Veduta da nord-est della banchina (USM 8, 58), dopo la parziale rimozione delle strutture di fondazione dell'edificio mercatale ottocentesco (USM 7).



Fig. 24 - Ambiente 8. Veduta da sud delle strutture della banchina (USM 8, 58), dopo la parziale rimozione delle strutture di fondazione dell'edificio mercatale (USM 7).

centrazione di ciottoli di mare con scarsa rilevanza del terreno (fig. 25). Quest'ultimo è stato intercettato nuovamente ad una profondità di scavo di 70 cm, fangoso per la risalita della falda marina, con pietrame di medie dimensioni. Alla massima profondità di scavo raggiunta, a 2,16 m rispetto al piano di calpestio attuale, è stato rintracciato un livello fangoso



Fig. 25 - Ambiente 8. Saggio all'interno della banchina (USM 8, 58), in corrispondenza dei settori E-F.



Fig. 26 - Ambiente 8, settore E. Materiali frammentari recuperati nell'ampliamento del Saggio C, realizzato in corrispondenza della banchina.



Fig. 27 - Ambiente 8, settore E. Materiali recuperati nell'ampliamento del Saggio C, realizzato in corrispondenza della banchina.

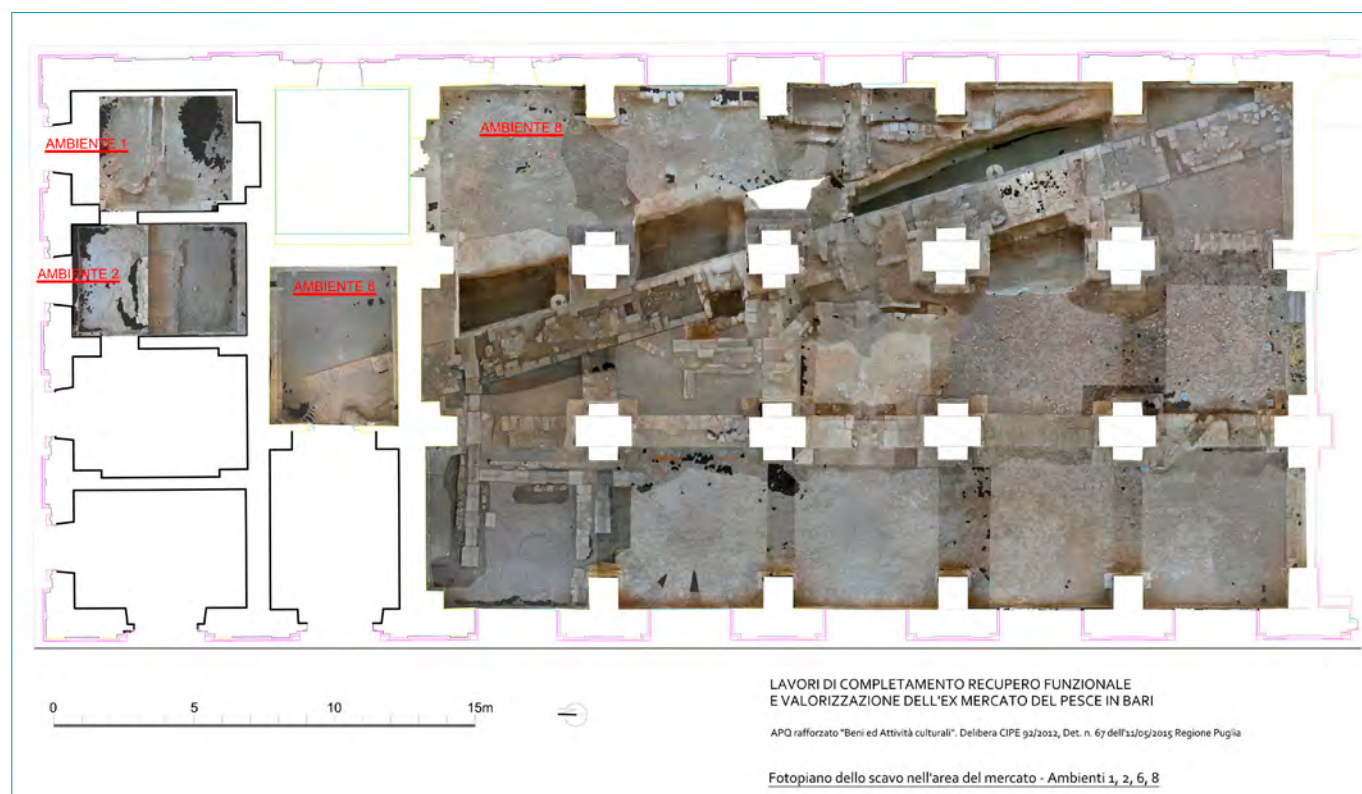


Fig. 28 - Fotopiano dello scavo realizzato negli ambienti 1, 2, 6 e 8 del piano terra del Mercato (rilievo di Maria Franchini).

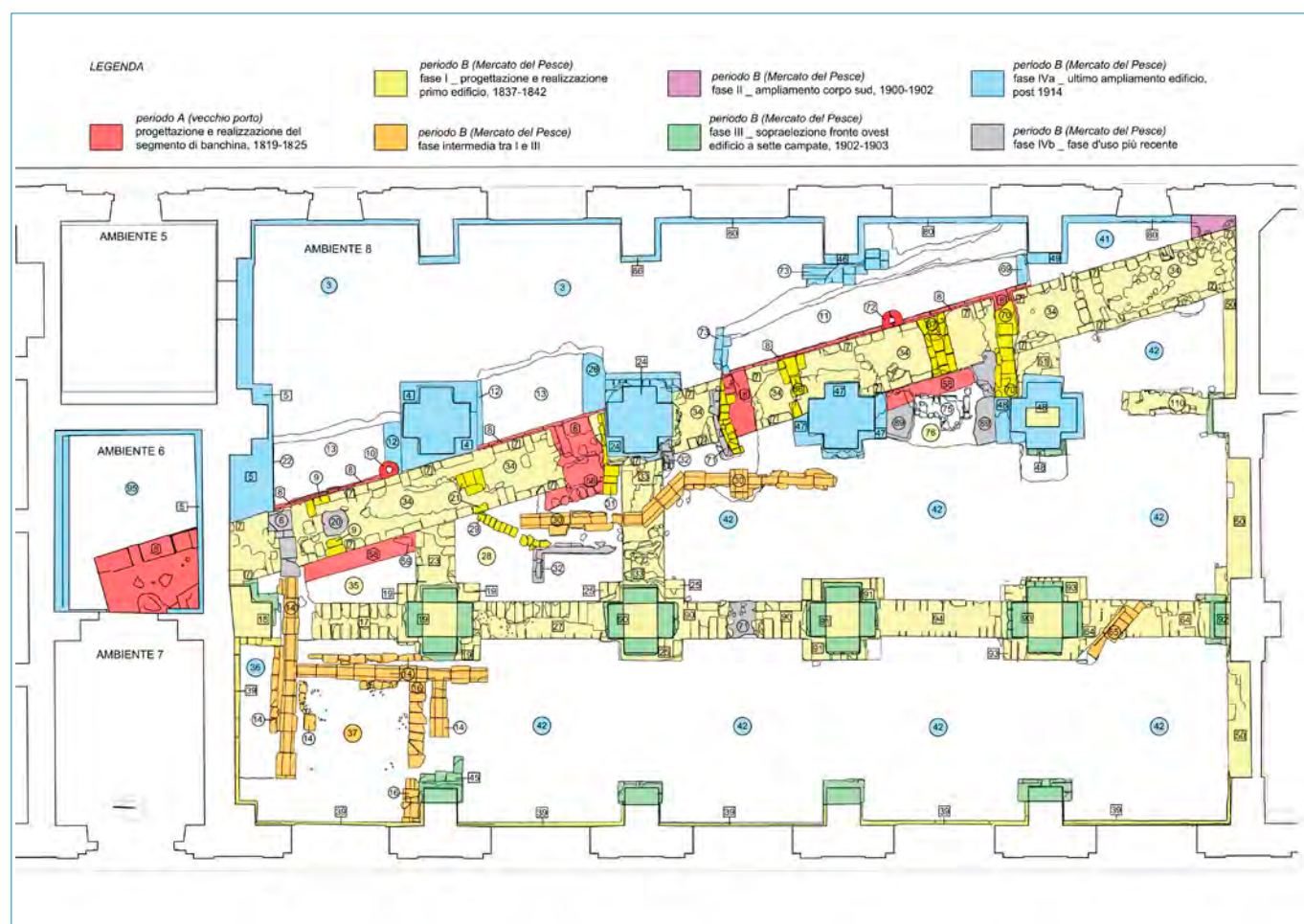


Fig. 29 - Mercato del Pesce, piano terra. Ricostruzione dei periodi e delle fasi individuate negli ambienti 6, 8 (riel. Giuseppina Caliendo su rilievo di Maria Franchini).

compatto, sommerso dall'acqua. I materiali recuperati in fase di scavo (frammenti ceramici, laterizi, resti archeozoologici, vetro e ferro), sono complessivamente inquadrabili dal XIII sec. d.C. all'età contemporanea, con evidenti elementi di infiltrazione dai livelli superficiali a causa della sovrapposizione dell'edificio realizzato nel primo ventennio del secolo scorso¹² (figg. 26-27).

Il fronte interno della banchina (USM 58) (figg. 14-15, 24) è caratterizzato da un paramento ordito con una tessitura a corsi irregolari di pietrame sbozzato di medie dimensioni, con un legante a matrice terrosa e malta¹³. La tipologia edilizia trova confronti con quella adottata in un basamento murario pertinente ad un vano interrato dell'edificio Mercato della Carne, realizzato nel 1817 e demolito nel 1957 in quanto pericolante¹⁴, ubicato nella parte settentrionale di Piazza Ferrarese, a ridosso dell'ultimo tratto di strada Vallisa.

Brevi cenni sulla storia del Porto Vecchio fino al Piano Gimma e alla costruzione della banchina rinvenuta con gli scavi 2017-2018

Sulla base della morfologia stessa, delle fonti disponibili e dei rinvenimenti che nel tempo si sono susseguiti, appare evidente che la costa del promontorio si prestava alla possibilità di punti diversi di attracco, già dall'antichità e per tutto il Medioevo, su entrambi i versanti occidentale e orientale¹⁵. Nel

nostro caso, l'attracco orientale, tra i vari documenti che citano la presenza di un porto, rilevante è quello dell'XI sec., in occasione della consegna dell'urna con le sacre reliquie di S. Nicola «[...] a Elia, Abate del Monastero di San Benedetto, che è sito sul porto [...]»¹⁶ e che quindi indicherebbe l'esistenza di un attracco importante forse coincidente proprio con l'area del Porto Vecchio. Esso anche per la sua conformazione naturale si presentava piuttosto protetto dai venti. Strutture per l'attracco delle imbarcazioni sono attestate già dai tempi di Carlo I d'Angiò, mentre un documento del 1223 cita una casa a Bari nei pressi del porto vicino alla chiesa di S. Pelagia, attualmente dedicata a S. Anna e sita a nord-ovest del Fortino¹⁷; via Re Manfredi era nota, inoltre, come "Strada del molo", come attestano fonti storiche tardo-cinquecentesche¹⁸. Scavi all'interno del Fortino di S. Antonio hanno messo in evidenza una possente struttura muraria a tre bracci, con scarpata lungo il lato nord-sud, inquadrabile nel XII sec. d.C., preesistente al fortilizio cinquecentesco, identificata probabilmente con parte del molo ubicato alla punta nord dell'antico porto di Levante, detto anche "Porto di S. Antonio" o "Porto aragonese"¹⁹ (fig. 30).

Il consolidamento dell'area portuale è attestato, in seguito, dalle numerose richieste e dagli interventi di riparazione del molo e del porto dal 1359 alla fine del XVIII sec. In un testo del 1470-1471, *«Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte»*, Bari è descritta come una città di media grandezza, con una cinta muraria e un castello «È una città di mare, ma non ha porto, ma una spiaggia spianata [...]»²⁰. La segnalazione della mancanza del porto può essere intesa come l'indicazione dell'assenza di un'insenatura naturale di grandi dimensioni, ma potrebbe anche riferirsi all'assenza di una struttura portuale in muratura.

Ad Isabella d'Aragona, tra il 1501 e il 1524, si devono tra gli altri i lavori di ristrutturazione delle mura e il restauro di un molo, ingrandito e sottoposto a modifiche strutturali²¹. A seguito dell'alluvione del 1567 l'area nota come "Marisabella" o "il mare di Isabella" divenne paludosa; il "Porto medievale" ubicato ad occidente fu abbandonato a favore del "Porto Nuovo", all'altezza del Fortino dove abbiamo visto già esistere delle strutture di attracco nel XII sec.

Porto Vecchio hanno documentato la presenza di accumuli eterogenei di ceramica frammentaria e materiale vario che consentono di attestare una frequentazione dell'area a partire dalla fine del IV-III secolo a.C., con relazioni commerciali continuate anche in età romana fino al VI sec. d.C. (cfr. Disantarosa *et al.* 2021-2022, 106-109). Per un inquadramento generale del porto antico, gli studi relativi alla localizzazione ed ai rinvenimenti, cfr. Beltrani 1907, 33; Musca 1981, 14-16, 32; Melchiorre 1988, 74-81; Petrignani, Porsia 1988, 24, 38; Volpe 1988, 385-387; Melchiorre 2003, 33, 177-180; Carlone 2005a; Pasculli Ferrara 2009, 275-277, 283-296; Rossi 2009, 51-186 con altra bibliografia; Tomasicchio 2014; Disantarosa *et al.* 2021-2022, 90-109, con altra bibliografia.

¹⁶ Rossi 2009, 108-110.

¹⁷ Rossi 2009, 182-183.

¹⁸ Melchiorre 2003, 174.

¹⁹ Per le notizie storiche sul Fortino e sugli scavi cfr. Apollonj Ghetti 1972, 94-96; Melchiorre 1987, 21-23 con altra bibliografia; Busto *et al.* 1997, 113-116; Gelao 2005, 14; Cusatelli, Depalo 2008, 109-116, con altra bibliografia.

²⁰ Rossi 2009, 185-186.

²¹ Beattillo 1637, 190-191; Petroni 1858, 557-560; Pedio 1974, 396-397; Petrignani, Porsia 1988, 49-52; Licinio 1990, 95-144; Porsia 1990, 145-182; Depalo 2008, 124.

¹² Superficialmente sono stati recuperati 7 frammenti laterizi, 13 frammenti di pareti acrome, 1 frammento di orlo acromo, 2 frammenti di pareti spesse acrome, 1 frammento di grande contenitore, 4 piccoli frammenti di ceramica da cucina/fuoco (1 orlo, 3 pareti), 1 frammento di parete smaltata bianca all'interno e ingobbiata all'esterno, 1 orlo estroflesso di forma aperta con ingobbio interno, 1 frammento di parete di forma chiusa con rivestimento vetroso, verde, esterno ed interno, 1 frammento di parete di forma chiusa con vetrina gialla all'interno e all'esterno, 4 frammenti fittili non identificati, 3 resti di fauna e 2 piccoli frammenti di vetro moderno (1 scheggia e un frammento bicchiere). Nell'impossibilità per via della consistenza fangosa e tutto sommato omogenea del riempimento, lo scavo ha proceduto per "tagli" successivi: il 2° taglio ha restituito 2 frammenti di coppi fittili, 4 frammenti di pareti acrome, 1 frammento di parete con resti di vetrina verde, rari frammenti di fauna. Sono stati recuperati nel 3° taglio: 1 frammento di laterizio con residui di malta, 4 frammenti di pareti acrome, 1 fondo di invetriata gialla, 1 orlo di invetriata dipinta, 1 fondo smaltato bianco e 1 scoria di ferro. Tra il terreno e gli inerti lapidei asportati sul fondo dello scavo, sono stati recuperati 1 frammento di laterizio, 3 piccoli frammenti di ceramica acroma, resti archeozoologici e 1 piccolo residuo carbonioso. Tutto il materiale recuperato, in gran parte frammentario, proviene da strati di riempimento costituiti da depositi di terreno frammisti a materiale litico, detriti e di risulta da sbancamenti e demolizioni, con un'alta percentuale di laterizi, ed è attualmente in deposito presso la sede SABAP-BA di Palazzo Simi a Bari. Nel corso delle indagini il materiale è stato oggetto di lavaggio, documentazione fotografica e catalogazione, attività quest'ultima realizzata in SIGECweb – ICCD secondo le normative ministeriali predisposte per le Tabelle Materiali (TMA), dati confluiti nell'Inventariazione Patrimoniale 2017 con la redazione di schede MINP (Modulo Inventario Patrimoniale).

¹³ Nelle immagini (figg. 28-29) sono rappresentati rispettivamente il fotopiano delle strutture evidenziate con gli scavi e il rilievo delle stesse con le diverse fasi costruttive.

¹⁴ Scavi 1997a (Natali 1997, 117-118).

¹⁵ Importanti aggiornamenti sono in corso di acquisizione nell'ambito del progetto promosso dall'Università degli Studi di Bari Aldo Moro in collaborazione con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari, finanziato dalla Regione Puglia e denominato «Il sistema portuale tra Antichità e Medioevo: archeologia subacquea e dei paesaggi costieri dei litorali tra Bari e Bisceglie» – *Future in Reserch*. In particolare, le ricognizioni subacquee condotte nel 2018 lungo il versante esterno del Molo S. Antonio che chiude lo specchio del bacino portuale del

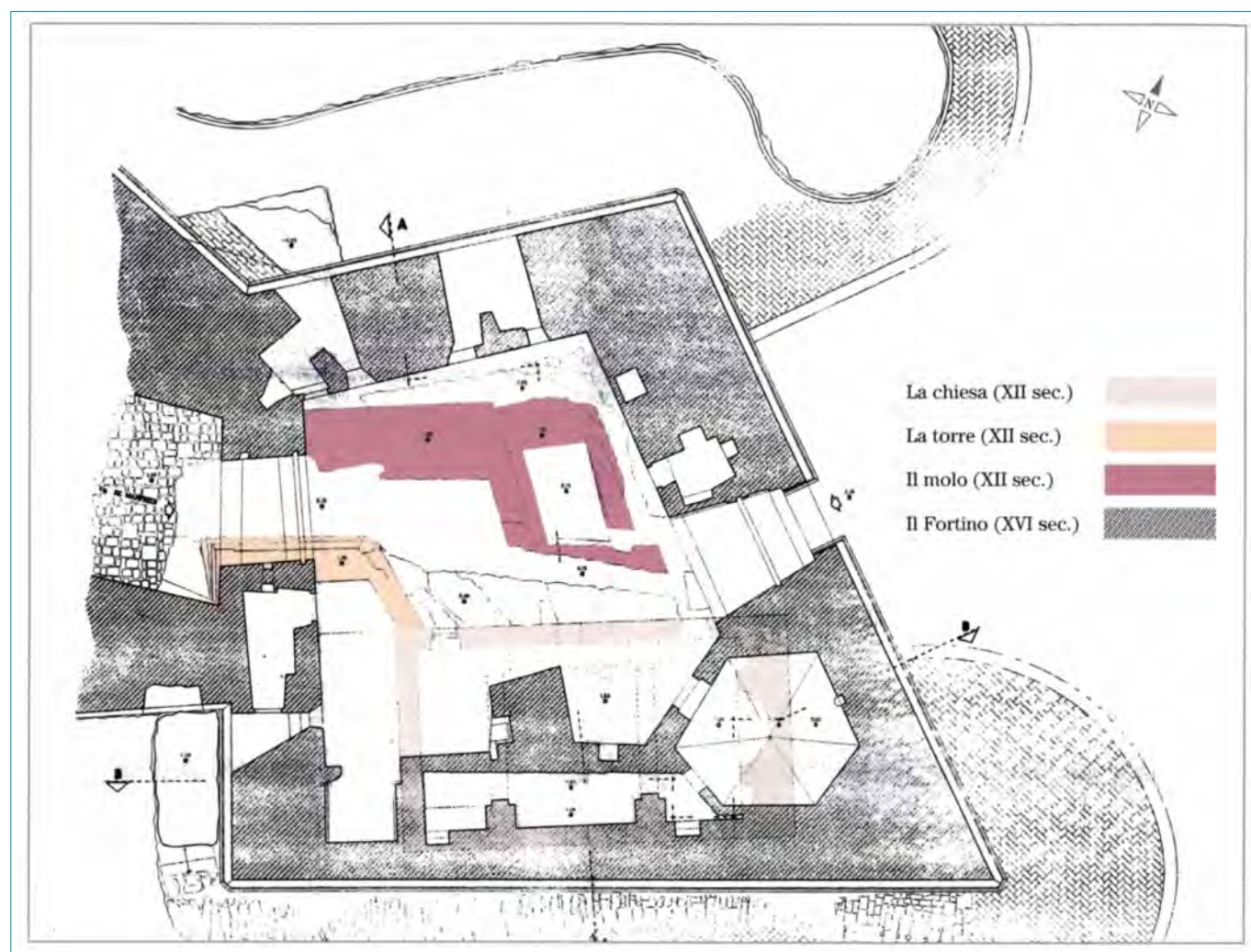


Fig. 30 - Planimetria delle preesistenze archeologiche all'interno del Fortino, con i resti del molo di XII secolo (da Cusatelli, Depalo 2008, 116, fig. 10).

Porto e molo furono oggetto di ripulitura e trasformazione anche da parte di Bona Sforza, succeduta alla madre nel 1524 e sbarcata sul *Molo Nuovo*²². Il tratto di molo cui si è finora accennato, ripreso dalla documentazione disponibile, dovrebbe riferirsi al segmento che costeggiava il versante settentrionale dell'insenatura di levante. Un suo allungamento, contestualmente ad opere di riparazione e consolidamento già deliberate nel 1577, è riportato nelle «Conclusioni del Parlamento cittadino» tra il 1580 e il 1584, su progetto dell'ingegnere Jacobo Veneziano²³.

I rilievi delle fortificazioni eseguiti tra il XVI e il XVII sec., e riportati nella carta del 1580 ca. (fig. 31), rispondono ad un'esigenza militare incentrata sull'analisi dello stato delle mura di fronte al pericolo d'incursioni da parte delle navi turche, riproponendo, nel dettaglio, la cinta fortificata e una linea di



Fig. 31 - Rilievo delle fortificazioni di Bari, s.a. Atlante Anonimo della seconda metà del XVI secolo, 1580 ca. (da Introna 2008, 61).

22 Melchiorre 1990, 40 n. 37; Melchiorre 1998, v. I, 188, 192 n. 1513:4-10 per la riparazione del molo; per i lavori nel porto 247-248 n. 1548:1.9, 247-249 n. 1548:1.9; per la pulizia del porto v. II, 148, 150 n. 1580:18.3, 202, 206-207 n. 1581:2.9, 210-211 n. 1581:3.5, 233, 237 n. 1581:7.7, 293, 296 n. 1581:22.4, 311, 315-316 n. 1581:28.9, 371, 375-376 n. 1583: 3.7, 491, 494 n. 1583:41.7, 341, 343 n. 1581:33.3.

23 Melchiorre 1998, v. II, 522, 523 n. 1584:11.2.

costa con i due bracci naturali dell'insenatura orientale rappresentati sommariamente²⁴.

In un documento, datato 17 giugno 1602, si cita il Cavalier Domenico Fontana, ingegnere vicereale inviato a Bari nel 1597 per esaminare il vecchio e il nuovo molo in fase di realizzazione²⁵. Nella relazione che accompagna il sopralluogo, riportata nel «Libro Secondo» della «Trasportazione dell'obee lisco», Fontana parla di un porto iniziato molti anni prima, con due bracci di molo, uno verso Tramontana e uno verso Scirocco; quest'ultimo sarebbe stato demolito causando problemi di insabbiamento dell'insenatura, comportando anche la realizzazione per circa vent'anni «[...] di un porto in alto mare, dove era uno scoglio lontano da terra Cané 250 [...]», distrutto dalle intemperie del mare. In fase di sopralluogo, dopo aver visionato lo stato dell'opera e dei luoghi, e l'esposizione dei venti, Fontana ritiene che non si debba più eseguire «la fabbrica dell'Isola del molo nuovo, ma attendere al vecchio». Egli descrive l'ansa del porto cinquecentesco, delimitata dal «molo nuovo» in alto, lungo 250 canne, in continuazione con il Fortino, nuovo rispetto al «molo vecchio» che si estende a sud dell'insenatura: «il molo vecchio, in uso, è lungo 66 canne, con «la scogliera fatta», lunga 35 canne che necessita di un allungamento di altre 35 canne, per una lunghezza totale di 136 canne, utili a coprire il porto dai venti di Grecale e Levante». Dalla parte battuta dallo Scirocco (sud-est), Fontana propone la realizzazione della scogliera distrutta, «[...] qual servirà come un molo [...]», con pietra lavorata, larga 6 canne e alta 5 palmi dal livello del mare, «[...] con colonne sopra per potervi ataccare li vascelli». Subito dopo la stesura della relazione, Fontana sovrintende alla fabbrica dell'opera e al nettamento del porto da parte di maestranze fatte venire da Venezia. Nella sua relazione non sembrano esserci riferimenti espliciti ad un tratto di banchina congiungente i due moli e preesistente a quella emersa con gli scavi 2017-2018.

Al 1693 risale il progetto e la costruzione di un nuovo molo con tre colonne di ormeggio su alcuni scogli affioranti a circa un miglio dal porto, ancora visibili nel corso del XIX sec.²⁶

La situazione del porto presenta ancora problemi d'insabbiamento e danneggiamenti nel corso del XVIII sec.; del 16 ottobre 1750 è la determina del Parlamento cittadino che cita «Il porto non viene da tempo espurgato e i due moli sono guasti, per cui i bastimenti rimangono sulla spiaggia», problematiche riportate anche nelle determine del 15 febbraio 1753, 1 e 14 giugno 1755²⁷.

A Carlo III di Borbone si deve la rinascita del vecchio porto nel 1756, nell'ambito della nuova politica economica espressa dal Regno di Napoli, che puntava sul miglioramento dei porti per l'incremento dei traffici commerciali, favorendo l'ascesa economica del ceto mercantile che contribuirà alle trasformazioni urbanistiche della città di Bari²⁸. Una lapide murata sulla facciata del Fortino, datata 1762, riferisce della pulizia del

fondale, la costruzione di due moli con saldature sotterranee e selciati con massi squadrati, la sistemazione della banchina e la riparazione della strada di collegamento tra le due porte della Città²⁹. I lavori borbonici riguardarono quindi anche una «banchina», ma in questa come in altri documenti citati, non è mai specificata l'ubicazione esatta dell'opera migliorata, anche se si ritiene trattarsi probabilmente della struttura che corre lungo il Fortino e le Mura.

Tra il 1756 e il 1760 fu realizzato un muro sulla parte ovest del molo vecchio, a protezione delle mareggiate che trasportavano nel bacino interno alghe e arena, e furono restaurati diversi ingrottamenti del *molo grande*³⁰. Nel 1759, come attesta la perizia dell'ingegnere Paolo Carlier, la situazione delle opere del Molo risulta «[...] aggravata sul lato di Tramontana, con le onde che passano per sopra il Molo e trapassano fin dentro del Porto, [...] hanno divelto la selciata di pietre vive delle banchine»³¹. Alla perizia seguirono gli interventi di emergenza e ripristino dello stato dei luoghi del molo e dell'area interna del porto.

Nella relazione con relativa planimetria, particolarmente efficace per risalire allo stato di fatto preesistente, redatte il 30 agosto 1760 dall'ingegnere Giovanni Bompiede, incaricato da Carlo III per «i lavori nel porto e nelle muraglie della città di Bari», non vi è alcun riferimento scritto e planimetrico circa l'esistenza di una banchina strutturata preesistente alla nostra, in un'area in questione che viene indicata quindi nuovamente come spiaggia, quando l'autore cita «un traffico più agevole in quella spiaggia»³² (fig. 32). Bompiede, esperto di ingegneria idraulica e autore del porto di Napoli, si occuperà anche delle ristrutturazioni dei porti di Trani, Bisceglie, Barletta e Brindisi, accomunati da un processo di interrimento e degrado causato sia dalle condizioni naturali degli approdi, sia dalla politica dei viceré spagnoli che avevano orientato i propri interessi verso le aree interne del paese e considerato i porti soprattutto dal punto di vista difensivo³³. Bompiede, dopo aver visionato le opere, «prescrisse la maniera della scogliera ne dettò le istruzioni» ed istituì la *Giunta del Porto* costituita da tre cittadini, incaricati di relazionare mensilmente sulle spese e lo stato dei lavori³⁴. Nella suddetta relazione, egli espone le opere realizzate, tra cui il tratto di muro sulla banchina del molo vecchio che ha consentito la protezione del bacino interno, accessibile anche lungo una larga fascia prima occupata dai depositi marini, «[...] e la spiaggia benché sottile giunge con fondo arenoso sino alle lettere CC» (cfr. fig. 31, *lettere BB, CC*), non citando una banchina in corrispondenza della linea di costa su cui sorge il «Mercato del Pesce», un'area indicata nuovamente come spiaggia.

In tal senso, anche il successivo dipinto di John Williams, datato 1816 (fig. 3), rappresenta «Porta della Marina» con il terrapieno antistante, le barche attraccate sul porto, la casa dei Deputati della Salute, le mura in parte diroccate, e non c'è traccia di una banchina in muratura.

24 Introna 2008, pp. 60-61; Bianchi 2018, 18, 34-35, tav. 7.

25 Per l'intervento di Domenico Fontana cfr. Pasculli Ferrara 2009, 275-277, 283-296; Papagna 2018, 229.

26 Petroni 1858, 134-142.

27 Melchiorre 2009b, 188 n. 349/1, 196 n. 369/1, 197 n. 372/1, 206 n. 402/1, 214-215 n. 429/1, 278 n. 622/1, 335 n. 794/1, 341 n. 812/1, 344 n. 822/2.

28 Per l'intervento borbonico cfr. Buccaro 1992, 60, 64, 66; Buccaro, Matalena 2004, 106, fig. 2; Papagna 2018, 227-230.

29 ASBa, Prefettura, Archivio Generale, Porti e Fari, 1808-1809, b. 39, fasc. 710.

30 Fiadino 1995, 211, fig. 91.

31 Strazzullo 2010, 38-41.

32 ASNa, Segretario d'Azienda, b. 202, fasc. 24.

33 Per lo stato dei porti pugliesi nel corso dal XVI al XIX secolo cfr. Carabellere 1900, 57-66; Angelini, Carlone 1981; Atlante Storico 1987; Ventura 1993; Fiadino 1995; Carlone 2005b; Ambrosi 1996; Ruggiero 2018, 257-276.

34 Petroni 1858, v. II, 197-199; D'Angelo 2014, 151-152.

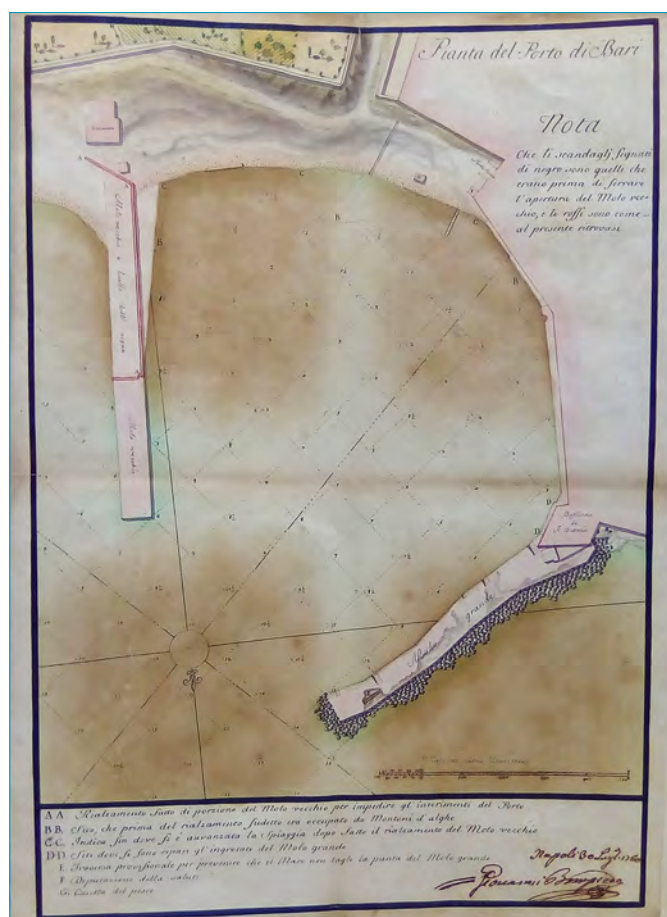


Fig. 32 - Pianta del porto di Bari del 1760, dell'ingegnere Giovanni Bompiede (da ASNa, Segret. Azienda, b. 202, fs. 24).

Il vecchio porto tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento risulta ancora soggetto ad interrimenti, con progressiva perdita di agibilità soprattutto per ospitare i mezzi navali di grandi dimensioni realizzati dopo l'introduzione del motore a vapore. Nel corso del 1775 i mercanti decisero un'imposta sulle merci di esportazione da utilizzare per riparare il porto³⁵; nel 1808, alcuni negozianti «[...] supplicano il Ministero dell'Interno di ripristinare l'agibilità del porto [...] questa antica rada, impropriamente definita porto»³⁶. L'agibilità del «porto medievale» e lo stato di alcuni tratti delle mura sono ancora oggetti di richieste per interventi di risanamento tra il 1795 e il 1804³⁷.

Intorno al 1818 la vecchia insenatura era quasi interamente interrata; i progetti di risanamento, in parte realizzati, rappresentano un porto inadatto ad ospitare i nuovi traffici e le nuove imbarcazioni, interventi e problematiche crescenti che condurranno, nel 1854, all'approvazione del progetto del «Nuovo Porto» voluto da Ferdinando II di Borbone a nord-ovest del promontorio³⁸.

Un borgo privo di mura viene rappresentato in un piano di



Fig. 33 - Stralcio del piano Palenzia Viti del 1790, con la Spiaggia, la Gabella, il Torrione Lopez e la Porta del Mare che ricadono in parte nell'area di Piazza Ferrarese e zone limitrofe (riel. Giuseppina Caliendo su immagine da Carlone 1984, 30, fig. 10).

fabbricazione datato 30 giugno 1790 a cura dei progettisti Giovanni Palenzia e Francesco Viti. La pianta, sebbene «austera», riporta in dettaglio le preesistenze edilizie fuori le mura, tra cui il «Molo», la «Gabella», il «Torrione Lopez» e la «Porta del Mare», strutture che ricadono in parte nell'area di Piazza Ferrarese e zone limitrofe (fig. 33). Ma una trasformazione urbanistica più significativa si attua con il piano urbanistico dell'architetto Giuseppe Gimma, incaricato di redigere il progetto di sviluppo della «nuova Città» in data 2 agosto 1812; dopo alcune variazioni nella sua stesura, nel 1818 si procede all'abbattimento della cinta muraria, vetusta e d'impedimento per la nascita della «nuova Città extra moenia»³⁹. Lo smantellamento di parte dell'elevato della cinta segue di un anno la demolizione di «Porta Nuova» e degli edifici adiacenti, ritenuti fatiscenti e di ostacolo «[...] all'unione tra l'antica piazza e la nuova che si sarebbe creata sulla spiaggia di mare, cioè sul porto»⁴⁰.

Le indagini descritte nel paragrafo precedente hanno apportato importanti elementi per la ricostruzione storica della relazione della città con il suo mare, documentando un segmento della banchina del cosiddetto «Porto Vecchio» sul versante di levante del promontorio su cui si è sviluppata la Città Vecchia. La comparazione tra i dati archeologici emersi nel corso degli scavi e le fonti bibliografiche e cartografiche rimanda al progetto dei «Lavori, e dell'opera che occorre, onde riattare le fabbriche del porto di Bari, e nettamento degli interrimenti» datato 12 maggio 1819, a firma dall'ingegnere di Ponti e Strade, Tommaso Tenore; al Paragrafo 2 («Lavori meno urgenti da potersi eseguire a maglio tempo»), Tenore, riprendendo l'idea progettuale dell'architetto Gimma, inserisce la costru-

35 Melchiorre 2009b, 317 n. 735/1.

36 ASBa, Prefettura, Archivio Generale, Porti e Fari, *Cavazione e restaurazione del Porto di questa città di Bari*, b. 39, fasc. 710; Tomasicchio 2014, 21.

37 ASBa, Prefettura, Archivio Generale, Porti e Fari, *Cavazione e restaurazione del Porto di questa città di Bari*, b. 39, fasc. 710.

38 ASBa, Prefettura, Archivio Generale, Porti e Fari, b. 39, fasc. 713; Fia-dino 1995, 225 ss. fig. 110; Tomasicchio 2014, 21 ss.

39 Carlone 1984, 49-79; Melchiorre 1987, 101-103; Petrignani, Porsia 1988, 97-116; Gelao 2004, 130, 146-147, 149.

40 Introna 2008, 104-105.



Fig. 34 - Pianta e descrizione del Porto di Bari del 15 aprile 1809, dell'architetto Giuseppe Gimma (da BNNa, Manoscritti, b. 21B (35).

zione di una banchina che «[...] altravolta esisteva di fronte all'apertura del Porto di lung. palmi 450, di largh. palmi 10, e di alt. dentro e fuori l'acqua palmi 8». A questo proposito va detto che dieci anni prima, Gimma, artefice tra il 1812 e il 1828 del piano di ampliamento della città, nominato "Ingegnere Ispettore della commissione stabilita dal governo per la bonifica dei porti di Bari, Barletta, Trani, Bisceglie e Mola", nella pianta del vecchio porto datata 15 aprile 1809⁴¹, oltre ad illustrare lo stato dei luoghi con gli edifici che ricadono lungo il porto, tra cui la «Porta di Bari, chiamata di Mare» che con le mura racchiude «Piazza Piccola», ne esamina la natura e le problematiche dell'insenatura, «proponendo un taglio sia del Vecchio Molo sia della diga realizzata tra il suddetto Molo e il Lazzaretto e un allungamento del Vecchio Molo», annotando inoltre che «A suo tempo poi potrebbe protrarsi la banchina secondo la linea tracciata in rosso, dalla esistente sino al Lazzaretto», una linea di progetto che potrebbe forse indicare la preesistenza di un segmento di banchina rispetto al progetto dell'ingegnere Tenore⁴² (fig. 34).

Questa ipotesi ad oggi non trova però sufficienti riscontri per vari motivi. La consultazione di fonti bibliografiche e cartografiche non porta ad individuare tracce certe di una banchina in muratura, ma di una linea di riva adiacente alla spiaggia (fig. 35), delimitata dai moli S. Nicola (molo Vecchio) e S. An-

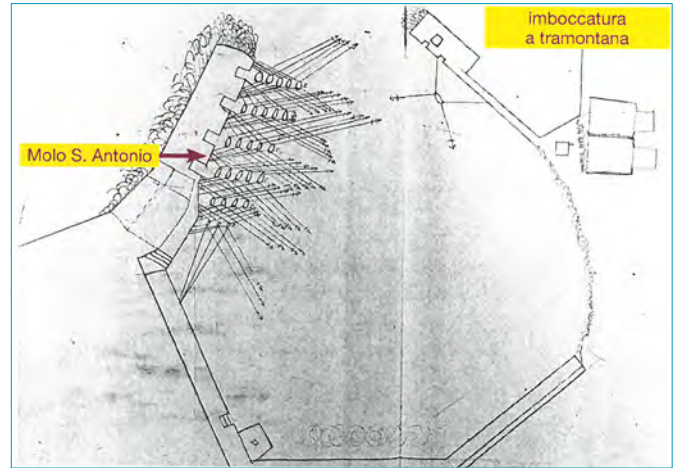


Fig. 35 - Progetto del Porto di Bari del 1818, dell'ingegnere Giuliano De Fazio su disegno dell'architetto Giuseppe Gimma (da Tomasicchio 2014, 24, fig. 9).

tonio (molo Nuovo), e di un tratto di banchina in muratura, invece, sottostante alle mura tra il Fortino S. Antonio e «Porta di Mare». La banchina riaffiorata con gli scavi, dall'aspetto «fresco», ben conservato e di colore biancastro, come emerge anche dalla documentazione fotografica, che induce a ritenere che sia rimasta a vista solo per un breve periodo di tempo (1820-1914 ca.), e anche sulla base della verifica metrica, risulterebbe quindi il tratto progettato da Tenore. Intorno al 1818 la vecchia insenatura si presentava quasi interamente interrata, nonostante i progetti di risanamento in parte realizzati. Dopo l'approvazione dell'idea progettuale in data 26 giugno 1819 da parte del Ministero degli Affari Interni, Tommaso Tenore redige il 20 giugno 1820 lo «Stato Estimativo delle opere che occorre per ricostruire una banchina al Porto di Bari, nel lato di esso che corrisponde di fronte alla sua apertura, per impedire le erosioni che producono le maree alla strada avanti la nuova Piazza, e dove era l'antica Porta di mare, non ché per circoscrivere, e decorare la Piazza interna dal lato verso il Porto»; il progetto, che attesta la presenza del «terrapieno che forma lo spiazzo di essa nominata piazza [...]»⁴³, è approvato a Napoli il 25 novembre 1820 con una spesa stimata di 5800 ducati, appaltato al muratore Domenico Colella, ripresentato da Tenore il 12 agosto 1824 e realizzato con la direzione dell'architetto Gimma tra la fine del 1824 (il 3 settembre è in corso il cavo dell'arena per la fondazione) e febbraio/aprile del 1825.

Tenore progetta la costruzione di una banchina «dall'angolo della banchina esistente andando verso Levante di lung. palmi 500, di largh. palmi 10, e di altezza dentro e fuori acqua palmi 8 o 7, con una fondazione di pietre vive dentro l'acqua, da farsi con pozzolana di fuoco, con cavo di arena e ciottoli, per palmi 500, di larghezza palmi 10 e di altezza palmi 4», una

⁴¹ BNNa, Manoscritti, b. 21B (35).

⁴² Il progetto del porto è approvato il 15 aprile 1810 ed i lavori sono appaltati ad Andrea Traversa con la direzione di Gimma. Cfr. Gelao 2004, 43 ss.; ASBa, Prefettura, Archivio Generale, Porti e Fari, Volume contenente la lettera di S.E., 1808-1810, b. 39, fasc. 706, b. 38, fasc. 710.

⁴³ Nell'Osservazione preliminare del progetto, Tenore specifica che l'oggetto dei lavori «è quella esterna di cui si parla nel paragrafo 2 dell'Articolo Secondo del Progetto della riattazione del Porto di Bari compilato in data 12 maggio 1819, e compresa tra i lavori meno urgenti. Ora siccome si abbellisce la piazza del nuovo Borgo di Bari, di cui la detta Banchina ne limita un lato, così il Sig. Intendente della Provincia desiderando di decorare la detta Piazza dal lato del Porto, e volendo evitare nell'intero tempo le rosioni che produce il mare (in tempo di tempeste) al terrapieno che forma lo spiazzo di essa nominata piazza ne ha ordinato il dettaglio di spesa».

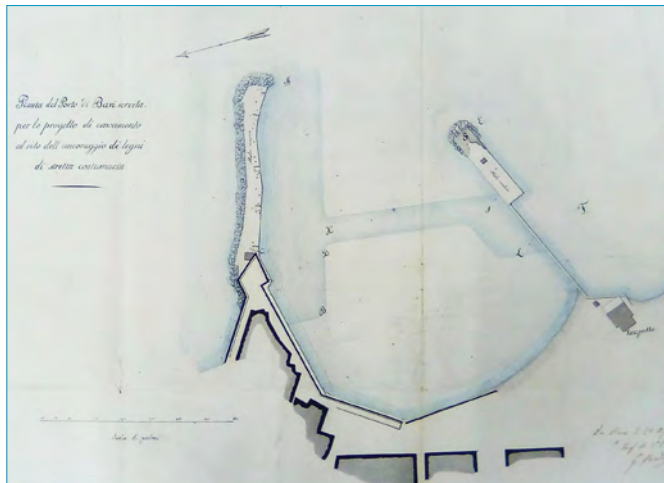


Fig. 36 - Pianta del porto di Bari del 20 agosto 1830, dell'ingegnere Giacomo Prade (da ASBa, Prefettura, Archivio Generale, Porti e Fari, b. 18, f. 449).



Fig. 37 - Veduta dal mare del primo edificio mercatale, realizzato sulla banchina, 1899 ca. A sx., la Camera di Commercio e la struttura in legno dove sarebbe sorto il teatro Margherita (da Melchiorre 1982, 168).

struttura «[...] di pietre vive a mano con simile pozzolana», di lunghezza palmi 500, di larghezza palmi $9 \frac{1}{3}$, altezza fino al piano dell'attuale spiazzo, considerando la sua regolare pendenza verso il mare, [...] con pezzi di rivestimento sul fronte esterno per l'altezza di palmi 7 [...] in numero di sei file [...] da realizzarsi dalla linea superiore della Banchina antica; sul fronte interno della banchina, in corrispondenza del terrapieno che caratterizzava l'area, Tenore prevede un «riempimento di terra largo palmi 6, [...] e di altezza compensata palmi 4 [...] da prelevarsi lungo il tratto di Consolare e trasportato con traini».

Nei sei anni intercorsi dalla presentazione del progetto all'assegnazione dell'appalto e, infine, alla realizzazione dell'opera, il corpo di fabbrica subisce modifiche strutturali, come la sostituzione richiesta da Gimma dei materiali da utilizzare nella parte superiore del molo (pietra viva e non tufo carpino come stipulato nell'affidamento), il numero dei canali per lo scolo delle acque piovane dallo spiazzo nel mare (16 e non 4), la posa in opera dei blocchi lungo il rivestimento delle due facce (non di taglio ma di patto per la stabilità dell'opera), le dimensioni dei «Dodici anelli ordinati della doppiezza di palmi $1 \frac{3}{4}$ invece di un palmo» per facilitare l'attracco delle barche pescherecce, e infine mutano le stesse dimensioni dell'opera, realizzata per una lunghezza di palmi $352 \frac{1}{4}$ «[...] per proseguirsi quindi, col comodo di questo Comune» e che invece di terminare l'altezza a palmi sette dalla linea superiore della Banchina antica sino alla ... pavimento del largo fuori del Porticato, si doveva rialzare di altri palmi quattro e mezzo, due di più sino al Sedile coperto di pietra internamente, apposto al porticato della piazza, e i resti due palmi ad uso di spalliera dal Sedile in sopra, altezza arrivata a [...] 12 palmi, con la fondazione di 4 palmi e mezzo e la banchina di 7 palmi e mezzo e di grossezza palminove e un terzo»⁴⁴.

44 ASBa, Prefettura, Archivio Generale, Porti e Fari, *Riattamento e manutenzione del Porto, Costruzione della banchina*. Vol. 1°. 1824-1825, b. 18, fasc. 446.

Del 21 giugno 1824 è la perizia di Gimma sulle condizioni e i lavori da eseguirsi al porto di Bari. Del 3 settembre 1824 sono le osservazioni di Gimma sulle opere da eseguirsi dal partitario Domenico Colella. Del 5 gennaio 1825 è la relazione di Gimma sulla indispensabilità di coprire con pezzi di pietra

Nel corso delle indagini archeologiche non è stato possibile intercettare la fondazione della banchina, il «lastricato di basoli di lunghezza palmi 500 e di larghezza compensata palmi 8», previsto sul piano superiore perché smontato successivamente, «il canale per lo scolo delle acque immonde della città» e i sedici canaletti per lo scolo dell'acqua piovana dallo spiazzo al mare. Il tratto di banchina parzialmente messo in luce mostra, infatti, evidenti segni di manomissioni per la realizzazione della fondazione mercatale, e gli elementi a vista consentono, quindi, una parziale comparazione tra i dati progettuali e i riscontri finali.

Ferma restando la contraddizione riscontrata tra le fonti circa la preesistenza di una banchina in muratura alla nostra, ove in alcuni casi si parla di ricostruzione, in altri di costruzione ex-novo, appare chiaro come i 36,40 m di banchina riportati alla luce rappresentino quindi un segmento della struttura quale opera borbonica, lunga 93 m ca., realizzata «dall'angolo della banchina esistente andando verso Levante, [...] per impedire le erosioni che producono le maree alla strada avanti la nuova Piazza, e dove era l'antica Porta di mare, non ché per circoscrivere, e decorare la Piazza interna dal lato verso il Porto» (fig. 36)⁴⁵.

viva la parte del molo superiore, «in quanto in luogo sommamente popolato». Del 22 febbraio è la *Misura finale della nuova Banchina eseguita in questo Porto dall'Impresario Domenico Colella da sopra la Fabbrica di Fondazione (pagata con la misura del 28 ottobre ultimo) fin sotto alla copertura di Pietra che si va eseguendo di corona all'Opera*. Del 18 marzo, 24 aprile e 16 maggio 1825 sono le stime e il rapporto redatto dalla D.L., delle opere eseguite per la realizzazione della Banchina del porto di Bari. Infine, del 28 agosto 1826 è la «Misura finale di tutte le opere eseguite in economia dal muratore Nicola Favia per il restauro della intiera Banchina antica di questo Porto, dal Fortino di S. Antonio fino alla rampa per cui si discende in essa dal Largo del Porticato [...]», opere di restauro realizzate sempre con la direzione di Gimma, al quale si deve anche l'acquisto di sette colonne di pietra grigia da Bitonto «per l'ormeggio de' Trabaccoli e Barche mercantili nel porto di Bari».

45 Per il progetto e gli atti amministrativi circa la costruzione della banchina, cfr. ASBa, Prefettura, Archivio Generale, Porti e Fari, *Incartamenti per i lavori nel Porto di Bari, 1817-1823*, b. 39, fasc. 716 (progetto Tommaso Tenore del 12 maggio 1819 e approvazione del 26 giugno 1819); *Atti di appalto de' lavori per la rifazione di un braccio della banchina del porto di Bari*, 1820, 1821 e 1822, b. 18, fasc. 442 (progetto Tommaso Tenore del 20 giugno 1820); *Progetto di un nuovo porto da costruirsi a Bari*, b. 18, fasc. 454; *Riattamento e manutenzione del Porto, Costruzione della banchina*. Vol. 1°. 1824-1825, b. 18, fasc. 446 (Stato estimativo



Fig. 38 - Veduta dal mare dell'edificio mercatale, realizzato sulla banchina, in fase di ampliamento delle campate meridionali. In evidenza, la Gabella e il tratto di banchina sottostante la "Muraglia" (da Leonardi 1997, 65)

Va rimarcato, in conclusione, che la complessa e costosa opera rimase a vista solo per circa vent'anni, venendo poi inglobata nel primo edificio mercatale (1842), e, fino al successivo ampliamento post 1914 ne rimase visibile solo il prospetto fronte mare (figg. 37-38). Il reinterro operato nell'ambito di realizzazione del Lungomare Imperatore Augusto, opera progettata nel 1916 e compiuta tra il 1931 e il 1939, al fine di migliorare la circolazione e facilitare il collegamento con il Nuovo Porto, ha comportato, quindi, la definitiva copertura della banchina⁴⁶.

Giu.C.; F.R.

della opera che occorre per ricostruire una banchina al Porto di Bari; Contratto di appalto; Osservazioni prodotte dall'architetto G. Gimma sulle opere da eseguirsi; Misura finale delle opere eseguite per la fondazioni della nuova Banchina e altre relazioni, documenti datati dal 20 giugno 1820 al 5 giugno 1825). Per le notizie su Tommaso Tenore cfr. Gelao 2004, 168 con altra bibliografia.

⁴⁶ Di Bari 1968, 31-40.

BIBLIOGRAFIA

ASBa, Archivio di Stato di Bari.

ASNa, Archivio di Stato di Napoli.

BNNa, Biblioteca Nazionale Vittorio Emanuele III di Napoli.

Ambrosi A. 1996, *Su alcuni disegni seicenteschi della costa pugliese*, in Gelao C. (a cura di), *Studi in Onore di Michele D'Elia. Archeologia, Arte, Restauro e Tutela*, Matera.

Angelini G., Carlone G. 1981, *La cartografia storica nelle fonti documentarie: Terra di Bari nel XVIII e XIX Secolo*, Molfetta.

Angelini G., Carlone G. 1987 (a cura di), *Atlante Storico della Puglia. La Provincia di Bari*, 2, Manduria.

Apollonj Ghetti B.M. 1972, *Bari vecchia. Contributo alla sua conoscenza e al suo risanamento*, Bari.

Baldassarre I. 1966, *Bari antica. Ricerche di storia e topografia*, Bari.

Beltrani G. 1907, *Le vicende storiche e tecniche del porto di Trani*, Trani.

Bianchi V. 2018, *L'Atlante Parigino. Fortificazioni del Cinquecento alle frontiere della cristianità*, Bari.

Buccaro A. 1992, *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Salerno.

Buccaro A. Maticena G. 2004, *Architettura e urbanistica dell'età borbonica*, Napoli.

Busto A., Ceci L., Natali V., Lavermicocca N. 1997, *Bari. Fortino S. Antonio*, *Taras XVII*, 1, 113-116.

Carabellese F. 1900, *Saggio di storia del commercio della Puglia e più particolarmente della Terra di Bari*, Trani.

Carlone G. 1984, *Un architetto per il borgo. L'urbanistica dell'Ottocento in terra di Bari*, Fasano.

Carlone G. 2005a, *L'architettura dei Porti pugliesi nel Settecento e Ottocento*, 2005.

Carlone G. (a cura di), 2005b, *Il porto di Bari. Progetto città 1855-2005*, I.T.C. Linguistico Moderno "G. Cesare", Bari.

Cusatelli D., Depalo M.R. 2008, *Il Fortino di S. Antonio*, in Depalo, Radina 2008, 109-116.

D'Angelo F. 2014, *Scienze e viaggio: ingegneri e architetti del Regno delle due Sicilie*, Villasanta.

Depalo M.R. 2008, *Corso Vittorio Emanuele*, in Depalo, Radina 2008, 121-124.

Depalo M.R., Radina F. (a cura di) 2008, *Bari, sotto la città. Luoghi della memoria*, Bari.

Di Bari D. 1968, *Bari: vicende urbanistiche del centro storico (1867-1967)*, Quaderni dell'Istituto di Architettura ed Urbanistica, Facoltà di Ingegneria - Università di Bari, Bari.

Di Ciommo E. 1984, *Bari 1806-1940. Evoluzione del territorio e sviluppo urbanistico*, Milano.

Disantarosa G., Acquafredda P., Campanale F., De Giosa F., Pallara M. 2021-2022, *Per una identità archeologica del litorale sud-est di Bari. I dati delle ricognizioni subacquee 2017-2019*, *Asub* 73-74, 87-157.

Fiadino F.A. 1993, *I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento*, in Simoncini G. (a cura di), *Sopra i porti di mare. Il regno di Napoli*, 2, Firenze, 195-259.

Gelao C. 2004, *Giuseppe Gimma. 1747-1829. Un architetto tra due secoli. Città, monumenti e infrastrutture nella Puglia borbonica*, Bari.

Gelao C. 2005, *Puglia rinascimentale*, Bari.

Introna F. 2008, *La terra e la città nelle antiche stampe*, in Semerari L., Vignola G., Introna F. (a cura di), *Bari nelle antiche stampe*, Bari, 9-128.

Lavermicocca N. 1984, *Conoscere la città. Bari. Guide alle case ed alle chiese della città vecchia. Piazza Mercantile*, Vol. II, Bari.

Lavermicocca N., Boccuzzi C., Dalfino G., Favia P. 1992, *Bari. Piazza Mercantile, Taras XII*, 2, 317-321.

Leonardi S. 1997, *La fotografia dell'Ottocento a Bari*, Martina Franca.

Licinio R. 1990, *Bari angioina*, in Musca, Tateo 1990, 95-144.

Melchiorre V.A. 1987, *Bari*, Bari.

Melchiorre V.A. 1988, *L'antico porto di Bari*, in *Conoscere la città. Bari. Il Castello e le Mura Medievali*, Bari, 74-81.

Melchiorre V.A. 1990, *Il ducato sforzesco di Bari*, Martina Franca.

Melchiorre V.A. 1993, *Il libro rosso di Bari o Messaletto*, Martina Franca.

Melchiorre V.A. 1998, *Le conclusioni del parlamento cittadino di Bari nel '500*, Bari.

Melchiorre V.A. 2003, *Bari vecchia. Strade, vicoli, corti e piazze*, Martina Franca.

Melchiorre V.A. 2009a, *Le conclusioni del parlamento cittadino di Bari nel Seicento*, Martina Franca.

Melchiorre V.A. 2009b, *Le conclusioni del parlamento cittadino di Bari nel Settecento*, Martina Franca.

Musca G. 1981, *Sviluppo urbano e vicende politiche in Puglia. Il caso di Bari medievale. I normanni e le città pugliesi*, in *La Puglia tra Medioevo ed età moderna. Città e campagna*, Milano, 14-72.

Musca G., Tateo F. (a cura di) 1990, *Storia di Bari. Dalla conquista normanna al ducato sforzesco*, Roma-Bari.

Natali V. 1997a, *Bari, Città Vecchia. Piazza del Ferrarese*, *Taras XVII*, 1, 117-118.

Natali V. 1997b, *Bari, Città Vecchia. Piazza Mercantile*, *Taras XVII*, 1, 118-119.

Papagna E. 2018, *Un paesaggio costruito: la provincia storica di Terra di Bari*, in Spagnoletti A. (a cura di), *La Puglia. Un profilo per i Beni Culturali*, Roma, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Direzione generale archivi, 203-258.

Pasculli Ferrara M. 2009, *Domenico Fontana tra Bitonto e Bari*, in Milillo S. (a cura di), *Cultura e società a Bitonto e in Puglia nell'età del Rinascimento*, Atti VI Convegno Nazionale (Bitonto 19-21 dicembre 2007), Galatina, 275-296.

Pedio T. 1974, *Bari tra il XVI e il XVII secolo. Note ed appunti di toponomastica barese*, in *Archivio Storico Pugliese XXVII*, fasc. I - IV, Bari, 381-452.

Perfido P. 2014, *Città chiuse, città aperte. Labbattimento delle mura e lo sviluppo urbano nell'iconografia di Bari in età moderna*, in Buccaro A.,

- de Seta C. (a cura di), *Città mediterranee in trasformazione. Identità e immagine del paesaggio urbano tra Sette e Novecento*, Napoli, 543-552.
- Petrignani M., Porsia F. 1988, *Le città nella storia d'Italia. Bari*, Roma-Bari.
- Petroni G. 1858, *Della storia di Bari dagli antichi tempi sino all'anno 1856*, II, Firenze.
- Porsia F. 1990, *Bari aragonese e ducale*, in Musca, Tateo 1990, 145-185.
- Riccardi A. 2001a, *Bari, Città Vecchia. Piazza del Ferrarese*, *Taras XXI*, 1, 66-67.
- Riccardi A. 2001b, *Bari, Città Vecchia. Piazza Mercantile*, in *Taras XXI*, 1, 67-69.
- Riccardi A., 2008, *I progetti di riqualificazione urbana. Le indagini archeologiche nella città di Bari*, in Depalo, Radina 2008, 121-124.
- Rossi P. 2009, *Il porto che non c'è. Sognando il porto medievale di Bari*, Martina Franca.
- Ruggiero R. 2018, *Città d'Europa e cultura urbanistica nel Mezzogiorno borbonico. Il patrimonio iconografico della raccolta Palatina nella Biblioteca Nazionale di Napoli*, Napoli.
- Spagnoletta P. 1997, *Bari, Città Vecchia. Via Corridoni*, *Taras XVII*, 1, 116.
- Strazzullo F. 2010, *Architetti e ingegneri napoletani dal '500 al '700*, Roma,.
- Tomasicchio U. 2014, *Genesi e sviluppo del porto di Bari*, Bari.
- Ventura A. 1993, *Immagini di Puglia: portolani, carte nautiche, carte geografiche, platee, cabrei, mappe catastali, vedute, progetti urbanistici*, Cavalino di Lecce.
- Volpe G. 1988, *Il porto e il litorale*, in Andreassi G., Radina F. (a cura di), *Archeologia di una città. Bari dalle origini al X secolo*, Bari, 385-394.

