

VITTORIO DE MARCO

L'economia nei mari di Taranto nell'età moderna

Abstract: *In the modern age, the port of Taranto played a role in the trade of wine, oil and wool. There were no local shipowners, but everything depended on Neapolitan agents. For a certain period, there were also agents from Venice, Genoa and from the Dalmatian city of Ragusa. Since the times of the Byzantine dominion, the sea of Taranto was characterized by being divided into private areas called "peschiere" ("fish ponds"), delimited by poles. It was a liquid plain divided between the prince of Taranto, the priests of the cathedral, the bishop, the religious orders and even some private individuals. Generally, these "peschiere" were rented. In the early nineteenth century the port of Taranto had a greater commercial development, while the "peschiere" were abolished after 1860.*

Keywords: Taranto; Kingdom of Naples; Fishing; Port.

1. *Tra Mar piccolo e Mar grande*

Scriveva Girolamo Marciano nel XVII secolo che la provincia di Terra d'Otranto giaceva «sotto temperatissimo cielo come si vede dal sito».¹ Protesa per la maggior parte nel mare, lo sviluppo costiero di Terra d'Otranto si estende per circa 365 chilometri. Tali coste però si presentavano nell'età moderna scarsamente abitate: il continuo pericolo di scorrerie di corsari turchi, tra '500 e '700, e ampie zone malariche e paludose, scoraggiavano – salvo per alcuni grossi centri – gli insediamenti lungo le coste, mentre l'interno risultava non uniforme negli addensamenti di casali e piccole città. Le numerose torri di avvistamento non davano molta sicurezza e i "barbareschi" sembrava che fossero sempre a due passi dalle coste, operando un continuo stillicidio nei confronti delle popolazioni rivierasche di tutto il vicereame.²

¹ G. MARCIANO, *Descrizione, origine e successi della Provincia d'Otranto*, Napoli, Stamperia dell'Iride, 1855, p. 16.

² Cfr. i classici lavori di S. PANAREO, *Turchi e barbareschi ai danni di Terra d'Otranto*, in «Rinascenza Salentina», I, 1, gennaio-febbraio, 1933, e I, 5, settembre-ottobre 1933, pp. 2-13/234-251; ID., *La pirateria e la Puglia*, in «Archivio Storico Pugliese», IV, 2, 1951, pp. 21-31; AA. VV., *Le torri costiere per la difesa anticorsara in provincia di Taranto*, a cura di M. SCALZO, Firenze-Taranto, Edizioni Il David, 1982.

«Delle coste – era scritto nella *Statistica* del 1811 – specialmente quelle Joniche rileva la diffusa malsania, dovuta alle formazioni dunose che ostacolano il deflusso delle acque».³ Dal punto di vista economico l'unico aspetto positivo della presenza di paludi costiere era quello della lavorazione del giunco. Ma verso l'interno la Terra d'Otranto veniva considerata una delle più fertili e ricche d'Italia: «Il terreno mostra la superficie aspera – annotava Giovanni Botero alla fine del XVI secolo – ma rotto con l'aratro, scuopre ottime zolle».⁴

Il mare offriva una grande quantità e varietà di pesci, come affermava Giuseppe Maria Galanti, e il solo mare di Taranto «sarebbe capace di contentare tutta la provincia, se si potessero trasportare i pesci senza corrompersi».⁵ Già nella seconda metà del '500 Camillo Porzio aveva potuto scrivere che «il mare, massimamente quello di Taranto è sì copioso di pesce, che diede meraviglia a' Romani dominatori del mondo».⁶ Soprattutto molto pescoso era il “mar piccolo”, definito per questa ragione “mare di Bisanzio”.

Eppure nella *Statistica* del 1811 si diceva che in Terra d'Otranto il pesce era molto scarso, «non essendovi che pochi pescatori e pochissime barche pescherecce».⁷ Solo a Taranto e Brindisi se ne contavano – secondo la stessa *Statistica* – rispettivamente 300 e 800 mentre in tutta la provincia erano qualche centinaio. E qui si apre un problema sul nostro mare che andrebbe approfondito, almeno per l'età moderna, e cioè che il mare, per le popolazioni rivierasche di Terra d'Otranto, non era forse quella grande risorsa che si potrebbe credere. Scarso era il commercio del pesce perché non lo si poteva trasportare per lunghi percorsi; i mercati erano spazialmente ristretti ai luoghi limitrofi e vi erano piccole barche e pochi pescherecci, mentre la maggior parte del pesce veniva consumato in famiglia. «A Taranto – scriveva ancora il Galanti – i cittadini poveri esercitano la pesca perché è libera, e non l'agricoltura perché le terre sono de' nobili e

³ V. RICCHIONI, *La Statistica del Reame di Napoli del 1811. Relazioni sulla Puglia*, Trani, Vecchi & C., 1942, p. 99.

⁴ G. BOTERO, *Relationi Universali*, Brescia, Compagnia Bresciana, 1594, p. 88.

⁵ G.M. GALANTI, *Della descrizione geografica e politica delle Due Sicilie*, vol. II, a cura di F. ASSANTE - D. DEMARCO, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1969, p. 149.

⁶ C. PORZIO, *Relazione del Regno di Napoli [1576-1579]*, in *Opere di Camillo Porzio arricchite di schiarimenti storici*, a cura di C. MONZANI, Firenze, Felice Le Monnier, 1846, p. 291.

⁷ RICCHIONI, *La Statistica*, cit., p. 133.

delle chiese: quivi per la coltivazione si ha bisogno di gente straniera».⁸ Sembra dunque che il mare in questi secoli, non assolveva, almeno per Terra d'Otranto, alla funzione di spinta propulsiva al commercio dei prodotti marini con altre zone del Mediterraneo.

Nel catasto onciario di Taranto del 1746 risultavano 1054 individui con la qualifica di impiegati nell'agricoltura e pastorizia e solo 700 venivano indicati come "gente di mare", assieme a 1716 artigiani.⁹ Più specificamente 320 pescatori, 121 marinai addetti alla pesca «e solo 11 tra naviganti, padroni di barche e barcaioli».¹⁰ Questa "gente di mare" non possedeva grandi pescherecci, trattandosi di "feluche", barche di piccole dimensioni «fatte per la pesca in Mar Piccolo o tuttalpiù in Mar Grande, in quanto i pescatori tarantini erano dediti ad attività locali».¹¹ Erano sì uomini di mare ma non uscivano dalle acque dello Jonio spingendosi al massimo, col tempo buono, fino alle prime coste calabresi. Insomma dal catasto non vengono fuori armatori tarantini né una modesta industria armatoriale. Nel campo dei "noli", dei trasporti marittimi, «la dipendenza dei mercanti tarantini nei riguardi di Napoli è quasi assoluta: a differenza di quanto avviene in Terra di Bari, dove anche i piccoli mercanti, attraverso la costituzione di "società di negozio", riescono a crearsi imbarcazioni proprie (unica possibilità per ottenere una certa indipendenza dagli armatori napoletani)».¹² Il problema risaliva a secoli prima: «Gli uomini del paese – scriveva Camillo Porzio tra il 1575 e il 1579 in riferimento agli abitanti di Terra d'Otranto – sono armigeri e coraggiosi tanto, che fuggono il navigare; [...]. E perciò i marinari, pescatori, e legni che usano in questo mare escono quasi tutti dal dominio veneziano».¹³

Il Galanti, pur avendo affermato che la pesca per i cittadini poveri era libera, riconosceva egli stesso che tale attività era oppressa da vessazioni e limitazioni perché,

⁸ GALANTI, *Della descrizione*, cit., p. 162.

⁹ Cfr. P. BOSO, *La popolazione di Taranto secondo il catasto del 1746*, in «Archivio Storico Pugliese», VIII, 1-4, gennaio-dicembre 1955, p. 26 (dell'estratto).

¹⁰ M. SIRAGO, *Dagli Aragonesi all'Età contemporanea*, in *Il porto di Taranto tra passato e presente*, Taranto, Cressati, 1998, p. 80.

¹¹ F. CAFFIO, *Molluschicoltura a Taranto ai primi del Novecento. La regolamentazione: dalle origini ad oggi*, in *Frammenti di mare. Taranto e l'antica molluschicoltura*, a cura di E. CECERE - S. MELLEA, Taranto, Fondazione Michelagnoli/CNR-IAMN, 2009, p. 36.

¹² O. SAPIO, *Contadini, mercanti e nobili nella Taranto settecentesca*, in «Cenacolo», XI-XII, 1981-1982, p. 137.

¹³ PORZIO, *Relazione del Regno*, cit., p. 292.

soprattutto a Taranto, questa pianura liquida era in gran parte lottizzata e privatizzata attraverso il sistema delle peschiere.

2. *Le peschiere*

Come si era arrivati a lottizzare ampi tratti del mar grande e quasi del tutto il mar piccolo? Bisogna velocemente ricordare che al tempo dei romani il mare costiero era di uso comune, considerato elemento di pubblica utilità, come espresso del *Digesto* (47,10,13,7): *Mare communis est, sicut aer*. I bizantini attuarono invece una politica diversa e proprio per Taranto, con la ricostruzione della città nel 967 circa, dopo la distruzione saracena del 927, «mutarono quel principio in un nuovo istituto giuridico, avocando a sé il diritto di proprietà sul lido e sul mare fino ad una certa distanza dalla costa».¹⁴ Così che essi si sentirono autorizzati a concedere per fini politici, ad enti ecclesiastici e a privati, parti di quel mare, soprattutto il mar piccolo. La stessa politica adottarono successivamente i normanni in favore di abbazie, monasteri, capitolo della cattedrale di Taranto, mensa arcivescovile, monte di pietà che con la rendita annuale del fitto della peschiera sovveniva poveri ed infermi della città. Anche l'*Universitas civium* possedeva peschiere, così come numerosi privati che prendevano tra l'altro in concessione quelle di gran parte degli enti ecclesiastici, comprese le peschiere possedute dall'abbazia di Montecassino e di Padula.

Dunque, per darne una definizione, le peschiere «erano lotti di mare di varia grandezza, differenti l'una dall'altra e delimitate da una palificazione confitta nell'acqua, nell'ambito delle quali poteva esercitare la pesca il proprietario o concessionario o fittavolo»,¹⁵ sostanzialmente così come si faceva nelle campagne. «Tutta la ricca planimetria storica che disegna la situazione morfologica dei due mari tarantini è decisamente segnata dal suddetto fenomeno delle “peschiere”»;¹⁶ quindi, una

¹⁴ A.S. PUTIGNANI, *Peschiera Pesca e Dogana*, in *Atti del millennio della ricostruzione di Taranto 967-1967*, Taranto, Amministrazione Comunale, 1971, p. 64.

¹⁵ *Ibid.*, p. 68.

¹⁶ P. MASSAFRA, *L'Azienda demaniale del Mar Piccolo*, in *Atlante del territorio tarantino. L'Azienda Demaniale del Mar Piccolo*, Taranto, Regione Puglia, 1993, p. 27.

foresta di pali e paletti, corde, sbarramenti, «una sorta di inestricabile labirinto artificiale»;¹⁷ e si trattava di centinaia di peschiere.

Quella più importante l'aveva la curia del principe di Taranto, passando successivamente al demanio del vicereame spagnolo e quindi alla corte regia. Questa peschiera si trovava a ridosso del ponte che congiungeva e congiunge la parte occidentale della città con l'isola dove si concentravano tutti gli abitanti di Taranto (attuale "città vecchia"). Aveva una posizione privilegiata perché era la prima peschiera a ricevere il flusso delle acque (detto "chioma") ed il riflusso (detto "serra") con la conseguente entrata e uscita del pesce. Infatti, questa peschiere era detta "Chioma".¹⁸ Altra importante peschiera si trovava dove ora insiste il canale navigabile sovrastato dal ponte girevole, sempre di proprietà della curia del principe, la peschiera del "Fosso", che molto più tardi, nel periodo della Restaurazione, passò di proprietà all'orfanotrofio militare di Napoli. Il capitolo dei canonici di Taranto aveva una peschiera nei pressi del ponte occidentale chiamata "Travattella", ceduta in genere a fittavoli. Altra peschiera affittata, con particolari cespiti di entrata, apparteneva alla mensa arcivescovile nei pressi del promontorio di Santa Lucia, sempre nel mar piccolo, ove attualmente è situato l'ospedale militare.

Le peschiere, addossate le une alle altre, limitate da palificazioni spesso posticce che facilmente col mare in tempesta rovinavano, erano oggetto di continue liti tra i proprietari limitrofi. Ma in proposito manca ancora una ricerca approfondita tra i rogiti del ricco fondo notarile dell'archivio di stato di Taranto, che ci consegnerebbe una mappa abbastanza precisa della lottizzazione, dei proprietari, del nome che ogni singola peschiera aveva e dei rispettivi confini. Quindi a chi, tra i pescatori locali, non era proprietario o affittuario di peschiere, il mar piccolo, soprattutto, offriva pochi spazi per la pesca libera. Nel XVIII secolo le peschiere erano quasi tutte subappaltate. Tra l'altro,

¹⁷ ID., *Facce di sempre. Tra Cronaca e Storia a Taranto dal VI al XIX secolo*, Taranto, Editrice Scorpione, 1988, p. 53.

¹⁸ Se ne veda la descrizione in G. CASSANDRO, *Un inventario dei beni del principe di Taranto*, in *Studi di storia pugliese in onore di Giuseppe Chiarelli*, a cura di M. PAONE, II, Galatina, Congedo Editore, 1973, pp. 31-32.

in esse non si pescava solo pesce, ma si allevavano i mitili. L'articolato complesso delle peschiere fu abolito a Taranto dopo il 1860.¹⁹

L'economia nei mari di Taranto ebbe man mano una doppia faccia, soprattutto dalla fine del Settecento e fino all'unità d'Italia: da una parte, vi era la crescente industria della molluschicoltura (soprattutto cozze nere e ostriche), dei cui proventi beneficiavano i proprietari dei tratti del mare interno; dall'altra, vi era l'attività della pesca propriamente detta con tutti i diritti di pesca regolamentati e le cui maggiori entrate erano a carico della dogana del pesce. La regolamentazione della pesca risale ai tempi del principe Giovanni Antonio del Balzo Orsini, ed è presente in un codice del 1463 detto *Libro Rosso*, il quale conteneva «l'inventario dei beni demaniali del Principato di Taranto al tempo di Giovanni Antonio Orsini, ultimo principe della città, che stabiliva le epoche, le diverse qualità di pesci, i luoghi in cui era consentito pescare e gli strumenti da usare».²⁰ Si trattava, quindi, di aree marine «di proprietà demaniale sottoposte a privativa di pesca ed a diritto di esazione del dazio».²¹ Nel XVIII secolo la dogana del pesce risultava ceduta ad affittatori. Tra l'altro, non poche volte le barche di Barletta, Trani e Molfetta, scendendo nello Jonio, violavano i diritti di pesca e i regolamenti del *Libro Rosso* soprattutto dal Settecento in poi, provocando liti a non finire nei tribunali napoletani. Si legge in una seduta del decurionato tarantino dopo la metà del '700: «Da più anni si reclama contro l'abuso delle Paranze Baresi; vengono queste impunemente e contro ogni diritto a togliere quei mezzi di industria a tanti esseri umani che null'altro posseggono se non il travaglio della propria braveria nel mestiere della pesca».²²

¹⁹ Sulle peschiere tarantine cfr. anche F. MONTELEONE, *Note sulle peschiere tarentine in età bizantina e normanna*, in «Cenacolo», n.s. XII (XXIV), 2000, pp. 189-196; ID., *Una risorsa per i monasteri del Mezzogiorno: concessioni di peschiere nella Puglia bizantina e normanna*, in «Itinerari di ricerca storica», XXVII, 1, 2013, pp. 57-76.

²⁰ CAFFIO, *Molluschicoltura a Taranto*, cit., p. 52.

²¹ *Ibid.*, p. 52.

²² Cit. da N. BINO, *Onda su onda*, in *Atlante del territorio tarantino*, cit., p. 24.

3. *Movimenti nel porto di Taranto*

Dal porto di Taranto, già dal tardo Medioevo e per tutta l'Età moderna, partivano tradizionali prodotti della Lucania e della Puglia: grano, olio, lana. Intorno alla metà del '400 «sulla costa ionica vi erano solo tre posti di qualche rilievo, Taranto, Gallipoli e Crotona, peraltro adibiti soprattutto alla pesca».²³ Quando, nel 1494, Ferdinando d'Aragona, per contrastare le mire di Carlo VIII sul Regno di Napoli, chiese aiuto ai veneziani, questi pretesero il controllo di alcuni porti pugliesi: Trani, Barletta, Monopoli, Brindisi e Otranto. Non figuravano Gallipoli e Taranto probabilmente perché ai veneziani interessavano quelli che si affacciavano sull'Adriatico, ovvero non ritenevano strategici i due porti ionici per i loro interessi commerciali.

Manca a tutt'oggi uno studio strutturale e completo, per quanto possibile, sul porto di Taranto che abbia un respiro metodologico e documentario di rilievo con ricerche nei vari archivi locali, nazionali e internazionali.²⁴ Questa ricerca ad ampio spettro probabilmente comproverebbe quello che diversi studiosi hanno sottolineato: avere comunque la città una vivace attività marittima e peschereccia e «intensi rapporti con altre piazze del Regno, come dimostra il numero delle città e terre che cercano di conseguire privilegi nella dogana».²⁵ Nel '400 era presente un ceto mercantile e marinaro, «comandanti di navi e di barche che si avventuravano anche al di là dei due mari di Taranto»;²⁶ nella città si affacciavano veneziani in primo luogo, ma anche genovesi e fiorentini, con una discreta circolazione di denaro. Poi, dalla metà del Cinquecento, tutto sembra declinare,²⁷ rallentare, rimanendo una modesta quota di attività portuale e commerciale almeno fino all'ingresso nel XVIII secolo. Le famiglie

²³ G. SIMONCINI, *I porti nel Regno di Napoli dal XV al XIX secolo*, in *Sopra i porti di mare*, II, *Il Regno di Napoli*, a cura di G. SIMONCINI, Firenze, Olshki, 1993, p. 1.

²⁴ È da apprezzare la storia del porto, tra antichità e primi del Novecento, che ritroviamo in N. CIPPONE, *Taranto: civiltà del porto e rotte mediterranee*, Taranto, Amministrazione Provinciale, 1996, e nel collettaneo *Il porto di Taranto tra passato e presente*, cit.; ma a tutt'oggi non si è andati oltre.

²⁵ CASSANDRO, *Un inventario dei beni*, cit., p. 27.

²⁶ *Ibid.*, p. 28.

²⁷ In una tavola che riporta la distribuzione del mercato oleario in Puglia tra il 1554 e il 1556, sia tra acquirenti italiani che stranieri, Taranto non compare, mentre compaiono Brindisi, Otranto e Gallipoli. Cfr. G. FENICIA, *Politica economica e realtà mercantile nel Regno di Napoli nella prima metà del XVI secolo (1503-1556)*, Bari, Cacucci, 1996, pp. 210-211.

doviziose tarantine non investivano nel commercio del porto; i cittadini si dedicavano alla pesca, «attività tra le più importanti dell'economia tarantina»,²⁸ ma in gran parte per uso interno alle famiglie.

In Puglia, nel corso del '500, «il commercio marittimo si bipolarizza assumendo le caratteristiche legate a quello del grano e dell'olio a vantaggio delle grandi case napoletane e straniere. Ciò significa che il grano, che per la politica annonaria è inviato principalmente a Napoli, quando non vi giunge per la via terrestre, viene imbarcato ormai quasi esclusivamente da Taranto, che ha la meta più vicina e può contare sui rifornimenti della Murgia centro-meridionale».²⁹ Diversa la situazione dell'olio: «La struttura dello scambio dell'olio si presenta invece più mossa. [...] È un commercio in grado di risucchiare quasi l'intera produzione della Terra d'Otranto i cui porti, anche Gallipoli, anche Taranto, a parte ciò che si è detto per il grano, rivestono un'importanza del tutto trascurabile».³⁰ Il grano dal porto di Taranto arrivava oltre che nella capitale, anche in alcune città calabresi e nella stessa Reggio.

Tra il 1575 e il 1579 il giureconsulto e storico Camillo Porzio compilò, per il nuovo governatore spagnolo, marchese di Mondejar, una relazione sullo stato delle fortificazioni nel regno accennando anche alla situazione dei porti; per Terra d'Otranto annotò solo quelli di Brindisi e Taranto, definiti con un certo eufemismo «nobilissimi per quanto siano per tutta l'Europa».³¹ Intanto a Taranto, nel 1574 e nel 1596, «furono eseguiti scavi nel porto, per consentire l'accesso anche a bastimenti di rilevante portata».³² Alla fine di quel secolo vi era un viceconsole veneto ed un rappresentante di Ragusa.³³

L'olio che partiva da Taranto giungeva anche a Marsiglia, oltre che a Genova; ma a reggere le fila di questo commercio erano intermediari napoletani che avevano diretto

²⁸ SIRAGO, *Dagli Aragonesi all'età contemporanea*, cit., p. 52.

²⁹ N. OSTUNI, *Strade liquide e terrestri nel Mezzogiorno in età moderna e contemporanea*, in *Sopra i porti di mare*, cit., p. 49.

³⁰ *Ibid.*, p. 49.

³¹ C. PORZIO, *Relazione del Regno di Napoli*, cit., p. 292 (si trova anche nell'antologia *Territorio e società nella storia del Mezzogiorno*, a cura di G. DE ROSA e A. CESTARO, Napoli, Guida, 1973, p. 35).

³² SIMONCINI, *I porti nel Regno*, cit., p. 13.

³³ Cfr. M. SIRAGO, *Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo*, in *Sopra i porti di mare*, cit., p. 364.

rapporto con i commercianti di Genova o di Marsiglia; c'era qualche tarantino come dipendente di mercanti francesi, ma era solo «l'ultimo anello di questa grande catena commerciale».³⁴ In questo commercio dell'olio, almeno nel '600, Gallipoli rappresentava il porto di maggior attrazione, soprattutto per i mercantili inglesi, e in subordine Brindisi e Bari, mentre Taranto non era sfiorata affatto da questo commercio con l'Inghilterra.³⁵

Dagli anni '20 del XVII secolo diversi porti pugliesi si degradarono, perché gli spagnoli cominciarono a disinteressarsene causando una diminuzione dei traffici marittimi. La riduzione «fu notevolmente influenzata dalle decisioni del governo di Madrid di concedere in appalto ai genovesi, in cambio di contributi in denaro e navi da guerra, le attività commerciali e doganali del vicereame. Tale decisione, mettendo di fatto nelle mani di mercanti stranieri il commercio dei principali prodotti del regno, a cominciare dai cereali e dall'olio, provocò la deviazione dei traffici verso altri porti, e avviò la fine delle attività marinare locali».³⁶ I porti oleari della Puglia adriatica risentirono meno della crisi rispetto a quelli ionici.

Agli inizi del '700 finalmente si uscì da una complessiva recessione economica che aveva colpito le province meridionali. Si diede nuovo impulso ai traffici marittimi e anche i porti pugliesi riacquistarono man mano importanza, da Manfredonia a Taranto, dove, oltre il grano, si cominciò ad esportare in sempre maggiore quantità la lana. Il porto era formato «da un vasto bacino esterno, corrispondente ad una baia, detta Mar Grande, e da un bacino interno detto Mar Piccolo, uniti tra loro da due canali [...]. La parte esterna del porto, il Mar Grande, nel complesso non doveva presentare grossi problemi ai traffici marittimi, dato che alle imbarcazioni era assicurata adeguata profondità di fondale e protezione dai venti dominanti».³⁷

³⁴ SAPIO, *Contadini, mercanti*, cit., p. 137.

³⁵ «Gallipoli, ben situata sulla punta estrema del tacco dello stivale, era inoltre provvista di ottime cisterne per la conservazione dell'olio, che le davano un virtuale monopolio sull'esportazione di olio d'oliva di qualità pregiata». G. PAGANO DE VITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990, p. 143; ma vedi anche pp. 80-91, 118-119.

³⁶ SIMONCINI, *I porti nel Regno*, cit., p. 14.

³⁷ F.A. FIADINO, *I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento*, in *Sopra i porti di mare*, cit., p. 200.

Verso la metà del '700, il governo napoletano promosse lavori per migliorare i porti di Taranto e Bari: «Nel porto di Taranto, unico scalo interessato al commercio di tutti i principali prodotti dell'economia pugliese, il grano, l'olio e la lana, gli interventi attuati in questo periodo non riguardarono direttamente il bacino portuale, che del resto era, nella sua parte esterna, il Mar Grande, in discrete condizioni, ma il canale artificiale».³⁸

Per trovare una marineria mercantile tarantina, ma in modo ancora improprio, dobbiamo oltrepassare il XVIII secolo e approdare all'età post-napoleonica, allorquando diventò più stabile nella città la presenza di commercianti di origine genovese, ma anche meridionale. Erano famiglie forestiere che tendevano a stabilirsi definitivamente nella città, monopolizzando il commercio da e per il porto, prendendo in concessione le peschiere e condizionando l'industria della molluschicoltura; insomma, «l'impresa marittima è lontana dalle scelte e dalle vocazioni dei Tarantini».³⁹

Paolo Mattia Doria, ministro borbonico, aveva pensato di rilanciare alcuni porti per le attività di esportazione: «Questi, per mio avviso, sarebbero i tre seguenti: quello di Brindisi, quello di Taranto e quello di Napoli, e ciò perché il porto di Brindisi comunica facilmente con Venezia; quello di Taranto col Levante, cioè con Smirne e con Costantinopoli, e quello di Napoli col Ponente, cioè con Livorno e con Genova, con la Francia e con la Spagna».⁴⁰ Qualche miglioramento ci fu anche con il Tanucci su diversi porti compresi alcuni pugliesi: «Nella Terra d'Otranto si cominciò a migliorare il porto di Taranto funzionale alle esigenze commerciali dei territori che si affacciavano sulla costa ionica».⁴¹

Il porto comunque non presentava nel XVIII secolo grandi movimenti di navi provenienti dall'estero, rispetto ad altri pugliesi. Un campione fissato ai mesi di giugno-luglio 1766 per tutto il Regno di Napoli riportava per i porti pugliesi 24 arrivi a Barletta, 21 a Brindisi, 20 ad Otranto, 13 a Gallipoli, per scendere poi a due soli arrivi a Bari e Taranto. E così, un altro dato a campione che riguarda il periodo aprile-ottobre 1771, sempre in riferimento a bastimenti esteri registrava 68 navi a Brindisi, 6 a Otranto, 8 a

³⁸ *Ibid.*, p. 210.

³⁹ BINO, *Onda su onda*, cit., p. 21.

⁴⁰ Cit. da SIMONCINI, *I porti nel Regno*, cit., p. 19.

⁴¹ *Ibid.*, p. 21.

Taranto, rivelandosi Brindisi per il commercio con l'estero il più importante porto di Terra d'Otranto.⁴²

Più attivo risultava invece quello di Taranto nello stesso periodo per il traffico di grano verso la capitale, sia per il consumo privato che per l'annona e le truppe.⁴³ «Taranto – scrive Paolo Macry – è una delle zone di importanza strategica nel mercato cerealicolo del Mezzogiorno», da dove partivano «annualmente per Napoli carichi ingenti di frumento».⁴⁴ Gli imbarchi da Taranto di frumento erano 10 volte maggiori di quelli di Gallipoli e il doppio di quelli di Crotone, risultando da questo punto di vista il maggiore della costa jonica.⁴⁵ Certo, mancava un traffico di ritorno dalla capitale, ma era un problema che interessava altri porti sullo Jonio come sull'Adriatico. Macry parla comunque di «assiduità dei rapporti di mercato tra il porto jonico e la capitale: non bisogna dimenticare che a Taranto si concentrano i carichi granari provenienti dalla provincia otrantina e dalla zona di Matera, e che Taranto è il porto più attivo nel vettovagliamento cerealicolo della capitale».⁴⁶

Giuseppe Maria Galanti alla fine del '700 sosterrà che le strutture portuali di Terra d'Otranto erano poche, che il porto di Brindisi si stava interrando e che erano insufficienti le attrezzature dei porti di Gallipoli e Otranto mentre «funzionava invece il porto di Taranto, al quale fa capo tutto il commercio granario della provincia».⁴⁷ Effettivamente alla fine del '700 alcuni porti pugliesi si interraronono, salvo quelli di Taranto e Barletta che risultarono «gli unici porti in grado di accogliere i bastimenti mercantili».⁴⁸

⁴² Cfr. R. SALVEMINI, *Le pratiche di sanità marittime nel Regno di Napoli nella seconda metà del Settecento*, in *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, serie II, Firenze, Le Monnier, 2006, pp. 1215 e 1217.

⁴³ «I contratti che legano mercanti e amministratori annonari fanno sempre più riferimento al livello di alcune voci [prezzi correnti registrati nei mercati del posto]: quelle di Foggia, di Barletta, di Crotone, di Taranto]». P. MACRY, *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica del '700*, Napoli, Guida, 1974, pp. 18-19.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 24.

⁴⁵ Cfr. *ibid.*, pp. 67-69. «Sulla costa jonica sono attivissimi i due porti di Taranto e Crotone». *Ibid.*, p. 73.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 278.

⁴⁷ Cit. da *ibid.*, p. 143.

⁴⁸ FIADINO, *I porti delle province pugliesi*, cit., p. 220.

