



**“Cohen – Coastal Heritage Network”** è un progetto strategico del Programma di Cooperazione Europea Interreg Grecia-Italia 2014/2020 di valorizzazione culturale del sistema costiero adriatico-ionico inteso come patrimonio di architetture storiche e contemporanee e correlati contesti naturali, attività economiche e culturali legate al suddetto patrimonio.

Regione Puglia – Dipartimento Turismo, Economia della Cultura e Valorizzazione del Territorio è partner beneficiario del progetto assieme ai partner greci: Eforato delle antichità di Aitolokarnania e Lefkada (Lead Partner), Eforato delle antichità di Ilia, Eforato delle antichità di Thesprotia – Ministero della Cultura e dello Sport della Grecia, Eforato delle antichità di Corfù.

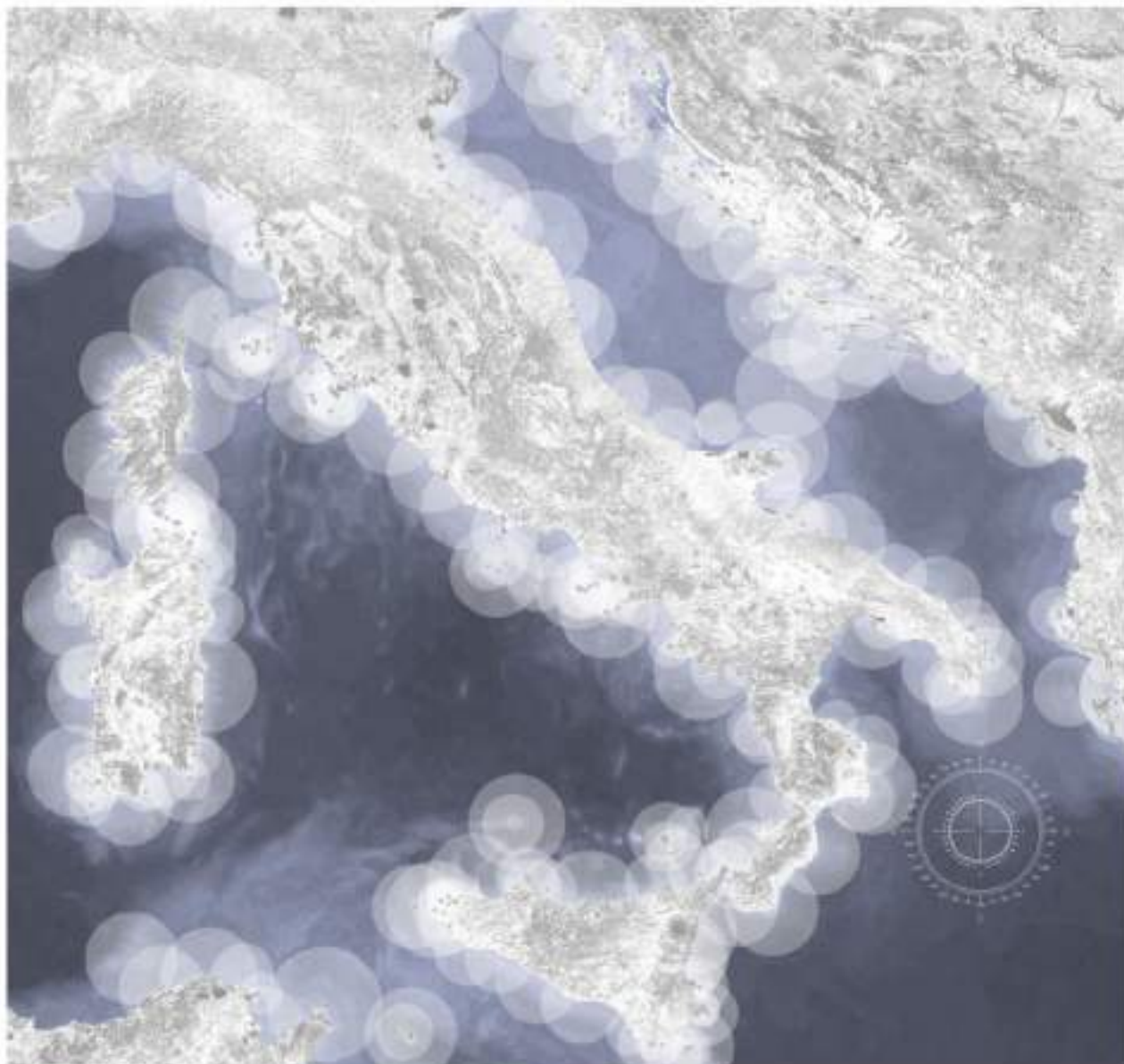
Il progetto CoHeN è destinato a rafforzare la cooperazione italo-greca per l’individuazione di una comune politica di valorizzazione culturale del sistema costiero. La valorizzazione si realizzerà attraverso:

- interventi di restauro, ripristino e progetti di allestimento e musealizzazione di manufatti di proprietà pubblica;
- definizione di un contesto regionale, nazionale e internazionale per la creazione di un itinerario collegato alla costa ionico adriatica e ai relativi manufatti. Tale contesto viene definito “Cammino costiero Adriatico-Ionio”;
- costruzione di reti di cooperazione locali (manutenzione e valorizzazione), nazionali (promozione) e internazionali (sviluppo) attraverso incontri, workshop, convegni;
- realizzazione di iniziative e strumenti di comunicazione in termini territoriali e turistici del patrimonio del Cammino costiero;
- sviluppo di iniziative di animazione territoriale (laboratori, eventi culturali) destinate a rafforzare la visibilità e la capacità di attrazione del patrimonio costiero;
- elaborazione di una strategia di promozione turistica del sistema costiero transnazionale individuato;
- elaborazione di linee guida per l’ampliamento del sistema culturale costiero.

### **Il progetto di valorizzazione di CoHeN**

L’Italia e la Grecia possiedono importanti siti culturali, monumenti di varie epoche, compresi siti riconosciuti dal Patrimonio Mondiale dell’Unesco. Questo ricco patrimonio culturale è memoria del continuo flusso di migranti, conflitti, commercio, trasporti e scambi intercorsi per millenni nelle vicine acque dell’Adriatico e dello Ionio. I monumenti interessati dal progetto diventeranno parte di una rete pubblica di architetture marittime, servizi di accoglienza turistica, luoghi adibiti a mostre permanenti e installazioni artistiche evocando le storie recenti e non, legate ai Mari Adriatico e Ionio. La valorizzazione prevede il restauro di 17 edifici e monumenti di cui 11 in Grecia e 6 in Puglia. Le strutture oggetto dell’intervento nella Regione Puglia sono:

- Torre San Felice, Comune di Vieste;
- Torre Pietra, Comune di Margherita di Savoia;
- Torre Calderina, Comune di Molfetta;
- Faro di San Cataldo, Comune di Bari;
- Faro di Punta Palascia, Comune di Otranto;
- Faro Torre San Giovanni, Comune di Ugento.



Carta Nazionale | Fari di Puglia

## **I Fari in Puglia**

*M. Montemurro, DICATECh Politecnico di Bari*

Il mare Adriatico costituisce una porzione delimitata e circoscritta del mare Mediterraneo; all'interno dei suoi confini ha sempre rappresentato una entità geografica unitaria e riconoscibile in cui si sono confrontati i territori di Italia, Jugoslavia e Grecia, per lungo tempo definita come "Golfo di Venezia", uno spazio d'acqua interno e identitario rispetto al Mediterraneo tutto, ma distinta per pertinenza della Serenissima.

Tale unità è accessibile da una porta segnata da due terre storicamente importanti: il Salento con la Terra del Capo e l'isola di Corfù, che come bastioni precludono al canale di Otranto, come il punto più stretto e delimitato del mare Adriatico.

Entrare nel mare Adriatico dal Mediterraneo vuol dire entrare in un bacino spazialmente definito, di cui si conosce la presenza delle coste parallele, la consapevolezza dell'esistenza di un approdo a

distanza certa e della presenza di un finale/fondale in grado di corrispondere ad una misura del pensiero, ancor prima di quella marina.

È un mare che ha in sé, assieme ad una dimensione definita ed alla vocazione relazionale del suo spazio, sia la natura di luogo condiviso e di relazione tra le terre che ne compongono la linea costiera, sia il valore di territorio strategico, oggetto di contese e di divisioni. La sua unità di volta in volta si è costituita a partire dai nuovi significati che esso ha assunto nella storia, a partire dai Greci e dai Romani, per finire con i Veneziani, gli Austro-Ungarici ed ancora con i migranti.

Ma ancor prima delle ragioni politiche, sociali ed economiche è possibile definire geograficamente il bacino dell'Adriatico come luogo identitario e compiuto proprio per la sua finitezza spaziale, per la continuità

della linea di costa, per la delimitazione ed il verso dello spazio del suo invaso, definiti dalla "porta" geografica di Leuca e di Corfù. Le città, i territori, le regioni, manifestano la loro presenza o evocano la complessità delle loro relazioni interne attraverso ulteriori porte, che schiudono il territorio verso le coste e sono segnalate agli abitanti del mare ed ai viaggiatori attraverso la presenza dei porti, delle torri costiere e dei fari.

Segnalare la presenza di luoghi, offrire l'accesso a sistemi urbani e territoriali, identificare i luoghi cospicui della morfologia della costa, misurare e scandire lo spazio marino e costiero sono alcuni degli obiettivi e delle conseguenze della costruzione dei fari.

La loro è una presenza condivisa dalla terra e dal mare, appunto, in grado di comunicare la certezza di un luogo di mezzo, di un limite che separa e unisce, e di proiettarla a notevole distanza. Essi instaurano un duplice rapporto di gura/sfondo tra terra e mare, dal mare e verso il mare, evidenziando fisicamente l'opposizione elementare di terra e mare, "La mer contre la terre".

I fari adriatici hanno l'ambizione di rendere questo mare interno un po' più piccolo ed un po' più familiare, vicino e domestico ed hanno la pretesa di darne la misura, attraverso una metrica tutta terrestre, ribadita dalla presenza immateriale della luce che si manifesta solo di notte, mettendo in scena una condizione impropria, quella in cui la percezione sica dello spazio viene sostituita da quella mentale e spirituale, in grado di trovare riscontro fisico alla sua prefigurazione attraverso la presenza della luce, che consente di avere la consapevolezza della conformazione sica e spaziale di un vuoto vasto come il mare, attraverso un sistema polare e coordinato che ne fornisce un'immagine razionale e non fenomenica. Rappresenta in un certo senso quel passaggio - che descriveva Kant - dalla geografia empirica e tangibile di quel che si vede, governabile dall'intelletto attraverso i sensi, alla geografia della ragione, come egli chiama la Critica della Ragion Pura, cioè allo spazio buio del nostro intelletto.

I fari, cioè, sono elementi di costruzione di una immagine virtuale delle coste, lungo le quali identificano i luoghi cospicui e le sue forme naturali, scandendone la presenza attraverso la luce.

Il faro quindi corrisponde ai luoghi cospicui di natura, li individua, li mette in luce, li completa assumendo la forma della terra, come ragione della costruzione dell'architettura, radice etimologica della sua forma, esaltando i valori di eccezionalità di punte, capi, promontori proiettati verso il mare. Luoghi che spesso non hanno una conclamata bellezza geografica, ma una condizione necessaria per avere la visibilità dal mare dalla lunga distanza, che può essere magnificata dalla presenza dei fari.

La ricerca dei luoghi adatti si concentra su alcuni caratteri che le loro forme geografiche devono possedere, come altezza sul livello del mare, isolamento dal contesto, estroflessione della costa nel mare.

Il faro in un certo senso rappresenta una consacrazione della eccezionalità e della unicità dei siti cospicui disposti lungo la costa, veri punti di orientamento orografici, che diventano luoghi di eccezione attraverso un atto di elezione e di fondazione coincidente con la sua costruzione.

Il rapporto tra l'unicità e l'eccezionalità del sito costiero, e la sua consacrazione a caposaldo, passa attraverso la costruzione di un luogo come mirabile equilibrio tra natura ed architettura, condizione nella quale

l'architettura è in grado di completare ed integrare i valori fisici e geografici del sito, costruendo una complessità tipicamente riferibile alle architetture sacre del passato.

L'architettura dei fari non ha la dimensione artistica e simbolica del tempio di capo Sunion in Grecia, ma pur avendo una dimensione utile e funzionale ha però nella sua forma polare, verticale, e nel valore posizionale che esso assume, il valore fondativo delle grandi architetture classiche.

La forma architettonica del faro è una forma sostanzialmente funzionale, appropriata, rispondente. È il sostegno della luce, presente di giorno nella sua fisicità, ma smaterializzato nella sua missione notturna del sostegno dell'immateriale.

Esso oppone la sua consistenza verticale materica, radicata al suolo ma sviluppata verso l'alto, visibile di giorno, alla smaterializzazione della sua fisicità notturna, nel momento in cui il suo valore di portatore di luce si può manifestare.

La presenza sica dell'edificio-faro è il supporto per la luce, cioè per l'elemento immateriale che è la vera ragione della sua costruzione. La forma dell'elemento faro altro non è che la forma di un sostegno. Sostegno che contiene all'interno del suo spessore la scala per accedere alla luce ed alla terrazza, ragione ultima dell'innalzamento dal suolo. La sua altezza è ragione della sua riconoscibilità dal mare e dal valore di inizio/ ne della terra che esso veicola con la luce.

Abitare il faro vuol dire abitare la terra su cui si fonda, come un alto albero esso sembra tenere con le sue radici il territorio su cui si insedia.

## **Le Torri Costiere in Puglia**

*G. Carlone, Politecnico di Bari*

Nell'estate del 1480 la conquista turco-ottomana della città di Otranto, appartenente al regno aragonese di Napoli, aveva mostrato a chiare lettere la fragilità dell'apparato difensivo della Puglia, un territorio che le coeve fonti mussulmane paragonavano a un'arnia “[...], il cui miele è molto [...] e le api sono poche [...]”, a sottolineare da un lato la sua floridezza economica, dall'altro le scarse difese militari.

Nel Cinquecento la Puglia restava una delle mete più frequenti delle incursioni turco-barbaresche e delle loro razzie. La corona spagnola, anche attraverso gli istituti della Regia Camera della Sommara e del Consiglio Collaterale di Napoli, tendeva a predisporre controlli e ispezioni delle piazzeforti più esposte agli assalti della pirateria.

Controllare l'avanzata della Mezzaluna in Occidente significava, innanzitutto, forti care e tenere in efficienza le difese di città e coste.

Alla pirateria turca la conoscenza delle coste pugliesi era offerta dalle carte nautiche. L'esempio più noto è il Kitab-i Bahriyye [Libro del mare] dell'ammiraglio della flotta di Solimano il Magnifico Piri Re'is, datato 1526. Nella seconda metà del XVI secolo il vicereame spagnolo attiva il progetto di riqualificazione delle mura delle città costiere della Puglia e ordina la costruzione di una fitta rete di torri di avvistamento per la difesa integrata del suo territorio.

Già nel 1532 il vicerè Pedro Alvarez de Toledo prescrive ad alcuni comuni di costruire torri di guardia lungo le coste, ma è nel 1563 che il vicerè Pedro Afan de Ribera dà corso a un piano organico per la difesa integrata delle coste e per finanziare il piano dispone che le città lungo la costa e nel primo hinterland, no alle 12 miglia dal mare, impongano una tassa di grana 22 a fuoco (unità familiare).

Sono datate 1568 le “Istruzioni sulle tecniche costruttive delle torri” e per la Puglia nello stesso anno tra la Regia Corte e il costruttore Paduano Schiero di Lecce viene stipulato il contratto per la costruzione delle torri dal fiume Ofanto a Otranto. Nel 1569 viene ordinato di armare le torri e nel 1586 saranno emanate le “Istruzioni per la vigilanza delle torri costiere”.

In Puglia per sovrintendere alla costruzione delle torri costiere vengono incaricati il presidente della Regia Camera della Sommara Alfonso Salazar e l'ingegnere Giovanni Tommaso Scala.

Nel 1568 sulla base dei progetti disegnati dall'ing. Scala vengono stipulati i contratti di appalto dei lavori per la costruzione di sedici torri in Terra d'Otranto. L'anno dopo l'ing. Scala si reca in Capitanata, dove visita le torri di “Lesina, Monte Mileto, Calarossa, Montepuzzo, Calalonga, Ponte della Spiga, punta di Molinella, Molinella, Portonovo, San Felice, testa dell'Aglio, Pergola, punta di Monte Barone, della spiaggia di Mattinata, della spiaggia di Manfredonia, punta della Pietra”.

La visita in Puglia prosegue con le nove torri in Terra di Bari e le 40 torri in Terra d'Otranto.

Negli anni Settanta in Terra di Bari terminano i lavori di costruzione di cinque nuove torri, mentre è datato 1582 il nuovo bando per la costruzione di sei torri in Terra d'Otranto. Sempre lungo le coste salentine negli anni successivi vengono prima costruite quattro torri e poi completate altre quattro.



Elaborazione grafica delle tavole dell'Atlante Cartaro-Stelliola a cura di Dania Chiricallo

Nel 1592 il vicerè Olivarez incarica l'ingegnere militare Carlo Gambacorta, marchese di Celenza Valfortore e governatore della Capitanata e dell'Abruzzo di effettuare la ricognizione delle torri costiere nelle due province. Nella relazione Gambacorta, datata 1598, vengono descritte venti torri. Alla fine del Cinquecento le torri costiere costruite nel regno erano 339, ed è significativo che due secoli dopo siano ancora 379 le torri attive a presidio del territorio (censimento del 1748), dove per la Puglia se ne contavano 122, delle quali 27 in 'Capitanata', 14 in 'Terra di Bari' e 78 in 'Terra d'Otranto'.

Il programma difensivo messo a punto dagli spagnoli era di dimensioni notevoli. I costi di costruzione erano a carico della Regia Camera della Sommaria, mentre le Università competenti per territorio dovevano farsi carico delle opere di manutenzione, nonché del pagamento del personale.

Gli appalti dei lavori di costruzione erano disciplinati da un rigido regime contrattuale, sottoscritto dalla ditta appaltatrice e dall'autorità pubblica, mentre l'atto veniva rogato da un notaio. Nell'atto erano indicati i lavori, i tempi, i modi di esecuzione e gli importi (non erano infrequenti casi di subappalto dell'opera).

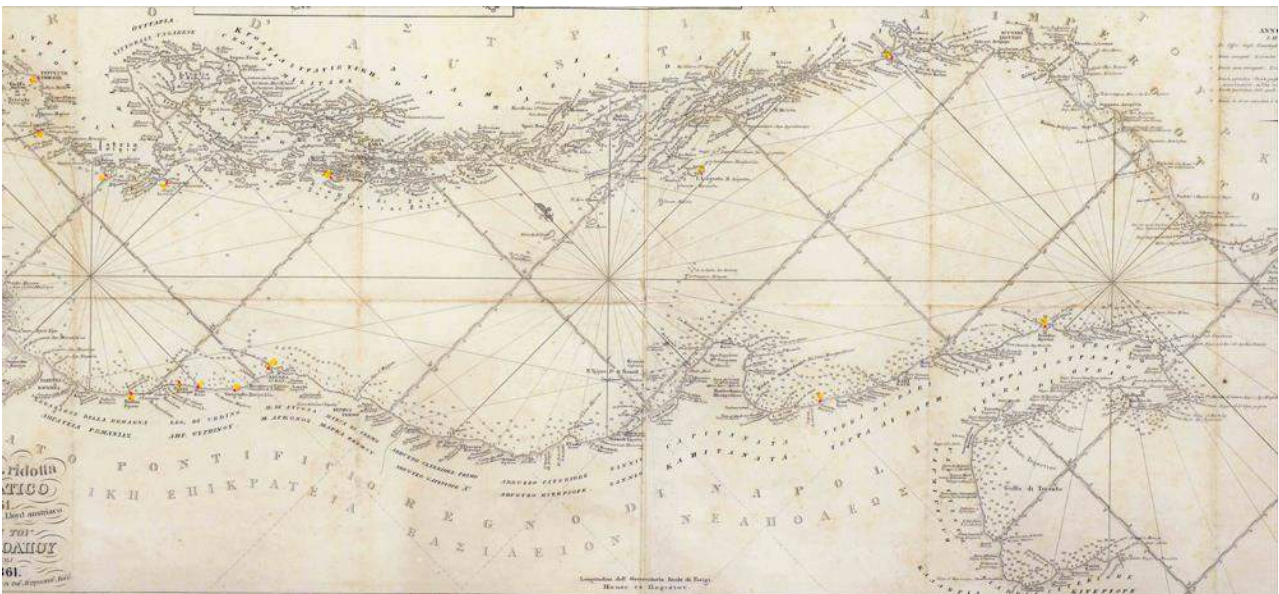
La dotazione organica di ciascuna torre era composta da torrieri e da cavallari, al comando di un caporale. Ai primi era affidata la custodia delle torri, avevano l'obbligo di effettuare una vigilanza continua sulle coste, erano controllati direttamente dalle Università. I cavallari avevano il precipuo compito di dare l'allarme ai quei comuni dell'hinterland che per la loro distanza dal mare non potevano essere avvisati tramite le segnalazioni sonore di giorno o con l'accensione notturna di fuochi. Opportunamente questi comuni erano divisi in circoscrizioni, sotto la guida di una città sul

mare. A ogni avviso di imminente pericolo di sbarco di navi pirata venivano intensificati i controlli. I dispacci vicereali e gli appelli dei presidi della Sacra Regia Udienza Provinciale attivavano i governatori regi e baronali con i loro luogotenenti, i sindaci e gli eletti delle Università, i capitani e gli ufficiali dei battaglioni a piedi e a cavallo, i sopranguardia, i torrieri, i cavallari, le sentinelle ed ogni altro incaricato della vigilanza della costa.

Le torri di avvistamento grazie alla loro diffusione capillare sul territorio permettevano il contatto sonoro o visivo con le città della costa: lo scopo non era resistere, ma avvisare e segnalare.

Delle 122 torri costiere realizzate in Puglia oggi ne restano 74 che si possono visitare, di 31 solo ruderi, mentre per le 17 che sono state distrutte o sostituite dal faro si riconosce il sito.

Oggi occorre recuperare le grandi narrazioni che gravitano attorno alle torri, con una visione che vada oltre l'inefficace intervento puntuale, in favore di una riscrittura dell'intero sistema, per la valenza storica di questi manufatti e la valorizzazione del contesto paesaggistico.



Il Cammino dei Fari e delle Torri costiere in Puglia all'Unità d'Italia (da "Nuova Carta ridotta del Golfo Adriatico, Trieste 1861")



Il Cammino dei Fari e delle Torri costiere in Puglia all'Unità d'Italia (da "Nuova Carta ridotta del Golfo Adriatico, Trieste 1861", particolare)



## Comune di Vieste - Torre di San Felice



### Descrizione

La Torre di San Felice è una torre costiera situata nel comune di Vieste presso la località omonima.

Venne costruita nel 1540 ed è l'ottava torre costiera appartenente al territorio della Capitanata, distretto storico-culturale della Puglia che ha costituito una unità amministrativa, dapprima del Regno di Sicilia, poi del Regno di Napoli e, quindi, del Regno delle Due Sicilie.

Utilizzata a partire dal 1569 è la più orientale delle torri garganiche. Innalzata per ricevere e trasmettere le segnalazioni delle torri vicine, proteggeva anche l'omonimo porticciolo.

Di medie dimensioni, la torre originariamente presentava due livelli.

Recentemente restaurata la struttura oggi raggiunge gli 11 m a causa di una sopraelevazione di epoca presumibilmente moderna.

La torre è punto privilegiato per ammirare il panorama che guarda la baia e l'arco di San Felice o così detto "Architiello", creatosi in seguito alla continua e lenta erosione dovuta al mare e al vento.



<b>Provincia</b>	Foggia
<b>Comune</b>	Vieste
<b>Ubicazione</b>	SP53, 71019 Vieste FG
<b>Proprietà</b>	Comune di Vieste
<b>Epoca</b>	1540
<b>Tipologia</b>	Torre



## Comune di Margherita di Savoia - Torre Pietra



### Descrizione

Torre Pietra trae il suo nome dal promontorio presente di fronte di San Nicolao de Petra, un sito costiero che, per la lenta erosione marina, è divenuto isola e infine inabissato definitivamente (nei mesi primaverili e autunnali, col mare calmo, è infatti possibile distinguere i resti sui fondali). Questo tratto di costa è sempre stato storicamente molto importante: prima con San Nicolao de Petra, che diede i natali a S. Ruggiero, patrono di Barletta poi, una volta iniziata l'erosione (XIII° secolo), il centro medioevale, sede anche di un monastero, fu spostato verso l'interno, costringendo a traslare la torre laddove oggi la vediamo, e dove certo è ancora preda dell'erosione. La torre fu costruita con lo scopo di difendere la costa dalle incursioni nemiche per ordine del re spagnolo Carlo V, presto eseguito dal viceré Don Pedro di Toledo nel 1568. È ipotesi accreditata che Torre Pietra sorga nell'area del porto romano di Salapia.



La struttura è situata nella lingua di terra tra il mare e la riserva naturale delle saline di Margherita di Savoia, area tutelata da un punto di vista paesaggistico e avifaunistico.

Si attesta che nella metà dell'800, Torre Pietra diventò ufficio dell'esperto di viabilità e di bonificazioni Carlo Afan de Rivera affrontando il problema delle bonifiche del Mezzogiorno e in particolar modo della bonifica integrale dell'area delle Saline.

<b>Provincia</b>	BAT
<b>Comune</b>	Margherita di Savoia
<b>Ubicazione</b>	Strada per Manfredonia
<b>Proprietà</b>	Comune
<b>Epoca</b>	1568
<b>Tipologia</b>	Torre



## Comune di Molfetta - Torre Calderina



### Descrizione

La costa pugliese, da sempre oggetto di incursioni di pirati e corsari che riducevano in schiavitù molti abitanti, vide a partire dal XV secolo il proiettarsi minaccioso della potenza turca nell'Adriatico.

Nel XVI secolo gli spagnoli progettaronò un piano di interventi in grado di controllare, senza soluzione di continuità, tutte le coste del Regno e allertare anche l'entroterra, in caso di attacco. In Terra di Bari tra l'Ofanto e Monopoli, su uno sviluppo costiero di 150 km, intervallate da città munite di castelli e porti fortificati, furono edificate tra il 1569 e il 1573 sedici torri. Nella costa molfettese si erge, ancora oggi a testimonianza di tale sistema difensivo, Torre Calderina in prossimità di Cala San Giacomo, antico approdo cittadino, attivo già nel Medioevo.

Presenta la tipologia tipica delle torri di vedetta vicereali a pianta quadrangolare con struttura tronco-piramidale. Ha tre caditoie per muro e nessuna apertura dal lato mare. Oggi la scala esterna in pietra sostituisce l'antica scala amovibile che permetteva l'accesso al vano abitabile della torre.

È Situata in una posizione strategica visivamente connessa a Castel del Monte e alla Puglia interna.

<b>Provincia</b>	Bari
<b>Comune</b>	Molfetta
<b>Ubicazione</b>	Cala San Giacomo Molfetta, SS16, 70056
<b>Proprietà</b>	Comune
<b>Epoca</b>	XVI secolo
<b>Tipologia</b>	Torre



## Comune di Bari - Faro di San Cataldo



### Descrizione

A nord della città di Bari, irrompe la penisola di San Cataldo sovrastata dall'omonimo Faro. Progettato dall'ingegnere Pietro Palermo (1863-1867; 1869) fu costruito nel 1869. Di forma ottagonale, il Faro domina la città con i suoi 62 metri di altezza e con i suoi 380 scalini. Tre lampi di 0,2 secondi, intervallati da un doppio periodo di buio di 3,8 secondi e un terzo più lungo di 11,8: così appare dal mare nella sua caratteristica frequenza luminosa di 20 secondi, conosciuta da ogni marittimo, che la scorge già a 23 miglia dalla costa. Fino al 1987, la lampada della torre era alimentata a gas, ed almeno una volta l'anno si doveva portare in cima una bombola di acetilene del peso di 60 chili. Queste operazioni sono oggi tutte automatizzate e centralizzate dalle capitanerie di porto a livello nazionale.



Nei pressi del faro di Bari e precisamente sul Molo di San Cataldo, ha avuto luogo un evento di rilevanza storica mondiale: il giorno 3 agosto del 1904 fu inaugurato il primo collegamento radiotelegrafico via etere, per scopi commerciali, con la città di Antivari in Montenegro, sulla costa adriatica opposta, ad opera di Guglielmo Marconi. Si tratta del primo collegamento operante sotto il controllo statale. La stazione radiotelegrafica è poi entrata in servizio regolare il 1° settembre del 1904, gestita dalla omonima Compagnia "Marconi".

L'evento rappresentò per la città di Bari un episodio fondamentale in considerazione dell'aspetto pionieristico che l'iniziativa rappresentò in tutto il Paese.

<b>Provincia</b>	Bari
<b>Comune</b>	Bari
<b>Ubicazione</b>	Via Tripoli, 13, 70132
<b>Proprietà</b>	Comune di Bari
<b>Epoca</b>	1869
<b>Tipologia</b>	Faro





## Comune di Otranto - Faro di Punta Palascia



### Descrizione

Capo d'Otranto o Punta Palascia è il punto più orientale d'Italia; la punta si trova nel territorio comunale di Otranto, città pugliese del Salento in provincia di Lecce, a 40° 06' 26" di latitudine nord e 18° 31' 14" di longitudine est.

Prima dell'attuale costruzione in questo stesso luogo, si trovava un'antica torre d'avvistamento risalente al XVI secolo. L'edificio aveva la funzione di controllare le coste dalle incursioni dei pirati provenienti dalla Turchia. La struttura venne abbandonata e nel 1869 fu del tutto rasa al suolo. Successivamente si realizzò il faro, gestito dalla Marina Militare Italiana, rimasto in funzione come stazione meteorologica fino agli anni '70. Il vecchio faro oggi è stato sostituito da un fanale ad energia solare che si trova più in alto, presso la sede della Marina Militare. Resta comunque un luogo estremamente affascinante, oltre che un monumento di archeologia industriale.

È un punto di connessione tra Storia e Natura in quanto interno al Sito costiero di interesse comunitario (SIC), interno ad un'area protetta regionale e interno ad una istituenda area marina protetta.

È riconosciuto come uno dei cinque fari più importanti di tutto il Mediterraneo. Luogo simbolo per aver segnato per ben 150 anni la separazione tra Adriatico e Ionio. Il faro è distante circa 70 km dalla costa Albanese e 100 km dalle Isole Ioniche.

<b>Provincia</b>	Lecce
<b>Comune</b>	Otranto
<b>Ubicazione</b>	Punta Palascia 73028 Otranto
<b>Proprietà</b>	Comune di Otranto
<b>Epoca</b>	Fine '800
<b>Tipologia</b>	Faro



## Comune di Ugento - Faro Torre San Giovanni



### Descrizione

La Torre di San Giovanni, detta anche Torre Carlo V, è la prima torre di avvistamento eretta nel Salento all'interno del circuito difensivo costiero strutturato in epoca vicereale. L'edificazione del baluardo sarebbe stata avviata appunto dal re Carlo V come sito di difesa contro i saraceni e completata, dopo la morte del re, dal Vicerè don Parafan di Ribera o Pietro Afan di Ribera, duca d'Alcalà (1509-1571).

Il 28 marzo del 1932, la torre viene trasformata in faro della Regia Marina al fine di completare la segnalazione luminosa delle secche di Ugento e precisare la posizione dell'insenatura di San Giovanni ai piccoli battelli da pesca.

La torre si erge sul banco roccioso posto tra due insenature di costa basse e sabbiose, a protezione di un piccolo porticciolo. È collegata a vista con Torre Mozza a sud e Torre Mammolina a nord.

Il contesto è caratterizzato dalla presenza di un parco archeologico fruibile, il Museo Archeologico e il Museo Diocesano. È prevista l'attivazione di una rete di fruizione dei musei in vista della futura gestione anche della torre in oggetto.

<b>Provincia</b>	Lecce
<b>Comune</b>	Ugento
<b>Ubicazione</b>	SP88, 73059
<b>Proprietà</b>	Comune di Ugento / Marina Militare
<b>Epoca</b>	XVI secolo
<b>Tipologia</b>	Torre (funzione storica), faro (funzione attuale)

