

STORIADEL MONDO



Periodico telematico di Storia e Scienze Umane
<http://www.storiadelmondo.com> (.it)
Numero 70 (2013)

per le edizioni



Drengo Srl
Editoria, Formazione, ICT
per la Storia e le Scienze Umane
<http://www.drengo.it/>

in collaborazione con

Medioevo
Italiano
Project

Associazione Medioevo Italiano
<http://www.medioevoitaliano.it/>



Società Internazionale per lo Studio dell'Adriatico nell'Età Medievale
<http://www.sisaem.it/>

© Drengo 2002-2013 - Proprietà letteraria riservata
Periodico telematico a carattere tecnico scientifico professionale
Registrazione Tribunale di Roma autorizzazione n. 684/2002 del 10.12.2002
Direttore responsabile: Roberta Fidanzia
ISSN: 1721-0216

Leonardo Carriero

***Un modello di trasporto e accumulo delle derrate alimentari nell'alto Medioevo:
il Tirreno meridionale nei secoli X-XII***

Lo sviluppo di una città medioevale era strettamente correlato al tessuto di rapporti economici e sociali che intercorreva con i territori adiacenti. Per analizzare ciò è necessario delineare i flussi di beni materiali dalle campagne verso i centri urbani, l'approvvigionamento delle derrate alimentari, la fornitura di materie prime destinate alle attività cittadine ed infine il sistema di commercializzazione dei beni prodotti¹.

È stato sostenuto che i rapporti tra città e campagne del Mezzogiorno furono assai meno intensi rispetto a quelli delle aree centro-settentrionali della Penisola: questa fu ritenuta la principale causa del divaricarsi dei sistemi economici e produttivi tra le due aree². Il caso del Tirreno meridionale, con particolare riferimento alla città di Napoli (dal X alla prima metà del XII secolo) attesta una realtà decisamente più variegata. Le fonti napoletane testimoniano infatti il confluire in città di una grande varietà di prodotti dei territori rurali. I grandi monasteri cittadini (Santi Severino e Sossio, Santi Sergio e Bacco, Santi Pietro e Marcellino e Santi Teodoro e Sebastiano tanto per citarne qualcuno) si fecero veicolo principale di questo flusso di materie prime. Nonostante le fonti superstiti provengano esclusivamente da enti religiosi, è possibile comunque riscontrare che anche i privati furono coinvolti in questo genere di dinamiche. Le derrate alimentari che confluirono a Napoli provenivano dall'intero Ducato e anche dalle zone di incerta giurisdizione, contese con i Principati longobardi. Numerosi sono i documenti che attestano le quantità di frumento che le campagne riversavano in città. Sia le piccole che le grandi quantità di frumento dovevano essere portate direttamente in città dai contadini, sia che provenissero o no da appezzamenti di terreno vicini a Napoli. Questo aspetto veniva dettagliatamente regolato già a partire dal documento di concessione della terra. Nel 955 Aligerno, figlio del prefetto Leone, diede ad Angelo, Leone e Bono una terra nella zona del fiume Garigliano *ad responsaticum* per 10 anni. I tre si impegnarono a versare ogni anno, nel mese d'agosto, 3 moggi di grano e a portarli direttamente a casa di Aligerno, sebbene la terra si trovasse molto più vicina a Gaeta³. Allo stesso modo, nel 957, il prete Leone si impegnò a

1 Lo stretto legame tra il commercio marittimo e la presenza di un regolare rifornimento delle derrate alimentari (ancor meglio se organizzato in forma di annona) è da ritenere come una componente fondamentale dei commerci a piccolo, medio e lungo raggio. McCormick, *Le origini dell'economia europea*, pp. 109-117, 501-569. Wickham, *Framing the Early Middle Ages*, pp. 693-824 mitiga in parte la visione più "ottimistica" di McCormick e, almeno per i secoli altomedievali, propone un sistema di commercio soprattutto di piccolo raggio.

2 Pinto, *I rapporti economici tra città e campagna*, pp. 5-73. Un'effettiva divaricazione tra le esperienze cittadine del centro-nord Italia e del Mezzogiorno vi fu, tuttavia è necessario collocarla temporalmente dopo i secoli X-XI. La datazione offerta da Heers, *La città nel Medioevo*, pp. 107-115, individua nel XII secolo il momento di riappropriazione sistematica delle campagne da parte dei centri urbani. Secondo Cammarosano, *Città e campagna prima del Mille*, p. 21: «fra tarda antichità e il Mille, il percorso di città e campagna era stato, nei suoi elementi sociali di base, un percorso comune».

3 Capasso, *Monumenta*, 85, pp. 69-70: «... tantummodo omni annuo et in isto stibo responsaticum dare debeant triticum modia trea pro augusto mense, mensurata ad modium iustum, manducaturum tractum paratumque ante regias domus eiusdem».

versare 10 moggi di grano l'anno al monastero napoletano di Sant'Arcangelo a Baiane, per la concessione di un fondo in terra di Liburia. Sebbene la terra si trovasse agli estremi confini del Ducato e fosse contesa *a partibus militiae* (l'esercito napoletano) *et a partibus Langobardorum*, anche il prete Leone si assunse l'impegno di trasportare gratuitamente il grano fino in città⁴. Questi esempi dimostrano chiaramente come sia i privati che gli enti religiosi cercassero di accumulare le risorse in città. I motivi potrebbero essere molteplici: uno di questi va sicuramente ricercato nel fatto che una terra di confine esposta a continue razzie nemiche (come la regione della *Liburia* appunto) era di certo il luogo meno adatto per accumulare le ricchezze. Tuttavia questa non doveva essere l'unica ragione, considerato che anche il raccolto nei pressi del Garigliano (luogo notevolmente meno esposto ad attacchi esterni, dopo l'estirpazione del covo di saraceni agli inizi del X secolo) veniva fatto confluire in città. Il motivo della concentrazione a Napoli delle derrate alimentari provenienti da tutta la regione tirrenica meridionale è da ricercarsi nel commercio che tali granaglie alimentavano. È certo che una parte del grano incamerato dai monasteri fosse utilizzato per il fabbisogno dei monaci. Tuttavia le quantità che emergono dalle fonti suggeriscono che una parte di questo venisse sicuramente dispensata alla popolazione, fornendo alla città una sorta di "servizio annonario". In un documento del 971 il grano che doveva essere consegnato al monastero napoletano dei Santi Teodoro e Sabastiano, fu fatto portare al *castrum putheolanum*⁵. È evidente che il monastero possedeva all'interno del *castrum* un magazzino adatto alla raccolta delle granaglie. È possibile supporre che il grano concentrato a Pozzuoli non servisse al sostentamento dei monaci (che si trovavano perlopiù a Napoli), ma fosse dispensato agli abitanti del centro fortificato. È molto probabile inoltre che una parte del grano fosse messa in vendita nei mercati cittadini o addirittura imbarcato per il commercio su navi⁶.

Un documento sembrerebbe suggerire che il più prestigioso e grande monastero cittadino (Santi Sergio e Bacco) consumasse mensilmente meno di 5 moggi di frumento⁷: questo dato, di portata estremamente minore rispetto a quello complessivo del grano in entrata in città, sarebbe la prova della notevole quantità di grano che giaceva nei magazzini di Napoli.

4 Capasso, *Monumenta*, 97, p. 75: «... tantummodo ipse Leo et heredes sui eidem abbatisse et posteris suis omni annuo dare et persolvere debeat per augusto mense idest triticum modia 10 bonum, etc. tractum ante regie nominati monasterii gratis». Vi è una differenza marcata tra i sistemi economici e commerciali tra il Mezzogiorno longobardo e quello bizantino: forme organizzate di trasporto e commercializzazione nelle aree sotto influenza bizantina (Napoli in maniera particolare) non si estinsero neanche nei secoli più oscuri del Medioevo: Wickham, *Framing the Early Middle Ages*, pp. 728-741.

5 Capasso, *Monumenta*, 189, pp. 121-122: «... et quodcumque omni anno ibi Deus dederit in quolibet seminato et in arbusto illud ipse Iohannes super se tollere debeat ha nunc et donec in ipsis arboribus, quos ibi pastinaverit, fecerit vinum mustum mundum hornas decem, et dare debeat terraticum, preter de quod ibi seminaverit, medietatem de quantum triticum fuerit seminatam, tractum intus ipsum castrum putheolanum».

6 Per comprendere i sistemi commerciali delle zone costiere bizantine italiane nel corso del Medioevo (fino a tutto il IX secolo) è bene tenere presente che i rinvenimenti archeologici di ceramiche e anfore dimostrano che il commercio a lunga distanza (anche per beni non preziosi, come le derrate alimentari) continuò ininterrottamente dall'Antichità e interconnesse regolarmente queste zone con l'Africa ed il Mediterraneo orientale. Arthur, *Early medieval amphorae*, pp. 231-244; Arthur, *Naples from Roman town to city-state*, pp. 122-133; Arthur, *Local pottery in Naples*, pp. 491-510; Pacetti, *La questione delle Keay LII*, pp. 185-208; Noyé, *Économie et société*, pp. 212-229.

7 Capasso, *Monumenta*, 367, pp. 227-228. L'igumeno del monastero dei Santi Sergio e Bacco dà in concessione per 4 anni il mulino del luogo detto *Tertium* ad Andrea e Stefano. I due si impegnano, tra le altre cose, a macinare gratuitamente, per il monastero, 5 moggi di grano ogni mese: «... Insuper promittunt homni annue dare et atducere per festivitate S. Marie de augusto mense triticum bonum siccum modia 27. ad modium iustum et in festivitate S. Sebastiani modia duo de pane bono mundo, et per iovidie sanctum similiter alium modium de pane tractum intus memoratum monasterium nec non per omnem mensem macenare promittunt gratis modias 5 de tritico monasterii». Non è da escludere che in questi stessi 5 moggi mensili fosse contenuta la quantità di farina dispensata a fini caritatevoli.

Il trasporto del grano in città, così come di tutte le altre scorte alimentari provenienti dall'intera Campania ducale, veniva effettuato in due modi: via terra e via mare. I trasporti via terra collegavano le zone dell'interno a Napoli: le merci venivano trasportate mediante piccole carovane che battevano alcune strade antiche, che furono costantemente utilizzate⁸. La *via Summense*, la *via Nolana* e la *via Lauritana* avevano come fulcro Napoli e si irraggiavano, ad oriente, direttamente all'interno del *Territorium Nolanum* (passando per il *Territorium Plagiense* e lo stesso *Ager Neapolitanus*) per entrare infine nel Principato longobardo di Salerno. La *via Antiqua*, la *via Campana* e la *via Cumana* si congiungevano alla *via Appia* nel settore ad occidente di Napoli, entrando così nella contesa regione della *Liburia*, al confine col Principato longobardo di Capua⁹. Come si è visto nei documenti analizzati, erano gli stessi contadini che portavano in città le materie prime che versavano ai monasteri o ai proprietari terrieri. Talvolta però gli agricoltori non erano in grado di trasportare direttamente i prodotti, e dunque è probabile che demandassero ad altri questo compito, naturalmente dietro compenso (alimentando dunque una economia legata al trasporto dei beni). Poteva anche succedere che lo stesso proprietario delle terre dovesse organizzarsi per portare in città le derrate che il colono gli doveva. In un documento del 993 fu l'abate del monastero dei Santi Severino e Sossio a doversi preoccupare del trasporto dei beni in città. Unico dovere del colono era quello di conservare diligentemente le scorte di grano e degli altri generi alimentari in attesa della riscossione¹⁰. La retribuzione sarebbe dovuta avvenire in agosto (probabilmente il giorno dell'Assunzione): l'abate aveva sette giorni di tempo per adempiere al ritiro dei beni. Tutti i canoni dovuti ai monasteri napoletani venivano riscossi solitamente il 15 di agosto: è presumibile che la concentrazione di queste attività in un unico periodo dell'anno causasse una serie di problemi di organizzazione logistica. Il monastero doveva riscuotere in un breve lasso di tempo le vettovaglie da tutta la Campania. Considerando ciò sembra impossibile che almeno i monasteri (e i proprietari terrieri) più grandi non si affidassero ai servigi di altre persone. Le strade del Ducato erano dunque sicuramente utilizzate da coloni e commercianti per trasportare le scorte dalle campagne a Napoli (alimentando dunque un traffico di breve e medio raggio).

Ciò non significa tuttavia che le strade fossero in ottimo stato di conservazione o che portare le merci via terra fosse privo di rischi¹¹. Soprattutto per le zone della *Liburia* e al "confine" con i Principati di Salerno e Capua. Le fonti stesse parlano di possibili razzie da parte dei nemici longobardi, ma anche di confische da parte della milizia napoletana¹². A partire dai primi decenni dell'XI secolo anche i Normanni si manifesteranno periodicamente con razzie e depredazioni¹³. Ed è proprio la documentazione a suggerire una via di trasporto alternativa a quella terrestre: la via marittima. In un documento del 959 Sabatino, figlio di Pietro, concesse a due coloni un pezzo di terra sito *in loco qui nominatur Giniolo ad S. Iohannem a Tuducculum*, non distante dal fiume *Risina*, a pochi chilometri da Napoli. I due coloni avevano l'obbligo di

8 La presenza di una abbiente famiglia di origine sorrentina, detta degli *Asinari*, con cospicue proprietà a Napoli e con una serie di interessi legati ad attività commerciali, sembrerebbe confermare un trasporto di merci a medio raggio.

9 Capasso, *Topografia della città di Napoli nell'XI secolo*.

10 Capasso, *Monumenta*, 281, p. 174: «... tantummodo pro augusto mense pro terraticum dare debeat tritici modias duas et fabas modium unum... Vinum vero a palmentum per sex uncias dividere debeant... Insuper portionem suam abbas traere faciat, set ipse colonus illam serbare debeat in suis organeis per dies set».

11 Che il viaggio via terra non fosse un piacere è un fatto riconosciuto dagli uomini del Medioevo e dagli storici contemporanei: McCormick, *Le origini dell'economia europea*, pp. 445-455; Leighton, *Transport and Communication*.

12 La formula *defensare a partibus militie* (napoletana) *et a partibus langubardorum*, ricorre in molti documenti e sembra non tenere conto della differenza tra una razzia ad opera della milizia ducale o longobarda.

13 Proprio la *Liburia* è una delle zone più esposte alle incursioni normanne: B. Capasso, *Monumenta*, 478, pp. 292-293: «... Ubi vero Domino placuerit et illi maledicti Normannis exierint de Liburie ut ipse ricollisserit terras de Liburias»; 483, pp. 294-295; 528, pp. 321-322; 541, pp. 326-327. *L'antico inventario*, vol. II, 904, pp. 967-968. E. Cuzzo, *Quei maledetti Normanni*.

versare a Sabatino la metà del raccolto e del vino prodotto. Una postilla del contratto rivela che il trasporto in città veniva effettuato mediante delle barche: qualora una tempesta non avesse permesso il trasporto delle derrate direttamente a Napoli, i beneficiari della terra avrebbero avuto l'obbligo di conservare debitamente le scorte per poi rimetterle in mare con la bonaccia¹⁴. Questo esempio aiuta a comprendere quale dovesse essere l'importanza dei trasporti e dei commerci via mare. Se infatti anche il raccolto di una terra non distante da Napoli veniva preferibilmente trasportato su barca, allora si comprende come la quantità di merci che solcavano le acque della costa campana fosse nel complesso assai rilevante. Sembrerebbe dunque che la costa dell'intera Campania fosse costellata di una fitta rete di approdi: su queste strutture verteva un commercio di piccolo raggio che alimentava direttamente il fabbisogno della città di Napoli (ma anche delle altre città rivierasche) e probabilmente concentrava nell'unico vero porto di tutta la zona le risorse in eccedenza che prendevano in parte la via dell'esportazione. Questi piccoli approdi li ritroviamo in diverse parti del Ducato e collegavano, oltre Napoli, anche terre coltivate, monasteri isolati, *castra* e piccoli centri abitati¹⁵. In un documento del 1017 il monastero di San Salvatore *Insula Maris*, nei pressi del centro fortificato di Pozzuoli, concesse a Gregorio figlio di Pietro (residente un tempo in *loco Patruschanum* ma ora abitante a tutti gli effetti del *castrum*) diversi appezzamenti di terra siti nel *territorio puteolano*. Il colono aveva l'obbligo di consegnare all'abate ogni anno grano, miglio e vino: egli aveva inoltre la facoltà di portare questi prodotti direttamente all'interno del *castrum* di Pozzuoli (dove evidentemente il monastero possedeva un magazzino), oppure di trasportarli gratuitamente alla riva, nei pressi della *plagia de obserara*, dinnanzi all'isola del monastero¹⁶. È assai probabile che nella *plagia de obserara* fosse presente un molo, un punto d'attracco che collegava la terraferma al monastero. Anche se in posizione così periferica rispetto a Napoli, possiamo comunque immaginare che al monastero facessero capo numerosi traffici, considerando che San Salvatore *Insula Maris* era uno dei più importanti cenobi del Ducato, con numerose proprietà in tutta la Campania e nella stessa Napoli¹⁷. È inoltre da tenere presente che anche l'isola di Procida e l'isola di Ischia facevano parte del Ducato, e ospitavano un certo numero di abitanti e qualche monastero. Il monastero di Sant'Angelo di Procida ad esempio possedeva diversi immobili a Napoli: non è improbabile che esistesse un collegamento piuttosto intenso tra le isole e la città¹⁸. Un altro approdo (detto esplicitamente *portus* nelle fonti) si trova in *loco Sabiana*, nel *territorio Cimitirensis*: sebbene *Sabiana* non fosse un centro di particolare importanza, i documenti attestano che esso sorgeva nei pressi di una *via publica*, detta di *S. Iasone*, in comunicazione con un'altra *via publica*, che la congiungeva a *Parcaranum*. Nei pressi di *Sabiana* inoltre si trovava

14 Capasso, *Monumenta*, 104, p. 79: «... verum si tempestas fuerit maris ita ut medietas vini capere non possit, teneantur dicti debitores tenere dictum vinum in organeis eorum usque quo faciat bonaccia».

15 L'intera Campania, e non solo il ducato napoletano, è caratterizzata (nei secoli X-XII) da una fitta rete di piccoli e piccolissimi porti ed empori commerciali. Lorè, *L'aristocrazia salernitana*, pp. 73-74; Vitolo, *Il registro di Balsamo decimo abate di Cava*, pp. 90-95; Figliuolo, *Gli amalfitani a Cetara*, pp. 70-71. Anche in altre parti d'Europa è attestato un fitto scambio di merci: Augenti, *Città e porti*; Wickham, *Bounding the city*, pp. 77-78.

16 Capasso, *Monumenta*, 375, pp. 232-233: «... omni annuo per estate dare terraticum idest tritici modia 7 et quartas 7 et media, et alia 7 modia et quartas 7 et media sive de ordeo sive de mileo, quale ipsum monasterium voluerit, bonum tractum usque intus ipsum castellum (Pozzuoli) vel ad ripas maris... Promittit insuper tota bindemmia vendemmiare ad suum expendum... et portionem monasterii promittit conserbare in organeis suis usque in dies tres et postea trahere usque ad plagia de obserara gratis».

17 Capasso, *Monumenta*, 38, pp. 41-42; 39, p. 43; 40, p. 43; 44, pp. 45-46; 57, pp. 52-53; 81, pp. 70-71; 248, p. 155; 254, pp. 159-160; 301, pp. 185-186; 351, p. 215; 375, pp. 232-233; 384, p. 239; 396, p. 247; 434, p. 272; 458, pp. 282-284; 459, p. 284; 460, p. 284; 483, pp. 294-295; 493, p. 298; 494, pp. 298-299; 496, p. 299; 504, p. 302; 522, p. 314; 533, p. 323; 597, pp. 361-362; 657, p. 409-410.

18 Capasso, *Monumenta*, 408, p. 257.

un antico fossato pubblico, probabilmente parte di un più ampio sistema di fortificazione¹⁹. Il monastero napoletano dei Santi Severino e Sossio possedeva nella zona diverse proprietà: è assai probabile che parte dei censi dovutigli venissero convogliati in città proprio mediante piccole imbarcazioni che collegavano il *portus* di *Sabiana* al complesso portuale napoletano²⁰. È dagli stessi documenti di ambito urbano che troviamo le prove di un intenso traffico di granaglie in entrata ed in uscita (sia via terra che via mare) su piccola e media distanza.

I monasteri cittadini, abbiamo visto, erano gli enti che facevano convogliare in città le quantità più grandi di grano: furono proprio i monasteri a cercare di divincolarsi, nel corso del tempo, dall'onere della tassa di *portaticum*. Sull'ingresso di merci in città (attraverso le varie porte) infatti gravava una tassa, detta appunto *portaticum*, che consisteva solitamente in un moggio di grano ed due *congia* di vino. Solo nel 1085 il monastero di San Sebastiano fu esentato, in seguito ad un pubblico giudizio, dal pagamento di detta tassa²¹. Anche le merci che entravano in città via mare erano soggette al pagamento di una tassa, detta *portuaticum*. A Napoli esistevano due porti a cui corrispondeva un sistema di tassazione differente²². Anche il fattore di provenienza delle merci influiva sul pagamento del dazio. Grano, vino ed altre risorse venivano esatte dal concessionario della riscossione per conto dell'autorità ducale: ciò valeva anche per i più eminenti monasteri cittadini, che riuscirono a divincolarsi da questo onere solamente negli ultimi anni del ducato, con il proliferare delle autorità private di quartiere.

Le tasse d'ingresso in città (conteggiate soprattutto in quantità di frumento da versare) sia via terra che via mare (riscosse per conto dell'autorità ducale e per conto di alcuni enti religiosi) sembrano essere segnale di un consistente accumulo di granaglie nei magazzini cittadini.

Non è da escludere che l'insieme di risorse accumulate dal duca e dagli enti religiosi eminenti fosse destinato in parte alla costituzione di una sorta di annona cittadina. Sono infatti moltissimi i documenti che attestano l'interesse generalizzato per locali adibiti a magazzini. I magazzini venivano ricavati preferibilmente nel piano terra degli edifici. L'esigenza di un locale adibito a magazzino era tanto comune a tutti i livelli che non mancano nei documenti attestazioni di grotte naturali adibite a deposito, stanze secondarie di monasteri e perfino gli interni stessi delle chiese²³. Ma a Napoli sono attestati anche veri e propri *horrea*: in un

19 Capasso, *Monumenta*, 594, p. 360: «... Petrus humilis abbas monasterii Ss. Seberini et Sossii... promittit Astavile et Petro seu Ademari quamque Boni Iohannes... abitatoribus de loco qui nominatur Sabiana, et ad illu portu, territorio Cimitirensi, propter integra una petia de terra de integrum campum maiore monasterii posito in memorato loco iuxta illu fossatu betere publici... coherentem sibi ab uno latere est bia publici qui nominatur de S. Iasone... et de alio latere est alia via publici que vadit ad Parcaranum».

20 Capasso, nella sua ricostruzione topografica del ducato, pone Sabiana nei pressi di Nola (nel *territorium Nolanum*): Non si tratta della stessa Sabiana del documento: anzitutto perché la Sabiana individuata dal Capasso si trova nei pressi della *via nolana* e della *via lauritana* e non nella via pubblica che porta a *Parcaranum*. In secondo luogo la Sabiana del Capasso si trova in territorio non affacciato sul mare: il termine *portus* è univoco e fuga ogni dubbio.

21 Capasso, *Monumenta*, 534, p. 324: «... Caesarius Talarico petebat a d. Iohanne abbate filio q. Guaimari principis Salernitani rectore monasterii S. Sebastiani per estatem grani modium unum et vini congia duo pro portatico ad illa porta, que dicitur de illo vulpulo. Et tandem iudicatum fuit quod dictum monasterium non tenetur ad dictum portaticum».

22 Capasso, *Monumenta*, 378, pp. 235-236. Nelle città di Capua, Salerno e della Puglia la riscossione delle tasse veniva data in concessione ai privati (con esiti amministrativi diversi): Delogu, *I Normanni in città*, pp.188-190. Un complesso sistema di tassazione dei beni in entrata in città (basato sul controllo dei varchi nelle mura) è attestato, per questo periodo fino al XIII secolo, in diverse città del Mediterraneo, oltre a quelle della Penisola: Bensch, *Barcelona and its Rulers*. Riguardo al complesso portuale napoletano: Carriero, *Il castrum Lucullanum*, pp. 281-288.

23 Capasso, *Monumenta*, 9, p. 23: «... Macarius ygumenus monasterii Ss. Sergii et Bachi concedit... colono filio Ragemperti, ... duas gryptas una ante aliam constitutas et posita subtus solare ven. monasterii S. Archangeli, qui vocatur ad balane». Il termine *gripta* è, anche in ambito extra-urbano, sempre accompagnato dalla menzione di orti e campi coltivati: *L'antico inventario*, 966, pp. 1007-1008: «... dedistis et tradidistis mihi Drossu, devota monacha, idest ortus et griptis et cum alia ecclesia vestra»; B. Capasso, *Monumenta*, 14, pp. 25-26: «... Et in fine

documento del 1032 una chiesa dedicata alla Vergine Maria è detta *ecclesia vocabulo Beate et Gloriose Dei Genitricis semperque Virginis Marie, domine nostre, que nominatur de illu Orreu*²⁴. I magazzini detti *horrea* sono appunto destinati esclusivamente al deposito delle granaglie. Ci sono dunque diversi tipi di luoghi destinati alla stessa funzione: i più comuni erano, come abbiamo visto, ricavati in spazi da edifici più grandi, e adibiti ad altre funzioni principali. Un edificio invece definito *horreum* era qualcosa di qualitativamente diverso: anzitutto era capace di contenere una quantità di beni notevolmente maggiore rispetto ad una semplice *cella* ottenuta da un piano terreno di un edificio. In secondo luogo il fatto stesso che l'edificio fosse destinato unicamente alla funzione di *horreum* significa che l'accumulo di grano in città, non era lasciato solamente all'iniziativa dei singoli. Non è possibile chiarire se gli *horrea* napoletani fossero dell'autorità pubblica, di qualche ente religioso o di qualche facoltoso privato. Ciò che è certo tuttavia è che un *horreum* non aveva la funzione di soddisfare le esigenze di un unico nucleo familiare. Nel caso in cui i depositi appartenessero a dei privati, allora possiamo immaginare che questi fossero interessati all'attività di accumulo e commercio delle risorse contenute. Qualora invece i granai cittadini fossero di proprietà del duca o di qualche ente religioso possiamo con ragionevolezza pensare ad una sorta di sistema annonario²⁵.

L'analisi complessiva dei documenti attesta una rete di raccolta, trasporto, accumulo e distribuzione delle risorse alimentari all'interno e oltre i confini stessi del Ducato. Una parte dei raccolti veniva convogliata a Napoli su strada. L'intera Campania costiera era inoltre costellata di una serie di porticcioli che collegavano le varie zone della riviera alla città di Napoli. La quantità dei beni ed il numero degli approdi fu tale da suggerire all'analisi delle fonti un modello di scambio basato sulla *marittimizzazione* dei trasporti²⁶. Lo scambio dei beni veniva preferibilmente effettuato mediante piccole imbarcazioni, ed era preferito al trasporto su strade. Oltre ai commerci di lungo e medio raggio, grande importanza rivestirono le merci destinate ad un spostamento di piccolo o anche piccolissimo raggio. Questa generale mobilitazione di merci coinvolse tutti gli strati e i livelli della società ducale, innestando un sistema economico e commerciale fortemente improntato sullo scambio. Ai numerosi approdi erano solitamente collegati dei magazzini di deposito capaci di contenere le merci di passaggio per un determinato periodo di tempo²⁷. Sembrerebbe che gran parte delle derrate alimentari raccolte in questi magazzini, fossero destinate all'accumulo nella città di Napoli. Questo fatto, insieme alla tassazione in entrata delle merci per conto dell'autorità ducale e dei più eminenti enti religiosi renderebbe possibile l'ipotesi di un "servizio annonario" cittadino²⁸.

memoratur quod nemo habeat licentiam in memorata ecclesia (San Gennaro sacerdote e martire) horgania (botti) qualibet... ponere per nullum modum».

24 *L'antico inventario*, 581, pp. 726-727.

25 Non è scontato ribadire la necessità imprescindibile di conservare le derrate agricole, considerata la "sfasatura" tra raccolto e consumo. Zug Tucci, *Le derrate agricole*, pp. 865-866: «Conservare significa superare l'intervallo corrente tra raccolto e consumo, preservando i prodotti da tutti gli influssi nocivi in grado di guastarli o di distruggerli, favorendone invece le condizioni propizie al mantenimento».

26 Già in precedenza fu ipotizzato per le città del nord Italia un sistema di scambio basato sulla *fluvializzazione* dei trasporti: Lopez, *The evolution of land transport in the Middle Age*, pp. 17-29; Lopez, *Il commercio dell'Europa medievale*. Il traffico su mare inoltre è stato definito da McCormick (*Le origini dell'economia europea*, pp. 109-117) come parte integrante di una vera e propria "autostrada invisibile" su cui si muovono persone, cose ed idee. Il collegamento tra province e regioni lontane è una costante di tutto il Medioevo, anche nei periodi più oscuri: l'autostrada rimane tale anche se in questi secoli risulta essere meno vigorosa e stabile di quella romana.

27 Riguardo alla varietà dei luoghi in cui veniva conservato il grano (e più in generale le derrate agricole) nei primi secoli del Medioevo e alla terminologia adottata nelle varie fonti per designare questo genere di magazzini: Zug Tucci, *Le derrate agricole*, pp. 882-892.

28 L'ipotesi di un sistema annonario basato sul rifornimento di piccolo e medio raggio è tutt'altro che inverosimile. Vi sono numerosi studi che dimostrano che anche per Roma, nel corso del Medioevo, esistette una persistente presenza dell'annona civica per il rifornimento dei generi alimentari. Sarebbe stato il papato, delegato dall'imperatore, a svolgere questa funzione (Patlagean, *Les armes et la cité de Rome*, pp. 25-62; Brown, *Gentlemen and Officers*; Llewellyn,

Bibliografia

L'antico inventario delle pergamene del Monastero dei SS. Severino e Sossio, (Archivio di Stato di Napoli, Monasteri Soppressi, vol. 1788), a cura di R. Pilone, Roma 1999

G. Arnaldi, *L'approvvigionamento di Roma e l'amministrazione del "patrimonio di San Pietro" al tempo di Gregorio Magno*, «Studi Romani», XXXIV, 1986, pp. 25-39

G. Arnaldi, *Le origini del patrimonio di San Pietro*, in AA. VV., *Comuni e signorie nell'Italia nordorientale e centrale: Lazio, Umbria e Marche, Lucca*, (Storia d'Italia diretta da G. Galasso, VII/2), Torino 1987, pp. 3-147

P. Arthur, *Early medieval amphorae, the duchy of Naples and the food supply of Rome*, in «Papers of British School at Rome», LXI, 1993, pp. 231-244

P. Arthur, *Local pottery in Naples and northern Campania in the sixth and seventh centuries*, in L. Sagù, *Ceramica in Italia*, Firenze, 1998, pp. 491-510

P. Arthur, *Naples, from Roman town to city-state: an archaeological perspective*, London 2002

S. J. B. Barnish, *Pigs, Plebeians, and Potentes: Rome's Economic Hinterland, c. 350-600 A.D.*, «Papers of British School at Rome», LV, 1987, pp. 157-183

S. P. Bensch, *Barcelona and its Rulers, 1096-1291*, Cambridge 1995

T. S. Brown, *Gentlemen and Officers. Imperial Administration and Aristocratic Power in Byzantine Italy. A.D. 554-800*, London 1984

B. Capasso (a cura di), *Monumenta ad Neapolitani Ducatus Historiam Pertinentia*, I (Napoli 1881), III (Napoli 1885), IIIi (Napoli 1892)

B. Capasso, *Topografia della città di Napoli nell'XI secolo*, Napoli 1895

P. Cammarosano, *Città e campagna prima del Mille: un percorso comune*, in *Città e campagna nei secoli altomedievali (Spoleto, 27 marzo-1 aprile 2008)*, Spoleto 2009, pp. 1-24

The Popes and the Constitution, pp. 42-67; Arnaldi, *Le origini del patrimonio di San Pietro*, pp. 3-147; Arnaldi, *L'approvvigionamento di Roma*, pp. 25-39; Barnish, *Pigs, Plebeians, and Potents*, pp. 157-183). Secondo Delogu invece l'approvvigionamento di Roma era più legato alla produzione regionale e differiva perciò dal modello precedente basato sull'annona civica e su di un sistema regolare di trasporti navali (Delogu, *La storia economica di Roma*; Delogu, *The rebirth of Rome*, pp. 32-42). Delogu ridimensiona il ruolo dell'annona, ponendo l'accento su forme alternative di vettovagliamento, anche perché diverse fonti autorevoli, quali il *Liber Pontificalis* nella vita di Benedetto I (575-579), ricordano carestie locali che misero alle strette i rifornimenti della città di Roma. Il vettovagliamento dell'Urbe doveva avvenire attraverso tre forme: la prima doveva essere evidentemente una qualche autorità direttamente collegata al *praefectus annonae* con il compito di coordinare e distribuire le varie produzioni locali; in ogni caso lo storico rifiuta una totale devoluzione al potere papale di questo cruciale incarico. La seconda forma di approvvigionamento alimentare della città doveva essere costituita dalla rete commerciale, largamente attestata dai ritrovamenti archeologici di ceramiche africane ed orientali; la terza ed ultima forma del sistema di rifornimento doveva essere quella papale, in particolare grazie ai possedimenti nel sud della Penisola che venivano utilizzati per la città di Roma. Delogu disegna dunque un quadro di sostanziale autosufficienza della produzione locale per la città di Roma a cui si supplisce, nei momenti più drammatici, con derrate alimentari importate. Egli non interpreta questa situazione come segno di declino economico, ma, al contrario, ritiene questo sfruttamento delle potenzialità agricole cittadine e degli immediati dintorni come fattore di un consolidamento dell'economia cittadina, con la conseguente diffusione della proprietà fondiaria nel tessuto sociale.

- L. Carriero, *Il "Castrum lucullanum": da "oppidum" a cittadella commerciale (secoli X-XII)*, «*Verbum Analecta Neolatina*» XII/1, 2011, pp. 281-288
- E. Cuozzo, *"Quei maledetti Normanni". Cavalieri e organizzazione militare nel Mezzogiorno normanno*, Napoli 1989
- P. Delogu, *I Normanni in città. Schemi politici e urbanistici*, in *Società, potere e popolo nell'età di Ruggero II (Atti delle terze giornate normanno-sveve, Bari, 23-25 maggio 1977)*, Bari 1978, pp. 188-190
- P. Delogu, *La storia economica di Roma nell'alto medioevo. Introduzione al seminario*, in *La storia economica di Roma nell'alto medioevo alla luce dei recenti scavi archeologici, Atti del Seminario*, Roma 1992, a cura di L. Paroli, P. Delogu, Firenze 1993.
- P. Delogu, *The rebirth of Rome in the 8' and 9' centuries*, in *The rebirth of towns in the west. AD 700-1050. London 1986*, London 1988, pp. 32-42
- B. Figliuolo, *Gli amalfitani a Cetara: vicende patrimoniali ed attività economiche (secc. X-XI)*, in «*Annali dell'Istituto italiano per gli studi storici*», VI, 1979-1980, pp. 210-217
- J. Heers, *La città nel Medioevo in Occidente. Paesaggi, poteri e conflitti*, Milano 1995
- A. C. Leighton, *Transport and Communication in Early Medieval Europe*, New York 1972
- P. Llewellyn, *The Popes and the Constitution in the Eight Century*, «*English Historical Review*», CI, 1986, pp. 42-67
- R. S. Lopez, *Il commercio dell'Europa medievale: il Sud*, in *Storia economica Cambridge*, II, a cura di M. M. Postan, P. Mathias, Torino 1982
- R. S. Lopez, *The evolution of land transport in the Middle Age*, in «*Past and Present*», IX, 1956, pp. 17-29
- V. Lorè, *L'aristocrazia salernitana nell'XI secolo*, in *Salerno nel XII secolo. Istituzioni, società, cultura. Atti del convegno internazionale*, Salerno 2004, pp. 61-102
- M. McCormick, *Le origini dell'economia europea. Comunicazioni e commercio 300-900 d.C.*, Milano 2008
- G. Noyé, *Économie et société dans la Calabre byzantine (IV-XI siècle)*, in «*Journal des savants*», 2000, pp. 209-280
- L. Pacetti, *La questione delle Keay LII nell'ambito della produzione anforica in Italia*, in L. Sagui, *Ceramica in Italia*, Firenze, 1998, pp. 185-208
- E. Patlagean, *Les armes et la cité de Rome du VII au IX siècle et le modèle européen des trois fonction sociales*, «*Mélanges de l'Ecole Française de Rome. Moyen Age*», LXXXVI, 1974, pp. 25-62
- G. Pinto, *I rapporti economici tra città e campagna*, in *Economie urbane ed etica economica nell'Italia medievale*, a cura di R. Greci, Roma-Bari 2005, pp. 5-73
- G. Vitolo, *Il registro di Balsamo decimo abate di Cava*, in «*Benedictina*», 21, 1974, pp. 90-95
- C. Wickham, *Bounding the city: concepts of urban-rural difference in the West in the Early Middle Ages*, in *Città e campagna nei secoli altomedievali (Spoleto, 27 marzo-1 aprile 2008)*, Spoleto 2009, pp.61-78
- C. Wickham, *Framing the Early Middle Ages. Europe and the Mediterranean, 400-800*, Oxford 2005

⟨<http://www.storiadelmondo.com/70/carriero.derrate.pdf>⟩ in Storiadelmondo n. 70, 15 febbraio 2013

H. Zug Tucci, *Le derrate agricole: problemi materiali e concezioni mentali della conservazione*, in *L'ambiente vegetale nell'alto Medioevo. Atti (dal 30 marzo al 5 aprile 1989)*, Spoleto 1990, pp. 865-905