

SEMINARI DEL CENTRO INTERUNIVERSITARIO
PER LA STORIA E L'ARCHEOLOGIA DELL'ALTO MEDIOEVO

3

FROM ONE SEA TO ANOTHER
TRADING PLACES IN THE EUROPEAN
AND MEDITERRANEAN EARLY MIDDLE AGES

PROCEEDINGS OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE
COMACCHIO 27TH-29TH MARCH 2009

EDITED BY SAURO GELICHI AND RICHARD HODGES



BREPOLS

PAOLO DELOGU

Questioni di mare e di costa

Dopo un congresso così ricco di relazioni su luoghi tanto diversi e distanti dell'Europa protomedievale, sarebbe difficile ricapitolare le suggestioni e le informazioni in modo organico e soprattutto preciso. Troppi i dati, anche di dettaglio, che meritano di essere ripresi a mente fredda e vagliati con adeguata riflessione.

Perciò più che osservazioni puntuali sui temi illustrati dai molti interventi, presenterò alcune domande che sorgono a margine degli aspetti generali trattati nel convegno; domande che hanno in parte già ricevuto risposte e che tuttavia mi sembrano ancora proponibili, come stimolo a proseguire la riflessione soprattutto per quanto riguarda i grandi fenomeni socioeconomici che ebbero corso nel VII e nell'VIII secolo.

La prima di tali domande è semplice e può anche sembrare inconsistente: perché la gran parte dei centri di traffico nell'Europa settentrionale decolla proprio nel VII secolo e non in un altro tempo, anteriore o successivo? Certo vari interventi hanno messo in chiaro che in diversi luoghi attività e insediamenti si profilano già nel VI secolo e comunque si sa che i traffici si sviluppano e si intensificano poi nell'VIII e nel IX. Tuttavia è nel VII secolo che il fenomeno dei nuovi centri di traffico prende rilevanza quantitativa e diffusione geografica intorno al Mare del Nord, avviando la costruzione di una rete di traffici la cui importanza è stata da tempo riconosciuta.

La nascita dei centri e della loro attività ha ricevuto varie spiegazioni per quanto riguarda i bacini settentrionali (complementarietà delle economie regionali; costituzione della grande proprietà aristocratica; emergere di comunità specializzate nell'intermediazione commerciale); tuttavia le ragioni per cui questi fattori raggiunsero la loro maturazione tutti insieme in un lasso di tempo relativamente concentrato non sembrano ancora evidenti, mentre risulta sorprendente che anche nel Mediterraneo, pur toccato dalla grande crisi dell'unità imperiale romana, un caso come quello di Comacchio, finalmente accertato archeologicamente, riveli l'esordio di un centro di traffici anch'esso localizzato cronologicamente nel VII secolo.

Sebbene sia probabile che i fenomeni che si sviluppano nei due bacini marittimi – nordico e mediterraneo – non abbiano relazioni tra loro, la

simultaneità della comparsa di centri di traffico in aree così distanti merita qualche riflessione, soprattutto se il caso di Comacchio non è isolato, e pure nella mancanza di indagini altrettanto significative sembra che non lo sia.

In parte collegata alla precedente è la seconda questione che propongo; questa si affrontata e dibattuta da vari interventi del Congresso, con risposte diverse: da chi parte l'iniziativa della costituzione dei nuovi centri di traffico? Le risposte possibili a priori sono due: iniziativa dei poteri politici – re, principi, capi locali – o iniziativa delle comunità locali che specializzano le loro attività sfruttando occasioni di rete, cioè linee di circolazione già esistenti anche se tenui, in rapporto alla conoscenza di domanda occasionale o di potenzialità di mercato suscettibili di essere consolidate e sviluppate, sfruttando vantaggi di posizione. Nelle situazioni settentrionali sembra che le due possibilità rappresentino fasi successive dello sviluppo: genesi dei centri di traffico ad opera delle comunità locali e successivamente imposizione di controlli politici ed economici da parte dei poteri istituzionali in grado di controllare e sfruttare i traffici già avviati.

Il quesito può essere posto anche per i centri di traffico mediterranei, dove il caso di Comacchio sembra configurare un'iniziativa locale, coordinata e diretta da autorità che però, a giudicare dal famoso patto del re longobardo Liutprando con i Comacchiesi, sembrano anch'esse locali, e si presentano piuttosto come istituzioni di autogoverno che non come rappresentanti di un potere centrale, quale poteva essere quello dell'esarca di Ravenna.

L'organizzazione di traffici che facevano capo a questi centri suscita altri interrogativi, anch'essi già affrontati, almeno in parte, dalle relazioni presentate al convegno e tuttavia sempre riemergenti, man mano che i dati oggettivi aumentano e la casistica si arricchisce.

È facile notare che i centri di traffico sono sempre localizzati in siti costieri, o con facile accesso al mare attraverso lagune e paludi; spesso, anche se non sempre, in corrispondenza della foce di un fiume. Ciò è in relazione con la rete principale di circolazione delle merci che camminavano per via d'acqua sino ai nodi dello scambio, ma pone il problema di immaginare, o accertare, come poi le merci proseguissero verso l'interno del paese, dato che i centri di traffico non sembrano essere i luoghi finali di consumo, ma solo poli di smistamento. Erano gli stessi importatori che provvedevano ad avviare le merci verso i centri di consumo, come sembra il caso dei Comacchiesi e forse dei Frisoni, oppure erano i consumatori finali che con mezzi propri – barche se esisteva una rete fluviale interna, altrimenti carri e bestie da soma – si recavano nei centri di traffico per procurarsi quello di cui avevano bisogno? O ancora, terza ipotesi possibile, esistevano già, nel VII e

nell'VIII secolo, mediatori commerciali che operavano fra i centri di traffico costieri e i consumatori dell'entroterra? Non mi sembra che l'archeologia abbia acquisito finora informazioni utili per scegliere fra queste diverse ipotesi, che peraltro potrebbero essere tutte vere, con specificazioni locali e regionali; d'altra parte la documentazione scritta non soccorre significativamente prima del IX secolo, quando sono attestate figure di intermediari commerciali al servizio di palazzi regi e monasteri, ma senza che questi centri divenissero essi stessi nodi commerciali, configurandosi piuttosto come terminali di consumo.

D'altronde la documentazione scritta fornisce, com'è noto, prevalentemente modelli istituzionali di carattere generale, che non sempre consentono di cogliere specificità locali regionali, e ancor meno gli aspetti quantitativi dei fenomeni.

Il problema della diffusione delle merci dai centri di traffico costieri verso i consumatori finali resta dunque aperto, soprattutto per i secoli in cui emporia e ports of trade costituiscono l'ossatura fondamentale della circolazione commerciale interregionale.

Un problema connesso è quello della ragione dello scambio: cosa ricevevano gli importatori/distributori in cambio delle merci che trasportavano fino ai centri di traffico e mettevano a disposizione dei consumatori? Le risposte possibili sono evidentemente due: moneta o merci.

La moneta sembra uno strumento diffuso soprattutto nei paesi rivieraschi del Mare del Nord, dove addirittura potrebbe essere stata creata appositamente per facilitare i traffici, nell'originale tipologia dello sceatta/penny d'argento. Ma sembra che essa fosse meno usuale nel Baltico orientale, dove forse serviva più alla quantificazione del valore delle merci, che al loro acquisto.

Già questa diversità fra aree geoeconomiche comunicanti, se non integrate, richiederebbe, qualora fosse confermata, una spiegazione complessa. Ancora diversa potrebbe essere la situazione nei paesi del Mediterraneo, dove un eventuale sviluppo dei traffici interregionali già nel VII e nell'VIII secolo, suggerito dal caso di Comacchio, andrebbe a coincidere con un periodo di difficoltà, se non addirittura di penuria monetaria. Riferimenti ben noti sono la crisi della monetazione aurea a Ravenna e a Roma dopo il terzo decennio dell'VIII secolo, cui fa da pendant quella che ha luogo nel regno longobardo dal tardo periodo di Liutprando; ma a questi si aggiungono i vuoti monetari riscontrati sulla sponda orientale dell'Adriatico, a Butrinto, Durazzo, Dubrovnik. Ci si domanda dunque, per quest'area, come la tendenza al peggioramento e alla rarefazione della moneta poté conciliarsi con lo sviluppo di traffici mercantili.

Peraltro la moneta poté non essere l'unico corrispettivo atteso dagli importatori di merci straniere, che potevano anche mirare allo scambio con altre merci.

A questo riguardo mi sembrano importanti le osservazioni che sono state fatte in Inghilterra e nei paesi scandinavi, dove lo sviluppo dei traffici marittimi sembra accompagnarsi ad un'espansione della produzione agraria e dell'allevamento, finalizzati almeno in parte allo scambio.

Si può immaginare che anche nei paesi mediterranei un surplus agrario sostenesse l'importazione di merci diverse? Il caso di Otranto, dove sembra che alla nuova produzione di anfore del VII-VIII secolo corrisponda una coeva diffusione della coltura della vigna, potrebbe farlo ipotizzare, e allora anche ai traffici di Comacchio con l'entroterra longobardo si potrebbe attribuire un analogo ragione di scambio – sale e spezie contro derrate agricole – ammettendo che essa potesse anche venire integrata da corresponsione di moneta, che nel patto di Liutprando figura in uso.

L'osservazione della crescita produttiva parallela alla nascita e allo sviluppo dei centri di traffico, dove è accertata, ha tra l'altro il merito di introdurre un elemento di razionalità economica che consente di fare a meno della ricorrente e indimostrabile spiegazione *passé partout* che indica nell'esportazione di schiavi la voce fondamentale dell'equilibrio commerciale nei centri di traffico. Risulta difficile pensare a Comacchio come ad un mercato negriero.

Piuttosto un aspetto di difficile valutazione relativo a questo equilibrio è il ruolo della produzione artigianale che l'archeologia rivela associata all'attività di scambio in questi centri, sia nel bacino settentrionale che in quello mediterraneo: oggetti d'osso e di metallo a nord; vetri e ceramica a sud. Questa produzione entrava nel circuito commerciale e con quale peso relativo? Era destinata alla popolazione residente o all'esportazione, e, in quest'ultimo caso, concorreva a bilanciare le importazioni oppure ad integrare l'assortimento delle merci che proseguivano verso i centri di consumo dell'interno?

Un aspetto particolare di questa problematica riguarda il ruolo che le linee dei traffici interni poterono avere nello sviluppo delle città. I centri urbani che emergono tra VII e IX secolo nell'Italia padana, ma anche nei Paesi Bassi o in Inghilterra, ebbero solo funzioni di centri di consumo dei beni prodotti nel proprio territorio agrario o si svilupparono anche come nodi di contatto e scambio tra la produzione del proprio distretto e merci che venivano da più lontano? Si creò in essi una domanda di beni importati sostenuta dalla crescita della produzione locale, che colse dapprima le occasioni offerte da traffici più o meno sporadici e poi consolidandosi favorì anche il consolidamento e la specializzazione degli stessi traffici?

In sostanza: lo scambio avveniva solo nei terminali dei traffici marittimi, o anche nei luoghi interni, e riguardava solo prodotti agrari o stimolava anche una produzione artigianale nei centri urbani?

Su questa cruciale questione un intervento presentato al convegno ha riesaminato posizioni recentemente invalse nella riflessione storiografica, che sostengono, per i secoli in questione, la sostanziale autarchia economica dei distretti cittadini, in particolare con riferimento alle città dell'Italia settentrionale. Un ritorno alla concezione pirenniana secondo cui il commercio di lunga distanza, una volta innescato, genera per sua stessa forza i centri di mercato e sollecita lo sviluppo di strutture urbane, viene ora suggerito come correttivo all'ipotesi di un fondamento puramente agrario e di una logica essenzialmente di autoconsumo sia nei distretti urbani che nelle grandi proprietà ecclesiastiche, e merita di essere verificato proprio in rapporto ai centri dell'Italia longobarda ed alle prospettive aperte dalle indagini su Comacchio. La verifica presenta però concrete difficoltà, consistenti nell'ambiguità, oltre che nella penuria, delle fonti scritte e nei limiti intrinseci della documentazione archeologica, causati dalla incerta natura delle merci che poterono costituire oggetto dei traffici, una delle quali – il sale – sarebbe sfuggita completamente alla conoscenza se non fosse fortunatamente sopravvissuto il patto di Liutprando con i Comacchiesi, ed altre, come generi alimentari aridi, carni e pesci sotto sale, pelami, tessuti e manufatti non ceramici non lasciano solitamente tracce archeologiche, né entrano nell'attenzione della documentazione d'archivio, che riguarda quasi esclusivamente transazioni immobiliari. Unica eccezione la pietra ollare, che infatti si ritrova, nell'VIII secolo, a Comacchio e perfino in Italia meridionale. Non è perciò possibile valutare la consistenza complessiva degli eventuali traffici interregionali, e va comunque tenuto presente che essa poté mutare nel tempo, forse crescendo verso il IX secolo, e che i traffici poterono svolgersi in forme di mercato che vanno appropriatamente definite.

Per quanto riguarda il VII e l'VIII secolo, fino ad una più completa identificazione di marcatori archeologici capaci di far luce su merci e volumi di traffico, si può osservare che i porti fluviali nei quali Liutprando istituì dazi e prestazioni concordate con i Comacchiesi esistevano già al momento del patto, ed è possibile dunque che servissero non solo all'importazione del sale, ma più in generale ad una navigazione fluviale che già poteva far circolare beni di varia natura e provenienza.

La ricerca archeologica degli ultimi anni ha comunque messo in luce un nuovo dato di cui si deve tener conto per delineare quanto meno le condizioni in cui poté decollare e specializzarsi l'attività commerciale dei Co-

macchiesi: l'identificazione cioè di una vasta area culturale caratterizzata da alcune classi nuove di manufatti tra cui la principale è costituita dalle cosiddette anfore 'globulari', che si estende nell'VIII secolo dall'Egeo fino all'Adriatico settentrionale.

Quest'area sembra coincidere con i territori e i mari sui quali l'impero bizantino conservò, nel VII e almeno in parte dell'VIII secolo, il controllo politico e navale. Si pone però il problema di accertare se la diffusione di questi manufatti vada spiegata con l'adozione di usi e modelli nuovi e comuni in un'area culturale sostanzialmente omogenea, o sia anche indice di correnti di traffico che continuavano a correre tra i paesi del Mediterraneo orientale ed occidentale rimasti nell'ambito bizantino. Allo stato delle ricerche pare che entrambi gli aspetti siano contemporaneamente veri, anche se non sembra ancora possibile distinguere il peso relativo che produzione locale e importazioni hanno nei diversi insediamenti indagati.

Del resto la stessa organizzazione dei traffici che potevano far circolare questi contenitori di nuovo tipo, probabilmente insieme al loro contenuto, è difficile da ricostruire, anche a causa del modesto numero di scavi archeologici adeguati sulla sponda orientale dell'Adriatico e nella stessa Istria, che sembra avere avuto una importanza economica e strategica di grande rilievo nell'Adriatico settentrionale, almeno fino alla conquista carolingia.

Ma nel Convegno sono state proposte osservazioni importanti, che possono suggerire almeno le linee ipotetiche della navigazione bizantina in Adriatico e del relativo movimento di merci nel VII e nell'VIII secolo. Si è messa in rilievo l'importanza del trasporto per mare delle rendite che la chiesa ravennate traeva dei suoi patrimoni siciliani e che consistevano, oltre che in cereali e legumi, anche in pellami pregiati, indumenti di lusso e vasellame metallico. Un altro suggerimento è venuto dall'individuazione a Malta di grandi concentrazioni di vasellame di provenienza egea, datato all'VIII secolo, in quantità che sembra eccessiva per i bisogni della popolazione residente e che si può spiegare ipotizzando che Malta fungesse da punto d'appoggio per la successiva diffusione dei prodotti verso i territori bizantini dell'Italia e dell'Illirico. Una funzione analoga, pur in assenza di documentazione archeologica, si potrebbe ipotizzare per l'isola di Cefalonia, tenendo presente che verso la metà dell'VIII secolo essa fu costituita a sede di un tema bizantino con la funzione di controllare la circolazione tra lo Ionio e l'Adriatico.

Si può dunque immaginare per i prodotti provenienti dall'Egeo un percorso a tappe, che faceva scalo nei caposaldi del dominio marittimo bizantino e poteva successivamente irradiarsi verso nord, sia lungo la costa italiana che lungo quella illirica e dalmata, secondo logiche tanto strategiche che commerciali.

Le prospettive aperte da queste nuove acquisizioni sono di grande interesse, perché suggeriscono che la circolazione di merci tra il Mediterraneo orientale e occidentale non venisse meno completamente dopo il VII secolo e l'espansione islamica, ma proseguisse, sebbene in ambito più ristretto e con intensità che deve ancora essere adeguatamente valutata, forse sostenuta anche dal bisogno di convogliare verso la parte orientale dell'impero prodotti specifici di quella occidentale.

All'interno di questa rete di comunicazioni marittime poterono determinarsi le condizioni che consentirono ad alcune comunità rivierasche, favorite dal trovarsi al punto di contatto tra aree economiche diverse, di intraprendere un'attività commerciale all'inizio forse occasionale e progressivamente più durevole e specializzata. Comacchio poté essere una di queste, anche se certamente non l'unica nel bacino dell'Adriatico: favorita inizialmente dalla posizione intermedia fra l'Istria e Ravenna all'interno dei domini bizantini e dalla produzione del sale in rapporto all'entroterra longobardo, consolidata in seguito con l'aggiunta al sale di prodotti esotici, ma destinata a subire nella sua stessa area di attività la concorrenza di Venezia, che avrebbe infine prevalso forse anche a causa delle trasformazioni politiche determinate dalla fine del dominio bizantino nell'Esarcato e poi dalla conquista carolingia dell'Italia settentrionale, quando Comacchio venne incorporata nel regno italico. Più tardi anche la conquista saracena della Sicilia si aggiunse a modificare sensibilmente le condizioni della navigazione nell'Adriatico.

Il IX secolo si presenta come un'epoca di ulteriori trasformazioni, e come tale è stato considerato anche in alcuni interventi del convegno, che hanno rivolto l'attenzione soprattutto alla possibile congiunzione tra l'area commerciale dell'Europa settentrionale e quella emergente dell'Europa mediterranea: una congiunzione che, con prospettive e riferimenti diversi, si è indicata promossa nell'età e per impulso di Carlomagno. Forse sin da allora, e comunque nel corso del IX secolo, si sarebbe stabilito il raccordo commerciale tra il bacino del Po e quello del Reno, grazie all'unità del dominio politico, all'imposizione di una moneta unica ed alla complementarità tra l'economia continentale e quella mediterranea.

Peraltro questo suggestivo quadro macroeconomico e macrogeografico suscita anch'esso qualche domanda che non sembra aver ricevuto ancora risposta definitiva. Una è la probabile permanenza, all'interno dei domini carolingi, di aree a sviluppo e prassi economiche diversificate, in particolare per quanto riguarda l'uso dello strumento monetario, e ciò crea dubbi sul grado di commercializzazione complessiva del sistema. Una seconda questione nella sua semplicità può suscitare anch'essa qualche perplessità: nel

sistema integrato che avrebbe collegato il continente europeo col Mediterraneo bizantino e islamico, Venezia sembra essere l'unica porta commerciale chiaramente identificata. Per quanto sviluppati potessero essere i traffici che vi si svolgevano, sembra difficile che essi potessero convogliare verso l'Europa carolingia flussi massicci e continui di merci esotiche, compreso l'oro. L'unicità dell'ingresso farebbe pensare ad un volume modesto delle quantità complessive di merci che potevano essere avviate verso il cuore del continente, anche se il loro valore poteva essere molto alto e assicurare l'interesse economico degli operatori veneziani.

Su questa questione l'auspicata realizzazione di scavi adeguati nella laguna e una revisione equilibrata di giudizi sintetici forse troppo ottimistici potrebbero aiutare a precisare la ricostruzione dell'economia carolingia.

