

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI DELL'ECONOMIA
IN COLLABORAZIONE CON
ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI" – PRATO

TRA VECCHI E NUOVI EQUILIBRI
DOMANDA E OFFERTA DI SERVIZI IN ITALIA
IN ETÀ MODERNA E CONTEMPORANEA

A CURA DI IGINIA LOPANE
CON LA COLLABORAZIONE DI E. RITROVATO

*Atti provvisori del quinto Convegno Nazionale S I S E
Torino 12-13 novembre 2004*

Avvertenza

Il contenuto è tratto dal cd-rom avente questo frontespizio e, salvo la diversa paginazione, è identico al seguente volume a stampa:

Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Tra vecchi e nuovi equilibri domanda e offerta di servizi in Italia in età moderna e contemporanea. Atti del quinto Convegno nazionale, Torino, 12-13 novembre 2004*, a cura di Iginia Lopane - Ezio Ritrovato, Bari, Cacucci Editore, 2007

ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI"
PRATO –2006

Francesco D'Esposito

UN SERVIZIO OFFERTO DALLA POPOLAZIONE DELLA PENISOLA SORRENTINA:
I TRASPORTI MARITTIMI NEL GOLFO DI NAPOLI PER L'APPROVVIGIONAMENTO DELLA CAPITALE
ALL'INIZIO DELL'ETÀ MODERNA

1. LA NAVIGAZIONE DI CABOTAGGIO NELL'ITALIA MERIDIONALE

A partire dal Basso Medioevo la crescita della popolazione napoletana è inarrestabile.¹ Nella prima fase della dominazione angioina Napoli, assunta a capitale del Regno meridionale, tocca i 40.000 abitanti e raggiunge i 60.000 abitanti all'epoca di re Roberto. Dopo una battuta d'arresto nella seconda metà del XIV secolo, a partire dal secolo successivo la crescita della popolazione cittadina continua. Con la conquista catalana la città partenopea diventa il baricentro di un vasto dominio mediterraneo e vive un periodo di prosperità economica e sociale; l'impetuoso sviluppo demografico costringe a un primo ampliamento dell'area abitata, che alla fine del XV secolo ospita una popolazione valutata tra i 100.000 e i 130.000 abitanti.

La crescita della popolazione di Napoli continua nei secoli seguenti. All'incremento naturale si aggiunge un forte processo di immigrazione. Il ruolo assunto dalla città all'epoca del vicereame spagnolo richiama la feudalità provinciale, che vi trasferisce la residenza abituale, seguita da una popolazione di ogni strato sociale. Secondo un censimento del 1547 a Napoli abitavano oltre 210.000 persone, che all'inizio del XVII secolo devono aver ormai superato i 300.000 e, a metà secolo, 360.000. Il colera del 1656 riduce la popolazione a circa 160.000 anime, ma alla fine del Settecento ha già superato i maggiori livelli del secolo precedente e, al momento dell'Unità, conta quasi 450.000 unità.

Un tale numero di abitanti richiedeva una quantità enorme di alimenti. Giulio Cesare Cappaccio, nell'illustrare le necessità alimentari della popolazione all'inizio del XVII secolo, quando essa ammontava a circa 300.000 abitanti, scrive che «mangiasi continuamente ogn'anno un mi-

¹ Fatte salve, ovviamente, le drammatiche crisi del XIV e del XVII secolo, del resto prontamente recuperate. I dati sull'evoluzione demografica di Napoli sono tratti da G. Pardi, *Napoli attraverso i secoli. Disegno di storia economica e demografica*, Milano-Roma-Napoli, Società Editrice Dante Alighieri, 1924, pp. 65-77; C. Colamonicò, voce *Napoli* in *Enciclopedia Italiana Treccani*, vol. XXIV, Roma 1934, p. 230; C. Petraccone, *Napoli dal '500 all' '800. Problemi di storia demografica e sociale*, Napoli, Guida, 1975, pp. 3-4, 35-53, 138-39, 247; C. De Seta, *Napoli* (Le città nella storia d'Italia), Roma-Bari, Laterza, 1981, pp. 42, 83-90, 113, 145-147, 160-167; L. De Rosa, *Nápoles: una capital*, in L. Ribot García y L. De Rosa (eds.), *Ciudad y mundo urbano en la Epoca Moderna*, Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici - Madrid, Editorial Actas, 1997, pp. 239-270.

lione, et duecento milia tomoli di grano... e di altre biade centomila oltre»;² si consumavano inoltre più di 80.000 botti di vino, 200.000 cantari di frutta, fresca o secca, 15.000 cantari di carne salata, di cui 6.000 macellata in città, una quantità incredibile di ortaggi e verdura, perché «in Napoli di mangiar erbe si fa più professione ch'in parte alcuna al mondo».³ In un'altra opera, di poco posteriore, il Capaccio prosegue nell'elencazione: «formaggi, seimilia cantara, pesci ventimilia... per la carne fresca, si ammazzano centomila bestie grosse, e picciole. E chi potrebbe numerare ova, capretti, polli et altri simili, che superano le miriadi di miriadi?»⁴

Come venivano trasportate nella capitale tutte queste cibarie? All'inizio dell'età moderna il sistema delle comunicazioni terrestri nel Mezzogiorno d'Italia è a dir poco disastroso. Non solo le città provinciali non erano generalmente ben collegate tra di loro, ma anche Napoli, in piena esplosione demografica, non godeva degli allacciamenti funzionali al suo ruolo di capitale.⁵ Certo, l'ascesa di Napoli a capitale del Mezzogiorno continentale aveva arrecato qualche progresso. A partire dal XIII secolo, con gli Angioini, la presenza a Napoli del governo, con i servizi che comportava, la necessità del controllo del territorio e, soprattutto dell'approvvigionamento annuario rappresentò una spinta verso la creazione di nuovi collegamenti, almeno tra la capitale e le provincie. A Napoli facevano quindi capo le strade più importanti del regno: oltre alla strada che proveniva dall'Abruzzo e quella che collegava la capitale con le Puglie c'erano tre tracciati minori: Salerno-Nocera-Napoli; Roma-Napoli litoranea; Roma-Napoli attraverso l'Appennino.⁶ Il percorso di tali strade era, però, assai disagiata: esse erano mal tenute, i luoghi che attraversa-

² G. C. Capaccio, *Descrizione di Napoli ne' principii del secolo XVII*, Napoli, Società Napoletana di Storia Patria, 1871, pp. 46-47. Il tomolo è una misura di capacità per aridi, corrispondente a 55,5 litri; la botte è misura per il vino e corrisponde a 523,5 litri; il cantaro è misura di peso ed è uguale Kg. 89,1: cfr. la Nota metrologica in G. Fenicia, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*, Bari, Cacucci, 2003, pp. XIII-XVI.

³ *Ibidem*, p. 47

⁴ G. C. Capaccio, *Il Forastiero*, Napoli, presso Giovan Domenico Roncagliolo, 1634, p. 848.

⁵ Tale situazione era antica, riconducibile a una molteplicità di fatti risalenti addirittura a un millennio prima, quando le scorrerie barbariche, assieme al resto, avevano sconvolto e distrutto la rete stradale creata dai Romani. Scrive L. De Rosa in *Trasporti terrestri e marittimi nella storia dell'arretratezza meridionale*, «Rassegna Economica», XLVI (1982), N° 3, p. 690: «È difficile dire quale fattore abbia influito di più nel rendere, o mantenere, arretrato il sistema di comunicazioni meridionale. Se, cioè, abbia inciso di più l'asprezza e l'ostilità della natura, oppure lo scarso impegno delle autorità responsabili, oppure sia stata la stessa depressione economica della regione a scoraggiare o a rallentare il miglioramento di questo settore. È probabile che ciascuna causa abbia agito sull'altra, e tutte si siano inestricabilmente congiunte e avviluppate, al punto da rendere poi sempre difficile venirne a capo».

⁶ A. Grohman, *Le fiere del Regno di Napoli in età aragonese*, Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Storici, 1969, pp. 48-50; A. Giannetta, *La strada dalla città al territorio: la riorganizzazione spaziale del Regno di Napoli nel Cinquecento* in *Annali della Storia d'Italia*, Vol. 8: *Insedimenti e territori*, a cura di C. De Seta, Torino, Einaudi, 1985, pp. 243-285; A. Bulgarelli Lukacs, *Le comunicazioni nel Mezzogiorno dall'arrivo di Carlo di Borbone al 1815. Strade e Poste*, «Archivio Storico per le Province Napoletane», IV Serie, Vol. XV (1976) pp. 283-309, Vol. XVI (1977) pp.

vano erano infestati dai briganti. Inoltre, come scrive il Faraglia, «v'erano impedimenti di passi, di pedaggi, di correzioni, ad ogni porta di città, ad ogni guado di fiume, ad ogni torre»; basti pensare, ad esempio, «che da Napoli ad Ariano i viandanti erano sottoposti a contribuzione in nove luoghi diversi; in sei da Acerra a Benevento».⁷ I mercanti a dorso di mulo o a piedi trascorrevano su strade accidentate giorni e giorni per coprire distanze modeste. In conclusione, l'insicurezza delle strade, «la lentezza del viaggio, il maggior numero di animali richiesti, e quindi di accompagnatori, il moltiplicarsi dei problemi per il foraggiamento e il riposo delle bestie accrescevano il costo del trasporto».⁸

La lentezza e antieconomicità del trasporto terrestre contrastavano quindi con le esigenze della capitale. Lo sviluppo di una tale metropoli, con le enormi necessità di approvvigionamento che la presenza di centinaia di migliaia di bocche da sfamare comportava, non poteva essere permesso che dal trasporto marittimo. Come scrive A. Grohman, «la configurazione geografica dell'Italia meridionale, che permetteva di spedire per mare le mercanzie voluminose ed ingombranti, in particolar modo le derrate alimentari, rimediava all'insufficienza delle vie di comunicazioni interne. Il problema delle comunicazioni interne, nel Meridione, fu risolto per secoli col piccolo cabotaggio marittimo, integrato da poche strade, per lo più transitabili da pedoni e quadrupedi».⁹

Non abbiamo, comunque, molte notizie circa questo segmento minore della navigazione meridionale. Mentre incominciamo a conoscere gli operatori che popolano quello che R. Romano chiama 'lo spazio delle barche', vale a dire «lo spazio marittimo compreso tra la costa occidentale dell'Italia, quella meridionale della Francia e chiuso dalla Corsica, Sardegna e Sicilia»,¹⁰ sappiamo molto poco del settore della navigazione che si occupava soprattutto dei collegamenti di Napoli con il suo *hinterland* al fine dell'approvvigionamento della capitale.

281-341; G. Brancaccio, *Trasporti e strade in Storia del Mezzogiorno*, Vol. VIII, *Aspetti e problemi del Medioevo e dell'Età moderna*, Tomo I, Napoli, Edizioni del Sole per Rizzoli, 1991, pp. 351-385.

⁷ N. F. Faraglia, *Storia dei prezzi in Napoli dal 1311 al 1860*, Napoli, 1878, p. 9.

⁸ L. De Rosa, *Trasporti terrestri e marittimi*, cit., p. 693.

⁹ A. Grohman, *Le fiere del Regno di Napoli*, cit., pp. 52-53. G. Coniglio, in *Annona e calmieri nella Napoli spagnola*, «Archivio Storico per le Province Napoletane», N. S., Vol. LXV (1940), p. 42 dell'estratto, per l'inizio del XVII secolo, calcola in almeno un 10-15% il risparmio permesso dalla via marittima rispetto a quella terrestre, resa anche per questo la più utilizzata.

¹⁰ R. Romano, *Napoli dal Vicereame al Regno*, Torino, Einaudi, 1976, pp. 24-27. Scrive F. Braudel: «Il Mediterraneo ... è per eccellenza il dominio delle barche. In tutti i mari stretti, il cabotaggio è indubbiamente un fatto ordinario, indispensabile alla vita delle grandi correnti commerciali. Ma qui, nel Tirreno, ha un'ampiezza eccezionale la quale permette di vedere la parte considerevole dei piccoli velieri da carico negli scambi economici», F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2ª ed., Torino, Einaudi, 1976, p. 116. Cfr. pure B. Salvemini e M.A. Visceglia, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarietà economiche. Parte prima*, in «Mèlanges de l'Ecole Française di Rome. Italie et Méditerranée», 1991, 1, pp. 103-163.

Un quaderno della dogana di Napoli conservato nell'Archivio di Stato di Napoli, attraverso la registrazione del pagamento del 'falangaggio' un gravame a cui erano soggette le piccole imbarcazioni che entravano nel porto della capitale, ci mostra alcuni aspetti della navigazione costiera napoletana alla fine del Quattrocento.¹¹ In sedici mesi, dal 1492 al 1494, senza sosta nemmeno nei mesi invernali, alcune centinaia di piccoli velieri, spesso semplici barche, entrano ed escono dal porto di Napoli effettuando migliaia di viaggi e collegando la capitale del Regno con i porti che si aprono sul Tirreno, dal golfo di Policastro a quello di Gaeta. Questo naviglio, quasi sempre di origine locale, di Napoli, Sorrento, delle isole del Golfo, Gaeta, Amalfi, trasportava legna da ardere, derrate alimentari, materiali da costruzione: merci destinate soprattutto ad approvvigionare la capitale del Regno, il principale centro di consumi del Mezzogiorno.

Il 'falangaggio', come l' 'ancoraggio', era uno dei tanti tributi che gravava sui traffici marittimi.¹² Trattando delle finanze al tempo dei Normanni il Bianchini scrive: «'ancoraggio' o 'diritto di ancoraggio' era certo dazio che pagavano le navi nazionali e straniere nell'entrare nei porti, al mantenimento e alla costruzione dei quali così provvedevasi. Le piccole navi senza coperta soddisfacevano tale dazio in proporzione minore sotto il nome di 'falangaggio'». ¹³ In seguito la tassazione interessò, oltre il mezzo, anche le merci trasportate. Passando a trattare il periodo angioino lo stesso autore riporta: «'falangia' o 'falangaggio' era una parte dei dazio dogana. Per ogni carico di frutta ed erbe che portavasi sopra barche nel porto della città di Napoli, pagavasi il 10% sopra il valore. Per la barca però, o che entrasse o che non entrasse nel porto si riscuoteva il dazio: se proveniva da Vico pagavansi 5 grana d'oro, da Sorrento 3, da Castellammare 3, da Gaeta 13, da Salerno 13. Se i mercatanti erano napoletani, pagavano la metà. Francati ne erano quei di Positano. La stessa barca uscendo poi dal porto di Napoli carica delle stesse cose era pur soggetta a la stessa gravezza». ¹⁴

Questo però per il XIV secolo. Nel secolo successivo il 'falangaggio' subì numerose variazioni circa il prezzo da pagare, le merci che ne erano gravate, le città che ne erano esonerate: ciò causò frequenti liti tra mercanti e 'patroni' delle imbarcazioni, da una parte, e gli addetti alla riscossione, dall'altra. Conosciamo tali liti perché se ne trova testimonianza fra le carte del convento di San Lorenzo Maggiore conservate nel fondo Monasteri Soppressi dell'Archivio di Stato di Napoli.

¹¹ Archivio di Stato di Napoli (ASN), *Monasteri soppressi*, Vol. 1295.

¹² G. Fenicia, *Politica economica e realtà mercantile nel Regno di Napoli nella prima metà del XVI secolo (1503-1556)*, Bari, Cacucci, 1996, p. 157-169.

¹³ L. Bianchini, *Storia delle finanze nel regno di Napoli*, Napoli 1859, p. 21. Secondo G. Fenicia, *op. cit.*, p. 165, è possibile che il termine derivi dalle 'falanghe', i legni semicilindrici usati per far scivolare in acqua le imbarcazioni.

¹⁴ *Ibidem*, pag. 95.

Nel 1436 i rappresentanti della città di Napoli, che fino ad allora avevano riscosso il ‘falangaggio’, ne assegnarono a San Lorenzo il possesso «con la potestà per i frati di detto convento che la possono affittare et arrendare et esigere l’entrata a loro arbitrio e volontà». L’assegnazione era dovuta al fatto che il convento godeva di una rendita perpetua di 24 once annue sul ‘falangaggio’, rendita che era stata concessa nel 1412 dal re Ladislao in cambio di un fondo che San Lorenzo possedeva in virtù di un legato della regina Margherita.¹⁵

Abbiamo detto che le liti per il pagamento di questa gabella erano numerose. Già nel 1438 i ‘patroni’ di Pozzuoli e di Capri furono costretti d’autorità a pagare il ‘falangaggio’ da cui, invece, si ritenevano esenti. Analoga pretesa avevano i ‘patroni’ di Castellammare e di Sorrento, ma il tribunale diede loro più volte torto. Mancando una normativa precisa perdurarono i motivi del contendere. Così nel 1578 i religiosi di San Lorenzo incaricano «fra Berardo Urbano da Napoli per levar detti inconvenienti di ritrovare alcune scritture in favore di detto convento e gabella, atteso che nelli privilegi non si specifica le loro giurisdizioni».¹⁶ Tra le carte della Regia Camera delle Sommarie furono trovati due frammenti dei registri della riscossione a Napoli del ‘falangaggio’: dal settembre 1492 al febbraio 1493 e dal novembre 1493 all’agosto 1494, per un totale di sedici mesi.

Con molte difficoltà e non diradando tutte le incertezze, nel 1578 il nostro fra’ Berardo arriva alla conclusione che dal 1492 il ‘falangaggio’ era pagato, in misura di grana 6 per barca piccola e grana 10 per barca grande dalle imbarcazioni di piccolo tonnello che trasportavano nella Capitale tutto quanto servisse all’approvvigionamento quotidiano della popolazione: derrate alimentari, materiali da costruzione, vasellame, legna e carbone. Alcuni cittadini napoletani pagavano solo 5 grana, ma si trattava di privilegi concessi a singoli individui. Insieme al ‘falangaggio’ vero e proprio, poi, pagato dalle imbarcazioni, venivano esatti alcuni diritti sui beni introdotti a Napoli mediante quelle stesse imbarcazioni: quattro denari per ogni tomolo di frumento, orzo, legumi e farina; una somma che poteva variare da quattro denari a due grana per maiale introdotto; e un tarì per ogni oncia di valore per i laterizi e il vasellame.

Nel documento manca, ovviamente, la registrazione dei viaggi dei ‘patroni’ provenienti da città esonerate dal pagamento del ‘falangaggio’. Sappiamo che la facoltà di esportare e importare qualsiasi merce senza pagare alcun diritto di dogana fu dagli Aragonesi confermata ai cittadini di Lipari, che già la godevano; che disposizioni simili vennero prese per gli abitanti d’Ischia e di Procida, e, in alcuni periodi, per gli abitanti di Anacapri, di Gallipoli e di Ragusa;¹⁷ godevano, in-

¹⁵ ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1184, foglio 27, regesto 7.

¹⁶ ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295, f. 1r.

¹⁷ I. Schiappoli, *Napoli aragonese traffici e attività marinare*, Napoli, Giannini, 1972, p. 60.

fine, di analogo privilegio anche i cittadini di Reggio, Seminara, Amantea, Crotona e Cava:¹⁸ di tali limiti si deve tener conto leggendo i dati che riporteremo. La lacuna è particolarmente grave per le marinerie del golfo di Napoli, particolarmente attive nel rifornimento della città di Napoli, come dimostra il caso di Procida, quale emerge dal documentatissimo studio di G. Di Taranto, la cui imbarcazioni purtroppo non compaiono nella nostra fonte.¹⁹

Come abbiamo detto, lo scopo per cui furono copiati i due frammenti riguardanti il 'falangaggio' rinvenuti negli archivi della Regia Camera della Sommaria era quello di stabilire quali città fossero tenute a pagare tale gabella, quanto si pagasse e quali merci ne fossero gravate. Per fare questo il nostro amanuense non si limitò a trascrivere registrazioni di pagamenti che erano state fatte, crediamo, giorno per giorno, in un unico registro, qualunque fosse la ragione del versamento e la cittadinanza dei patrono. Egli divide ciascuno dei due elenchi in altrettante parti: una dedicata al 'falangaggio' vero e proprio e una dedicata alle merci per cui si paga il dazio. Nella prima di esse, poi, i singoli pagamenti vengono raggruppati per città, al fine di verificare se ci fossero privilegi ed esenzioni e di calcolare le somme riscosse - puntualmente riportate - onde fare una media delle quote pagate.

Abbiamo quindi dieci sezioni in cui sono registrati per porti di iscrizione o provenienza i 'patroni' che pagano il 'falangaggio': Napoli, Torre del Greco, Castellammare, Vico, Sorrento, Massa, Capri, Costa Amalfitana, Gaeta, Pozzuoli. In altre due sezioni sono raccolti rispettivamente il 'falangaggio' dei 'forestieri' e quello di Alessandro Maczariello.²⁰ Per 'forestieri' bisogna intendere tutti i 'patroni' che non provenivano dai centri prima menzionati, fossero anche di Salerno. Quanto a Alessandro Maczariello di Capri, cittadino napoletano, questi risulta proprietario o armatore di cinque imbarcazioni impegnate nel piccolo cabotaggio lungo le coste campane. Per il particolare rilievo che assume la sua attività, e soprattutto perché mediamente paga una quota minore, 'il falangaggio' delle sue imbarcazioni è registrato in una rubrica a parte. Il totale degli introiti del 'falangaggio' ammonta per i sedici mesi analizzati a ducati 448, tarì 4, grana 6 a cui bisogna aggiungere ducati 13, tarì 1, grana 1 di diritti su alcune merci trasportate.

¹⁸ G. Coniglio, *Il Regno di Napoli all'epoca di Carlo V. Amministrazione e vita economico-sociale*, Napoli, E.S.I., 1955, pp. 117-119.

¹⁹ G. Di Taranto, *Procida nei secoli XVII-XIX. Economia e popolazione*, «Cahiers Internationaux d'Histoire Economique et Sociale», n° 18, Genève 1986.

²⁰ ASN, *Monasteri soppressi*, Vol.1295. Riportiamo una tavola delle varie sezioni del manoscritto attenendoci all'ultima numerazione. Napoli: 4-7r e 40-45; Torre: 7v-14r e 46-55r; Castellammare: 14r-16v e 55r-58; Vico: 16v-18r e 59-61r; Sorrento: 18r-21v e 61r-71r; Massa: 21v-23r e 71r-76; Capri: 23v-25r e 77-81r; Amalfi: 25r-26r e 81r-83v; Gaeta: 26v-28r e 83v-86; 'forestieri': 28 e 87-89r; Pozzuoli: 29 e 89-90; 'Alessandro': 30 e 96-99; 'vittuvagli': 31-35 e 91-94r; 'Creta': 36-37 e 94v-96.

Abbiamo notizia di alcuni arrendamenti di detta gabella. I frati di San Lorenzo arrendarono per due anni - 1502 e 1503 - la riscossione del 'falangaggio' a Iacopo Caccano di Napoli per ducati 660²¹ e per tre anni al Magnifico Tommaso Vespolo; nel 1547 quest'ultimo pagava per l'arrendamento ducati 36 al mese.²²

2. L'APPROVVIGIONAMENTO DELLA CITTÀ DI NAPOLI E IL RUOLO DEI SORRENTINI

Nei sedici mesi analizzati il 'falangaggio' viene pagato 7.367 volte. La fonte non ci consente di affermare con assoluta certezza che si tratta solo di imbarcazioni che entrano nel porto. Stando a quanto riferisce il Bianchini, tra di esse potrebbe essercene qualcuna che ha pagato due volte, sia all'entrata che all'uscita dal porto; ma anche se così fosse, siamo portati a ritenere che tali casi non siano troppo numerosi. Infatti, poche volte lo stesso 'patrono' è registrato in giorni successivi o comunque vicini e quando lo è si tratta sempre di un cittadino napoletano o di un centro del golfo di Napoli: non è possibile perciò escludere viaggi anche giornalieri. Mancano, inoltre, come si è già detto, i dati riguardanti le barche dei cittadini di Ischia, Procida, Anacapri, Lipari e di varie altre provenienze, le quali non pagando il 'falangaggio' non sono registrate nella nostra fonte.

²¹ ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1197, f. 86v.

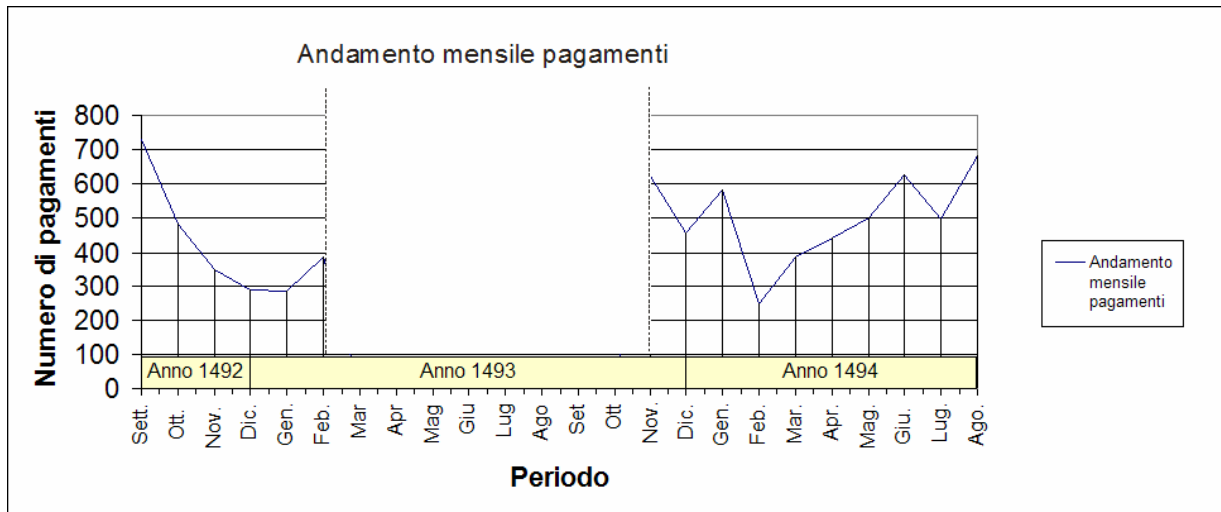
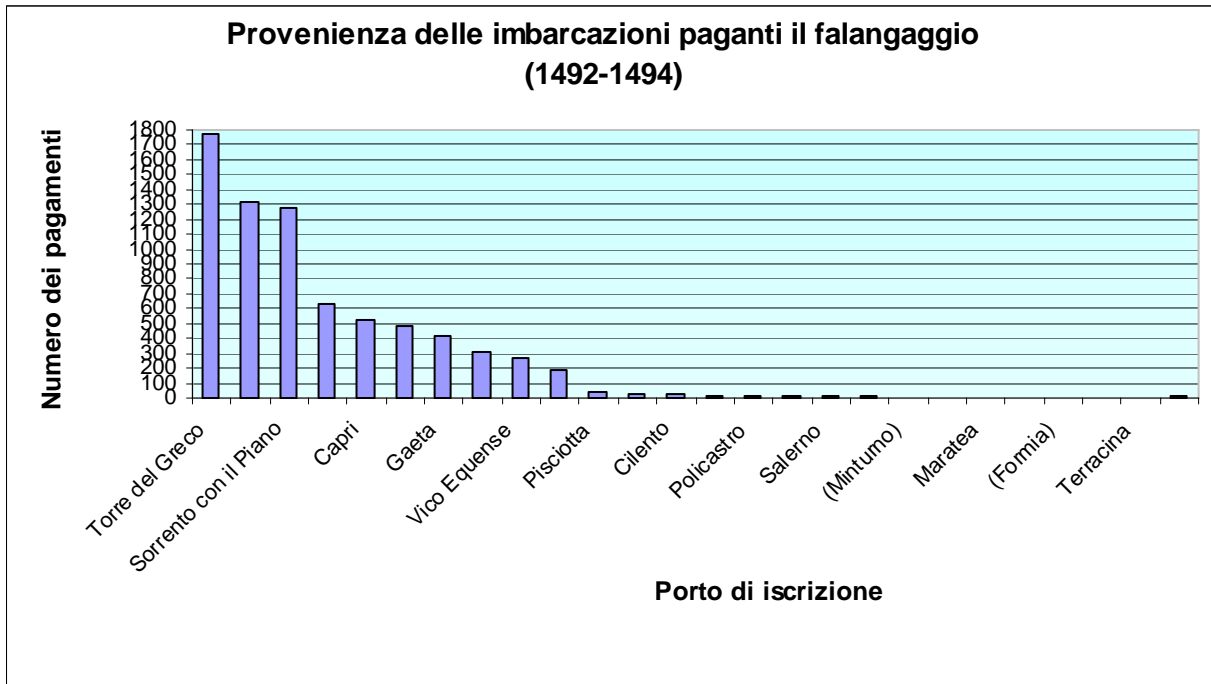
²² ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1194, f. 254r.

Numero dei pagamenti del 'falangaggio' per luogo di origine dei 'patroni' (1492-1494)

	1492												1493												1494												Totali																	
	Sett.	Ott.	Nov.	Dic.	Gen.	Feb.	Nov.	Dic.	Gen.	Feb.	Mar.	Apr.	Mag.	Giu.	Lug.	Ago.	Sett.	Ott.	Nov.	Dic.	Gen.	Feb.	Mar.	Apr.	Mag.	Giu.	Lug.	Ago.	Sett.	Ott.	Nov.	Dic.	Gen.	Feb.	Mar.	Apr.		Mag.	Giu.	Lug.	Ago.													
	Torre del Greco	172	172	153	93	58	96	231	160	211	47	43	39	45	34	63	153	106	96	47	40	54	60	102	84	100	32	95	84	132	87	79	116	90	54	41		55	42	58	89	59	85	58	74	111	102	120	127	114	127	114	1.279	
Napoli	106	96	47	40	54	60	102	84	100	32	95	84	132	87	79	116	90	54	41	55	42	58	89	59	85	58	74	111	102	120	127	114	127	114	1.279	90	54	41	55	42	58	89	59	85	58	74	111	102	120	127	114	127	114	1.279
Sorrento e il Piano	42	6	15	20	23	38	34	26	60	31	42	47	44	47	80	77	78	30	17	4	16	23	29	33	28	18	15	27	35	56	47	64	520	48	38	27	21	31	39	35	16	16	18	27	29	40	27	29	45	486				
Massa Lubrese	48	38	27	21	31	39	35	16	16	18	27	29	40	27	29	45	40	41	18	17	12	20	38	26	26	31	47	36	9	17	18	412	37	21	7	11	6	20	26	21	15	9	15	21	39	17	14	28	307					
Capri	40	41	18	17	12	20	38	26	26	16	31	47	36	9	17	18	37	21	7	11	6	20	26	21	15	9	15	21	39	17	14	28	307	21	18	15	22	22	20	19	26	23	9	16	14	8	10	11	13	267				
Castellammare di Stabia	70	2	3	1	9	3	4	-	-	2	9	11	17	6	15	37	4	-	1	2	3	-	2	4	3	1	4	6	36	5	-	1	1	1	1	2	1	1	2	3	3	2	3	2	3	31								
Gaeta	37	21	7	11	6	20	26	21	15	9	15	21	39	17	14	28	4	-	1	2	3	-	2	4	3	1	4	6	36	8	4	-	-	2	-	1	-	1	1	1	-	3	-	4	5	2	31							
Amalfi e Costiera	2	1	-	-	-	2	-	-	-	-	2	1	-	-	1	8	2	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	2	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	8	16				
Vico Equense	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	1	2	2	2	11	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	2	1	11	11						
Pozzuoli	1	-	-	-	-	1	1	2	1	2	1	-	-	-	2	10	1	-	-	-	-	1	1	2	1	-	-	-	-	-	10	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	36			
Pisciotta	5	-	1	1	1	1	2	1	1	2	1	-	2	3	2	31	5	-	1	1	1	1	2	1	1	2	3	2	3	2	3	31	8	4	-	-	2	-	1	-	1	1	1	-	3	-	4	5	2	31	31			
Castellammare della Bruca	2	1	-	-	-	2	-	-	-	-	2	1	-	-	1	8	2	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	16	2	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	8	16					
Cilento	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	1	2	2	2	11	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	11					
Sperlonga	1	-	-	-	-	1	1	2	1	2	1	-	-	-	2	10	1	-	-	-	-	1	1	2	1	-	-	-	-	10	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10			
Salerno	-	-	-	-	-	-	3	-	1	-	1	-	1	1	1	10	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10			
Traetto (Minturno)	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	1	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7				
Castellabate	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	2	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6				
Maratea	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	2	-	-	6	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6			
Castellonorato (Formia)	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3				
Tropea	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3		
Terracina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1				
Non identif.	5	-	1	2	4	2	1	-	-	-	1	-	1	1	2	20	5	-	1	2	4	2	1	-	-	-	-	-	-	20	5	-	1	2	4	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20	
Totale	731	483	347	289	283	383	623	458	581	248	382	443	503	625	499	683	731	483	347	289	283	383	623	458	581	248	382	443	503	625	499	683	731	483	347	289	283	383	623	458	581	248	382	443	503	625	499	683	7.367	7.367				

Fonte: ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295

Grafico 1



Nella Tabella 1 possiamo seguire l'andamento mensile dei pagamenti effettuati e la provenienza delle imbarcazioni, provenienza che non deve essere intesa come scalo di partenza, bensì come luogo di origine del 'patrono' o come quello che nel linguaggio odierno corrisponderebbe al porto di iscrizione. A riprova dell'ambito assai circoscritto del tipo di navigazione fotografato da questa fonte, notiamo come il maggior numero di viaggi è effettuato da barche provenienti o iscritte nei porti del golfo di Napoli: oltre alla capitale, Torre, Castellammare, Vico, Sorrento, Massa Lubrense e Capri: 6.457 viaggi sui 7.347 effettuati da 'patroni' di cui è indicata l'origine. E si ricordi che gli approdi di legni appartenenti a 'patroni' di Ischia, Procida e Anacapri non sono registrati. I viaggi rimanenti sono effettuati da imbarcazioni del Golfo di Gaeta (438), della Costiera amalfitana (307), di Salerno e del Cilento (135) e di pochi altri centri.

Molti dei 'patroni' che pagano il 'falangaggio' sono indicati come 'genovesi'. Sfortunatamente la fonte non ci consente di capire se essi provenissero dalla Liguria toccando Napoli nella loro navigazione tirrenica o se invece fossero membri delle comunità genovesi di Gaeta e soprattutto di Napoli. Per questa seconda ipotesi fa propendere il fatto che il 'falangaggio' dei genovesi è registrato nelle sezioni dedicate a Napoli (nella maggior parte dei casi) e a Gaeta.²³ Poche volte compaiono sotto la voce 'forestieri'. Che i genovesi fossero inseriti tra la gente di mare del luogo è provato dal fatto che alcuni di essi sono al comando di imbarcazioni di cittadini napoletani come, al contrario, alcuni napoletani sono al comando di imbarcazioni di genovesi.²⁴

Attraverso la quota media pagata di 'falangaggio' possiamo avere un'indicazione di massima sulla dimensione del naviglio utilizzato, almeno per quanto riguarda la comparazione tra le diverse città di provenienza, non dimenticando che una imbarcazione tassata per grana 10 può essere anche dieci volte più grande di una che paga grana 6.

²³ Una ormai abbastanza nutrita serie di ricerche documenta la presenza di operatori liguri impegnati nelle attività commerciali e finanziarie del Regno di Napoli in Età moderna: si veda per esempio la bibliografia citata in G. Brancaccio, «Nazione genovese». *Consoli e colonia nella Napoli moderna*, Napoli, Guida, 2002. Di meno si parla dei genovesi impegnati in attività più modeste, come quella appunto della navigazione di cabotaggio. D'altronde se il Brancaccio, a p. 121, ci parla di 7-8.000 liguri presenti nel Regno all'inizio del XVII secolo, questi dovevano essere necessariamente impegnati nelle più svariate mansioni.

²⁴ Tra i vari casi, un tal Moneglia Genuese, ad esempio, paga qualche volta il 'falangaggio' per mastro Cola Cosetore di Napoli e mastro Galante di Napoli spesso paga per Nigrino Genuese: ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295, ff. 41r-45r. Sono inoltre registrati tre nomi di origine catalana, Francisco Foneghiara, Pere Vitali, Ioanne Catalano, e un Joanne francese, tutti indicati come abitanti in Napoli.

Tabella 2
‘Falangaggio’ medio pagato dalle singole imbarcazioni
per luogo di provenienza (1492- 1494)

Luogo di provenienza	‘Falangaggio’ medio (in grana)
Capri	8,80
Vico Equense	8,39
Gaeta	8,30
Sorrento e il Piano	7,55
Amalfi e Costiera	7,55
Napoli	7,34
Castellammare di Stabia	6,90
Massa Lubrense	6,66
Pozzuoli	6,33
Torre del Greco	6,10
Altri	7,53

Fonte: ASN, Monasteri soppressi, Vol. 1295

Da questa tabella si può desumere che le dimensioni delle imbarcazioni di Pozzuoli, Torre e Massa Lubrense dovessero essere generalmente molte ridotte, mentre le imbarcazioni di Capri, Vico e Sorrento un po’ più grandi. Non si può dire nulla su quelle registrate sotto la voce Napoli (comprendente anche i genovesi) perchè spesso pagano metà ‘falangaggio’- grana 5 - ma il dato non è sempre riportato.

La barche che fanno la spola con Torre sono numerose ed effettuano viaggi quasi giornalieri. A questo movimento, però, non corrisponde un grande volume di merci trasportate. Fra’ Gerardo Urbano, il religioso a cui dobbiamo la fonte che ci consente questa indagine, sottolinea la piccola dimensione delle barche provenienti da Torre, che giustifica poi il grande numero di viaggi provenienti da quella località: «la moltitudine delle varche delle Torre che avevano legnami d’abrugati in li loro territori, come dal bosco di Ottaiano quale in tempo nostro è estirpato, che a questo tempo vengono legnami da lungo e portano legnami in moltitudine, e non pagano più che un carlino che queste della Torre a similitudine di questi vascelli grandi portano più quelli grandi in un viaggio che in sei, sette, otto e dieci questi della Torre che è in pagamento grana 6».²⁵

Non abbiamo molte altre notizie sul naviglio utilizzato. La fonte indica qualche volta il tipo di imbarcazione che paga il ‘falangaggio’, ma non ci offre alcun dato tecnico. Le scarse indicazioni rimandano generalmente a barche, ma sono menzionati varie saettie e alcuni brigantini,

²⁵ *Ibidem*, f. 2v

liuti, schiffi, paliscalmi e una non meglio identificata ‘pantorria’. Indirettamente, attraverso il confronto con il coevo naviglio amalfitano studiato da Mario Del Treppo e Alfonso Leone possiamo ritenere quasi tutti questi legni al di sotto delle 7 tonnellate di capacità.²⁶ In effetti, abbiamo già fatto cenno alle ridotte dimensioni delle imbarcazioni, soprattutto a proposito di quelle provenienti da Torre. Nella Tabella 3 riassumiamo il numero di viaggi effettuato da naviglio di cui è indicata la tipologia.

Tabella 3
Tipologia di alcune delle imbarcazioni attive nel Golfo di Napoli
(1492-1494)

Saettia	28
Brigantino	7
Liuto	7
“barca grossa”	4
Paliscalmo	3
“barca piccola”	3
“bovazetto”	2
“pantorria”	2
Schiffo	2

Fonte: ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295

I proventi del ‘falangaggio’ pagato dalle barche per il periodo che stiamo studiando assommano a ducati 448 tari 4 e grana 6. Attraverso la Tabella 4, che segue la ripartizione della fonte, vediamo in che misura gli operatori provenienti dalle diverse città e Alexandro Maczariello concorrano alla determinazione del totale.

Tabella 4
Ripartizione del ‘falangaggio’ per luogo di origine dei ‘patroni’
(1492-1494)

	Ducati	Tari	Grana
Napoli	79	0	3
Torre del Greco	95	4	15
Castellammare	32	2	19
Vico Equense	17	3	8
Sorrento e il Piano	82	4	0

²⁶ M. Del Treppo e A. Leone, *Amalfi medioevale*, Napoli, Giannini, 1977, p. 202; M. Del Treppo, *La marina napoletana nel Medioevo: porti, navi, equipaggi*, in *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d’Italia*, a cura di Arturo Fratta, Napoli, Electa, 1990, p. 36.

Massa Lubrense	42	1	8
Capri	31	0	14
Amalfi e Costiera	19	2	16
Gaeta	25	0	15
Pozzuoli	11	0	16
Altri	11	2	12
Totale	448	4	6

Fonte: ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295

Quasi certamente queste cifre non rispecchiano la totalità dei viaggi effettuati perché vi è un grosso margine di evasione. Ciò è reso possibile dalla modalità di pagamento, che non è effettuato quasi mai sul momento, ma viene spesso differito. Perciò anche se sono registrate tutte le barche che entrano nel porto, quando gli esattori vanno a tirare le somme si rendono conto che non è stata effettivamente riscossa la quota dovuta.

Il movimento di barche verso Napoli non conosce soste nei mesi invernali, solo un rallentamento tra dicembre 1492 e gennaio 1493 e nei mesi di febbraio e marzo 1494, come mostra il Grafico 2. Il numero degli operatori è elevato, ma alcuni di essi pagano il ‘falangaggio’ molte decine di volte.²⁷ Il tragitto compiuto prima di approdare a Napoli non è quasi mai indicato. La fonte su questo argomento fornisce solo qualche scarsa indicazione: c’è un viaggio da Terracina e quattro da Roma, tutti compiuti da legni sorrentini;²⁸ si caricano merci «alla Torre della Nunziata», «ad Surrento»;²⁹ si trasportano «prete» da Vico,³⁰ «travi di ulmo dal Sele in Napoli».³¹ Quando si trasportano laterizi e materiali da costruzione è sempre indicata la provenienza. Pascale Crescione della Costiera amalfitana, patrono e mercante, il 10 settembre 1492 carica tegole (‘ticoli’) a Salerno e poi embrici (‘imbrece’) nell’isola di Ischia (presumibilmente a Forio), prima di far scalo a Napoli.³² Altri viaggi concernenti laterizi sono effettuati direttamente da Salerno, da Ischia, da Sorrento. Angelo Passiutolo di Gaeta arriva ogni tanto con «una barca di

²⁷ Nell’arco dei sedici mesi analizzati Trucco Genuese di Napoli è registrato 92 volte; Francisco Bardo, anch’egli di Napoli, che paga il ‘falangaggio’ sempre per due o tre diverse imbarcazioni, è presente 126 volte. Di Lanzalao e Pascale Cafero, di Sorrento, sono registrati rispettivamente 110 e 109 viaggi. Tasso di Castellammare di Stabia è registrato alternativamente con uno schiffo e un paliscalmo. Lo schiffo, spesso condotto da un tal Vincenzo, è presente 33 volte, compiendo viaggi uno o due volte al mese, a parte il maggio del 1494 quando viene registrato otto volte; il paliscalmo è presente solo nei primi sei mesi un paio di volte al mese. Carlo de Mayo, ancora di Castellammare ha una ‘barca grossa’ e una ‘piccola’. Della prima è sempre lui il patrono, al comando della seconda c’è spesso un certo Paulo. La ‘barca piccola’ è presente 83 volte in quattordici mesi; la ‘barca grossa’ 61 volte in 8 mesi con una media di sei-sette volte al mese e sedici volte nell’agosto del 1494. Le imbarcazioni dei centri del Golfo di Gaeta, di Salerno e di Policastro registrano mediamente un minor numero di viaggi.

²⁸ ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295, ff. 62v, 64, 65v.

²⁹ *Ibidem*, f. 4 r.

³⁰ *Ibidem*, ff. 62-65.

³¹ N. F. Faraglia, *Storia dei prezzi in Napoli*, cit., p. 166.

³² ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295, f. 36r.

creta de Sessa».³³ Infine, le barche di Torre, come si è detto, trasportano legna da ardere da «li loro territori, come dal bosco d’Ottaiano».³⁴

Uno studio di Mario Del Treppo che si basa su un quaderno della dogana di Napoli del 1469 conservato nell’Archivio di Stato di Napoli, contenente l’elenco delle merci che ivi venivano portate via mare da imbarcazioni “piccole” contribuisce a mettere in luce qualche altro aspetto di questa navigazione di cabotaggio.³⁵ Il tipo di attività è lo stesso di quello che andiamo analizzando: «si tratta di barche genovesi provenienti da Genova e da Roma, di barche della riviera salernitana, di Gaeta, di Amantea, di Messina e di Lipari, provenienti da Salerno, da Gaeta, dai porti della Calabria e da Palermo. Si tratta insomma di una navigazione di cabotaggio, da porto a porto, attraverso la quale avviene la distribuzione e la disseminazione nelle diverse aree del regno dei prodotti stranieri»,³⁶ e nello stesso tempo avviene anche il drenaggio dei beni prodotti nel Regno, che vengono convogliati verso la capitale: proprio come le barche e i piccoli velieri che pagano il ‘falangaggio’ dal 1492 al 1494. I mercanti e i marinai mercanti che giungono a Napoli, vera e propria ‘fiera permanente’, vendono i loro prodotti a operatori regnicoli e stranieri, ma soprattutto fanno fronte ai consumi del principale centro urbano del Mezzogiorno: contribuiscono all’approvvigionamento di una città in espansione che sempre più ha bisogno di prodotti alimentari e di materiali per la sua crescita edilizia.

La fonte che stiamo analizzando, oltre alla provenienza, non ci offre molte informazioni circa i ‘patroni’ che entrano con le loro imbarcazioni nel porto di Napoli dal 1492 al 1494. Non c’è dubbio però sul fatto che si tratti, nella maggior parte dei casi, di piccoli e piccolissimi operatori. E’ stato autorevolmente sostenuto che i marinai campani dell’epoca fossero spesso dei marinai-contadini.³⁷ La fonte testimonia che anche il mondo delle ‘arti’ cittadine fornisce dei naviganti: pagano infatti il ‘falangaggio’ anche un Luca ‘potecaro’, un magistro Cola ‘cosetore’, un magistro Francisco ‘calzolaro’. Esponenti del clero sono domino Nicola Volpe, napoletano, e domino Joanne Pesse, di Pozzuoli.

Accanto a questi piccoli armatori-‘patroni’-marinai troviamo anche dei personaggi importanti o grossi imprenditori impegnati in un ambito di attività più ampio. Ad esempio era interessato al piccolo cabotaggio il Magnifico Colantonio Gagliardo, presidente della Regia Camera della Sommaria, il quale nel 1491 in società con Raimondo de Perets e Giovanni Vidal aveva sti-

³³ *Ibidem*, ff. 36-37.

³⁴ *Ibidem*, f. 2v.

³⁵ M. Del Treppo, *I mercanti catalani e l’espansione della corona d’Aragonese nel secolo XV*, Napoli, L’Arte Tipografica, 1972, p. 251.

³⁶ *Ibidem*

³⁷ M. Del Treppo e A. Leone, *Amalfi medioevale*, cit.

pulato una convenzione con il re per il noleggio della nave regia 'Cappella' allo scopo di portare grano da Napoli a Tunisi.³⁸ Dalla nostra fonte Colantonio Gagliardo risulta proprietario di una, o forse due, imbarcazioni per le quali (o per la quale) viene pagato il 'falangaggio' un paio di volte al mese. Loyse Separo, che nel 1497 avrebbe esercitato attività industriali (fabbricazione del sapone)³⁹ è proprietario di una saettia e di un paliscalmo.⁴⁰

Altra figura di armatore è Alexandro Maczariello di Capri, cittadino napoletano. Egli è proprietario di 5 imbarcazioni, tra cui un brigantino, che nei sedici mesi studiati pagano complessivamente 426 volte il 'falangaggio' nel porto di Napoli: ognuna è presente nel porto della capitale cinque o sei volte al mese. La quota complessiva del 'falangaggio' pagato dalle barche di Alexandro è di ducati 25, ma crediamo che non tutti i pagamenti siano registrati. Prova della sua importanza nell'ambito dell'attività che stiamo studiando è il fatto che nella nostra fonte il 'falangaggio di Alessandro' è registrato in una rubrica a parte.⁴¹ Di lui troviamo testimonianza anche nelle spese della Casa reale del 1491: «a Alexandro de Crape ... la summa de quattrocento ducati, quali li sono comandati donare per la prima et secunda pagha de seicento ducati deve avere per lo preczo de XVIII mila CCC cantara de legnia deve consignare lo presente anno in lo foxo del castello nova in lo loco deputato al tenere dela monicione de la ditta legnia et sono per lo ultimo anno deli tre anni ha fatto lo partito con la corte dele ditte legnie».⁴² E ancora: «a Alexandro de Crapi a XVIII del detto V ducati li sonno Comandati donare per la portatura de XXXIII e travi de ulmo ha portati dal sele in Napoli».⁴³

Si è già visto come il numero di gran lunga maggiore delle imbarcazioni che pagarono il 'falangaggio' tra il 1492 e il 1494 provenisse da località del golfo di Napoli. In particolare, era notevole il ruolo dei centri della Penisola sorrentina: alle barche di Sorrento e del suo Piano, di Massa Lubrense e Vico Equense si deve la terza parte del 'falangaggio' riscosso, un indizio dell'importanza della marineria sorrentina nell'approvvigionamento della città di Napoli. A riprova dell'importanza della presenza dei marinai e mercanti sorrentini nella capitale ricordiamo che il porto ai piedi della costa sulla quale fu costruito Castelnuovo anticamente veniva denominato porto dei Sorrentini e degli Amalfitani:⁴⁴ oggi nella stessa zona sorge il molo Beverello, che i collega Napoli con le isole e Sorrento, quasi a segnare una continuità ideale con il passato.

³⁸ A. Silvestri, *Il commercio a Salerno nella seconda metà del Quattrocento*, Salerno 1952, p.28 e nota.

³⁹ I. Schiappoli, *Napoli aragonese*, cit., p. 176.

⁴⁰ Il 'patrono' della prima, che è presente a Napoli quasi ogni mese, è Minico Cordella, della seconda, presente solo nel 1484, Cola Crescione.

⁴¹ ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295, ff. 30 e 96-99.

⁴² N.F. Faraglia, *Storia dei prezzi in Napoli*, cit., p. 165.

⁴³ *Ibidem*, pp. 165-166.

⁴⁴ G. Russo, *La città di Napoli dalle origini al 1860*, Napoli, L'Arte Tipografica, 1960, p. 207.

Nei sedici mesi analizzati, poi, sui 2.178 viaggi complessivamente effettuati da ‘patroni’ originari della Penisola sorrentina, una cinquantina di imbarcazioni di Sorrento e del suo Piano ne effettuarono ben 1.279. Sono stati individuati 63 ‘patroni’ diversi, i più importanti dei quali, in base al numero di presenze, sono riportati nella Tabella 2: si può notare come alcuni dei nomi che ricorrono più frequentemente sono ancora oggi tra quelli della gente di mare della Penisola sorrentina, come gli Aponte, i Cafiero o i Maresca.

Tabella 5
‘Patroni’ sorrentini con maggiori presenze a Napoli
(1492-1494)

Operatore	Presenze
Lanzalao	110
Pascale Cafiero	109
Iuliano Mastellone	87
Paulo Maresca	86
Antonino de Ponte	84
Augustino de Pastena	74
Antonino de Massa	74
Pietro Cairone	57
Ioannello Gargiulo	49
Savastano Cafero	48
Giovanni Cafero	43

Fonte: ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295

Alcuni di essi, come Pascale Cafero e Pietro Cairone, nei mesi estivi approdarono a Napoli anche 15 volte al mese: nel complesso sembra quasi che ci troviamo di fronte a un regolare servizio periodico per Napoli. I viaggi dei ‘patroni’ originari di Massa Lubrense furono 632, effettuate con barche mediamente più piccole di quelle di Sorrento e del suo Piano. Sono registrati una ventina di ‘patroni’ diversi, i più importanti dei quali sono riportati nella Tabella 3.

Tabella 6
‘Patroni’ di Massa Lubrense con maggiori presenze a Napoli
(1492-1494)

Operatore	Presenze
Galasso (2 barche ogni volta)	86
Antonio Cotugnolo	82
Dragonetto	81
Martino Vespolo	61
Antonbello	60
Antonio Vespolo	42

Fonte: ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295

3. LE MERCI SOGGETTE AL PAGAMENTO DEL 'FALANGAGGIO'

Le piccole imbarcazioni che approdavano a Napoli erano soprattutto «oneratis fructibus et sarcinis tundis, grossis et furno spedite provisione».⁴⁵ Ma queste barche che praticavano il cabotaggio collegando i centri costieri, raccogliendo mercanti e convogliando verso Napoli minute partite di merci, trasportavano tutto quanto si poteva smerciare nella capitale: pietre e materiale da costruzione, frutta, verdura, prodotti artigianali, cereali, legnami, animali da macellare. I diritti gravanti sulle merci trasportate, o almeno per alcune di esse, venivano riscossi assieme al 'falangaggio', come testimonia la nostra fonte: per prodotti agricoli e la farina venivano pagati 4 denari per tomolo; per i maiali da 4 denari a 2 grana ognuno; per i laterizi e il vasellame la trentesima parte del loro valore, dato che «le vittuvaglie e crete pagano un tarì per oncia, tale che ogni 6 ducati pagano doi carlini alla gabella». Disponiamo perciò dei dati relativi all'introduzione nella dogana di Napoli di frumento, cereali, legumi, farina, maiali e laterizi per mezzo di piccole imbarcazioni, dal settembre 1492 all'agosto 1494.⁴⁶

Non si tratta di grandi quantitativi. Per quanto riguarda i beni destinati all'alimentazione, sono registrati 925 tomoli di fave ed altri legumi; 821 tomoli di cereali e 128 di farina, 429 tomoli di altre derrate: quantitativi irrisori rispetto alle quantità richieste da una popolazione di oltre centomila abitanti. E' evidente che il grosso dei beni introdotti in città, oltre che per la via terrestre certamente sempre utilizzata, veniva trasportato via mare con naviglio di maggiori dimensioni di quello sottoposto al pagamento del 'falangaggio', e quindi è non rilevato dalla nostra fonte.⁴⁷ Uguale discorso si può fare con gli altri beni che venivano introdotti con le imbarcazioni di piccole dimensioni - vasellame, tegole, mattoni, materiale edilizio - che mostriamo nella Tabella 7.⁴⁸

Tabella 7
Manufatti in argilla e materiali da costruzione
che hanno pagato il 'falangaggio' negli anni 1492-1494

⁴⁵ ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1184, f. 5r, regesto 2.

⁴⁶ Mancano, però, come per gli approdi, i dati relativi ad otto mesi da marzo ad ottobre del 1493.

⁴⁷ Come abbiamo detto nella nota 2, il tomolo corrisponde a 55,5 litri.

⁴⁸ Alcuni documenti pubblicati da G. Filangieri, oltre a darci qualche informazione sul prezzo dei laterizi e del materiale da costruzione ci consentono di localizzare le località dei prodotti in cotto. 'Maestri di cotto', 'embriciai', 'tegolai.', 'cretai', sono testimoniati tra la fine del '400 e l'inizio del '500 ad Agerola, Cava, San Severino, Maiori, Vico, Giffoni Ischia e soprattutto nel Cilento, a Ogliara (a questi la nostra fonte aggiunge Sorrento, Gaeta e Sessa). Nel 1504 sono venduti a Napoli 2500 «tegone di buona creta di Salerno» per ducati 10 al migliaio. Nel 1508 si vendono 1.500 «tegone e canali di san Severino pel prezzo di ducati 9 e grana 15». Nel 1480, 1.000 tegole furono pagate tarì 25; nel 1490 6.200 embrici furono venduti a ducati 7 al migliaio; nel 1500 a Cava 1.000 tegole furono vendute a 25 carlini al centinaio. E' inoltre documentata la vendita di giare per olio ('langelle') provenienti da Ogliara: G. Filangieri, *Documenti per la storia, le arti e le industrie delle province napoletane*, voll. IV e V, Napoli 1884, passim.

Merce	Quantità (in unità)	Provenienza
Tegole	26.000	Salerno e Ischia
Mattoni	3.050	Ischia
Embrici	7.100	Ischia e Salerno
Canali	500	n.i.
Creta	Indef.	Sessa
Tufoli grandi	1.960	Ischia
Tufoli piccoli	1.300	Ischia
Mattoni per la base del forno ('sole de forno')	80	Sorrento
Vasellame	630	Gaeta, Sorrento, Ischia, Salerno
"Lucerne"	41.300	Ischia e Costiera
"Caroselli"	1.300	Ischia

Fonte: ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295

I mercanti che introducono le merci sono piccolissimi operatori che, nella maggioranza dei casi, pagano la tassa per un porcello o per un tomolo di frumento o legumi.⁴⁹ Non è escluso che possano portare altre merci che non riguardano la nostra gabella, ma anche in questo caso la loro attività probabilmente non supera l'ambito locale. Sono ben 503 le partite introdotte in Napoli, quasi tutte di piccole e piccolissime dimensioni.⁵⁰ Per quanto la fonte consenta di essere precisi, abbiamo contato circa 290 mercanti diversi, che sono presenti a Napoli in media una o due volte per un totale di 503 presenze. A questi bisogna aggiungere alcuni dei 'patroni' delle imbarcazioni che pagano il 'falangaggio', i quali non disdegnano di portare in proprio un porcello o altro.⁵¹

Come tra i 'patroni' delle imbarcazioni, anche tra i mercanti che introducono beni a Napoli utilizzando barche e piccoli velieri, risaltano gli operatori provenienti dalla Penisola sorrentina.

⁴⁹ ASN, *Monasteri soppressi*, Vol. 1295, ff. 31-35 e 91-94r.

⁵⁰ I mercanti che hanno registrato le partite di merce più consistenti sono Biase della Costa di Amalfi, con 250 tomoli di grano e orzo; Pietro de Messina con 150 tomoli di grano, Francesco Falangola di Sorrento e Antonio Vespolo di Massa con 80 tomoli di grano ognuno; Silvestro Longo, Giovanni de Pompeo, Teseo Longo di Cava, Lisco Terracina e Durante de Vico con, rispettivamente, 200, 130, 100, 50 e 48 tomoli di fave.

⁵¹ Se per i massesi il discorso è generalizzato anche tra altri 'patroni' troviamo chi è registrato con qualche merce. Lonardo Vollaro della Costiera Amalfitana, che arriva con la barca da lui condotta un paio di volte al mese, è registrato 6 volte come trasportatore in proprio di laterizi e materiale da costruzione (da Ischia e da luoghi dell'attuale provincia di Salerno). Le stesse cose valgono per Pascale Crescione, anche lui della Costiera. In più, di lui leggiamo che il 5 novembre 1493 paga di 'falangaggio' tarì 2 «lo migliario di ticoli (tutti quelli porta tanto ad nolito tanto ad vendere)», *Ibidem*, f. 81. E così il 4 aprile 1494 Giovanni Ferrara di Ischia arriva con la sua barca trasportando 300 embrici per il mercante Daniele Gargiolo di Sorrento, più 110 tufoli e 20 'cantarelle' per Mascatello Cretaro. Ma registra a suo nome alla dogana anche 20 tomoli di grano.

Particolarmente assidui, come risulta dalla Tabella 8, sono i cittadini di Massa Lubrense, con 177 presenze su 367 identificate: i mercanti massesi con le loro fave e i loro porcelli sono registrati anche due o tre volte al mese. Dei sedici mercanti di manufatti in creta e materiale edilizio, (5 di Amalfi, 4 di Sorrento, 4 di Ischia, 2 di Sessa, 1 di Gaeta), che registrano 68 partite di merci, i più importanti sono sorrentini e amalfitani, ma di gran lunga il più attivo è Daniele Gargiolo di Sorrento, presente da solo 23 volte. Egli registra alla dogana circa un terzo del totale dei prodotti in cotto: compra queste merci a Ischia, Sorrento e in minor misura a Salerno, e si serve per il trasporto a Napoli delle barche di 'patroni' sorrentini, ischitani e amalfitani.

Tabella 8
Provenienza dei mercanti che hanno pagato il
'falangaggio' sulle merci (1492-1494)

Città d'origine	Numero di mercanti	Totale presenze
Massa Lubrense	75*	177
Sorrento e il Piano	30	71
Amalfi e Costiera	30	52
Vico Equense	18	21
Ischia	15	26
Pisciotta	10	12
Cast.maredi Stabia	2	2

*Dato stimato

Fonte: ASN, Monasteri soppressi, Vol. 1295

Le centinaia di modesti mercanti presenti a Napoli sono occupati in traffici congeniali al livello di attività dei marinai-patroni-armatori che abbiamo visto impegnati nel piccolo cabotaggio lungo le coste campane. Molto spesso, come abbiamo già detto, sono gli stessi 'patroni' ad essere, oltre che armatori e marinai, mercanti. Altre volte ci viene il sospetto che a portare porcelli e fave siano proprio i contadini che li hanno allevati o prodotti. Nonostante ciò, la grande intensità di rapporti, di scambi, del movimento marittimo indicano la vitalità di questi traffici che si svolgono ai livelli inferiori dell'economia campana. Le piccole imbarcazioni che, a remi o veleggiando, effettuano mensilmente centinaia di viaggi, collegando i centri costieri e trasportando merci destinate al consumo locale, sono la testimonianza della grande importanza che riveste il piccolo cabotaggio nella economia napoletana all'inizio dell'età moderna e il ruolo che in esso rivestono gli operatori sorrentini.

4. L'APPROVVIGIONAMENTO DELLA CAPITALE E LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA SORRENTINA

Se le popolazioni della Penisola sorrentina hanno dato un contributo fondamentale all'approvvigionamento della città di Napoli, esse sono state abbondantemente ripagate da questa attività. Lo dimostra la ricchezza diffusa che tradizionalmente si registra nella costiera, una ricchezza che è dovuta principalmente ad attività economiche propiziate proprio dalla vicinanza alla capitale: lo sviluppo dell'agglomerato urbano di Napoli, ribadiamo, con le rilevanti necessità di approvvigionamento che comportava, non poteva non ripercuotersi sull'economia del territorio circostante, e quindi sulla Penisola sorrentina.

Insieme alle attività strettamente marittime di cui abbiamo parlato, non bisogna dimenticare quelle ad esse connesse, come la rinomata industria cantieristica. Ma è dovuta alla vicinanza con Napoli e all'attività di trasporto dei suoi marinai anche la fiorente agricoltura specializzata della Penisola. Per rispondere all'ampia domanda napoletana l'agricoltore sorrentino ha intrapreso, nel corso dell'età moderna, una radicale opera di trasformazione del territorio per renderlo adatto alle colture più remunerative, quelle dell'olivo e, soprattutto, degli agrumi. Come scrive F. Assante, «nella misura in cui era consentito dalle condizioni del terreno e dalla disponibilità di acqua, l'agricoltura si andò rapidamente evolvendo per cogliere tutte le occasioni favorevoli di mercato che la marina con i suoi intensi traffici, specialmente con la Capitale, offriva quotidianamente». ⁵²

I risultati dell'analisi condotta sui registri della riscossione del 'falangaggio' dal 1492 al 1494 si collocano precisamente all'interno di questa visione, che vede l'economia sorrentina svilupparsi in relazione alla crescita della popolazione della Capitale. In attesa di studi analitici che definiscano i ritmi e le modalità di tale sviluppo, vogliamo ricordare in questa sede le analoghe vicende dello sviluppo dell'isola di Procida, che conosciamo bene grazie al già ricordato studio di Giuseppe Di Taranto, il quale ha mostrato come proprio l'approvvigionamento di Napoli ha rappresentato uno stimolo decisivo per lo sviluppo della marineria procidana, e dell'economia isolana nel suo complesso, da un ambito strettamente locale a una dimensione di notevole dinamismo. ⁵³

⁵² F. Assante, *La Costiera sorrentina nel Settecento: congiuntura economica e strutture sociali*, in Comitato per gli Studi in memoria di Mario Abrate (a cura di), *Studi in memoria di Mario Abrate*, Torino 1986, vol. I, pp. 19-32, qui p. 21.

⁵³ G. Di Taranto, *Procida nei secoli XVII-XIX*, cit., pp. 22-24, descrive aspetti della vita economica procidana che possiamo immaginare molto simili a quelli vissuti dai sorrentini. Tra la fine del secolo XVI e la prima metà del secolo XVII, i suoi marinai trasportavano e vendevano nella Capitale del Regno le derrate agricole dell'isola, spingendosi poi a Roma, dove le tartane arrivavano risalendo il Tevere, e a Livorno. Sulla costa laziale, poi, nel viaggio di ritorno caricavano, per conto dei mercanti napoletani, legna da ardere e carbone, generi per l'approvvigionamento della città di Napoli - come abbiamo visto per le barche che pagavano il 'falangaggio' - e per

In conclusione, se per l'inizio dell'età moderna la Penisola sorrentina è ancora accomunata al resto del Regno in un giudizio di sostanziale estraneità all'attività marinara di ampia portata,⁵⁴ mentre il giudizio sulla sua marineria cambia radicalmente quando si studiano le epoche successive - in particolare a partire dal XVIII secolo, quando viene indicata come una delle più fiorenti del Regno, fino all'impetuoso sviluppo del XIX secolo⁵⁵ - la causa di questa trasformazione va ricercata, ribadiamo, nella vicinanza alla città di Napoli e nei processi di crescita economica da essa messi in moto.

cuocere la calce nella riviera di Vico. Il Di Taranto mostra come al trasporto della legna e del carbone e allo smercio delle produzioni locali, che permettevano l'acquisizione di un notevole reddito, presto i marinai procidani affiancarono il commercio di speculazione, rivendendo nella capitale mercanzie acquistate altrove: le loro tartane dominarono le rotte del Tirreno centro meridionale nei trasporti di olio dalle Calabrie citra e ultra e dal Principato citra. I procidani non erano alieni dallo stivare anche grano, in particolare dalla Basilicata, o addirittura su rotte, fino ad allora, a loro poco congeniali, come sulla costa abruzzese.

⁵⁴A segnalare la difficoltà del rapporto con il mare delle popolazioni costiere della Campania è un saggio di M. Del Treppo, *Marinai e vassalli: ritratti di uomini di mare napoletani*, in *Miscellanea in memoria di Ruggero Moscati*, Napoli, E.S.I., 1985, pp. 131-191. Egli scrive che nel XV secolo «la marina campana e napoletana ha tutte le caratteristiche di una marina di piccolo cabotaggio, costretta (o vocata?) a muoversi ed operare in spazi limitati e circoscritti (i golfi di Napoli, di Salerno, di Policastro). Al resto, cioè ai grandi allacciamenti mediterranei e nord-atlantici, provvedevano le marine italiane e, nella seconda metà del secolo, anche quella francese». Per la Penisola sorrentina, in particolare, troviamo considerazioni analoghe in M. Castellano, *Sorrento e il mare: un rapporto difficile. Alcune considerazioni sulle attività marinare della Penisola sorrentina tra il secolo XIII e il XIV*, «Rassegna del Centro di cultura e storia amalfitana», n° 11/12, 1996, pp. 149-180. P. Frascani tende sfumare il giudizio di estraneità rispetto al mare delle genti meridionali, ritenendolo piuttosto un pregiudizio che trova sostentamento nella scarsità di studi sulle comunità marittime del Mezzogiorno d'Italia: Cfr P. Frascani, *La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*, in Antonio Di Vittorio Lopez Carlos Barciela (a cura di), *La storiografia marittima in Italia e Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Atti del Convegno di Studi Bari, 15-16 ottobre 1999, Bari, Cacucci Editore, 2001, pp. 297-314.

⁵⁵A. Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli*. Vol. I. *Ideologia e politica di sviluppo*, Napoli 1973, dove mostra l'importanza che la marineria sorrentina riveste nel complesso della marineria regnicola nel 1727, pp. 401-402; lo stesso autore segnala che le imbarcazioni della costiera sorrentina tra il 1741 e il 1747 risultano essere i due terzi di tutte le imbarcazioni battenti bandiera napoletana entrate nei porti del Levante: si veda *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Napoli, Giannini Editore, 1979, pp. 69-73; F. Assante, *La tradizione marinara sorrentina*, Sorrento, Associazione Studi Storici Sorrentini, 1991; M. Sirago, *La tradizione marinara e la Scuola Nautica di Piano di Sorrento*, Prefazione di F. Assante, Sorrento, F. Di Mauro, 1989; P. Frascani, a cura di, *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, in particolare *l'Introduzione e Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900)*, dello stesso curatore, pp. IX-XXXI e pp. 109-137, e il saggio di A. Berrino, *I sorrentini e il mare*, pp. 29-53.