

AMALFI NELL'XI SECOLO: COMMERCIO E NAVIGAZIONE NEI DOCUMENTI DELLA GHENIZÀ DEL CAIRO

DAVID JACOBY

I documenti ebraici della Ghenizà del Cairo furono scoperti alla fine del XIX secolo in una stanza adiacente a una sinagoga di Fustat, la Vecchia Cairo. Essi arricchiscono la nostra conoscenza dell'economia egiziana e, più generalmente, dell'economia mediterranea dell'XI, XII e XIII secolo¹. Sei lettere dell'XI secolo contengono poche ma preziose informazioni sul commercio marittimo amalfitano. Di cinque di esse si è già parlato in varie occasioni; completiamo ora la rassegna con la sesta. Tutte queste lettere, alcune in ebraico altre in arabo, sono state pubblicate e possono essere facilmente consultate. Per le loro importanti implicazioni richiedono un attento esame.

Tre lettere forniscono informazioni sulle rotte di navigazione amalfitane. La più antica, ritenuta della metà dell'XI secolo, fu spedita da un giovane che aveva lasciato la sua città natale, non specificata, nell'Italia meridionale². Ad Amalfi, due Ebrei ben introdotti nell'economia cittadina, probabilmente residenti, gli presentarono dei mercanti con cui entrò in rapporti commerciali. L'autore della lettera parla di difficoltà incontrate e di tumulti e di disordini verificatisi intorno alla città costiera quando si apprestava a lasciarla. Ciò può riferirsi agli avvenimenti del 1052, quando Amalfi riconquistò la sua

¹ Vedi specialmente S. D. GOITEIN, *A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, Berkeley and Los Angeles 1967-1993; sulla stessa Ghenizà, vedi *ibid.*, I, pp. 1-28.

² Pubblicata a cura di M. BEN SASSON, in *Yehudei Sitsiliah 825-1068, Te'udoth u-mekoroth* (titolo inglese: *The Jews of Sicily 825-1068: Documents and Sources*) (Oriens Judaicus, Serie I, Volume I) Jerusalem 1991, pp. 171-174, n. 41; anche da M. GIL, *Be-malkhut Yisma'el bi-tequfath ha.ge'onim* (Titolo inglese *In the Kingdom of Ishmael*) Jerusalem 1997, IV, pp. 533-635, n. 815. Ben Sasson ipotizza che l'autore aveva abitato a Napoli, poiché manda i saluti ad una persona che vive là; traduzione parziale di S. D. GOITEIN, *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton, N. J., 1973, pp. 39-42, n. 3, che fornisce la data approssimativa e sostiene che l'autore possa essere di Benevento.

autonomia e si preparava a un attacco navale contro Salerno, il che giustificerebbe la mancanza di navi per il trasporto mercantile³.

Raggiunta Palermo, l'autore s'imbarcò per Alessandria su di una nave con circa 400 passeggeri, che affondò. Egli fu salvato e si imbarcò, non si sa dove, su di un'altra nave che lo condusse nel porto egiziano.

Possiamo sicuramente sostenere che il viaggio da Amalfi alla Sicilia lo fece su un naviglio amalfitano⁴. Non possiamo dire lo stesso delle due navi su cui si imbarcò per giungere ad Alessandria, sia per la stazza della prima sia per la rotta di entrambe. La stazza della prima è notevole: fa venire in mente alcuni enormi vascelli musulmani, in grado di trasportare diverse centinaia di passeggeri già nell'XI e nella prima metà del XII secolo. Non c'è testimonianza dell'esistenza di imbarcazioni mercantili cristiane con tale capienza nell'XI secolo⁵. Inoltre, sembra che i navigli amalfitani dell'epoca fossero di stazza modesta. Nel 1105 pare che un vascello, era in procinto di partire da Amalfi per la Sicilia e di continuare poi per Ravenna, avesse a bordo un carico di quaranta tonnellate metriche⁶. Si è ipotizzato che la capacità di cargo dei navigli amalfitani fosse simile a quella della nave trovata al largo delle coste dell'Asia Minore, presso Serçe Limani, ben studiata dagli archeologi subacquei. Questa nave, che affondò intorno al 1025, poteva trasportare un carico di 35 tonnellate metriche e aveva un equipaggio di almeno undici marinai⁷. Tuttavia, c'erano

³ Su questi sviluppi, vedi J. GAY, *L'Italie méridionale et l'Empire byzantin depuis l'avènement de Basile I^{er} jusqu'à la prise de Bari par les Normands (867-1071)*, Parigi 1904, II, pp. 484-485; E. PONTIERI, *Tra i Normanni nell'Italia meridionale*, Napoli, 1948, p. 387.

⁴ Sulla navigazione di un'imbarcazione amalfitana verso la Sicilia, vedi oltre.

⁵ Sulle navi musulmane, vedi GOITEIN, *A Mediterranean Society*, I, pp. 215, 305-307, 315, 331-332; A. L. UDOVITCH, *Time, the Sea and Society: Duration of Commercial Voyages on the Southern Shores of the Mediterranean during the High Middle Ages*, in "La navigazione mediterranea nell'alto Medioevo" (Settimane di studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, 25), Spoleto 1978, II, pp. 522-523. Sulle navi occidentali nel XI e XII secolo, vedi D. JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt from the Mid-Tenth Century to the Fourth Crusade*, "Thesaurimata", 30 (2000), pp. 67-68, riprodotto in D. JACOBY, *Commercial Exchange across the Mediterranean: Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and Italy*, Aldershot 2005, I.

⁶ M. DEL TREPPO - A. LEONE, *Amalfi medioevale*, Napoli, 1977, pp. 64-66

⁷ Ipotesi fatta da B. M. KREUTZ, *Before the Normans. Southern Italy in the Ninth and Tenth Centuries*, Philadelphia 1991, p. 90: per la data, vedi G. F. BASS, *Introduction and Explanations*, in F. G. BASS, Sh. D. MATTHEWS, J. R. STEFFY e Fr. H. VAN DOORNICK Jr, *Serçe Limani. An Eleventh-Century Shipwreck. I, The Ship and Its Anchorage, Crew and Passengers*, College Station, Texas 2004, p. 5; per la stazza della nave, vedi J. R. STEFFY, *Construction and Analysis of the Vessel*, ibid. pp. 168-169: 34.73 lunghe tonnellate se moltiplicate per 1.016 sono pari a 35.28568 tonnellate metriche: c'erano a bordo per lo meno undici gruppi di armi, e forse molti di più, ogni gruppo

certamente dei navigli amalfitani più grandi, specialmente quelli che trasportavano legname verso l'Egitto o pellegrini verso la Terra Santa⁸.

Possiamo presumere che la prima nave musulmana sulla quale l'autore della lettera lasciò la Sicilia si dirigesse verso un porto tunisino per navigare poi lungo le coste nordafricane fino ad Alessandria. Ci sono buoni motivi per credere che la seconda nave su cui si imbarcò l'autore, forse in Sicilia forse in Tunisia, seguisse quella rotta⁹. Tuttavia, la rotta ordinaria dei navigli amalfitani che si dirigevano ad Alessandria nell'XI secolo era diversa. Ciò è rivelato da una lettera della stessa epoca, spedita da Amalfi ad al-Mahdiyya, in Tunisia. L'autore lamenta i problemi dell'imbarcazione sulla quale aveva viaggiato da Alessandria. Dopo aver attraversato il Mar Egeo, a ovest di Creta fu bloccata nella sua rotta verso Amalfi da una o più navi pirate bizantine e costretta a procedere verso nord, cioè verso Costantinopoli. Effettuate alcune riparazioni, ritornò a Creta e di lì proseguì per Amalfi. Il viaggio durò settanta giorni¹⁰. È chiaro dunque che il vascello, lasciata Alessandria, navigò verso nord lungo la costa levantina, per poter attraversare l'Egeo e fermarsi a Creta sulla via di Amalfi¹¹. È necessario spiegare le ragioni che portavano gli Amalfitani a preferire quest'itinerario, piuttosto che quello più breve lungo la costa nordafricana.

comprendeva una lancia e da quattro a sei giavellotti: vedi J. K. SCHWARZER II, *The Weapons*, ibid, p. 387.

⁸ Sul legname nell'entroterra di Amalfi e le spedizioni amalfitane in Egitto vedi A. CITARELLA, *Patterns of Medieval Trade. The Commerce of Amalfi Before the Crusades*, in "The Journal of Economic History", 28 (1968), pp. 537-538; P. ARTHUR, *Naples, from Roman Town to City-State. An Archaeological Perspective* (Archaeological Monographs of the British School at Rome, 12), London 2002, p. 115; D. JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt*, pp. 36-37; D. JACOBY, *The Supply of War Materials to Egypt in the Crusader Period*, in "Jerusalem Studies in Arabic and Islam", 25 (2001), pp. 105-106, riprodotto in D. JACOBY, *Commercial Exchange*, II. Sul trasporto dei pellegrini, vedi oltre.

⁹ Su questa rotta di navigazione, vedi A. L. UDOVITCH, *Time, the Sea and Society*, pp. 542-545.

¹⁰ Editto da M. GIL, *Be-malkhut Yishma'el*, IV, pp. 390-392, n. 731, con datazione circa 1040; traduzione parziale in italiano di S. D. GOITEIN, quale appendice allo studio di A. O. CITARELLA, *Scambi commerciali tra l'Egitto e Amalfi in un documento inedito della Ghenizà del Cairo*, in "Archivio Storico per le Province Napoletane", 9 (1970), pp. 143-149; traduzione completa in inglese di S. D. GOITEIN, *Letters of Medieval Jewish Traders*, pp. 42-44, n. 4, con datazione alla metà dell'XI secolo. Dal testo non si evince chiaramente se la nave effettivamente giunse a Costantinopoli o soltanto nelle vicinanze.

¹¹ La navigazione diretta d'alto mare tra Alessandria e Creta non è documentata prima della seconda metà del XII secolo; D. JACOBY, *Byzantine Crete in the Navigation and Trade Networks of Venice and Genoa*, in "Oriente e Occidente fra Medioevo ed Età Moderna. Studi in onore di Geo

Nella metà dell'XI secolo i mercanti e i vascelli amalfitani navigavano regolarmente lungo la costa meridionale dell'Asia Minore e il Levante e ancoravano in porti bizantini e musulmani di queste regioni. Ci possono essere stati degli Amalfitani tra i "Franchi" o mercanti occidentali che attraversavano Antiochia per raggiungere Aleppo nel 1040/1, quando il governatore fatimida della città li espulse¹². Nel 1047 il poeta persiano Nasir-i Khusran notò nella città libanese di Tripoli dei vascelli provenienti dalla terra dei *Farang* - o navi "franche"- alcuni dei quali presumibilmente erano amalfitani¹³.

Le navi amalfitane occasionalmente trasportavano gruppetti di pellegrini in Terrasanta, come suggeriscono gli ospizi costruiti dagli amalfitani ad Antiochia e Gerusalemme nella seconda metà dell'XI secolo¹⁴. In Terrasanta i pellegrini sbarcavano e si reimbarcavano a Giaffa, la città costiera più vicina a Gerusalemme, che non aveva porto. Poiché non esistevano navi cristiane che trasportassero esclusivamente pellegrini prima del XIII secolo¹⁵, i navigli amalfitani trasportavano i pellegrini insieme con mercanti e merci. Con ogni probabilità, quindi, le navi provenienti da Amalfi proseguivano verso sud, oltre Giaffa, in direzione dell'Egitto, e riprendevano i pellegrini durante il viaggio di ritorno¹⁶. Tale fu precisamente il caso di una nave con mercanti e merci

Pistarino", a c. di L. BALLETO, Genova 1997, p. 540, riprodotto in D. JACOBY, *Byzantium, Latin Romania and the Mediterranean*, Aldershot, 2001, II.

¹² Th. BIANQUIS, *Damas et la Syrie sous la domination fatimide (359-468/969-1076) Essai d'interprétation de chroniques arabes médiévales*, Damas, 1986-1989, II, p. 554. Sulle carovane tra le due città in quel periodo, vedi W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, Leipzig, 1885-1886, I, pp. 43-44.

¹³ *Naser-e Khosraw's Book of Travels (Safarnama)* traduzione inglese di W. M. THACKSON, Jr., Albany, N.Y. 1986, p. 13. Vedi anche JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt*, pp. 38-39. Il riferimento ai Franchi è assolutamente attendibile, anche se riportato in manoscritti tardi: vedi B. Z. KEDAR - R. AMITAL, *Franks in the Eastern Mediterranean, 1047*, in "Quel mar che la terra inghirlanda. Studi mediterranei in ricordo di Marco Tangheroni", a c. di F. CARDINI e M. L. CECCARELLI LEMUT, Pisa 2007, II, pp. 465-467.

¹⁴ Vedi R. HIESTAND, *Die Anfänge der Johanniter* in "Die geistlichen Ritterordern Europas", a c. di J. FLECKENSTEIN - M. HELLMANN, (Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte, Vorträge und Forschungen, 26) Sigmaringen, 1980, pp. 34-37; B. FIGLIUOLO, *Amalfi e il Levante nel Medioevo*, in "I Comuni Italiani nel Regno Crociato di Gerusalemme", a c. di G. AIRALDI e B. Z. KEDAR, (Collana storica di fonti e studi, diretta da Geo Pistarino, 48), Genova, 1986, pp. 589-591.

¹⁵ Vedi D. JACOBY, *Hospitaller Ships and Transportation across the Mediterranean*, in "The Hospitallers, the Mediterranean and Europe. Festschrift for Anthony Luttrell" a c. di K. BORCHARDT, N. JASPERS, H. J. NICHOLSON, Aldershot 2007, pp. 57-72.

¹⁶ Vedi D. JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt*, pp. 37-38.

diretta a nord, sulla quale si imbarcarono pellegrini tedeschi nel 1065 dopo aver visitato Gerusalemme. Secondo una cronaca posteriore, c'erano parecchie imbarcazioni e quelle erano genovesi¹⁷.

Il collegamento di commercio e trasporto lungo la rotta Asia Minore - Egitto offriva ampie opportunità d'affari ai mercanti amalfitani e ai vettori marittimi amalfitani. Questo itinerario era più redditizio di quello lungo le coste nordafricane, dove per lunghi tratti c'erano poche prospettive di commercio e poche sorgenti d'acqua dolce. Navi musulmane navigavano tra est e ovest lungo la rotta meridionale del Mediterraneo orientale, mentre quelle amalfitane e gli altri vascelli cristiani seguivano la rotta settentrionale verso l'Egeo, per ragioni commerciali e forse anche per motivi di sicurezza¹⁸.

Una lettera della Ghenizà indirizzata a Nahray-ben-Nissim, un ricco mercante e banchiere ebreo attivo in Egitto dal 1049 al 1097, ci fornisce ulteriori prove della rotta seguita dai vascelli amalfitani che navigavano verso questo paese nell'XI secolo¹⁹. La lettera afferma che alcuni mercanti amalfitani presero a bordo, in un porto non indicato, tre mercanti ebrei egiziani catturati da pirati bizantini e li liberarono in Alessandria in cambio di un riscatto²⁰. Dove fossero stati catturati non è specificato, ma è chiaro che gli Amalfitani raccolsero i prigionieri in un porto bizantino. Ne consegue che essi avessero attraversato l'Egeo e navigato quindi lungo le coste dell'Asia Minore bizantina per raggiungere Alessandria.

Due altre lettere della Ghenizà ci parlano delle merci spedite da Amalfi in Egitto, molto probabilmente su navi amalfitane. La prima, datata circa 1046,

¹⁷ D. JACOBY, *Bishop Gunther of Bamberg, Byzantium and Christian Pilgrimage to the Holy Land in the Eleventh Century*, in "Zwischen Polis, Provinz und Peripherie. Beiträge zur byzantinischen Geschichte und Kultur", a c. di L. HOFFMANN con la collaborazione di A. MONCHIZADEH, (Mainzer Veröffentlichungen zur Byzantinistik, 7) Wiesbaden 2005, p. 275.

¹⁸ Sulle due rotte, vedi D. JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt*, p. 70. In proposito, la navigazione attraverso l'Egeo esclude del tutto l'identificazione della nave inseguita dai pirati in quella regione come musulmana, supposizione di KREUTZ, *Before Normans*, pp. 91-92 e 186-187, nota 86.

¹⁹ Su Nahray ben Nissim, vedi M. R. COHEN, *Jewish Self-Government in Medieval Egypt. The Origins of the Office of Head of the Jews, ca. 1065-1126*, Princeton, N. J. 1980, pp. 102-104.

²⁰ Edito da J. MANN, *Texts and Studies in Jewish History and Literature*, Cincinnati - Philadelphia 1931-1935, II, p. 241, e I, p. 205, che lesse male il nome Amalfi, un errore corretto poi da S. D. GOTTEN, *A Mediterranean Society*, I, pp. 329 e 484, nota 14; anche edito da M. GIL, *Be-malkhut Yishma'el*, IV, pp. 235-237, n. 672, con lettura corretta.

riporta l'arrivo ad Alessandria di 20 *ratl* di seta²¹, proveniente più verosimilmente dalla Calabria che dalla Sicilia²².

L'espansione della sericoltura calabrese, attestata nella metà dell'XI secolo, e quindi precisamente nel periodo in cui la lettera fu scritta, rispose alla crescente domanda di materia prima dalle fabbriche di tessuti di seta a Costantinopoli e forse anche a Tebe²³. Tuttavia, come suggerito dalla lettera in questione, la Calabria esportava seta anche in Egitto, che ne produceva di qualità inferiore e importava perciò prodotti migliori da Spagna, Tunisia, Sicilia, Siria e Palestina. Considerato quanto costava ad Alessandria, 17 dinari per 10 *ratl*, la seta importata in Egitto dagli Amalfitani era buona ma non di qualità superiore²⁴. L'affare segnalato nella lettera non può essere un caso isolato, e perciò riteniamo che la seta fosse tra le merci che gli Amalfitani importavano regolarmente in Egitto intorno alla metà dell'XI secolo, presumibilmente in modesta quantità. In Egitto c'era una grossa richiesta di seta non soltanto per la tessitura di stoffe, ma anche perchè la seta era considerata un sicuro investimento di capitale²⁵. La seta aveva un grosso vantaggio: poteva essere trasportata a un costo relativamente basso, mentre ad Alessandria aveva un valore decisamente superiore; e ciò per gli Amalfitani significava una notevole riduzione del saldo commerciale negativo nel loro commercio con l'Egitto.

La supposizione che gli Amalfitani spedissero seta dalla Calabria è sostenuta dalla loro esportazione di tessuti di lino, un altro prodotto di una regione dell'Italia meridionale vicina alla loro città, anch'esso richiesto dall'Egitto. Un mercante ebreo che scrive da Alessandria nel 1056 annunciava l'arrivo di una nave da Amalfi con un carico di tessuti di lino fini e di miele²⁶. L'origine

²¹ Editto da M. GIL, *Be-malkhut Yishma'el*, II, pp. 722-726, n. 246, rigo 23; traduzione inglese di S. SIMONSOHN, *The Jews of Sicily*, I, 383-1300, Leiden, 1997, pp. 105-107, n. 66.

²² A. O. CITARELLA, *Patterns of Medieval Trade*, p. 549, suppose un'origine siciliana, seguito da B. FIGLIUOLO, *Amalfi e il Levante*, p. 584. Entrambi ignoravano la seta calabrese.

²³ D. JACOBY, *Silk in Western Byzantium before the Fourth Crusade*, in "Byzantinische Zeitschrift", 84/85 (1991/1992), pp. 471-472, 475-476, riprodotto in D. JACOBY, *Trade, Commodities and Shipping in the Medieval Mediterranean*, Aldershot 1997, VII. Sulla seta calabrese, vedi anche F. BULGARELLA, *Presupposti bizantini nell'area meridionale*, in "Nobiles Officinae. Perle, filigrane e trame di seta dal palazzo reale di Palermo" a c. di M. ANDOLORO, Catania 2006, II, pp. 119-122.

²⁴ S. D. GOTEIN, *A Mediterranean Society*, I, pp. 103, 222-224 e 454-455, note 53-59, indica la scala dei prezzi della seta in Egitto

²⁵ *Ibid.*, I, pp. 222-223.

²⁶ M. BEN SASSON, *Yehudei Sitsiliah*, pp. 535-537, specialmente p. 536, n. 108, foglio 2, rigo 5; per la datazione approssimativa, vedi *ibid.* pp. 535 e 546, introduzioni a questo documento e

della merce non è specificata²⁷. La filatura era praticata ad Amalfi nell'XI secolo, ma non è noto quale fibra si filasse. Il tessuto di lino molto probabilmente proveniva da Napoli. Semi di lino sono stati trovati in strati archeologici della città attribuiti ai secoli VIII e IX, e pare che il lino fosse coltivato nelle zone paludose dei dintorni²⁸. Intorno all'anno 977 il geografo arabo Ibn Hawqal sottolineò la qualità dei tessuti di lino manufatti a Napoli, che non avevano rivali, e affermava che erano a buon mercato. Alla metà del XII secolo un altro geografo arabo, Idrisi, chiamava Napoli *Nabl-el-Kattan*: la 'città dei tessuti di lino'²⁹. Ad un primo sguardo, l'importazione di tessuti di lino dall'Italia ad Alessandria a metà dell'XI secolo sorprende, considerando il volume di queste stoffe fabbricate in Egitto e l'ottima qualità di diversi tessuti prodotti a Tinnis³⁰. I tessuti di lino importati dagli Amalfitani potrebbero essere stati relativamente a buon mercato nel 1056 come negli anni '70 del X secolo. C'era un'evidente richiesta egiziana sia per i prodotti interni sia per quelli stranieri che variavano per qualità e prezzo, come per i tessuti di seta. In effetti, l'Egitto produceva tessuti di seta, ma li importava anche dalla Sicilia e da Bisanzio³¹.

al n. 111; anche edito da M. GIL, *Be-malkhut Yishma'el*, III, pp. 651-653, n. 494, con datazione precisa del 6 Novembre 1056.

²⁷ M. DEL TREPPO - A. LEONE, *Amalfi Medioevale*, pp. 59-61.

²⁸ Su questi semi e sulla coltivazione del lino nelle vicinanze della città, vedi P. ARTHUR, *Naples, from Roman Town to City-State*, p. 115; P. SKINNER, *Family Power in Southern Italy. The Duchy of Gaeta and its Neighbours, 850-1139*, Cambridge 1995, p. 272.

²⁹ IBN HAWQAL, *Kitab surat al-ard*, 2ª ed. da J. H. KRAMERS (Biblioteca Geographorum Arabicorum, II), Leiden 1938, pp. 202-203; *Configuration de la terre (Kitab surat al-ard)*, trad. di J. H. KRAMERS e G. WIET, Beyrouth-Paris 1964, I, p. 197; A. JAUBERT, *La géographie d'Edrisi*, Paris 1836-1840 (traduzione francese), II, p. 257.

³⁰ Sulle fabbriche tessili a Tinnis, vedi R. B. SERJEANT, *Islamic textiles. Material for a History up to the Mongol Conquest*, Beirut 1972, pp. 138-147 e specialmente sul XII secolo, Y. LEV, *Tinnis: An Industrial Medieval Town*, in "L'Égypte fatimide: son art et son histoire", a c. di M. BARRUCAND, Paris 1999, pp. 87-91.

³¹ Tessuti di seta dalla Sicilia: D. JACOBY, *Seide und seidene Textilien im arabischen und normannischen Sizilien: der wirtschaftliche Kontext*, in "Nobiles Officinae. Die königlichen Hofwerkstätten zu Palermo zur Zeit der Normannen und Staufer im 12. und 13. Jahrhundert" a c. di W. SEIPEL, catalogo del Kunsthistorisches Museum di Vienna, Wien 2004, pp. 61-62, e versione italiana leggermente diversa: *Seta e tessuti della Sicilia araba e normanna: il contesto economico*, in "Nobiles Officinae", a c. di M. ANDALORO, p. 133. Sull'importazione delle sete bizantine nei Paesi musulmani, Egitto compreso, vedi D. JACOBY, *Silk Economics and Cross-Cultural Artistic Interaction: Byzantium, the Muslim World and the Christian West*, in "Dumbarton Oaks Papers", 58 (2004), pp. 218-219, 221-222.

Si è pensato in un primo momento che il miele di cui parla la lettera della Ghenizà fosse stato acquistato da un mercante in transito per la Tunisia³². Però, ciò è escluso, considerando la rotta di navigazione delle navi amalfitane che andavano in Egitto ricostruita in precedenza. Né è probabile che il miele provenisse dall'Italia meridionale³³. È più plausibile l'ipotesi che venisse dalla Palestina, il maggior fornitore di miele per l'Egitto³⁴. Il miele potrebbe essere stato imbarcato a Giaffa, dove qualche volta le navi amalfitane si fermavano lungo la rotta per l'Egitto, come detto precedentemente. Se questo fosse il caso, se ne dedurrebbe che gli Amalfitani, consci delle richieste locali in Egitto, commerciarono e diversificarono il loro carico nel corso del viaggio al fine di rifornire il mercato egiziano.

Alle cinque lettere della Ghenizà sin qui menzionate che parlano di Amalfitani, se ne può aggiungere ora una sesta, priva di data. Essa è indirizzata da un ebreo egiziano stabilitosi a Bisanzio a un suo fratello rimasto in Egitto³⁵. La lettera registra la testimonianza oculare di un'aspra disputa in una non specificata città dell'impero tra due congregazioni ebraiche, i Rabbaniti e i Karaiti, a proposito del calendario delle festività. I Rabbaniti appartenevano alla corrente principale del giudaismo e si basavano sulla legge orale come esposta nel Talmud, mentre i Karaiti non l'accettabano e sostenevano l'esegesi letterale della Bibbia ebraica. La contesa fra loro è stata localizzata da alcuni studiosi a Tessalonica e da altri a Costantinopoli, ed è stata datata intorno agli anni 1060 o 1070. Tuttavia, ci sono motivi decisivi sia per localizzare tale disputa a Costantinopoli tra il 1092 e agosto 1096, sia per datare tale lettera in questo intervallo di tempo³⁶. Il mittente e un altro ebreo consegnarono lettere a un "Mulfitianin" cristiano che stava per partire da Costantinopoli per Alessandria.

³² A. O. CITARELLA, come alla nota 22.

³³ Come suggerito da B. FIGLIUOLO, *Amalfi e il Levante*, p. 584.

³⁴ Sull'importazione egiziana del miele, anche dalla Palestina, vedi S. D. GOITEIN, *A Mediterranean Society*, I, pp. 125, 219.

³⁵ Editto da J. MANN, *Texts and Studies*, I, 48-51, e vedi II, 1458; traduzione e discussione di J. STARR, *The Jews in the Byzantine Empire 641-1204* (Texte und Forschungen zur byzantinisch-neugriechische Philologie, 30), Athens 1939, pp. 182-184, n. 125; ulteriore discussione e datazione riveduta della lettera di Z. ANKORI, *Karaites in Byzantium. The Formative Years, 970-1100*, New York - Jerusalem 1959, pp. 148-150, 322-334 e A. SHARF, *Byzantine Jewry from Justinian to the Fourth Crusade*, London 1971, pp. 120-121. Tuttavia, vedi la mia datazione di seguito.

³⁶ Per una discussione dettagliata circa il luogo da dove scriveva l'autore e la nuova datazione della lettera, vedi D. JACOBY, *The Jewish Community of Constantinople from the Komnenan to the Palaiologan Period*, in "Vizantijskij Vremennik", 55/2 (1998), pp. 32-35, riprodotto in D. JACOBY, *Byzantium, Latin Romania and the Mediterranean*, V.

Nel nostro contesto, l'identità di questo intermediario è l'aspetto più importante della lettera.

Il termine "Mulfitianin", che non è stato mai spiegato, chiaramente denota un mercante o un marinaio di Amalfi. Gli Amalfitani erano chiamati "Molfinoi" in greco, "Malafita" in arabo³⁷ e "Amalphitani", "Amelfitani", "Malfitani" o "Malfetani" nelle fonti occidentali: l'ultimo appellativo in documenti veneziani del 1119 e 1144³⁸. Sebbene abitasse a Costantinopoli, l'autore della lettera della Ghenizà qui discussa, originario dell'Egitto, usava un appellativo di derivazione araba o italiana.

Gli studi riguardanti il commercio e la navigazione degli Amalfitani nel Mediterraneo orientale si sono occupati principalmente degli scambi commerciali tra Amalfi da un lato e Costantinopoli e l'Egitto dall'altro. In un primo momento Amalfi commerciava con ognuna di queste regioni separatamente. È provata la presenza di Amalfitani a Costantinopoli dal 944 in poi, e *Leo Amalfitanus*, il cui viaggio al Cairo del 976 non sembra essere stata un'eccezione, fu seguito dai suoi concittadini che visitavano l'Egitto³⁹. Gli Amalfitani gradualmente estesero il raggio del loro traffico e della loro navigazione lungo le coste del Mediterraneo orientale. La lettera della Ghenizà scritta a Costantinopoli tra il 1092 e l'agosto 1096 rivela che navigavano allora con regolarità dalla capitale bizantina ad Alessandria.

Ne consegue che nella seconda metà del secolo XI i mercanti amalfitani e le loro navi operavano anche nell'asse nord-sud del Mediterraneo Orientale, collegando Costantinopoli all'Egitto. Questo sviluppo dimenticato implica, inoltre, che a quell'epoca essi avevano stabilito un triangolo commerciale e marittimo che collegava Amalfi, Costantinopoli e Alessandria, nell'ambito del quale i porti dell'Asia Minore e del Levante servivano da stazioni di transito. Questo triangolo è anche attestato 20 anni dopo. Nel 1119 un gruppetto di Veneziani si imbarcò su un vascello amalfitano in partenza da Costantinopoli

³⁷ Per questi due nomi, vedi V. VON FALKENHAUSEN, *Il commercio di Amalfi con Costantinopoli e il Levante nel secolo XII*, in "Amalfi, Genova, Pisa e Venezia. Il commercio con Costantinopoli e il Vicino Oriente nel secolo XII" a c. di O. BANTI, (Biblioteca del Bollettino Storico Pisano, Collana storica, 46) Pisa 1998, p. 24.

³⁸ L. LANFRANCHI, ed., *Famiglia Zusto*, in "Fonti per la storia di Venezia", Sez IV: Archivi privati, Venezia 1955, p. 38, n. 16, documento del 1144 che si riferisce ad un altro anteriore del 1119.

³⁹ Vedi M. BALARD, *Amalfi et Byzance (X^e-XII^e siècles)*, in "Travaux et mémoires", 6 (1976), pp. 87-92; B. FIGLIUOLO, *Amalfi e il Levante*, p. 581.

per Alessandria, forse perché nessuna imbarcazione veneziana era disponibile per la loro partenza⁴⁰.

La lettera della Ghenizà spedita da Costantinopoli indica gli aspetti particolari del ruolo degli Amalfitani come intermediari nel commercio marittimo di lunga distanza. La fiducia dimostrata dai due ebrei di Costantinopoli all'amalfitano in partenza verso l'Egitto, suggerisce che esistevano relazioni d'affari fra mercanti residenti a Costantinopoli e Amalfitani viaggianti.

Queste relazioni d'affari potrebbero essere consistite sia in investimenti di capitali in imprese comuni, sia nella spedizione e vendita di merci all'estero in cambio di una partecipazione agli utili.

In breve, le sei lettere della Ghenizà qui esaminate sono particolarmente importanti, vista la scarsità di testimonianze sul traffico marittimo amalfitano nel Mediterraneo orientale dell'XI secolo. Offrono informazioni preziose sugli itinerari e sul raggio della navigazione amalfitana e su specifiche pratiche commerciali degli Amalfitani in quell'epoca.

⁴⁰ Il caso fu annotato nel 1144; vedi sopra, nota 38.