

FRANCIS BRUMONT, Deux ports semblables, mais que tout oppose: Bordeaux et Rouen au XVI^e siècle

Les deux grands ports de la façade atlantique française ont de nombreux points communs, notamment la facilité des relations avec leur hinterland. Mais, au XVI^e siècle, ils ont eu un destin bien différent : le commerce bordelais n'a pas connu beaucoup de changement, sauf sa participation à la pêche à Terre-Neuve, et c'est un port avec peu de bateaux et peu de marins. Rouen est à la tête d'un ensemble de ports complémentaires et a participé très rapidement au commerce lointain, en Afrique et en Amérique (Brésil, Antilles) tout en jouant un grand rôle dans la pêche à la morue. Bordeaux est un port passif, qui attend que les navires viennent charger les produits que proposent ses marchands (vin, pastel) et qui reçoit ce qu'ils apportent pour les redistribuer dans son hinterland. Rouen doit approvisionner Paris et la région parisienne, apporter des matières premières pour l'industrie normande et chercher des débouchés pour ses productions : ce port s'est donc rapidement tourné vers les destinations lointaines où il pouvait satisfaire les besoins de son économie.

The two major ports on the French Atlantic coast have many points in common, including the facilities of relations with their hinterland. But, in the sixteenth century, they had a very different destiny: the Bordeaux trade has not seen much change, except for its participation in codfishing in Newfoundland, and it is a port with few boats and few sailors. Rouen is at the head of a set of complementary ports and has participated very quickly in distant trade, in Africa and America (Brazil, West Indies) while playing a big role in the cod fishery. Bordeaux is a passive port, waiting for the ships to load the products offered by its merchants (wine, pastel) and who receives what they bring to redistribute it in its hinterland. Rouen must supply Paris and the Paris region, bring raw materials for the Normandy industry and look for outlets for its productions: this port has therefore quickly turned to distant destinations where it could satisfy the needs of its economy.

¹ In questa sezione del volume abbiamo inserito gli abstracts inviatici dagli Autori.

GUILLAUME CALAFAT, Un réseau corse entre l'Afrique du Nord et l'Europe. Commerce maritime, institutions et enrichissement au tournant des XVI^e et XVII^e siècles

Cet article présente un réseau de négociants et de marins corses actifs en Méditerranée occidentale au tournant des XVI^e et XVII^e siècles, en particulier à Tunis, Marseille, Livourne et en Corse génoise. À partir de factums et de mémoires du début du XVII^e siècle, d'actes notariés et des archives de la chancellerie du consulat de France à Tunis, il montre que plusieurs familles de marchands corses, pour certains naturalisés à Marseille, pour d'autres convertis à l'Islam à Tunis, occupaient des positions politiques et économiques de premier plan tout autour de la Méditerranée. Présentant plusieurs carrières de négociants, l'article avance différents facteurs au fondement de cette réussite, à savoir le trafic d'armes et de corail en Afrique du nord, la création puis la mainmise sur la compagnie du Corail marseillaise, l'achat du consulat de Tunis, l'existence d'une flotte marchande efficace et expérimentée, ainsi que des relais financiers et marchands en Corse et en Toscane permettant d'entretenir et de recycler les produits de la course (marchandises comme captifs). Cet enrichissement ostensible à Tunis, à Marseille, à Livourne et au Cap Corse, faisait l'objet d'inimitiés manifestées dans des libelles qui pointaient l'impiété religieuse et l'injustice du monopole.

Enrichissement ; guerre de course ; Méditerranée occidentale ; corail ; consulat

Quest'articolo presenta una rete di mercanti e marinai corsi attivi nel Mediterraneo occidentale tra il Cinque e il Seicento, in particolare a Tunisi, Marsiglia, Livorno e nella Corsica genovese. Sulla base di factums e memoriali del primo Seicento, di atti notarili e dell'archivio della cancelleria del Consolato di Francia a Tunisi, esso mostra che parecchie famiglie di mercanti corsi, alcuni naturalizzati francesi a Marsiglia, altri convertiti all'Islam a Tunisi, occupavano posizioni di primo livello tanto politico quanto economico intorno al Mediterraneo. Presentando varie carriere di mercanti, l'articolo esamina diversi fattori quali base di questo successo, cioè il traffico di armi e coralli in Nord Africa, la creazione poi il controllo della Compagnia del Corallo marsigliese, l'acquisto del Consolato di Tunisi, l'esistenza di una flotta mercantile efficiente ed esperta, così come le attività finanziarie e mercantile in Corsica ed in Toscana che permettono di mantenere e riciclare i prodotti del corso (sia merci che cattivi). Questo arricchimento ostentato a Tunisi, Marsiglia, Livorno e Capo Corso fu oggetto di inimicizie testimoniate dalle accuse d'empietà e di monopolio.

PAOLO CALCAGNO, Attraverso la porta di Lisbona: i generi coloniali volano del commercio luso-genovese tra XVII e XVIII secolo

Un ritorno alle fonti alla luce delle nuove suggestioni della world history e della storia culturale attenta ai consumi generati dalla circolazione globale delle merci ha permesso negli ultimi anni di riscoprire il ruolo di Genova quale centro di redistribuzione dei prodotti coloniali in età moderna. In particolare, furono le nuove piante americane ad alimentare un intenso flusso verso l'Europa e il Mediterraneo, approfittando della "porta" di Lisbona e del suo contatto diretto con le piantagioni del Brasile. Proprio nella capitale lusitana, con sempre maggior vigore

a partire dalla metà del XVII secolo, gli operatori genovesi furono capaci di concentrare i loro interessi mercantili e di attivare fruttuosi contatti con i loro corrispondenti nella Superba, per far convergere a Genova – in buona misura attraverso navi comandate da capitani genovesi – zucchero e tabacco. Ciò configura l'esistenza di gruppi imprenditoriali polifunzionali che si dedicavano in maniera coordinata all'armamento, ai trasporti, al commercio. Soprattutto il primo dei due prodotti menzionati invase il porto ligure nei decenni finali del Seicento, grazie all'esistenza di network collaudati e cementati da legami familiari. Con attenzione alla dimensione diacronica del problema, il saggio prova a ricostruire la cronologia della preminenza mediterranea nel commercio dello zucchero, a livello di porti e a livello di élite mercantili. Gli studi effettuati finora, suffragati da importanti acquisizioni tratte dalla documentazione doganale e dalla corrispondenza privata, attestano l'assoluta leadership genovese nei decenni centrali del XVIII secolo, quando la produzione brasiliana crebbe in maniera dirompente facendo dello zucchero uno dei maggiori "affari" commerciali dell'epoca.

Un retour aux sources à la lumière des nouvelles interrogations de la world history et de l'histoire culturelle attentive aux changements provoqués dans la consommation par la circulation globale des marchandises a récemment permis de redécouvrir le rôle de Gênes comme centre de redistribution des produits coloniaux au cours de l'époque moderne. Il s'agit notamment des nouvelles plantes américaines qui ont alimenté un intense trafic vers l'Europe et la Méditerranée, en profitant de la "porte" de Lisbonne et de sa connexion directe avec les plantations du Brésil. Avec une vigueur croissante à partir du milieu du XVIIe siècle, des opérateurs génois ont pu concentrer leurs intérêts négociants dans la capitale portugaise et établir des contacts fructueux avec leurs correspondants dans la Superba. Leurs affaires consistaient à rediriger le sucre et le tabac américains vers Gênes, dans une large mesure avec des navires commandés par des capitaines génois. Ce commerce montre l'existence de groupes d'entrepreneurs multifonctionnels se consacrant de manière coordonnée à l'armement, au transport et au commerce. Grâce à l'existence et à l'activité de réseaux structurés par des liens familiaux, le sucre a notamment envahi le port ligure durant les dernières décennies du XVIIe siècle. Dans un cadre diachronique, cette contribution tente de reconstituer la chronologie de la prééminence méditerranéenne dans le commerce du sucre, au niveau des ports et au niveau des élites marchandes. D'importantes découvertes dans les archives douanières et la correspondance négociante privée confirment le leadership absolu de Gênes dans les décennies du milieu du XVIIIe siècle, lorsque la production brésilienne s'est développée fortement, faisant du sucre l'une des plus grandes "affaires" commerciales de l'époque.

WENDY R. CHILDS, England's Maritime and Commercial Networks in the Late Middle Ages

England was tied to Europe by many links: political, diplomatic, dynastic, ecclesiastical, intellectual, cultural and commercial. For all these links (except those to Scotland) it had to rely on the sea and commercial shipping. At the end of the middle ages England's commercial network was geographically extensive and illustrates a number of the themes of the Prato conference 2018. This paper, basing its analysis on England's national customs accounts between the thirteenth and fifteenth centuries, briefly examines England's ports as commercial nodes (of which

London was the busiest, with Hull, Southampton and Bristol becoming the main regional hubs by the fifteenth century), its shipping (which provided both liner and tramping services and sailed all year round), and its exports (which shifted from wool to woollen cloth over the period). It then focuses on the range of markets with which English merchants and ships had direct maritime contacts. These stretched from Scandinavia in the north (including Iceland in the fifteenth century) to the eastern Baltic, all around the North Sea and the Channel, into the Bay of Biscay and along the Atlantic coasts of Iberia to Lisbon and Seville. Direct contact with the Mediterranean remained in the hands of Italians, Catalans and Basques. There were clear shifts in emphasis in these markets over the centuries in response to changing commodities, pressures of economic competition, changing alliances and war. Ports were cosmopolitan places and thus exposed to many external influences, but while it is easy in England to discern material influences and some additions to language, political and legal structure largely remained of their region.

L'Angleterre était attachée à l'Europe par liens politiques, diplomatiques, dynastiques, ecclésiastiques, intellectuels, et commerciaux; pour tous ces liens (ceux avec l'Ecosse excepté) il faut compter sur la mer et les navires commerciaux. A la fin du moyen âge, le réseau commercial anglais était étendu géographiquement et il peut éclairer plusieurs thèmes de la conférence Prato 2018. Cette communication, fondée sur les archives des douanes anglaises du treizième au quinzième siècle, examine d'abord brièvement les ports anglais (les nodes commerciales), dont Londres était le plus mouvementé et Hull, Southampton, et Bristol devenaient les plus grandes nodes régionales au quinzième siècle. Donc elle examine les vaisseaux (qui fournissaient des lignes régulières et qui naviguaient toute l'année), et les exports (qui changeaient peu à peu de la laine aux draps de laine). Finalement elle concentre sur les régions et marchés ou les marchands et les navires anglais faisaient les contacts directs. Ces contacts s'étendaient de Scandinavie au nord (l'Islande aussi au quinzième siècle) jusqu'à la Baltique à l'est; tout autour du Mer Nord et la Manche; à travers du golfe de Gascogne et le long des côtes atlantiques de l'Ibérie jusqu'à Lisbonne et Séville. Les contacts directs méditerranées restaient dans les mains des Italiens, Catalans et Basques. Il y avait des changes constantes parmi les marchés pendant les siècles à cause des commodités qui changeaient, des pressures de la concurrence économique, des alliances politiques et la guerre. Les ports étaient, donc, les endroits cosmopolites, et exposés à beaucoup des influences du dehors. On peut facilement discerner en Angleterre les influences matérielles et aux activités populaires, mais les structures politiques et juridiques restaient plus particulières aux régions.

NENAD FEJIC, Extension, ramification, temporalité et dangerosité d'un grand réseau, situant Raguse (Dubrovnik) au point nodal des échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Orient méditerranéen (XIII-XV siècle)

L'auteur se penche sur quatre différents aspects du réseau maritime ragusain : l'extension, la ramification, la temporalité et la dangerosité. Au travers de ces quatre aspects dont les spécificités sont étudiées séparément, on dresse le tableau de l'ensemble du réseau. Chacun de ces aspects a été fortement influencé par le site géographique et les vicissitudes historiques de la ville, que l'auteur rappelle au début : le réseau maritime ragusain est né sous la domination vénitienne, (1205-1358), au carrefour des routes terrestres qui dès le XIV siècle véhiculèrent les

produits, notamment les minerais d'or et d'argent de l'arrière-pays balkanique vers l'Adriatique. L'extension du réseau ragusain est donc précoce, et elle ne cède en rien au réseau vénitien, incluant deux grands volets du Levant et du Ponant. La particularité du réseau ragusain, par rapport à celui de Venise, est que ses deux extensions, se rejoignent et se complètent souvent en haute mer, ne passant pas par la ville slave : cela montre que la marine ragusaine, a relativement tôt dépassé par son volume et son incidence les seuls besoins de son port d'attache. La ramification du réseau ragusain, est la conséquence de l'abandon du système des « mudae » à Raguse au profit de l'entreprise maritime individuelle, ce qui rendait l'entreprise plus précaire, et obligeait à multiplier les escales pour rentabiliser l'entreprise. La temporalité du réseau ragusain, est moins dépendante du rythme des saisons, les navires ragusains appareillant pendant toute l'année, aussi bien en été qu'en hiver. La dangerosité du réseau, est la conséquence d'un désengagement de l'Etat ragusain, qui n'était pas impliqué dans l'entretien du réseau, sauf en de rares occasions, lorsque les marins et les marchands étaient victimes de pirates, ce qui l'obligeait à organiser des poursuites, des repréailles ou des missions auprès des pouvoirs dont ces pirates étaient ressortissants.

The Ragusan maritime network gradually developed from the ancient Venetian one, at the time of Venetian preponderance (1205-1358). But, at the end of the Venetian domination, the Ragusan network developed some characteristics of its own, presented in this contribution. The characteristics of the network are here presented through its four mains aspects: extension, ramification, temporality and dangerousness. In terms of extension, both in the East and in the West of the Mediterranean, the Ragusan maritime network had great similarities with the Venetian one. It is in terms of ramification, that the differences gradually appear. As the Ragusan vessels could no longer benefit from the "mudae" system, their network became widely dispersed, and included a great number of destinations, even if these destinations were sometimes very close to each other. The practice of "door-to-door" navigation was thus characteristic of the situation, where the State was less or not at all involved, and where everything depended on the initiative of the merchants and the captains of the vessels. The other aspect of the advanced ramification was that the two parts of the Ragusan network, the Eastern and the Western one, sometimes crossed on the high seas, without necessarily joining the nodal point, that is the port of Ragusa: this extreme ramification, illustrates the growing disproportion between the needs of the city, and the volume of its merchant fleet in favour of the latter. As regards temporality, although the contracts regularly mention the length of the stays in the ports, they hardly ever mention the duration of the journey. The dangerousness of the Ragusan network results from its extension and ramification, and from the fact that Ragusans lacked permanent armed vessels to protect this network. They fought against the threats of pirates and corsairs essentially by sending diplomatic missions to foreign powers.

MANUEL F. FERNÁNDEZ CHAVES, RAFAEL M. PÉREZ GARCÍA, Textiles Market in 16th-Century Seville: Business and Mercantile Groups

This work offers a new interpretation about the main groups implicated in the textile trade in Seville during the 16th century, proposing a new chronology concerning the substitution processes happened between them and the nature of the importance of those groups. This is specially clear in the longer endurance of

the activity of castilian and mainly burgalese merchants in the importation of canvas, and also is remarkable the growing importance of the Castilian production of clothes and silk (also in the Valencian case), covering an increasing share of the Peninsular and the American demand, existing cases of cooperation between those different groups. It is also one of the main objectives of this article to study the typology of the textiles sold in the Sevillian market, as well as the evolution in prices, lengths and colors, bearing in mind that we are not only dealing with the local market, because Sevillian market was intrinsically linked to the Americas market. To do so, we have analyzed the notary records using data from three different years, corresponding to 1535, 1550 and 1577. The last of them incorporates also part of the sales made in the Los Molares Fair, important for the Sevillian market and also headed towards de American market. The results confirm the importance of the importation of bretons and hollands canvases, nuancing the role of the foreign merchants in their introduction, and the best sellers textiles such as cloths, canvases and silk are also compared in their respective importance and participation in the market share.

El presente trabajo ofrece una nueva interpretación sobre los principales grupos que se dedicaron al comercio textil en la ciudad de Sevilla durante el siglo XVI, proponiendo una nueva cronología en los procesos de sustitución y en la naturaleza del protagonismo en este mercado de cada uno de ellos. Ello es especialmente claro en la mayor duración de la actividad de los grupos mercantiles castellanos como el burgalés en el protagonismo del mercado del lienzo, así como en la importancia creciente de la producción castellana de tejidos de lana y seda en el caso también valenciano, que cubrían un sector creciente de la demanda peninsular y americana, dándose también casos de cooperación entre unos grupos mercantiles y otros. Se atiende igualmente a la tipología del textil vendido en el mercado sevillano, así como a la evolución en precios, longitudes y colores del mismo, sin olvidar que no hablamos solo de un mercado local, sino también orientado a las Indias. Para ello se ha realizado un análisis exhaustivo de la documentación de protocolos notariales en tres catas correspondientes a 1535, 1550 y 1577, incorporando en este último año parte de las ventas efectuadas en la Feria de los Molares, importante complemento al mercado sevillano y también muy orientada hacia las Indias. El resultado confirma la importancia de la importación de lienzos bretones y holandeses, matizándose el papel de los comerciantes extranjeros en su introducción, y se efectúa una comparación entre los diversos tipos de textil más vendidos, respecto a su importancia y cuota de mercado, a saber, lanas, lienzos y sedas.

RENATO GHEZZI, Italian Ports and the Levant in the 16th and 17th Centuries

The chapter analyzes, from a diachronic perspective, the role of trade with the Levant in the port industries of Genoa, Livorno, and Venice in the 16th and 17th centuries. An historical period in which the international trade system underwent substantial changes. From the expansion of the Atlantic routes to the official claim by the United Provinces and English, to the Italian Mariner crisis and the gradual advance of Nordic fleets along the Western Mediterranean routes. The Atlantic ships had an increasing influence on Genoa's port industry. It was, however, Livorno who gained the most advantage from the presence of Dutch and English merchant ships along routes which met at Alexandretta in San Giovanni of Acre, at

Constantinople, and most of all, at Smyrna. If Genoa's businesses remained decisively aimed towards the Iberian Peninsula and the Italian ports, the businesses with the Levant were important for Livorno's port and its ties to the Eastern Mediterranean, which intensified with the advancing of the 17th century. Thanks to the port structures, its customs regulations, its geographical location, Livorno was able to establish its position as a stopover in the network of important trades between the Mediterranean and the Atlantic. Despite the constant growth of the Tuscan port, it was however the Republic of San Marco to gain most of the imports from Ottoman countries. Venice, as opposed to Livorno, was not only a great emporium, a place of intermediation exchanges. By the 17th century, it was still an active industrial center capable of providing its own trade network. Through this exchange system, the Levant regions surely had an important position because they were able to supply large amounts of raw materials necessary for the town manufacturers and the Venetian mainland.

Il capitolo esamina, in prospettiva diacronica, il ruolo svolto dai traffici con il Levante nell'attività dei porti di Genova, Livorno e Venezia nei secoli XVI e XVII, in un periodo storico in cui il sistema degli scambi internazionali subì importanti mutamenti, in seguito all'espansione delle rotte atlantiche, all'affermazione definitiva delle Province Unite e dell'Inghilterra, alla crisi delle marine italiane e alla progressiva avanzata delle flotte nordiche lungo le rotte del Mediterraneo orientale. Le navi atlantiche ebbero un'importanza crescente nel movimento del porto di Genova, fu comunque Livorno a trarre i maggiori vantaggi dalla presenza dei mercantili olandesi e inglesi lungo le rotte che conducevano ad Alessandretta, a San Giovanni d'Acri, a Costantinopoli e, soprattutto, a Smirne. Se i commerci di Genova rimasero sempre decisamente orientati verso la Penisola iberica e i porti italiani, i commerci con il Levante furono importanti per il porto di Livorno e i suoi legami con il Mediterraneo orientale si intensificarono con l'avanzare del XVII secolo. Grazie alle sue strutture portuali, ai suoi regolamenti doganali, alla posizione geografica, Livorno riuscì a consolidare la sua funzione di scalo intermedio nella rete dei grandi traffici tra il Mediterraneo e l'Atlantico. Nonostante la costante crescita del porto toscano, era comunque la Repubblica di San Marco ad attrarre le maggiori importazioni dai paesi ottomani. Venezia, a differenza di Livorno, non era soltanto un grande emporio, un luogo cioè di intermediazione degli scambi, era, ancora nel XVII secolo, un attivo centro industriale, in grado di alimentare una propria rete di commerci e, in questo sistema di scambi, le regioni del Levante ebbero sicuramente una funzione importante, perché erano in grado di fornire molte materie prime necessarie alle manifatture cittadine e della Terraferma veneta.

RENARD GLUZMAN, GERASSIMOS PAGRATIS, Tracking Venice's Maritime Traffic in the First Age of Globalization: A Geospatial Analysis

The present collaborative work in progress is an empirical attempt verifying the interplay between political change, fleet nationality, and the evolution of shipping networks. On the basis of historical data on ship positions retracted from archival sources, we create GIS-based online maps to conduct a geospatial analysis of the traffic intensity and movement patterns along the regional and inter-regional sea routes that connected the Venetian port system with the Mediterranean ports, with special attention to the Eastern Mediterranean. In this sense, the platform

“simulates” modern real-time technologies used to visualise shipping trends per vessel types.

Venice offers a good example of a maritime power that experienced much contrasted geopolitical contexts in the wake of the Portuguese activities in the Indian Ocean. Although the events that followed did not disrupt the Levant trade for long, they toppled Venice’s anachronistic political and economic conceptions. This period saw the gradual disappearance of the merchant galley system and a deep economic crisis in Venetian private shipping and shipbuilding industries.

We wish to examine to what extent shipping within the Venetian maritime state remained a closed system? How did political and economic factors, such as the oceanic discoveries, the Ottoman expansion, piracy etc. affect the colonial–Venetian maritime network? How did shipowners from different socioeconomic backgrounds and geographical origins negotiate their position within this maritime network? In this sense, the project strives to contribute to a discussion of larger questions related to the long-term effects of Venetian rule in its overseas territories on the economic development, immigration movements, cultural and ethnic identity.

Nel Mediterraneo della prima età moderna la geografia dei trasporti era maggiormente determinata dalla geografia politica e dalle attività economiche svolte nel luogo di provenienza degli imprenditori marittimi, nonostante i larghi margini di flessibilità che offriva loro la superficie del mare. Questa constatazione vale anche per Venezia, un caso che presenta, però, tante variazioni collegate alla geomorfologia dello stato Veneto, ma anche all’effetto che i cambiamenti politici e la tecnologia marittima ebbero sulla formazione delle rotte delle navi. Il nostro studio costituisce il primo passo di un lavoro collettivo che tenta di esaminare l’interazione tra cambiamento politico, nazionalità delle flotte ed evoluzione delle reti marittime. L’originalità del progetto sta nella combinazione tra ricerca tradizionale e tecnologia moderna. In particolare abbiamo tentato di rappresentare dati che riguardano il movimento delle navi, raccolti in fonti archivistiche e/o bibliografia secondaria, su mappe costruite in base al sistema d’informazione geografica (G.I.S.). Con la conversione di questi dati in immagini-mappe dinamiche, abbiamo cercato di registrare nello spazio la densità geografica e il tipo del commercio marittimo che le navi facevano su rotte regionali e interregionali. È stato reso così possibile distinguere le varie tendenze nella navigazione, a seconda del tipo della nave; Si tratta di osservazioni che non sarebbe stato facile fare se avessimo seguito i metodi tradizionali della ricerca. Sulla base di quanto detto il nostro studio punta a rispondere ad una serie di questioni come le seguenti: in che misura i cambiamenti politici ed economici ebbero effetto sulla formazione di reti marittime nello stato veneziano? Quanto chiuso era il sistema della navigazione veneziana? Come si differenziavano le rotte in base al tipo delle navi e allo status delle navi o/e dei proprietari della nave? Quanto venivano rispettate le politiche mercantili veneziane dai loro sudditi e dagli stranieri?

GELINA HARLAFTIS, Black Sea and its Maritime Networks, 1770s-1820s. The Beginnings of Its European Integration

The approach of the “Black Sea history” introduces in the historical studies of southeastern Europe, the History of the Sea and/or Maritime Economic History, which during the last fifteen years has taken off internationally along with Global

History and Global Economic History. The Black Sea to many historians is no more than a geographical term. A sea excluded from international trade until 1770s, developed its sea trade and maritime networks in an unprecedented rate to become in the next 150 years the largest grain producer of the world, supplying western European populations during the era of industrial revolution. This paper examines the first 50 transitional years of a sea of isolation to a sea of internationalization. It provides analytical tools to reveal the mechanisms of how this was done. To do so it places in the centre of the analysis the sea. By using the approach of maritime history, an analysis beyond political borders, it follows the glance from the sea and its effects on land. In this way it examines the shipping movements of cargoes and people on the sea and the development and impact of this development around the sea, on the Black Sea maritime regions, the port cities that grew and the entrepreneurs that triggered this growth and established its maritime networks.

L'approccio alla "Storia del Mar Nero" ("Black Sea history") si inserisce nel filone degli studi storici riguardanti l'Europa sud-orientale, la Storia dei mari e degli oceani (History of the Sea) e/o la Storia economica marittima che – insieme alla Storia globale e alla Storia economica globale – hanno riscosso un crescente successo nel panorama accademico internazionale durante l'ultimo quindicennio. Per molti storici, il Mar Nero non è altro che un mero termine geografico. Escluso dai traffici internazionali fino agli anni '70 del Settecento, il bacino vide – nel corso dei seguenti 150 anni – uno straordinario sviluppo dei traffici e delle reti marittime, divenendo la maggiore area di produzione di grano al mondo, principale fornitrice del cereale per le popolazioni dell'Europa occidentale nell'epoca della rivoluzione industriale. Il contributo prende in esame i primi 50 anni della transizione di questo mare da "isolato" a "internazionale", offrendo strumenti d'analisi per comprendere le meccaniche di tale fenomeno. Al centro dello studio, il mare stesso: seguendo un approccio metodologico tipico della storia marittima, e trascendendo dunque i confini politici, la ricerca elegge il Mar Nero ad osservatorio privilegiato, dal quale gettare uno sguardo verso terra. In accordo con questa prospettiva, il contributo esamina i movimenti di merci e persone sullo specchio d'acqua, così come l'impatto dello sviluppo economico sulle regioni marittime del Mar Nero, l'espansione delle città portuali, e i profili degli imprenditori che avviarono tale crescita, tessendone le nuove reti marittime.

DAVID IGUAL LUIS, Movimento portuale, reti marittime e diversità dei mercati a Valenza nel XV secolo

Lo studio esamina il movimento portuale di Valenza durante il XV secolo come elemento che permette riflettere le varie reti marittime e i diversi mercati che si sono concentrati sulla città. A tal scopo, si è realizzata una ricerca diretta in archivio, essenzialmente riferita alla seconda metà del XV secolo. Si sono raccolti anche dati di varia natura, analizzati in modo frammentario da diversi autori, che riguardano l'intero Quattrocento e anche gli ultimi anni del Trecento e i primi del Cinquecento. Grazie a questo duplice punto di partenza, è stato possibile raccogliere informazioni quantitative e qualitative che aiutano a precisare la funzione di Valenza nei circuiti marittimi alla fine del Medioevo e, in particolare, la sua posizione nelle gerarchie stabilite in questi circuiti. Il risultato dell'analisi viene mostrato attraverso tre punti: 1) l'evoluzione di Valenza nel Quattrocento, con

attenzione specifica per i circuiti regionali e internazionali che sono testimoniati dalle fonti mercantili (datiniane) e notarili (valenzane); 2) il peso delle rotte locali che si osserva in alcune fonti fiscali valenzane della fine del XV secolo, fonti che permettono anche di offrire calcoli su quale poteva essere il numero annuale di atti marittimi che si contrattavano a Valenza; 3) alcuni confronti con altri porti mediterranei, innanzitutto con Barcellona e Maiorca, con la finalità di capire meglio il ruolo marittimo svolto da Valenza.

El estudio examina el movimiento portuario de Valencia durante el siglo XV, como elemento que permite reflejar las diversas redes marítimas y los diversos mercados que acabaron focalizándose alrededor de la ciudad. Para ello se ha realizado una investigación archivística directa, referida esencialmente a la segunda mitad del siglo XV. También se han puesto en común datos de naturaleza variada, analizados de manera dispersa por distintos autores, que atañen a todo el Cuatrocientos e, incluso, a los años finales del Trecentos y los iniciales del Quinientos. Gracias a este doble punto de partida, ha sido posible recoger informaciones cuantitativas y cualitativas que ayudan a precisar la función de Valencia en los circuitos marítimos del final de la Edad Media y, en particular, su posición en las jerarquías establecidas en esos circuitos. El resultado del análisis se expone a través de tres puntos: 1) la evolución de Valencia en el siglo XV, con atención especial a los circuitos regionales e internacionales que las fuentes mercantiles (datinianas) y notariales (valencianas) testimonian; 2) el peso de las rutas locales que se observa en ciertas fuentes fiscales valencianas de finales del siglo XV, fuentes que permiten también ofrecer algún cálculo sobre cuál podía ser el número anual de actos marítimos que se contrataban en Valencia; 3) algunas comparaciones con otros puertos mediterráneos, especialmente con Barcelona y Mallorca, con el objetivo de comprender mejor el papel marítimo desempeñado por Valencia.

LUCA LO BASSO, Traffici globali. Corallo, diamanti e tele di cotone negli affari commerciali dei Genovesi in Oriente

La storia dei traffici globali tra XVII e XVIII secolo vista attraverso la rete mercantile dei fratelli Fieschi, incentrata nel commercio del corallo costituisce di fatto il prequel dell'ormai classico e noto studio di Francesca Trivellato relativo al commercio interculturale e alle diaspore mercantili. Gli operatori genovesi, lungi dall'essere scomparsi dopo il 1627, hanno avuto la forza nella seconda metà del secolo di creare nuovi network mercantili di livello globale al pari di altri operatori (ebrei ad esempio). A partire dagli anni '60 e per alcuni decenni prodotti genovesi - carta e tessuti - prendevano la via delle Indie, assieme agli schiavi africani, e al ritorno per contro le navi trasportavano tonnellate di argento assieme e molte merci coloniali destinate ad alimentare gli scambi con il Levante. In questo quadro di commerci si inserisce la vicenda dei fratelli Nicolò e Pietro Francesco Fieschi. Membri di una delle più antiche famiglie nobili genovesi, alla fine degli anni Settanta, entrarono nel commercio mondiale del corallo.

Come è noto all'epoca una grande fetta della pesca di tale prodotto era nelle mani delle marinerie liguri. I Fieschi pertanto potevano avere accesso facile al corallo grezzo, che come sappiamo, grazie alla mediazione ebraica di Livorno, veniva spedito via Lisbona a Goa in cambio di diamanti e altre merci coloniali. Per evitare la mediazione ebraica, almeno in parte, i Fieschi impiantarono a Genova una

manifattura di lavorazione del corallo, che avrebbe dovuto produrre oggetti da spedire direttamente a Lisbona, sfruttando al massimo il grande flusso di vascelli genovesi, all'epoca molto presenti sulle rotte verso il porto lusitano. Da Lisbona, grazie alla presenza di altri operatori italiani colà attivi, il corallo prendeva la via di Goa, dove veniva scambiato con i diamanti, tele di cotone e spezie. In definitiva, tra la seconda metà del XVII secolo e i primi decenni del secolo XVIII i mercanti genovesi, non solo non si erano defilati dai grandi traffici mondiali, puntando esclusivamente sulle rendite, ma trovarono un nuovo slancio commerciale derivato dalle nuove opportunità offerte dalle connessioni di un mondo sempre più globalizzato.

L'histoire du trafic mondial entre le XVII^e et le XVIII^e siècle vue à travers le réseau de marchands des frères Fieschi, centré sur le commerce du corail est en fait le prélude à l'étude désormais classique et bien connue de Francesca Trivellato sur le commerce interculturel et le commerce des diasporas. Les opérateurs génois, loin de disparaître après 1627, ont eu la force dans la seconde moitié du siècle de créer de nouveaux réseaux mondiaux de marchands comme d'autres opérateurs (juifs par exemple). A partir des années soixante et pendant quelques décennies, les produits génois - papier et textiles - ont suivi la route des Indes, avec les esclaves africains, et sur leurs navires de retour ont transporté des tonnes d'argent ainsi que de nombreux biens coloniaux destinés à alimenter le commerce avec le Levant. L'histoire des frères Nicolò et Pietro Francesco Fieschi fait partie de ce cadre de commerce. Les membres d'une des plus anciennes familles nobles génoises, à la fin des années soixante-dix, sont entrés dans le commerce mondial du corail.

Comme on le sait bien à l'époque, une grande partie de la pêche de ce produit était entre les mains des pêcheurs ligures. Les Fieschi avaient donc un accès facile au corail brut, qui, comme nous le savons, grâce à la médiation juive de Livourne, a été envoyé via Lisbonne à Goa en échange de diamants et d'autres biens coloniaux. Pour éviter la médiation juive, au moins en partie, les Fieschi ont mis en place une usine de traitement du corail à Gênes, qui devait produire des objets destinés à être envoyés directement à Lisbonne, tirant le meilleur parti du grand flux de navires génois, à l'époque très présents sur les routes vers le port de Lisbonne. Depuis Lisbonne, grâce à la présence d'autres opérateurs italiens actifs sur place, le corail a emprunté la route de Goa, où il a été confondu avec les diamants, la toile de coton et les épices. En bref, entre la seconde moitié du XVII^e siècle et les premières décennies du XVIII^e siècle, les marchands génois, non seulement ne se sont pas distancés du grand trafic mondial, se concentrant exclusivement sur les loyers, mais ont trouvé une nouvelle impulsion commerciale dérivée des nouvelles opportunités offertes par les connexions d'un monde de plus en plus globalisé.

LEOS MÜLLER, Swedish Trade and Shipping in the Mediterranean in the 18th Century

This paper analyses the rise of Swedish trade and shipping in the Mediterranean in the eighteenth century. It focuses on three factors that shaped Sweden's role in the area: foreign policy interest, foreign trade policy (mercantilism), and commodity demand and supply. The foreign policy interest is represented by attempts to build an alliance with the Ottoman Empire against Russia. An outcome of this was the short-lived Swedish Levant Company. The second factor relates to Sweden's mercantilist policy in the Mediterranean, embodied in the Swedish Navigation Act,

trade and peace treaties with the North-African states, and the consular services in southern Europe. Sea salt was in the core of this policy—a strategic commodity in northern Europe. Southern Europe, too, was important market for Swedish exports goods: iron, tar and pitch, and planks.

The most outstanding feature of the Swedish (and Danish) trade in southern Europe was, however, the rise of tramp shipping. It is argued here that the most important factor behind the Scandinavian tramp shipping in the Mediterranean was Swedish and Danish neutralities in eighteenth-century wars (1756-1763, 1778-1783 and 1793-1815).

Questo articolo analizza la crescente presenza della marina mercantile svedese nel Mediterraneo del XVIII secolo. Si concentra sui tre fattori principali che spiegano questo fenomeno: la politica estera svedese, la politica del commercio estero (mercantilismo) e il mercato di sale marino e la domanda di prodotti baltici nel Mediterraneo. La politica estera svedese aveva come scopo di creare e mantenere un'alleanza coll'Impero ottomano contro la Russia. La Compagnia svedese del Levante fu uno dei risultati di questa politica, benché avesse una breve durata. Il secondo fattore riguarda la politica mercantilistica svedese nel Mediterraneo. Tra le varie manifestazioni di questa politica furono le leggi sulla navigazione, i trattati di pace con gli stati Barbareschi e la fitta rete consolare nel Mediterraneo. Uno dei prodotti chiave nello scambio tra la Svezia e il Mediterraneo fu il sale marino, una merce strategica nel nord Europa. Anche l'Europa meridionale e Nord Africa era un mercato importante per le esportazioni svedesi: ferro, catrame e vari prodotti di legno. Comunque, la caratteristica più rilevante del commercio svedese (e danese) nell'Europa meridionale nel settecento è stato l'incremento di navigazione tramp. Il fattore più importante per la crescita di questa presenza scandinava nel Mediterraneo fu la neutralità svedese e danese nelle guerre del XVIII secolo (1756-1763, 1778-1783 e 1793-1815).

STEFANIA MONTEMEZZO, Ships and Trade: The Role of Public Navigation in Renaissance Venice

The paper aims at understanding the role that public navigation played for the Venetian merchant firms in the Renaissance. Thanks to the use of accountability, two case studies will be analysed to understand the involvement of private traders in the State galley system and their impact on the operations of the city's business in the late 15th century.

Il presente contributo intende analizzare il ruolo che il sistema di navigazione pubblica a Venezia ebbe sull'operato delle compagnie commerciali impegnate nel commercio internazionale, tra Medioriente ed Europa.

Grazie a studiosi come Gino Luzzatto e Frederic Lane, la storia del commercio veneziano tra il XV e XVI secolo è ben conosciuta. Una commistione di capitali privati e partecipazione statale nell'economia resero Venezia uno dei maggiori porti per il commercio euroasiatico, rendendo la città il punto di contatto dei circuiti mercantili nordeuropei, mediterranei e asiatici. Spezie, sete, cotone e pellami pregiati arrivavano ai porti asiatici grazie alle vie carovaniere terrestri e alle galere dall'India, permettendo ai mercanti veneziani, e italiani, di importare tali prodotti in Occidente, esportando al contempo ambre, lane e stoffe provenienti dall'Europa. Al centro di questo flusso di merci e capitali stava il Senato veneziano, che proprio grazie al controllo delle vie di navigazione

intendeva regolare il flusso mercantile. Nonostante il trend generale dell'economia veneziana e il ruolo del Senato sia stato chiarito dalla storiografia, una minore attenzione è stata finora prestata al ruolo effettivo avuto dai viaggi pubblici sull'operato delle compagnie commerciali.

Seppure l'intervento dello Stato nell'istituzione dei viaggi pubblici fosse forte (l'intera organizzazione era infatti regolata nel dettaglio dal Senato), limitando l'iniziativa privata al suo interno, diede però ai mercanti veneziani la possibilità di beneficiare: di una buona regolarità di collegamento marittimo; di maggiore sicurezza per le merci caricate su questo tipo di nave (armate, assicurate, facilmente difendibili e manovrabili); della presenza di ufficiali ed equipaggi praticamente sotto il controllo dello Senato; di stabilità dei prezzi e dei tassi di cambio (sempre più legati alla stagionalità di arrivi e partenze). Grazie all'analisi di due casi studio, le fraterne Foscari e Michiel nella seconda metà del Quattrocento, il paper intende mostrare come le aziende commerciali veneziane, furono in grado, utilizzando la navigazione pubblica e di integrare diversi mercati. Nel mezzo Venezia che, con altre città italiane, riuscì a gestire per lungo tempo questi flussi e gradualmente a immettere i propri prodotti degli scambi internazionali (come nuove stoffe di produzione veneta), creando anche commodity chains che aiutarono il sistema commerciale veneziano a sopprimere ai flussi altalenanti di produzione e approvvigionamento.

JARI OJALA, Maritime Information Networks between Northern and Southern Europe during the Eighteenth Century

International trade during the 18th century is a case in point through which to study in-depth the challenges of asymmetric information. The challenges can be divided into three categories: availability, reliability and usability of information. This article discusses the organization of trade and shipping between Northern and Southern Europe. The access, reliability and use of information were problems for merchant-shipowners during the 18th century. The solutions adopted were partly contradictory: the aim to reduce information asymmetry on one determinant, might incur costs on the other.

El comercio internacional durante el siglo XVIII es un ejemplo de cómo estudiar en profundidad los desafíos de la información asimétrica. Los desafíos pueden dividirse en tres categorías: disponibilidad, confiabilidad y facilidad de uso de la información. Este artículo analiza la organización del comercio y el transporte marítimo entre el norte y el sur de Europa. El acceso, la confiabilidad y el uso de la información trajeron problemas para los navieros mercantes durante el siglo XVIII. Las soluciones adoptadas fueron en parte contradictorias: el objetivo de reducir la asimetría de la información en uno de los determinantes podría incurrir en costos en el otro.

ANGELA ORLANDI, Between the Mediterranean and the North Sea: Networks of Men and Ports (14th-15th Centuries)

Il contributo prova a riflettere su come alcuni processi di integrazione economica assicurati dagli scambi commerciali siano stati influenzati dalle reti di mercanti, dalle diverse funzioni e dimensioni dei porti, dalle diverse collocazioni delle rotte che si muovevano tra Mediterraneo, Atlantico e Mare del Nord. I porti, le rotte e le imbarcazioni, la mentalità e la cultura degli operatori economici sono le tre

principali chiavi di lettura di questa indagine. Si tratta di uno studio che prova a osservare, confrontandoli, ambiti marittimi estremamente differenti soprattutto per quanto riguarda la dimensione degli scali e l'importanza dei percorsi che su di essi facevano perno.

L'abbondanza di natanti che si spostavano tra i numerosi approdi, rese agevole l'introduzione di elementi di sussidiarietà e di sostituzione tra un porto e l'altro, garantendo sistemi di rotte efficaci in sé, ma anche utili alla navigazione dei beni su lunga distanza. In forme diverse ciò accadeva lungo le principali coste del Mediterraneo, dell'Atlantico e del Mare del Nord.

In questo quadro ci siamo soffermati in modo più approfondito sul "sistema policentrico" catalano-aragonese. Esso, nel giuoco dei continui aggiustamenti di percorsi e carichi di nave, mostra come i meccanismi di sussidiarietà tra grandi e piccoli porti fossero efficienti quanto abituali. Vi era una collaborazione operativa tra gli scali assicurata dall'abitudine e dalla frequenza con cui la marineria locale si muoveva da un luogo all'altro.

Fattori di vario tipo, anche se prevalentemente economici e politici, costringevano spesso i mercanti e le loro imbarcazioni a modificare rotte e carichi. Questi squilibri congiunturali trovavano meccanismi di riequilibrio nella disponibilità di tanti scali minori, nell'intenso movimento di imbarcazioni, nei processi decisionali degli operatori economici più avvertiti che, grazie all'efficienza delle loro reti tra uomini e imprese, beneficiavano di notizie tempestive in grado di assicurare decisioni altrettanto rapide ed efficienti.

This essay examines how the various processes of economic integration brought about by commercial exchanges were influenced by networks of merchants, by the different functions and capacities of ports, and by the various locations of routes established between the Mediterranean, the Atlantic and the North Sea. The ports, the routes and ships, and the mentality and culture of the economic operators represent the three main themes of this study; it aims to observe and compare maritime environments which were completely different from one another, especially in terms of the size of the ports and the importance of the commercial itineraries based on them. The many ships that moved among these numerous landings facilitated the introduction of a system of complementarity and interchangeability among the ports, which guaranteed a network of routes that were efficient in their own right as well as useful for commerce over long distances. In different ways such a system was established along the main coasts of the Mediterranean, the Atlantic and the North Sea. Within this framework, we have looked in detail at the "polycentric system" of Aragon-Catalonia. In a context of continuous adjustments of routes and of ship cargoes, this network shows how the mechanisms of complementarity between large and small ports were both efficient and routine. Operative collaboration between ports was ensured by the ability and frequency with which local fleets moved from place to place. Various factors, usually of an economic or political nature, often forced merchants and their ships to modify their routes and their loads. Unforeseen complications found prompt resolution in the availability of many minor ports, in the intensive movement of ships, and in the swift decision making of the best informed economic operators: thanks to the efficiency of their networks of personnel and companies, the latter indeed benefitted from timely information, enabling them to change their plans rapidly and efficiently.

LUCIANO PALERMO, Il sistema degli scambi nel Mediterraneo occidentale tra XIV e XV secolo e il porto di Roma

Nel bacino marittimo del Mediterraneo occidentale era attiva, tra XIV e XV secolo, una fitta rete di rapporti commerciali, le cui caratteristiche sono state oggetto di studi assai accurati. Le tre aree regionali che si affacciavano su questo mare, quella iberica e provenzale, quella italiana e quella africana, e tutte le isole che in esso erano presenti erano dotate di numerosi e importanti punti di approdo ed erano collegate tra loro da una fitta rete di scambi. E non venivano spostate solo le merci e il denaro, anche gli uomini e le loro culture si trasferivano da un luogo all'altro e davano così il proprio contributo alla formazione di una vasta area di conoscenze e interscambi comuni. Il saggio prende in considerazione le caratteristiche di questa rete di connessioni economiche e culturali, e analizza, in particolare attraverso l'uso della documentazione dell'Archivio Datini, il ruolo del porto di Roma in questo sistema di scambi e i collegamenti che i mercanti e banchieri che agivano in questa città intrattenevano con i centri mercantili iberici.

Between the 14th and 15th centuries, a dense network of trade relations was active in the maritime basin of the western Mediterranean, the characteristics of which have been the object of very accurate studies. The three regional areas that overlooked this sea, the Iberian and Provençal, the Italian and the African, and all the islands that were present in it, were equipped with numerous and important landing points and were connected by a dense network of exchanges. And not only goods and money were shifted, even men and their cultures moved from one place to another and thus made their own contribution to the formation of a vast area of common knowledge and interchange. The essay takes into consideration the characteristics of this network of economic and cultural connections, and analyzes, particularly through the use of the Datini Archive, the role of the port of Rome in this system of exchanges and the links that merchants and bankers who acted in this city entertained with the Iberian mercantile centers.

LUISA PICCINNO, ANDREA ZANINI, Genoa: Colonizing and Colonized City? The Port City as a Pole of Attraction for Foreign Merchants (16th-18th centuries)

Port cities were by nature a pole of attraction for merchants and businessmen looking for opportunities to make money. At the same time, the origin and number of foreign merchants settling permanently in a port city tended to vary over time, as well as their positioning in the market and the density of ties with local traders. To investigate this topic it is necessary to take due account of the economic, political, and social motivations, which might have either positively or negatively affected these processes. As Michel Balard pointed out with reference to the late Middle Ages and to the relations between Genoa and overseas cities, "Genoa, a colonizer in the East, is colonized by the Orientals". The aim of this work is to verify whether and to what extent this concept is applicable also to the modern age and whether it involved a wider geographic area than the one examined by this French historian. In particular we outline the features of the presence of foreign merchants in Genoa between the 16th and 18th centuries as a phenomenon complementary to the better known "diaspora" of Genoese businessmen.

Le città portuali rappresentano per loro natura un polo di attrazione per mercanti e uomini d'affari in cerca di occasioni di guadagno. Allo stesso tempo la provenienza e l'entità numerica dei mercanti stranieri che decidono di insediarsi stabilmente in una città portuale tendono a variare nel tempo, così come il loro posizionamento sul mercato e la densità dei legami con gli operatori locali. Per analizzare tale fenomeno si rende necessario tenere nella dovuta considerazione le motivazioni di carattere economico, politico e sociale che influenzano positivamente o negativamente il fenomeno in esame. Come ha affermato Michel Balard con riferimento all'epoca tardomedievale e ai rapporti tra la città ligure e l'oltremare, "colonizzatrice in Oriente, Genova è colonizzata dagli orientali". Obiettivo di questo lavoro è quello di verificare se e in quale misura tale concetto è applicabile anche in età moderna e con riferimento ad un ambito territoriale più ampio rispetto a quello esaminato dallo storico francese. Questo saggio si propone di delineare le caratteristiche della presenza dei mercanti forestieri a Genova tra XVI e XVIII secolo quale fenomeno complementare alla più nota "diaspora" degli uomini d'affari genovesi.

PIERRICK POURCHASSE, Les réseaux négociants européens et les échanges entre la France et l'Europe du Nord (XVII^e -XIX^e siècles)

La France est un pays qui possède un grand potentiel agricole et des richesses naturelles qui lui permettent de ne pas être dépendante des marchés extérieurs, notamment des matières premières du Nord. Les ports français ont cependant des relations suivies avec les pays de la Baltique où ils commercialisent de nombreux produits et s'approvisionnent en munitions navales et, selon la conjoncture, en céréales. Le solde de la Balance du commerce apparaît constamment favorable à la France, contrairement à ses voisins anglais et hollandais qui sont gravement déficitaires dans leurs échanges avec le « Nord ». Grâce aux vins, aux eaux-de-vie, aux sels et aux produits coloniaux, la France est donc en position favorable dans son commerce avec l'Europe du Nord. Ces échanges sont cependant organisés et contrôlés par des intermédiaires étrangers. Cette communication se propose de revisiter le commerce français avec la Baltique sur une période de deux siècles en s'appuyant sur les comptes du Sund dont la totalité des données sont désormais à disposition de la communauté des chercheurs. Comme nous le constaterons, plusieurs évidences sont à reconsidérer.

France was a country that had great agricultural potential and natural resources that allowed it to not be dependent on external markets, especially raw materials from the North. French ports, however, maintained close relations with the Baltic countries where they marketed many products and obtained supplies of naval stores and, depending on the economic situation, cereals. The Trade Balance with the "North" appeared constantly favorable to France, unlike its English and Dutch neighbors which were seriously deficient in their trade with Northern Europe. Thanks to wines, brandy, salts and colonial products France was thus in a favorable position concerning its exchanges with this area. This trade was nevertheless organized and controlled by foreign intermediaries. This paper proposes to revisit the French trade with the Baltic over a period of two centuries by using the Sound Toll Accounts whose entire data is now available to the research community. As we will see, several evidences are to be reconsidered.

HELMUT RIZZOLLI, FEDERICO PIGOZZO, Economic and Social Aspects of the Trade of Luxury Goods between Africa and Europe: Ostrich Feathers

In Europe, in the Middle Ages, ostrich feathers were used for the decoration of military headgear, as a representation of the high lineage of the possessor and his military virtues. They were imported from the coasts of West Africa, from Egypt and Syria into Italian and Spanish ports and from there exported to England and continental Europe. Venice, at the end of the fourteenth century, began to color feathers and soon the new fashion was spread throughout Europe. The feathers were no longer placed only on top of the knights' helmets, but also on the caps of the richest bourgeois. During the fifteenth century, even women began to use ostrich feathers on their hats or in their fans. When European ships reached America, Central Africa and the islands of the Indian Ocean, a huge amount of exotic bird feathers became available and ostrich feather fad spread through the population.

Nell'Europa medievale le piume di struzzo furono usate per la decorazione dei copricapi militari, come simbolo dell'alto lignaggio del possessore e delle sue virtù militari. I mercanti italiani, catalani ed ebrei le importavano dalle coste dell'Africa occidentale, dall'Egitto e dalla Siria nei porti italiani e spagnoli e da lì le riesportavano verso l'Inghilterra e l'Europa continentale. Alla fine del XIV secolo Venezia sviluppò la tecnica di colorazione delle piume e in breve tempo la nuova moda si diffuse in tutta Europa. Le piume non decoravano più solo gli elmi dei cavalieri, ma ornavano sempre più di frequente i berretti dei borghesi più ricchi. Nel corso del XV secolo anche le donne iniziarono a usare le piume di struzzo sul cappello oppure nei ventagli. La versa svolta si ebbe tuttavia quando le navi portoghesi e spagnole raggiunsero l'America, l'Africa centrale e le isole dell'Oceano Indiano: allora una enorme quantità di piume di uccelli esotici cominciò ad affluire sulle piazze europee e la moda delle piume di struzzo si diffuse in ampi strati della popolazione.

MARIA RYABOVA, *Venetian Trading Firm of the Soranzo Brothers (1406-1434) and Its Commercial Network*

This paper contributes to the discussion of merchant networks in late medieval Europe by presenting a case study of the Soranzo fraterna, a Venetian trading firm which comprised brothers Donado, Giacomo (Jacopo), Piero, and Lorenzo Soranzo and operated in the first half of the 15th century, specializing mainly in the import of raw cotton from Syria. The author applies the methodology of social network analysis (SNA) in order to reconstruct the egocentric (ego-centered) network of ties linking the Soranzo firm (“the ego”) with its partners and clients (“alters”). The data on business contacts maintained by the fraterna is retrieved from the larger of its two surviving ledgers, commonly referred to as the *libro real novo* (1406-1434), and integrated into a database where each entry corresponds to a single relationship between the Soranzo brothers and a certain counterparty. The author then proceeds to examine the properties, composition, and structure of the resulting 1-degree egocentric network, putting a special emphasis on the geograph-

ical distribution of actors, since it demonstrates how the flows of goods imported from the Levant connected Venice to other centers of commerce and production. Subsequently, the alters are ranked by strength of their tie to the ego based on such criteria as the frequency of contact and the volume of operations, and the firm's business relationships are classified by their functional type according to the nature of transactions completed. The network core composed by actors with strong multiplex ties to the Soranzo fraterna contains high percentage of foreign merchants, specifically Germans, leading the author to believe that while trade relations were often predetermined by kinship patterns and common origin, prolonged business contacts between individuals from different ethnic and cultural backgrounds could sometimes result in the emergence of new social linkages, facilitating integration between various regions of Europe.

Quest'articolo contribuisce alla discussione delle reti mercantili nell'Europa del tardo Medioevo presentando un caso studio della fraterna Soranzo, un'azienda commerciale veneziana che comprendeva i fratelli Donado, Giacomo, Piero, e Lorenzo Soranzo ed operava nella prima metà del XV secolo, specializzandosi principalmente nell'importazione di cotone grezzo dalla Siria. L'autore applica la metodologia dell'analisi delle reti sociali (social network analysis, SNA) per ricostruire la rete egocentrica (egocentrata) dei legami che collegavano l'impresa dei Soranzo (Ego) con i suoi partner e clienti (alter). I dati sui contatti d'affari mantenuti dalla fraterna vengono recuperati dal più grande dei suoi due libri mastri sopravvissuti, comunemente segnalato come il "libro real novo" (1406-1434), e integrati in un database dove ogni voce corrisponde a un singolo legame tra i fratelli Soranzo e una delle loro controparti. L'autore procede quindi ad esaminare le proprietà, la composizione e la struttura della rete egocentrica risultante di primo grado, ponendo l'accento particolare sulla distribuzione geografica degli attori, poiché quest'ultima dimostra come i flussi di merci importati dal Levante collegavano Venezia ad altri centri di produzione e di commercio. Successivamente gli alter sono classificati in base alla forza del loro legame con l'Ego avvalendosi, come criteri, della frequenza dei contatti e del volume delle operazioni, ed i legami dell'impresa sono raggruppati secondo il loro tipo funzionale, condizionato dalla natura dei contratti conclusi. Il nucleo della rete, formato da attori con forti legami multifunzionali alla fraterna Soranzo, contiene un'alta percentuale di mercanti stranieri, particolarmente tedeschi, portando l'autore a concludere che mentre i rapporti commerciali erano spesso predeterminati dai vincoli di parentela e dal origine comune, i contatti prolungati tra mercanti provenienti da ambienti diversi potrebbero talvolta dare luogo all'emergenza di nuovi collegamenti sociali, facilitando l'integrazione tra varie parti d'Europa.

WERNER SCHELTJENS, The Dutch Republic as Example of Maritime Transport Services Clusters in Preindustrial Europe (ca. 1650-1800)

The maritimisation of the preindustrial European economy led to the emergence of coastal regions, specialising in the supply of transport services for the novel centres of European maritime trade. Characteristically, such regions could emerge when at least two conditions were met: an initial link with a (supra)regional centre of trade, on one hand, and a regional economy producing commodities in demand at these centres, on the other. At first, the supply of maritime transport services

complemented these commercial contacts; later, it became the major occupation of fully-developed preindustrial transport services clusters.

In 'Dutch Deltas', it was argued that dependency on regional economies and international trade networks determined the structure and success of Dutch maritime transport services clusters until the late seventeenth century. Then, the development of the information function of cities provoked the increasing complexity of the commercial system. The ties between trade networks and transport systems loosened and an 'autonomous' maritime transport market developed. Maritime transport communities in cities and villages became competitors on the maritime transport market that was increasingly concentrated in a few central gateways, such as Amsterdam and Rotterdam. Access to the maritime transport market and information about the demand and supply of maritime transport services became crucial for the prosperity of maritime transport communities.

By means of a comparative analysis of the 'Dutch case' with the Saintonge in South-West France and Bohuslän in South-West Sweden, this paper analyses the rise and decline of maritime services clusters in preindustrial Europe. The leading question for this comparative analysis is: Was the 'Dutch case' exceptional or can similar developments be recognised in other parts of Europe as well? A survey of the regional economic origins of communities of maritime transporters is combined with analyses of their operations and institutions. Relying on primary sources, the paper addresses the contribution of a great many 'anonymous' people, that literally connected the 'nodes' in international maritime trade networks, but whose contribution to the preindustrial European economy has been assumed a priori rather than thoroughly investigated.

La transition vers le transport maritime dans l'économie de l'Europe préindustrielle a provoqué le développement de régions littorales, qui se spécialisaient dans l'offre de services de transport pour les nouveaux centres de commerce maritime européen. L'apparition de telles régions a été favorisée d'une part au moins par un lien initial avec un centre de commerce (supra)régional, et d'autre part par une économie régionale produisant les facilités demandées par ces centres. Au début, offrir des services de transport maritime favorisait ces contacts commerciaux ; plus tard, cette offre devenait l'activité principale de groupes bien développés de services de transport maritime préindustriel.

Dans 'Dutch Deltas', il a été prouvé que la dépendance des économies régionales et des réseaux de commerce international avaient une influence sur la structure et le succès des groupes de services de transport maritime des Pays-Bas jusqu'à la fin du XVIIe siècle. A ce moment le développement de grandes cités comme centres d'information commençait à modifier le caractère du système commercial. Les liens entre les réseaux de commerce et les systèmes de transport devenaient de moins en moins étroits. Un marché 'autonome' de transport maritime se développait. Les communautés de transport maritime dans les cités et villages des Pays-Bas devenaient concurrentes sur un marché de services de transport, qui se concentrait de plus en plus dans quelques ports centraux, entre autres Amsterdam et Rotterdam. La prospérité des diverses communautés de transport maritime dépendait de la possibilité d'accès au marché de transport maritime et de l'information commerciale concernant l'offre et la demande de services de transport maritime.

A partir d'une analyse comparative du 'cas hollandais' avec la Saintonge dans le Sud-Ouest de la France, et Bohuslän dans le Sud-Ouest de la Suède, cette contribution présente une analyse du

développement de groupes de services maritimes en Europe préindustrielle et essaie de déterminer si le 'cas hollandais' était exceptionnel ou pas. L'analyse des origines régionales de communautés de transport maritime est combinée avec une analyse de leurs opérations et de leurs institutions. Ainsi, cet article révèle la contribution d'un grand nombre de marins (gens de mer) 'anonymes', qui établissaient des liens entre les grands centres de commerce maritime. Souvent, leur contribution à l'économie de l'Europe préindustrielle a été supposée a priori plutôt qu'analysée en détail.

JOANA SEQUEIRA, FLÁVIO MIRANDA, 'A Port of Two Seas.' Lisbon and European Maritime Networks in the Fifteenth Century

With the development of research in economic history, historians are now testing the hypothesis that maritime networks and port cities contributed to the phenomenon of European integration. This essay applies a holistic approach to discuss how the city of Lisbon, located outside the privileged setting of multicultural interactions that was the Mediterranean Sea, became appealing to merchants from far and wide in late-medieval Europe. To do so, it examines a whole array of commercial, normative, fiscal, royal and judicial sources from European archives to discuss if it is possible to observe this phenomenon of European integration in fifteenth-century Lisbon. It first presents and analyses examples of meaningful pull factors, and then it debates elements of integration and opposition in Portugal's main port city. Although Lisbon grew to become a cosmopolitan city of merchants, the rise of trade also turned into a factor of intense competition, which sometimes pushed traders in the opposite direction of a purported European integration.

Con lo sviluppo della ricerca relativa alla storia economica, gli storici stanno attualmente verificando l'ipotesi di come le reti marittime e le città portuali abbiano contribuito al fenomeno dell'integrazione europea. Questo saggio applica un approccio olistico per discutere di come nell'Europa tardo medievale la città di Lisbona, posta fuori da quello scenario di interazioni multiculturali rappresentato dal Mar Mediterraneo, divenne interessante anche per i mercanti più distanti. Per fare ciò vengono esaminate una serie di fonti fiscali, commerciali, normative, reali e giudiziarie provenienti da alcuni archivi europei per discutere se sia possibile considerare questo fenomeno di integrazione europea nella Lisbona del XV secolo. In primo luogo si presentano e analizzano esempi significativi di fattori di attrazione, quindi si discute relativamente agli elementi di integrazione e resistenza nella principale città portuale del Portogallo. Sebbene Lisbona stesse diventando una città cosmopolita di mercanti, l'ascesa del commercio si trasformò anche in un fattore di confronto e rivalità, che a volte spingeva i commercianti nella direzione opposta a quella di una presunta integrazione europea.

LOUIS SICKING, Funduq, Fondaco, Feitoria. The Portuguese Contribution to the Globalisation of an Institution of Overseas Trade

How did European merchants organize their trade over long distances? What means did they have at their disposal? How did they cooperate and reduce their

risks in a world full of danger in the form of war and violence? A particular kind of institutions contributed importantly to the organisation of overseas trade: funduqs and fondacos which originated around the medieval Mediterranean. These institutions provided merchants overseas with all kinds of rights and facilities. Besides legal protection these institutions offered lodgings, inns and taverns, warehouses, ovens, baths, brothels and chapels. These institutions came to play a major role in the international or cross-cultural trade across the Mediterranean and the Black Sea. Did these medieval institutions provide a model for early modern European expansion overseas? Olivia R. Constable, who studied 'the diffusion of this institutional family' from Late Antiquity to the end of the Middle Ages, concluded that there is no continuity with early modern factories overseas. Other authors, on the contrary, do take continuity between the medieval funduqs and fondacos and the early modern factories overseas for granted. This article aims to contribute to the debate on these institutions by reconsidering and extending Constable's model. This will be done by looking at the Portuguese feitoria, which may be considered as the missing link between the medieval Mediterranean institutions known as funduqs and fondacos and the early modern factories overseas. This allows to shed new light on relations and entanglements between different seascapes and thus to contribute to the fields of new institutional economics and global history.

Comment les commerçants européens ont-ils organisé leur commerce sur de longues distances? Quels moyens avaient-ils à leur disposition? Comment ont-ils coopéré et réduit leurs risques dans un monde plein de dangers sous la forme de guerre et de violence? Un type particulier d'institutions a contribué de manière importante à l'organisation du commerce outre-mer: les fondouks et les fondacos qui ont pris naissance autour de la Méditerranée médiévale. Ces institutions fournissaient aux commerçants outre-mer toutes sortes de droits et de facilités. Outre la protection légale, ces institutions offraient des logements, des auberges et des tavernes, des entrepôts, des fours, des bains, des bordèles et des chapelles. Ces institutions ont joué un rôle majeur dans le commerce international ou interculturel à travers la Méditerranée et la mer Noire. Ces institutions médiévales ont-elles été un modèle pour l'expansion européenne outre-mer à l'époque moderne? Olivia R. Constable, qui a étudié «la diffusion de cette famille institutionnelle» de l'Antiquité tardive à la fin du Moyen Âge, a conclu qu'il n'y a pas de continuité avec les premiers modernes outre-mer à l'époque moderne. D'autres auteurs, au contraire, prennent pour acquis la continuité entre les fondouks et les fondacos médiévaux d'une part et les premiers comptoirs outre-mer à l'époque moderne d'autre part. Cet article vise à contribuer au débat sur ces institutions en reconsidérant et en étendant le modèle de Constable. Ceci sera fait en considérant la feitoria portugaise, qui peut être considérée comme le chaînon manquant entre les institutions méditerranéennes médiévales connues sous le nom de fondouks et fondacos et les premiers comptoirs outre-mer à l'époque moderne. Cela permet d'apporter un éclairage nouveau sur les relations et les enchevêtrements entre les différentes mers et de contribuer ainsi aux domaines de la nouvelle économie institutionnelle et de l'histoire globale.

RICHARD W. UNGER, Markets and Merchants: Commercial and Cultural Integration in Northwest Europe, 1300-1700

Between the thirteenth and seventeenth centuries commerce in northern Europe expanded and contracted. The long term net effect of the trade increase was an overall substantial impact on the economy and on the culture of the lands around the North and Baltic Seas. The development of interdependent markets can be indicated by examining the tendency of prices to converge in different places. Relying on previous research and novel ways of constructing indices using price data from a number of ports in northern Europe it is possible to confirm both the long term direction, with ups and downs, toward market integration as well as the emergence in the sixteenth and seventeenth centuries of regional markets in certain food grains. The emergence of those integrated markets had a significant cultural impact because of the trading connections which brought new goods and the presence of foreign visitors, including resident merchants, who brought new practices and ideas as well as living evidence of different ways of life.. The spread of religious ideas and beer consumption in the wake of the growth of trade carried on by people from towns of the Hanseatic League in the fourteenth and fifteenth centuries and of the spread of art, architecture and language in the wake of the commercial success of the Dutch in the sixteenth and seventeenth centuries serve as just a few examples of the cultural integration which was a consequence of emerging commercial ties.

Entre le XIIIe et le XVIIe siècle, le commerce dans le nord de l'Europe se développa et se contracta. L'effet net à long terme était une augmentation des échanges et d'un impact global substantiel sur l'économie et sur la culture des terres autour du Mer du Nord et la Mer Baltiques. Le développement de marchés interdépendants peut être indiqué en examinant la tendance des prix à converger dans différents endroits. S'appuyant sur des recherches antérieures et de nouvelles façons de construire des indices à partir des données de prix d'un certain nombre de ports du nord de l'Europe, il est possible de confirmer à la fois l'évolution à long terme, avec les hauts et les bas, vers l'intégration des marchés et aussi l'évolution des marchés régionaux dans les XVIe et XVIIe siècles pour certaines céréales alimentaires. L'émergence de ces marchés intégrés a eu un impact culturel significatif en raison des liens commerciaux qui ont apporté de nouveaux biens et la présence de visiteurs étrangers, y compris les commerçants résidents qui ont apporté de nouvelles pratiques et idées ainsi que des preuves vivantes de différents modes de vie. La propagation idées religieuses et consommation de bière à la suite de la croissance des échanges commerciaux des habitants des villes de la Ligue Hanséatique aux XIVe et XVe siècles et de la diffusion de l'art, de l'architecture et du langage dans le sillage du succès commercial des Hollandais aux XVIe et XVIIe siècles, ne sont que quelques exemples de l'intégration culturelle, conséquence des liens commerciaux naissants.

JUSTYNA WUBS-MROZEWICZ, Maritime Networks and Premodern Conflict Management on Multiple Levels. The Example of Danzig and the Giese Family

This article argues that a novel way to analyse maritime networks in premodern northern Europe is to trace the activities of people involved in conflict

management. These people were traders, magistrates, judges, urban diplomats: sometimes all comprised in one person or a family. Specifically, if we take the Hanseatic city of Danzig and the Giese family as an example, it becomes apparent that these 'conflict managers' operated on various levels: the city, the region, the state, the Hanse and on the level of politics and economic policy between states and cities. Economic interests and conflicts were intertwined with political, social and cultural matters, and should be investigated together. The conflict managers could combine knowhow from all these spheres and put it to good use not only in resolving conflicts, but also in managing them in various ways. The article is one of the first studies in a new research project.

Cet article soutient qu'une nouvelle façon d'analyser les réseaux maritimes dans l'Europe du Nord pré-moderne est de retracer les activités des personnes impliquées dans la gestion des conflits. Ces personnes étaient des commerçants, des magistrats, des juges, des diplomates urbains: parfois tous ces rôles étaient combinés en une personne ou en une famille. Plus précisément, si nous prenons l'exemple de la ville hanséatique de Dantzïg et de la famille Giese, il apparaît que ces «gestionnaires de conflits» opéraient à différents niveaux: la ville, la région, l'État, la Hanse et au niveau politique et politique économique entre les États et les villes. Les intérêts économiques et les conflits étaient étroitement liés aux questions politiques, sociales et culturelles et devraient être examinés ensemble. Les gestionnaires de conflits pourraient combiner le savoir-faire de toutes ces sphères et en faire un bon usage, non seulement pour résoudre les conflits, mais aussi pour les gérer de diverses manières. L'article est l'une des premières études dans un nouveau projet de recherche.