

ISTITUTO INTERNAZIONALE
DI STORIA ECONOMICA “F. DATINI”
PRATO

Serie II – Atti delle “Settimane di Studi” e altri Convegni

37

* *

RICCHEZZA DEL MARE
RICCHEZZA DAL MARE
SECC. XIII-XVIII

Atti della “Trentasettesima Settimana di Studi”
11-15 aprile 2005

a cura di Simonetta Cavaciocchi

ESTRATTO

Le Monnier

La Settimana di Studi è stata realizzata con il contributo di:

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

L'edizione del volume è realizzata con il contributo di:



Per le illustrazioni, la redazione si è curata della relativa autorizzazione degli aventi diritti. L'Istituto resta comunque a disposizione per regolare eventuali spettanze che non fossero state individuate in sede di redazione degli Atti.

ISBN 88-00-72238-5

La Tipografica Varese S.p.A. – Stabilimento di Firenze – Aprile 2006

Louis Sicking

Stratégies de réduction de risque dans le transport maritime des Pays-Bas au XVI^e siècle¹

Introduction

En 1550 et 1551 Charles Quint a promulgué pour les Pays-Bas² les ordonnances sur la navigation.³ D'après les historiens du droit, ces ordonnances sont des exemples importants de législation centrale aux Pays-Bas avant l'éclatement de la Révolte en 1568.⁴ Par la promulgation de ces ordonnances, la protection de la navigation allait faire partie de la politique du gouvernement des Pays-Bas habsbourgeois.⁵ Les articles des ordonnances concernant la protection des navires de commerce étaient axés sur la pratique de la navigation en convoi, c'est-à-dire la navigation en escadres de navires de commerce, d'une part, et sur la réduction de l'usage d'assurances, d'autre part. Les

¹ Nous tenons à remercier Marie-Christine Engels, Marie-France Jéhelmann, Fabrice Provenaz, Milja van Tielhof et Job Weststrate pour avoir relu ce texte et nous remercions également pour leurs commentaires les participants au séminaire sur l'histoire économique des Pays-Bas avant l'industrialisation du premier novembre 2004 à l'Institut international pour l'histoire sociale (IISG) à Amsterdam. Naturellement, la responsabilité de l'article incombe seulement à l'auteur. Les recherches pour cet article ont été possibles grâce au Programme Pôles d'Attraction Interuniversitaires (PAI) Politique scientifique fédérale belge.

² Pays-Bas: Anciens Pays-Bas, les dix-sept provinces dont la surface correspond plus ou moins avec l'ensemble des pays du Benelux à l'exception de Liège. L'adjectif « néerlandais » signifie « des anciens Pays-Bas. » La Hollande : le comté de Hollande dont la surface correspond plus ou moins avec les provinces actuelles de la Hollande méridionale et de la Hollande septentrionale. L'adjectif « hollandais » signifie « de la Hollande. »

³ Le texte néerlandophone est publié dans *Recueil des ordonnances des Pays-Bas (ROPB)* J. LAMEERE, et al. éd., 2ème série 1506–1700 I–VII, Bruxelles, 1893–1957, VI, pp. 3–13; le texte francophone dans D. GERNEZ, *L'ordonnance de Charles-Quint du 19 janvier 1549 sur la sécurité de la navigation en temps de guerre*, « Mededelingen van de Academie der Marine van België » 2, 1938–1939, pp. 100–116 (incorrectement daté en 1549). Sur les ordonnances voir M.Th. GOUDSMIT, *Geschiedenis van het Nederlandsche zee-recht*, La Haye, 1882, pp. 207–215; A. Bijl, *De Nederlandsche convooidienst 1300–1800. De maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden*, La Haye, 1951, 29–30; J. DENUCE, *De Vlaamsche en de Antwerpsche admiraliteit*, Bruxelles, 1944, 19–20. Pour le date correcte voir R. HÄPKE éd., *Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur Deutschen Seegeschichte I 1531–1557*, München / Leipzig, 1913, 502 n. 1, 533.

⁴ J.P.H. DE MONTE VER LOREN, *Hoofdlijnen uit de ontwikkeling der rechterlijke organisatie in de Noordelijke Nederlanden tot de Bataafse omwenteling*, Deventer, 1982⁶, p. 199.

⁵ L. SICKING, *Neptune and the Netherlands. State, Economy, and War at Sea in the Renaissance*, Leiden / Boston, 2004, chapitre 4.

ordonnances de 1550 et 1551 ont été à la base des ordonnances plus tardives sur la navigation des Pays-Bas royaux et de la République des Provinces unies. Elles sont donc d'une importance exceptionnelle pour le développement de la législation sur la navigation maritime.

L'idée de départ de cette contribution est que, malgré les différences dans les pratiques commerciales et maritimes des différents ports des anciens Pays-Bas et leurs intérêts différents, une loi unique a finalement été déclarée applicable à l'ensemble des comtés et des villes maritimes du pays. L'étude de la préparation de la législation centrale peut contribuer à l'analyse et à l'explication du processus de la construction de l'État moderne. En ce qui concerne les lois sur les activités économiques comme l'ordonnance en question, on peut également étudier les effets sur la vie économique ou sur certains de ses aspects, comme la navigation.

Il y a plus de cinquante ans, l'historien belge J. Craeybeckx a démontré que les ordonnances de 1550 et de 1551 ont servi en premier lieu les armateurs et capitaines hollandais.⁶ Son compatriote W. Brulez a conclu à la fin des années 1970 que ces ordonnances étaient très défavorables aux navigations flamande et brabançonne. Généralement, les navires flamands et brabançons étaient plus petits que ceux de la Hollande ce qui a entraîné qu'une partie relativement importante des navires de la Flandre et du Brabant a été exclue de la navigation. Le transport de produits de peu de valeur comme le sel et le blé était d'ailleurs surtout entre les mains des Hollandais. Les navires chargés avec ce type de marchandises étaient exclus de l'ordonnance de 1551, qui avait remplacé l'ordonnance de 1550. De plus, la navigation vers l'est, c'est-à-dire la navigation vers la mer Baltique, la branche la plus importante de la navigation hollandaise, était exclue des dispositions de l'ordonnance de 1551.⁷

Ces deux auteurs ont surtout tiré leurs conclusions à partir des ordonnances promulguées. L'intention de cette contribution est d'étudier quelques aspects de la rédaction de l'ordonnance de 1550. Pendant l'année précédant la rédaction de cette ordonnance, le gouvernement central à Bruxelles avait envoyé un projet aux différents groupes d'intérêts maritimes aux Pays-Bas pour avoir leur avis. Ces réactions ont été conservées.⁸ Elles offrent des informations intéressantes sur le secteur du transport maritime néerlandais. Par exemple, les conséquences des mesures envisagées dans le projet concernant les frais de protection (« protection costs ») étaient discutées, tout comme les frais de convoi ou d'assurance, qui aurait réduit la rentabilité

⁶ J. CRAEYBECKX, *De organisatie en konvoiering van de koopvaardijvloot op het einde van de regering van Karel V*, dans « Bijdragen van de geschiedenis der Nederlanden », 3, 1949, pp. 179-208, 207.

⁷ W. BRULEZ, *Scheepvaart in de Zuidelijke Nederlanden*, dans « Algemene geschiedenis der Nederlanden, » VI, Bussum, 1979, pp. 123-128, 126-127.

⁸ Plusieurs réactions ont été conservées dans des documents dressés par les fonctionnaires du gouvernement central. La plupart de ces documents se trouvent aux ARCHIVES GENERALES DU ROYAUME (AGR) à Bruxelles, dans les archives du Conseil d'État et de l'Audience (Aud.) et celles des Conseils et Sièges de l'Amirauté, et dans la collection des manuscrits. Plusieurs pièces concernant Anvers et le projet de l'ordonnance se trouvent aux Archives de la ville d'Anvers.

du transport.⁹ La documentation de l'ensemble des groupes d'intérêt concernant la préparation de l'ordonnance de 1550 offre une image unique des différences locales et régionales aux Pays-Bas en ce qui concerne les pratiques de la navigation, comme par exemple le grandeur des navires utilisés et de leurs équipages, la manière dont ils étaient équipés, les frais du transport en Hollande, en Zélande, en Flandre et à Anvers. L'analyse des documents d'archives en question permet de distinguer les différentes stratégies du gouvernement central et des communautés maritimes quant à la réduction du risque du transport en mer.¹⁰ Le but de cet article est de montrer que la domination hollandaise dans le secteur maritime des Pays-Bas était déjà réalisée avant la promulgation des ordonnances sur la navigation.

En premier lieu, on traitera des circonstances de la promulgation de l'ordonnance. Ensuite, quelques aspects du projet de l'ordonnance seront passés en revue. La plus grande partie de cette contribution sera consacrée à l'explication du succès hollandais dans le fait d'attirer le transport maritime de biens de haute valeur aussi bien concernant la navigation vers la mer Baltique, que la navigation vers l'Espagne et le Portugal. Mais c'est surtout l'importance de la péréquation des risques qui sera évaluée. Finalement, les discussions à propos de ces navigations seront traitées ainsi que leurs influences sur la version finale de l'ordonnance de 1550.

Le projet de l'ordonnance sur la navigation: Circonstances et rédaction

Dans les années 1540, les commerçants basés à Anvers se sont plaint des attaques des ennemis officiels de l'Empereur, des corsaires et des pirates : entre 1540 et 1544 attaques des Français, en 1545 et 1546 attaques des Anglais et en 1547 et 1548 attaques des Écossais. Les dommages subis pendant la quatrième décennie du XVI^e siècle sur l'ensemble de la navigation des Pays-Bas équivaldraient à un montant de plus de 2 millions d'écus.¹¹ Les plaintes adressées au gouvernement central à Bruxelles ont amené la régente des Pays-Bas, Marie de Hongrie, à entamer une enquête sur le secteur des assurances.¹² Le gouvernement désirait limiter les possibilités d'assurance pour les commerçants et les propriétaires de navires contre les dangers de la mer. L'idée sous-jacente était que l'assurance était toujours désavantageuse pour une des parties concernées : soit pour la partie qui payait la prime d'assurance, soit

⁹ Récemment, l'importance des travaux théoriques de Lane qui a introduit les termes « protection costs » et « protection rent » ont encore été souligné: M.M. BULLARD, S.R. EPSTEIN, B.G. KOHL, S. MOSHER STUARD, *Where History and Theory Interact: Frederic C. Lane on the Emergence of Capitalism*, dans « Speculum. A journal of medieval studies », 79, 2004, 1, pp. 88-119.

¹⁰ L'auteur prépare une étude dans laquelle l'ensemble des documents en question seront analysés.

¹¹ Remonstration adressée à Marie de Hongrie, sans date, mais d'avant le 7 septembre 1551, AGR BRUXELLES, Aud. 1659/3D f. 50r. J. HINNEMAN, *Sprokkelingen uit de geschiedenis van onze betrekkingen met Schotland ten tijde van keizer Karel*, « Mededelingen van de Academie der Marine van België » 7, 1953, pp. 185-216, 196-197. DENUCE, *Admiraliteit*, p. 19. C. KONINCKX, *Convoyeurs et convoyés au XVI^e siècle aux Pays-Bas espagnols. Quelques aspects de la vie à bord en mer*, in *Atti del V convegno internazionale di studi colombiani "Navi e navigazione nei secoli XV^e XVI^e" Genova, 26-28 ottobre 1987*, G. GALLIANO, A. ROCCATAGLIATA eds., Genova 1990, pp. 63-88, 63-64.

¹² Marie de Hongrie à Cornille de Schepper, 31 mai 1549, AGR BRUXELLES, Aud. 1665/1 f. 187r.

pour la société d'assurance qui devait payer en cas de dégâts. D'après Bruxelles, l'assurance entraînait une certaine négligence quant à la protection de la flotte de commerce du pays, cela profitant uniquement à l'ennemi. Les navires de commerce, difficiles à défendre, étaient une proie facile pour les navires de guerre de l'ennemi, pour les corsaires et pour les pirates. Le gouvernement souhaitant éviter cela, était d'avis qu'il valait mieux employer l'argent dépensé dans les contrats d'assurance pour l'armement de la flotte marchande ou pour l'organisation de convois commerciaux. Les fonctionnaires bruxellois pensaient que la défense du commerce maritime rendrait superflue les souscriptions de contrats d'assurance.¹³

En 1548, le conseil d'État Cornille de Schepper, qui signait de son nom latinisé Sceppeus, avait discuté avec Louis de Praet, membre du Conseil d'État et ancien gouverneur (stadhouder) de Hollande et Zélande, et Laurent Longin, membre du Conseil des Finances, des possibilités d'améliorer la défense du commerce maritime néerlandais contre les attaques des Écossais et « d'autres pirates. » Ils étaient d'accord à propos de plusieurs mesures qu'on retrouve dans l'ordonnance sur la navigation de 1550. Par exemple, les navires de commerce devaient être suffisamment armés pour pouvoir se défendre en cas d'attaque. Les navires devaient partir en convoi commandé par un amiral ou un commandant en chef. Avant leur départ, des contrôleurs engagés par le gouvernement devaient contrôler leur équipage. Ces mesures étaient empruntées aux convois espagnols du Nouveau Monde.¹⁴ Mais c'est surtout Sceppeus, membre à la fois du Conseil d'État et du Conseil privé jouant un rôle-clé dans le développement de la politique du gouvernement spécialement en ce qui concernait les affaires maritimes, qui a dû avoir une grande influence sur la rédaction du projet de l'ordonnance.

Les groupes d'intérêts maritimes

Entre les discussions des trois hauts fonctionnaires et la promulgation de la première ordonnance du 19 janvier 1550, la question de son contenu précis a fait couler beaucoup d'encre. Le projet déjà mentionné a été envoyé à plusieurs institutions et groupes d'intérêts maritimes. Ces institutions, dont le Grand Conseil de Malines et la Cour de Hollande, ont renoncé à donner leur avis. Elles ont considéré ne pas être compétentes dans le domaine des affaires maritimes. Par contre, les différentes par-

¹³ '...mettre suz bon nombre de navires de guerre pour la garde et seurté desdits marchandises en lieu de ce que presentement ilz payent pour les assurances quoy toujours fault que une partie des subjectz de l'empereur asscavoir les asseurans ou les asseurez soyent endommaigez'. De Schepper à Marie de Hongrie, 3 septembre 1551, AGR BRUXELLES, Aud. 1665/1 f. 270r. '...lesquelz comme ayant assureur leurs marchandises, ne font grant compte de les mettre en hazard, sans avoir respect que par ce ilz destruisent les asseureurs subjectz, et enrichent les ennemiz...'. De Schepper à Marie de Hongrie, 11 septembre 1551, *Ibid.*, Aud. 1665/1 f. 315v.

¹⁴ De Schepper à Marie de Hongrie, 27 juin 1548, *Ibid.*, Aud. 1665/1 f. 178r. J.A. GORIS, *Étude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne*, Louvain 1925, p. 146. C.H. HARING, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs*, Cambridge Massachusetts 1918, pp. 201–203, 261–262.

ties intéressées à la navigation ont profité de l'occasion pour donner leur avis au gouvernement. On pouvait distinguer les groupes d'intérêts suivants :

- Les commerçants d'Anvers
- Les capitaines (« schippers ») d'Anvers
- Les commerçants de l'Espagne et du Portugal (aux Pays-Bas)
- Les Zélandais
- Les commerçants de Bruges
- Les villes maritimes de Flandre (Dunkerque, Nieupoort et Ostende)
- Les Hollandais (Waterlanders)

Quant aux différents groupes d'intérêt qui ont été consulté par le gouvernement central pour la rédaction de l'ordonnance sur la navigation de 1550, on a constaté une distinction à Anvers entre les commerçants et les capitaines d'une part, et l'absence d'une telle distinction en Hollande d'autre part. Cette différence était un reflet des pratiques du commerce maritime à Anvers et en Hollande. Tandis que dans la ville brabançonne sur l'Escaut, le commerce et la navigation étaient des activités qui étaient exécutées par des catégories professionnelles différentes, en Hollande, c'est le marchand capitaine combinant les activités commerciales et la navigation, qui dominait. Les intérêts maritimes flamands étaient déterminés par la pêche aux harengs.¹⁵ Le commerce maritime en Flandre était modeste. La Zélande représente l'image la moins claire. En effet, cet archipel qui se trouvait entouré par la Hollande au nord, le Brabant à l'est et la Flandre au sud, avait un petit commerce maritime d'importance où il était également question de grands navires.

La distinction entre produits de haute et de basse valeur

La distinction entre produits de haute valeur et produits de peu de valeur était une des principales pommes de discorde dans les discussions entre le gouvernement central et les groupes d'intérêts maritimes. Le gouvernement à Bruxelles était avant tout préoccupé par la protection du commerce de produits de haute valeur. Le gouvernement semblait donc avoir principalement agi sur les indications ou dans l'intérêt des commerçants espagnols et portugais à Anvers. Ces derniers faisaient surtout du commerce de produits de haute valeur sur lesquels les marges de profits à réaliser étaient généralement élevées.¹⁶ Il n'est alors pas surprenant de constater que c'est avant tout les Hollandais qui critiquaient la rédaction du projet de l'ordonnance sur la navigation. D'après eux, le projet n'avait pas été rédigé suivant l'avis des capitaines et des propriétaires de navires hollandais ou ceux « de nations comparables qui com-

¹⁵ Voir L. SICKING, *The Fishing Lobby of Flanders, 1485-1559*, in *Politics and People in the North Atlantic Fisheries since 1485*, D.J. STARKEY et al. éds., Hull -Reykjavik 2003 (Studia Atlantica, 5), pp. 9-24.

¹⁶ Sur les marges de profit pour le commerce de produits de haute et de basse valeur voir par exemple H. SPRUYT, *The Sovereign State and its Competitors. An Analysis of Systems Change*, Princeton 1994, pp. 112-113, 122-123, 133-134.

prennaient les problèmes de la navigation et savaient quels coûts et avantages étaient en jeu dans ce domaine. » Les Hollandais soupçonnaient le gouvernement de trop se plier aux volontés des commerçants étrangers qui cherchaient à transporter leurs biens au meilleur coût possible. Cette plainte ne pouvait que provenir des capitaines et des armateurs.

L'insistance explicite sur la distinction entre le transport de produits de haute et de basse valeur dans la politique prévue du gouvernement central, incitait les Hollandais à expliquer leurs pratiques en ce qui concernait la navigation. Il en ressort que cette distinction était artificielle et que la rentabilité et le succès de la navigation hollandaise étaient le résultat de la *combinaison* du transport de biens de haute et de basse valeur. Cela valait aussi bien pour la navigation vers l'est, c'est-à-dire la navigation en Mer du Nord et vers la Baltique, et que pour celle vers l'ouest, c'est-à-dire la navigation vers la France, l'Espagne et le Portugal.

La navigation vers l'est

La navigation néerlandaise vers l'est était surtout entre les mains des Hollandais. Au cours des discussions avec les fonctionnaires du gouvernement central sur le projet de l'ordonnance sur la navigation, les intérêts hollandais étaient défendus par les États de Hollande qui faisaient la distinction entre le commerce avec Bergen en Norvège, le commerce avec le Danemark, et celui avec les villes de Danzig, Königsbergen, Riga et Reval.

D'après les États de Hollande, dominés par les villes, les navires allant de Hollande en Norvège emportaient dans la plupart des cas du lest (« ballast »), bien qu'ils aient aussi emporté généralement des « cramerics », c'est-à-dire de petits biens comme des miroirs, des épingles, des chapeaux, des clous, des chaussures, des pantoufles, du fil de laine, du savon, et d'autres biens de petite valeur. Parfois des draps de laine ou de lin de prix modeste qui étaient exportés, étaient échangés sur le marché à Bergen contre de la morue séchée, du lard de phoque, du saumon salé, et d'autres biens comparables, puisque « à Bergen toutes les activités commerciales étaient du commerce d'échange. » En échange du bois, principal produit d'exportation de la Norvège aux Pays-Bas, les Hollandais transportaient des draps de Naarden, de La Haye et de Deventer en Norvège. Finalement, les navires transportaient toujours un drap de Leyde à Bergen avec lequel le tonlieu dans cette ville était payé. On peut s'interroger sur la petite valeur des biens mentionnés. De toute manière, les Hollandais ont tenté de convaincre le gouvernement que les petites quantités de ces biens exportées en Norvège étaient assez insignifiantes pour sauvegarder les navires participant au commerce norvégien de l'ordonnance projetée.

Les navires naviguant de la Hollande au Danemark avaient en premier lieu Scanie comme destination. Les principaux biens ramenés au retour étaient de la viande salée en tonneaux, des peaux, de l'anguille salée et de la chaux. Ces biens étaient payés pour une part en liquide et pour une autre part, par le même genre de produits que les Hollandais transportaient à Bergen.

De Danzig, Koningsbergen, Riga et Reval les Hollandais exportaient surtout du bois, de la cendre, du brai, du goudron, de la filasse de lin, du seigle, du froment, de la farine en tonneaux, de l'orge, de la graine de lin, des peaux, et du chanvre. D'après les Hollandais, la valeur de ces biens était tellement faible que les commerçants et les capitaines ne pouvaient en retirer un véritable profit. C'est pourquoi à côté du lest nécessaire, des produits étaient emportés comme du vin bon marché, produit normalement pas consommé aux Pays-Bas, des fruits, des draps de Leyde et d'Amsterdam et des « crameries. » Ainsi « avec l'un petit profit, l'autre petit profit pouvait être réalisé », d'après les États de Hollande. A chaque reprise les Hollandais insistaient sur les faibles marges de profits de leur commerce et de leur navigation.

Au retour les capitaines hollandais chargeaient généralement six à huit *last* de cuivre sur leurs navires à côté de la charge ordinaire de marchandises en vrac. Pour le transport du cuivre les capitaines recevaient cinq à six florins. En plus de ces revenus supplémentaires, il y avait une autre raison pour transporter le cuivre. On le plaçait en fond cale du navire pour en augmenter sa stabilité. Ensuite, on mettait le bois au-dessus. On pensait qu'un navire uniquement chargé avec du bois était trop léger pour pouvoir bien naviguer. Les commerçants du cuivre, dont les Fugger, refusaient de le transporter sur seulement trois ou quatre navires du fait de sa haute valeur. Il était alors réparti sur pas moins de 60 à 70 navires afin d'en réduire le risque de perte en cas de naufrage ou de prise. D'autres produits de haute valeur, comme la cire, étaient également répartis sur un grand nombre de navires.

Dans le cas de la navigation hollandaise vers la Norvège, le Danemark et la Baltique, le transport de marchandises en vrac de petite valeur comme le bois et le blé était combiné avec le transport de toutes sortes de petits produits qui étaient considérés comme étant de grande importance pour la rentabilité du commerce et de la navigation. De plus, des produits de haute valeur comme le cuivre et la cire étaient répartis sur un grand nombre de navires selon la volonté des commerçants de ces produits. Le grand nombre de navires de la flotte marchande hollandaise avait réduit les risques de perte à l'avantage des commerçants. Le commerce de marchandises en vrac a rendu possible une flotte d'une telle ampleur. La grandeur de la flotte offrait aux Hollandais un avantage important dans le transport des produits de haute valeur : le transport pouvait avoir lieu avec un risque réduit.

Cette conclusion permet à mon avis de remettre en perspective la discussion entre les historiens économiques sur la question de savoir si c'est le commerce de marchandises en vrac ou bien le « rich trade », c'est-à-dire le commerce de produits de haute valeur, qui a été déterminant pour la croissance de la République des Provinces unies.¹⁷ La combinaison du transport de marchandises de basse et de haute valeur,

¹⁷ D'après J.I. ISRAËL, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740*, Oxford 1989, la Révolte des Pays-Bas a été un changement brusque dans le développement de la Hollande. L'arrivée en Hollande, à l'occasion de la chute d'Anvers en 1585, de milliers d'ouvriers industriels et des centaines de marchands capitalistes spécialisés dans le commerce de produits de luxe (« rich trade ») aurait été déterminant pour la croissance d'Amsterdam et d'autres villes hollandaises. L'indépendance des Habsbourg a également rendu possible l'accès direct des commerçants de Hollande et des autres provinces des Pays-Bas septentrionaux aux marchés en Asie et en Afrique. Ce point de vue est soutenu par O. GELDERBLUM, *Zuid-Nederlandse kooplieden en*

considérée comme cruciale par les contemporains, est un élément important pour comprendre le succès de la navigation et du commerce maritime des Hollandais. En résumé, pour le moins dans la période qui précède la Révolte des Pays-Bas, ce n'était pas tellement une question de choix entre deux types de produits mais plutôt une question de répartition de ces mêmes produits. L'idée que le commerce hollandais de blé provenant de la région balte était la base de tout commerce maritime hollandais est en tous cas confirmée par le constat des commerçants du cuivre qui distribuaient leurs marchandises sur des navires hollandais qui transportaient des produits en vrac. Ainsi, la flotte qui s'est développée pour le transport de produits en vrac a également eu une importance pour la croissance du transport et du commerce de produits de haute valeur. Par suite du transport combiné de produits de haute et de basse valeur, une réduction des risques pouvait être réalisée pour les commerçants de produits de haute valeur ce qui leur permettait de renoncer à l'assurance ou bien, de réduire l'assurance de leurs biens et donc de réduire leurs frais.¹⁸ Dans le cadre de la recherche sur la rédaction de l'ordonnance au sujet de la navigation de 1550, on peut confirmer que la distinction entre le transport de produits de haute et de basse valeur qu'on retrouve dans les projets et les documents du gouvernement central à Bruxelles, ne correspondait pas avec la réalité hollandaise du transport combiné de produits de haute et de basse valeur provenant de la région balte.

La navigation vers l'ouest

Le commerce hollandais avec la région balte et les différents aspects politiques et militaires liés à ce commerce ont occupé des générations d'historiens et continuent à attirer l'attention scientifique.¹⁹ On trouve beaucoup moins d'écrits sur la réussite des Hollandais dans la navigation vers l'ouest, c'est-à-dire vers la France et la Péninsule

de opkomst van de Nederlandse stapelmarkt (1578-1630), Hilversum 2000. D'après J. DE VRIES, A. VAN DER WOUDE, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam 1995, la croissance de l'économie hollandaise au XVI^e siècle aurait été le résultat d'un long processus de spécialisation dans l'agriculture, d'un transfert de la main d'œuvre vers la navigation, l'industrie et le commerce, et d'investissements dans tous ces secteurs. Dans cette approche, on souligne l'importance du développement continu du commerce avec la Baltique, l'importation de produits en vrac dont le blé avant tout. Ce point de vue est soutenu par M. VAN TIELHOF, *De Hollandse graanhandel, 1470-1570. Koren op de Amsterdamse molen*, La Haye 1995, et IDEM, *The 'Mother of All Trades'. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century*, Leiden-Boston-Cologne 2002.

¹⁸ À la question posée à J.I. ISRAEL, 'But then, how can it be an advantage having a bulk fleet, when you need a completely different fleet to set up rich trades?', celui-ci répondait: 'Because you have got the seamen, the experience in shipbuilding, the timber supplies, the ropes, the sails and a vast knowledge of navigation.' B. VAN DEN HOVEN, P. VRIES, *I Would not Describe Myself as an Economic Historian. In gesprek met Jonathan Israel*, dans «Leidschrift. Historisch tijdschrift», 9, 1992, 1, pp. 5-21, 21. Au XVI^e siècle ces avantages étaient déjà présents mais il faut ajouter l'élément clé de la péreuation des risques.

¹⁹ Voir par exemple J.D. TRACY, *Holland under Habsburg rule, 1506-1566. The Formation of a Body Politic*, Berkeley / Los Angeles / Oxford, 1990 ; M. VAN TIELHOF, *Hollandse graanhandel*, cit., et IDEM, *The 'Mother of All Trades'*, cit. ; L. SICKING, *Die offensive Lösung. Militärische Aspekte des Holländischen Ostseehandels im 15. und 16. Jahrhundert*, dans «Hansische Geschichtsblätter», 117, 1999, pp. 39-51 et IDEM, *Neptune and the Netherlands* cit.

ibérique.²⁰ Les documents concernant le projet de l'ordonnance sur la navigation indiquent également l'intérêt du transport combiné de produits de basse et de haute valeur pour la croissance de la navigation hollandaise vers l'ouest. Tout d'abord, cette navigation sera discutée du point de vue des Hollandais. Ensuite, on verra comment les Anversois ont considéré le succès hollandais dans la navigation vers la France, l'Espagne et le Portugal.

La perspective hollandaise

A la suite des guerres continues entre les Habsbourg et les Valois à partir de 1521, les navires qui à l'origine partaient des Pays-Bas vers la France pour aller chercher du sel, en obtenaient de plus en plus en Espagne et au Portugal. Ainsi, les commerçants en Espagne entraient en contact avec les navires néerlandais, surtout ceux de Hollande. Ils les considéraient appropriés au transport de leurs produits de haute valeur comme le vin et les épices. Au bénéfice des commerçants espagnols comme des capitaines hollandais, les premiers chargeaient une petite partie de leurs biens sur chacun des navires hollandais qui faisaient escale en Espagne. Tandis que les commerçants réduisaient ainsi fortement le risque de perte de leurs marchandises, les capitaines hollandais pouvaient augmenter leurs revenus grâce à un plus grand volume et à une plus grande valeur des biens qu'ils transportaient.

Pour remplir les conditions de la navigation vers l'ouest, les Hollandais avaient construit beaucoup de grands et de lourds navires qui transportaient des biens de l'Espagne et du Portugal vers les Pays-Bas. Ces navires étaient pourvus d'hommes, d'armes et de munitions supplémentaires afin de résister aux attaques possibles des Français et des pirates et de garantir le passage sûr des marchandises à bord. Cette navigation était rentable parce que les Espagnols payaient des frets intéressants pour le transport de leurs biens de haute valeur qui étaient perçus en plus des revenus engendrés par le transport et le commerce du sel d'Ibérie. Les capitaines hollandais faisaient également du profit en emportant des draps de laine et de lin en Espagne. Ils payaient probablement le sel qu'ils achetaient à leur propre compte à la fois d'argent liquide et de draps exportés des Pays-Bas.

Ce témoignage sur les pratiques de la navigation vers l'ouest vient des États de Hollande. Il présente une analogie remarquable avec la navigation vers l'est : les navires qui à l'origine transportaient des produits en vrac allaient également transporter des produits de haute valeur. Comme dans la Baltique, la grandeur de la flotte marchande hollandaise permettait aux marchands espagnols de réduire considérablement le risque de perte de leurs biens grâce à leur répartition sur plusieurs navires qui faisaient la liaison entre les Pays-Bas et l'Espagne. On peut supposer que les mesures de protection prises sur les navires hollandais dont la plus grande partie des cales était réservée aux produits de basse valeur en vrac et la partie restante réservée aux produits de haute valeur, pouvaient être réduites par rapport aux mesures prises sur les

²⁰ C. LESGER, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca. 1630*, Hilversum 2001, est une exception positive de la perspective d'Amsterdam.

navires qui transportaient uniquement des produits de haute valeur. Autrement dit, la répartition de produits de haute valeur sur un grand nombre de navires rendait possible une réduction des coûts de protection qui étaient normalement dépensés pour le transport de ces biens. Cela explique pourquoi les Hollandais voyaient de grands inconvénients aux mesures protectrices proposées par le gouvernement central dans le projet de l'ordonnance. La résistance hollandaise ne provenait pas seulement des inquiétudes concernant la navigation balte qui dégageait des marges restreintes mais également concernant la navigation vers l'ouest. Les capitaines hollandais pouvaient réduire les frais de protection de leur transport, ce qui leur permettait d'offrir ce transport à des prix moins élevés que leurs concurrents espagnols et anversoïsi qui ne pouvaient pas répartir les marchandises de haute valeur sur un nombre de navires aussi élevés que les Hollandais puisque leurs flottes impliquées dans la navigation en question étaient moins grandes.

L'avantage des Hollandais était encore plus grand en temps de guerre qu'en temps de paix, puisqu'en temps de guerre les nolis augmentaient.²¹ Les États de Hollande n'avaient pas de doutes sur la rentabilité de la navigation en temps de guerre quand ils affirmaient en 1536 que « en temps de guerre avec les Français le plus grand profit est à faire vers l'ouest et qu'ils [= les capitaines hollandais] faisaient incomparablement plus de profits en temps de guerre que en temps de paix, grâce au sel et aux autres marchandises qu'ils vont chercher en Andalousie et dans d'autres quartiers... »²² Afin d'expliquer comment il était possible que les capitaines hollandais aient pu réaliser de plus grands profits en temps de guerre qu'en temps de paix avec le transport de marchandises, il faut non seulement considérer les rapports, qui, augmentaient grâce aux nolis plus élevés, mais également les dépenses. Tandis qu'en temps de guerre, leurs concurrents se voyaient obligés d'augmenter leurs coûts de protection afin de réduire le risque d'être attaqués, les Hollandais combattaient les coûts de protection d'une part, en naviguant en escadres et d'autre part, en répartissant les marchandises de haute valeur sur un grand nombre de navires. Ainsi, ils profitaient des nolis augmentés tandis qu'ils pouvaient toujours offrir leurs navires pour un prix plus attractif que leurs concurrents. Pendant une période de trente-huit ans, entre 1521 et 1559, les Habsbourg et les Valois se sont fait la guerre à six reprises couvrant une période totale de vingt ans.²³ Ces guerres avaient des répercussions sur la mer en causant une menace directe pour le commerce entre les Pays-Bas, la France, l'Espagne et le Portugal. Pendant ces nombreuses années de guerre, les Hollandais ont obtenu des avantages sur leurs concurrents réussissant à dominer la navigation vers l'ouest.

L'avantage supplémentaire pour les commerçants de produits de haute valeur qui profitaient de la péréquation hollandaise de risques, était qu'ils pouvaient

²¹ La validité générale de ce principe à l'époque moderne est confirmée par une liste de frets présentée par M. VAN TIELHOF, *The 'Mother of All Trades'*, cit., pp. 342-345. Voir par exemple les frets moyens augmentés pendant la première décennie du XVIII^e siècle, à l'époque de la Grande Guerre nordique (1700-1721).

²² *Niederländische Akten*, cit., p. 31.

²³ Les six guerres entre les Habsbourg et les Valois avaient lieu pendant les années suivantes : 1521-1525, 1528-1529, 1536-1538, 1542-1544, 1551-1556, 1557-1559. Ces guerres avaient de graves conséquences pour le commerce maritime et pour la pêche des Pays-Bas. Voir L. SICKING, *Neptune and the Netherlands*, cit.

s'abstenir de l'assurance de leurs biens ou de les assurer pour des tarifs moins élevés ce qui entraînait des frais d'assurance moins élevés. Dans ce contexte, il est révélateur que les Anversois aient pressé le gouvernement à continuer les possibilités existantes d'assurance, tandis que les Hollandais ne s'opposaient en rien aux mesures prévues dans le projet de l'ordonnance sur la navigation pour limiter l'assurance des navires et des marchandises.

La perspective anversoise

Les capitaines anversois qui paraissaient avoir été responsables d'une partie importante du transport du commerce espagnol avec les Pays-Bas, étaient très conscients des grands avantages des transporteurs maritimes hollandais. Ils profitaient de l'occasion de pouvoir exprimer leurs réserves contre le projet de l'ordonnance en se plaignant des hourques hollandaises qui participaient à la navigation vers l'ouest. Les réclamations des Anversois mettaient en exergues les avantages de la navigation hollandaise vers l'ouest.

Le premier avantage des Hollandais, était que leurs armateurs partageaient la propriété des navires. La propriété d'un seul navire hollandais était partagée entre 10, 20, 30 ou même 40 propriétaires. Sans que les Anversois aient mentionné cela, il était beaucoup plus sûr et beaucoup moins risqué de posséder plusieurs petites parties de plusieurs navires différents au lieu d'un seul navire entier. Cela permettait aux capitaines hollandais de réaliser une plus grande réduction de frais que les capitaines anversois.²⁴ Cette idée est confirmée par la plainte des capitaines anversois qui pensaient que si les Hollandais n'étaient pas obligés d'équiper leurs navires de la même manière que les autres Néerlandais, les premiers attireraient tout le commerce maritime puisque dans ce cas, ils pourraient transporter des marchandises pour un meilleur prix, de telle sorte « que 1000 autres navires ne le pourraient jamais faire. » D'après les capitaines anversois, cela impliquerait la fin de la navigation. En exprimant cette crainte, ils ont certainement songé avant tout à leur propre navigation.

Les capitaines anversois pensaient aussi que si les navires hollandais ne pouvaient pas supporter les frais supplémentaires d'armement, les navires du Brabant, de la Flandre et de la Zélande le pouvaient encore moins puisque normalement ces derniers appareillaient sur lest, tandis que les Hollandais partaient en direction de l'ouest avec du blé et d'autres marchandises. La réexportation du blé des Pays-Bas, ou du moins le transport vers l'Europe du sud-ouest, aurait été d'après cette déclaration surtout une affaire hollandaise. Milja van Tielhof a constaté que la réexportation du blé de la Baltique était relativement restreinte vers 1545, probablement entre 10 à 25% de la quantité totale du blé importé dans l'ensemble des Pays-Bas. Sa supposition selon laquelle le comté de Hollande se trouvait au début des années 1540 au commence-

²⁴ D'après les capitaines anversois, les Hollandais avaient de grands navires de 300, 400 ou 500 *last* avec un équipage de 15, 20 ou 30 hommes.

ment d'un développement qui en fera « la grange à blé » de l'Europe occidentale et méridionale est soutenue par l'affirmation des capitaines anversoïses.²⁵

Pendant les années 1540, les Hollandais auraient importé aux Pays-Bas plus de marchandises que l'ensemble de l'importation de toutes les autres nations néerlandaises et étrangères. Si une telle affirmation n'est pas sans exagération, néanmoins, la dynamique de la navigation hollandaise qu'expriment les déclarations anversoïses, était bien réelle.

Les capitaines anversoïses se plaignaient également de la pratique hollandaise du transport combiné des produits en vrac et des marchandises de haute valeur. Cette pratique aurait provoqué la perte de plusieurs marchandises en mer. En effet, les armateurs de la Hollande chargeaient sur le sel, qui leur appartenait, des produits de luxe d'autres commerçants et si, pendant une tempête leur navire risquait de couler, les Hollandais jetaient d'abord à la mer, les produits de haute valeur pour ne pas perdre leur propre charge, le sel. Même s'il y avait du vrai dans cette accusation, les commerçants trouvaient quand même leur intérêt dans la répartition de leurs produits de haute valeur sur un grand nombre de navires ce qui réduisait le risque de perte de leurs biens.

Pour toutes ces raisons, mais surtout parce que les navires hollandais pouvaient transporter un tiers de biens en plus avec un équipage d'un tiers de moins d'hommes, grâce à une réduction des moyens de protection, les Hollandais pouvaient transporter une tonne de biens pour 24 s groten, tandis que les navires non hollandais ne savaient le faire que pour moins de 40 s groten. Les nolis des Hollandais étaient donc de 40% inférieurs à ceux des Anversoïses. En somme, il ne fait aucun doute qu'en 1549, les capitaines anversoïses reconnaissaient la supériorité de la navigation de leurs confrères du Nord.

Conclusion

C'étaient les commerçants étrangers et les autochtones de la métropole anversoïse qui se sont adressés au gouvernement central pour demander la protection de leurs intérêts commerciaux. La volonté du gouvernement à Bruxelles de soutenir les commerçants, les armateurs et les capitaines des Pays-Bas et de défendre leurs intérêts, a conduit à la définition d'un cadre législatif pour le commerce maritime. Les ordonnances de 1550 et 1551 étaient surtout axées sur la navigation vers l'ouest, sur les marchandises de haute valeur et sur leur protection. Le commerce de ces produits aux Pays-Bas semble avoir été surtout entre les mains des Espagnols et des Portugais. Pendant la première moitié du XVI^e siècle, les Hollandais ont de plus en plus attiré le transport de ces biens. A part les intérêts commerciaux en jeu, la volonté du gouvernement à Bruxelles de soumettre la navigation à une seule ordonnance s'explique, d'une part par la volonté d'unifier les Pays-Bas, et d'autre part, par son désir d'assurer les liens entre deux parties importantes des territoires de l'empire des Habsbourgs : l'Espagne et les Pays-Bas.

²⁵ M. VAN TIELHOF, *Hollandse graanhandel*, cit., pp. 160-161.

L'idée que l'ordonnance de 1550 était défavorable pour les navigations brabançonne et flamande et avantageuse pour la navigation hollandaise doit être nuancée. L'exclusion de la navigation vers l'est, dominée par la Hollande, de l'ordonnance de 1551, n'explique pas le succès hollandais dans la navigation. Ce succès datait déjà d'avant la promulgation des ordonnances sur la navigation. Les Hollandais ont convaincu le gouvernement central à Bruxelles que les petites marges de profit de la navigation vers l'est excluaient une augmentation des frais de protection. D'ailleurs, depuis la conclusion de la paix de Speyer en 1544 entre les Pays-Bas et le Danemark, la navigation vers la Baltique n'était plus autant menacée qu'auparavant. Par conséquent, il n'y avait pas d'urgence à soumettre la navigation vers l'est aux ordonnances sur la navigation²⁶ que la navigation vers l'ouest qui continuait à être menacée, en particulier par les Français.

L'expansion du transport de marchandises de haute valeur par les Hollandais aussi bien dans la navigation vers l'est que vers l'ouest, a été possible grâce à leur grande flotte construite pour le transport des produits en vrac. La répartition de produits de haute valeur comme le cuivre, la cire et les épices sur un grand nombre de navires, qui étaient d'autre part chargés de produits de basse valeur en vrac tels le sel et le blé, a rendu possible le transport en réalisant une réduction des frais de protection, comparativement aux frais de protection nécessaires au cas où les navires auraient été entièrement chargés de produits de haute valeur. Ainsi, les Hollandais ont obtenu un avantage important par rapport aux armateurs anversoïses, qui, indépendamment des ordonnances sur la navigation, se voyaient obligés de pourvoir leurs navires, chargés de biens de haute valeur, de plus d'hommes, d'armes et de munitions supplémentaires que leurs confrères hollandais. La combinaison et la diversification du transport et du commerce des produits en vrac et des produits de haute valeur, résultant en une plus grande péréquation des risques et de ce fait, en une réduction des frais de protection et d'assurance, a été une des clés du succès hollandais dans le transport maritime des Pays-Bas avant le milieu du XVI^e siècle. Pendant les guerres des Habsbourg et des Valois entre 1521 et 1559, les Hollandais ont de plus en plus attiré le transport de biens de haute valeur entre les Pays-Bas et l'Espagne. Le succès hollandais dans la navigation vers l'ouest était déjà réalisé avant 1550. Autrement dit, la conquête du marché de transport maritime aux Pays-Bas par les Hollandais a précédé la Révolte des Pays-Bas. Cette conclusion confirme l'idée selon laquelle l'importance de la Révolte dans la croissance économique des Provinces unies doit être relativisée. L'idée que la croissance économique hollandaise au XVI^e siècle a été le résultat d'un long processus dans lequel le commerce avec la Baltique a joué un rôle clé, est confirmée. Il faut y ajouter la croissance remarquable du transport et du commerce maritime par les Hollandais vers l'ouest. Les plaintes des Anversoïses et la promulgation des ordonnances sur la navigation n'ont pas pu changer cela.

Tout porte d'ailleurs à relativiser l'effet des ordonnances sur la navigation. En ce qui concerne le législateur, on peut constater que celui-ci, malgré son désir d'uniformisation, et malgré sa préoccupation en ce qui concerne la liaison en-

²⁶ Cela devait changer temporairement en 1557.

tre l'Espagne et les Pays-Bas, s'est intéressé aux différents intérêts des commerçants et armateurs dans les diverses régions maritimes des Pays-Bas.²⁷ Les ordonnances de 1550 et de 1551 étaient un compromis qui était le résultat de l'apport des intéressés les plus importants. Cela est assez remarquable, surtout quand on se rend compte que le futur Philippe II – roi d'Espagne, souverain des Pays-Bas et dernier comte de Hollande – était présent lors de plusieurs de ces discussions sur la rédaction des ordonnances.

²⁷ Pour les efforts du gouvernement central de contrôler l'application des ordonnances de 1550 et 1551 voir L. SICKING, *Neptune and the Netherlands*, cit., chapitre 4.

INDICE

Lunedì 11 aprile– APERTURA DEI LAVORI		
MARCO ROMAGNOLI, Sindaco di Prato.....pag.	7	
PIETRO VESTRI, Presidente dell'Istituto	» 9	
PAOLA MASSA, Prolusione. Il mare come fattore di sviluppo e di integrazione economica.....	» 11	
Lunedì 11 aprile – L'ECOSISTEMA DEL MARE: MARE, LAGHI E PAESI INTERNI		
Relazioni		
ARNOLD ESCH, Il ruolo del mare nell'economia di una città-corte in espansione: i registri doganali del porto di Roma (1445-1482)	pag. 59	
GIGLIOLA PAGANO DE DIVITIIS, Mediterraneo e Nord Europa fra '500 e '700: scambi commerciali e scambi culturali.....	» 81	
CÁTIA ANTUNES, Sea and Land: the Integration of the Dutch and Portuguese Urban Hinterlands in the European Maritime System during the Seventeenth Century	» 115	
LEX HEERMA VAN VOSS, POUL HOLM, Close Encounters with the Dutch	» 147	
Comunicazioni:		
CARLES MANERA, ANDREU SANSÓ, The Mediterranean Sea: A Bridge Between Coasts. 18 th Century Trading Links between The East Coast of Spain and the Balearic Islands	» 179	
ALBERTO GRANDI, Il governo di una risorsa collettiva. Regole e istituzioni della pesca nei laghi di Mantova in età moderna	» 201	
Dibattito (AERTS, ANTUNES, CAMPBELL, DE DIVITIIS, EPSTEIN, ESCH, FONTAINE, GRANDI, HEERMA VAN VOSS, KOWALESKI, LE BOUÉDEC, MUNRO, NORTH, RESTIFO, WALTER).....		» 219
Martedì 12 aprile – IL MARE E IL SUO SPAZIO		
Relazioni		
JEAN-CLAUDE HOCQUET, Due risorse marittime associate : il sale e il pesce. Profilo storico.....	pag. 235	

GERARD LE BOUÉDEC, Produits vivriers et matières premières dans le développement du cabotage en Europe atlantique (de la Péninsule Ibérique à l'Europe du Nord) XV ^e -XVIII ^e siècles.....	pag.	267
GILBERT BUTI, Entre échanges de proximité et trafics lointains : le cabotage en Méditerranée aux XVII ^e et XVIII ^e siècles	»	287
RICHARD W. UNGER, Investment and Risk: Ships Design & Investment in Port Infrastructure, 1200-1800	»	317
JEANETTE MARY NEESON, Coastal Commons: Custom and the Use of Seaweed: in the British Isles c. 1700-1900.....	»	343
Dibattito (ANTUNES, BELLAMY, BERG, BERGIER, BIBIKOV, BORRACELLI, BUTI, CAMPBELL, EPSTEIN, HALIKOWSKI, HEERMA VAN VOSS, HOCQUET, LE BOUÉDEC, MATHIAS, MUNRO, NEESON, RESTIFO, RODGER, UNGER, WALTER)		
	»	369
Comunicazioni		
HARALD WITTHÖFT, Sea Meets Land. The Sea as Dominant Factor in the Economic Development of a Hanse-Town - Lüneburg 1200-1800	pag.	389
RAFFAELLO VERGANI, Legname per l'Arsenale: i boschi "banditi" nella repubblica di Venezia, secoli XV-XVII.....	»	401
MAURIZIO GANGEMI, Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà del '700.....	»	415
BERNARD ALLAIRE, L'influence des pêches dans les orientations coloniales françaises au Canada à la fin du 16 ^e siècle.....	»	431
PAOLA NARDONE, L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico	»	441
LUCIANO PALERMO, Economie e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa (secoli XVI-XVIII).....	»	461
THORKILD KJÆRGAARD, A Seaborne Society. The Greenlandic neo-Eskimos and their Forerunners.....	»	489
PANAGIOTIS MICHAÏLARIS, Le saline di S. Maura (Lefkada) come fattore economico dello Stato Veneziano nella prima metà del XVIII secolo	»	499
NUALA ZAHEDIEH, New World resources and the Expansion of England's Merchant Marine	»	511
Dibattito (BERG, CAMPBELL, EPSTEIN, GANGEMI, HEERMA VAN VOSS, HOCQUET, KJÆRGAARD, MICHAÏLARIS, MORGAN, MOTT, MUNRO, NEESON, NORTH, PHILLIPS, RODGER, VAN DER HEYDEN, VERGANI, WALTER, WITTHÖFT, ZAHEDIEH)		
	»	523

Mercoledì 13 aprile – INVESTIMENTI E RISCHI

Relazioni

MARIA BOGUCA, Risks Connected to the Maritime Way of Life. The Case of Danzig in Early Modern Times	pag. 537
CHRISTIAAN VAN BOCHOVE, JAN LUITEN VAN ZANDEN, Two Engines of Early Modern Economic Growth? Herring Fisheries and Whaling during the Dutch Golden Age (1600-1800)	» 557
MARKUS A. DENZEL, Die Seeversicherung als kommerzielle Innovation im Mittelmeerraum und in Nordwesteuropa vom Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert	» 575
ENRIQUE CRUELLES GÓMEZ, Los mercados aseguradores del Mediterráneo catalano-aragonés	» 611
KENNETH MORGAN, Port Facilities in Eighteenth-Century Britain	» 641
Dibattito (ANTUNES, BIBIKOV, BLOKMANS, CAMPBELL, CRUELLES GÓMEZ, DENZEL, HEERMA VAN VOSSKJÆRGAARD, KOWALESKI, LADERO, MATHIAS, MORGAN, MUNRO, PHILLIPS, SICKING, SIMIĆ, UNGER, VAN DER WEE, VAN BOCHOVE, VAN ZANDEN)	» 661

Comunicazioni

GIULIO FENICIA, I noli marittimi nell'economia ragusea del XVI secolo	pag. 675
WOLFGANG KAISER, Frictions profitables. L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVI ^e -XVII ^e siècles)	» 689
LEONOR FREIRE COSTA, Privateering and Insurance: Transaction Costs in Seventeenth-Century European Colonial Flows	» 703
GONÇAL LÓPEZ NADAL, The Majorcan Squadron (1660-1684). Notes for a Study of Maritime Enterprise: Supplying, Financing, and Investment	» 727
DONATELLA STRANGIO, Il porto di Civitavecchia (secc. XVI-XVIII): investimenti e sviluppo economico	» 761
LUISA PICCINNO, Città, porto, economia locale. I progetti di ampliamento del Portofranco di Genova tra Sei e Settecento	» 773
LOUIS SICKING, Stratégies de réduction de risque dans le transport maritime des Pays-Bas au XVI ^e siècle	» 795
MARCELLO BERTI, I rischi nella circolazione marittima tra Europa nordica ed Europa mediterranea nel primo trentennio del Seicento ed il caso della seconda guerra anglo-olandese (1665-67)	» 809
GERASSIMOS D. PAGRATIS, "Le fortune di mare". Incidenti della navigazione mercantile nei mari Ionio e Adriatico (1611-1795)	» 841

Dibattito (BORRACELLI, FENICIA, FREIRE COSTA, LE BOUËDEC, SIMIĆ, STRANGIO, UNGER, KJÆRGAARD, LÓPEZ NADAL, MUNRO, PAGRATIS, PICCINNO, SICKING, VAN DER HEUVEL) pag. 863

Giovedì 14 aprile – I MESTIERI DEL MARE E L'ECONOMIA DELLE COMUNITÀ COSTIERE

Relazioni

- MATHIEU ARNOUX, JACQUES BOTTIN, La Manche : frontière, marché ou espace de production ? Fonctions économiques et évolution d'un espace maritime (XIV^e-XVII^e siècles) pag. 875
- MARYANNE KOWALESKI, Working at Sea: Maritime Recruitment and Remuneration in Medieval England..... » 907
- ALAIN CABANTOUS, L'Etat et les communautés maritimes. Autour de la déclaration royale de 1726..... » 937
- EDMUND KIZIK, Das Lebensniveau Danziger Seeleute in der 2. Hälfte des 17. und im 18. Jahrhundert » 955
- RENAUD MORIEUX, Mer-terroir ou mer-territoire ? Les querelles de pêche franco-anglaises au XVIII^e siècle » 971
- Dibattito (ARNOUX, BORRACELLI, BOTTIN, BUTI, CABANTOUS, CAMPBELL, DE NICOLO, HALIKOWSKI, HOCQUET, KIZIK, KOWALESKI, LE BOUËDEC, MORIEUX, NEESON, RODGER, SANSÀ, SICKING, SIMIĆ, UNGER, VAN DER HEIJDEN, ZAHEDIEH) » 997

Comunicazioni

- PINUCCIA F. SIMBULA, L'arruolamento degli equipaggi nei regni della Corona d'Aragona (secc. XIV-XV) pag. 1019
- MARCO MORONI, Tra "relitti di mare" e paludi costiere: nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto (secoli XVI-XVIII) » 1041
- MARTIN BELLAMY, A Northern Arsenal: The Administration of the Danish Naval Dockyard during the Reign of Christian IV (1596 - 1648).. » 1057
- JOHN G. EVERAERT, La vocation maritime de la Flandre, La course ou la pêche : une alternative ? (1650 – 1730) » 1075
- ANDREA ZANINI, Un difficile equilibrio. Stato, pescatori e comunità in Liguria tra Sei e Settecento..... » 1091
- MANON VAN DER HEIJDEN, DANIELLE VAN DEN HEUVEL, Surviving Strategies of Dutch Seamen's Wives. 17th-18th Centuries » 1103
- CARLA RAHN PHILLIPS, The Long-Term Profitability of the Tuna Fisheries in Southwestern Spain » 1121

Dibattito (ANTUNES, BELLAMY, BUTI, CABANTOUS, CAMPBELL, DE NICOLÒ, HEERMA VAN VOSSKOWALESKI, KJÆRGAARD, MORONI, MUNRO, PHILLIPS, RODGER, SANSÀ, UNGER, VAN BOCHOVE, VAN DER HEIJDEN, VAN DER HEUVEL, ZANINI)	pag. 1137
--	-----------

Venerdì 15 aprile – IDEE, REGOLE E PERCEZIONI ECONOMICHE

Relazioni

VITO PIERGIOVANNI, Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti	pag. 1155
---	-----------

ROMAN CZAJA, L'idea del potere sul mare Baltico nella legislazione della Lega Anseatica dal XIII al XVI secolo	» 1169
---	--------

Comunicazioni

LAWRENCE V. MOTT, Export Control and the Rise of the Office of the Admiral in the Crown of Aragon 1245 – 1282	» 1179
--	--------

GIOVANNI CECCARELLI, Quando rischiare è lecito. Il credito finalizzato al commercio marittimo nella riflessione scolastica tardomedievale.....	» 1187
---	--------

RAFFAELLA SALVEMINI, Le pratiche di sanità marittima nel Regno di Napoli nella seconda metà del Settecento.....	» 1201
--	--------

Dibattito (BIBIKOV, CASSANDRO, CECCARELLI, CZAJA, GROHMANN, KOWALESKI, MOTT, MUNRO, PIERGIOVANNI, RESTIFO, SALVEMINI, UNGER, WITTHÖFT)	» 1219
--	--------