

Lieux, Places, Espaces. Pratiques marchandes en Méditerranée
(Moyen Âge – époque moderne)

7 – 9 juin/june 2007

Sites, Places, Spaces. Merchants Practices in the Mediterranean
(from the late Middle Ages to Modern Times)

RESUMES - ABSTRACTS

Le colloque propose une réflexion spécifique sur les échanges en Méditerranée au Moyen-Âge et à l'époque moderne à partir de leurs dimensions spatiales. Il s'agit de comprendre comment les pratiques sociales de l'échange contribuent à la production et au façonnement d'espaces et de lieux particuliers. Les lieux et les espaces des échanges sont envisagés comme des constructions sociales produites par les acteurs et en même temps comme des éléments fondamentaux qui orientent leurs pratiques mercantiles. Modelé et construit par les pratiques marchandes, l'espace les modèle et les contraint en retour ; il n'est par conséquent jamais neutre. En effet, les dimensions spatiales des pratiques marchandes peuvent se décliner selon plusieurs modes : par l'analyse des lieux d'échange, lieux créés ou appropriés, éphémères ou pérennes ; par la mise en valeur des structurations politico-juridiques, institutionnalisées ou coutumières de la « place » marchande ; par l'intérêt porté à la construction d'espaces économiques avec leurs circuits, leurs acteurs et leurs pratiques routinières.

The workshop intends to explore exchanges in the Mediterranean from the Middle Ages to modern times, in particular their spatial dimensions. It aims at a deeper understanding of how social practices of exchange contributed to the creation and shaping of spaces and specific sites. Sites and spaces of exchange are here understood as socially constructed by agents and at the same time as fundamental elements directing merchant practices. Shaped and constructed by mercantile practices, space also forms and constrains practices; consequently, space is never neutral. The spatial dimensions of merchant practices might thus be investigated from various angles: by analysing social sites, that is sites that have been created or appropriated, or are transitory or permanent; by assessing the impact of political-judicial structures, institutionalised or accustomed as what the early modern mercantile literature terms “place”; finally, by exploring the creation of larger economic spaces, focusing on its processes, agents and routines.

Brigitte Marin (Aix-en-Provence), *Les mots du marché*

La communication s'attache au vocabulaire qui, dans différentes langues du bassin méditerranéen, désigne les espaces voués aux échanges et aux pratiques marchandes. Elle s'appuie sur une documentation rassemblée dans le cadre d'un programme de recherche intitulé les « Mots de la ville », qui s'est donné pour objet les systèmes lexicaux en usage dans les divers registres de langue (langue « administrante », langages techniques, parlers communs) pour nommer la ville et ses territoires. Le « Trésor des mots de la ville » (dirigé par Christian Topalov, Jean-Charles Depaule, Laurent Coudroy de Lille et moi-même), actuellement en voie d'achèvement (à paraître en 2008) rassemble des notices, dans huit langues, sur des mots communs désignant des catégories de villes, des divisions urbaines (quartiers, centre/périphérie), des formes d'habitat et enfin des espaces découverts; dans ce dernier champ sémantique, certains « mots du marché » comme *sûq* en arabe, *mercado* en espagnol ou en portugais, *mercato* ou *fondaco* en italien, ont retenu l'attention. Aussi, la communication s'articule-t-elle, pour l'essentiel, sur quelques observations à visée comparative, issues d'une lecture transversale de ces différentes notices.

La dimension spatiale des échanges sera donc interrogée à partir des usages lexicaux comparés dans plusieurs langues de la Méditerranée. En effet, le langage découpe et classe les espaces. Les changements de sens des mots au cours du temps, les glissements sémantiques, les créations lexicales, les circulations et emprunts linguistiques constituent autant d'observatoires pour comprendre comment les pratiques sociales de l'échange ont produit des lieux particuliers, mais aussi comment ces lieux étaient identifiés, perçus et investis par les acteurs. Les sources mobilisées pour cette enquête sont d'une part les dictionnaires anciens et modernes et, d'autre part, des textes variés (récits de voyageurs, chroniques, lois et règlements, etc.) qui en fournissent des occurrences. Ces « mots du marché » seront étudiés dans des contextes urbains.

La communication abordera quatre ensembles de questions :

- la polysémie des mots qui, comme le mot « marché » en français, désignent à la fois l'ensemble des personnes qui pratiquent les échanges, l'assemblée ou réunion des marchands et des acheteurs, et le lieu où l'on vend et où l'on achète, le lieu où se réalisent les transactions ;
- les opérations de catégorisation et de classification des lieux de l'échange observables dans les différents systèmes lexicaux (italien, espagnol, portugais, arabe) : mots génériques, spécifications, hiérarchisations, mots concurrents, etc. L'évolution de ces classifications au cours du temps nous renseignera sur l'évolution des pratiques sociales marchandes et des façonnements spatiaux auxquels elles renvoient ;
- le rapport espace découvert / espace construit dans les lieux de marché à travers les mots qui désignent ces différentes formes spatiales ;
- la circulation des « mots du marché » des différentes langues dans l'espace méditerranéen (emprunts, adaptations, traductions).

Olivia Remie Constable (Notre Dame, USA), *La christianisation de l'espace musulman : Conversion du funduq dans l'Ibérie du 13^e siècle*

Après la conquête d'une ville médiévale, le nouveau roi devait décider non seulement que faire de la population humaine conquise, mais aussi comment s'occuper de l'infrastructure urbaine du nouveau domaine. Ce processus a été bien documenté au 13^e siècle en Espagne pendant la « reconquête » chrétienne des territoires andalous. Mon article traite de l'institution du *funduq* musulman et prend en considération ce qui s'est passé quand l'administration de ces espaces commerciaux a été saisie par de nouveaux dirigeants chrétiens. Il traite de l'adaptation et de l'utilisation de ces aménagements dans les villes nouvellement chrétiennes des couronnes de Castille et d'Aragón, comme l'*alhóndiga* (en castillan) et le *fondech* (en catalan). J'ai précédemment attiré l'attention sur les différences distinctes dans les manières dont les *funduqs* ont été assimilés comme espaces commerciaux chrétiens dans ces deux régions ibériques. Cependant, bien que je vois toujours certaines différences, j'ai récemment eu affaire à des témoignages qui me forcent à repenser quelques-uns de mes précédents arguments.

Le *funduq* et les institutions analogues avaient deux fonctions fondamentales qui ont persisté à travers le temps et l'espace dans le monde médiéval méditerranéen : loger des marchands et entreposer des denrées. Ces deux fonctions se sont poursuivies dans de nombreuses villes de la péninsule ibérique après le passage du pouvoir musulman au pouvoir chrétien. Dans le passé, j'ai indiqué que l'aspect entrepôt avait persisté de façon plus forte en Castille, alors que la fonction logement était plus importante dans la couronne d'Aragón, où la population *mudejar*, plus nombreuse, croyait toujours que l'institution appartenait au domaine de l'hôtellerie. Maintenant, cependant, je crois que nous devons porter une nouvelle attention au rôle du *fondech* dans le contrôle et l'emmagasinage de certains types de denrée dans la couronne d'Aragón. Mon article en apporte les preuves pour le papier, le vin, et les textiles dans l'est de l'Ibérie, à la fin du 13^e siècle, et note des similitudes avec des *funduqs* et des *fondacos* pour ces produits en dehors du monde méditerranéen.

Malgré des données qui démontrent l'importance des *fondechs* comme entrepôts dans la couronne d'Aragón, il faut noter que les produits particuliers qui étaient associés aux *fondechs* de cette région (comme le papier, le vin, et les textiles) étaient différents des denrées ailleurs plus souvent associés aux *funduqs* et aux *fondacos*. Dans le monde islamique et ailleurs dans le sud de l'Europe (y compris la Castille), il était beaucoup plus courant de trouver ces constructions servant d'entrepôts et de points de contrôle officiellement régulés pour les grains, le sel, et d'autres denrées qui étaient cruciales pour assurer la continuité de la réserve urbaine en nourriture. Des entrepôts pour les grains et le sel étaient bien documentés dans des villes telles que Séville et Venise, pendant le Bas Moyen-Âge. Ces aménagements servaient à régler les réserves, la distribution, et les prix, en fournissant aussi des revenus à l'administration royale ou urbaine. A l'opposé de ces produits de base, les produits associés aux *fondechs* de la couronne d'Aragón étaient des produits de luxe, par conséquent rémunérateurs. Ils ont certainement généré des revenus considérables, mais ils n'étaient pas soumis aux contrôles des prix en vue de l'intérêt public ni destinés à fournir des réserves contre la famine. Les administrations urbaines et royales dans la couronne d'Aragón étaient indubitablement intéressées par le contrôle des réserves de grain et de sel, dans le but de se prémunir contre la pénurie et la cherté des denrées, mais leurs contrôles étaient effectués à travers d'autres aménagements. Par conséquent, bien que les *fondechs* aient fleuri à Barcelone, à Valence, et ailleurs dans l'est de l'Ibérie tout au long du Bas Moyen-Âge, et bien que ces constructions se soient chargées de quelques denrées spécialisées, elles ne semblent pas être associées aux denrées essentielles. Elles servaient plutôt d'hôtelleries pour les voyageurs et d'entrepôts pour des denrées sélectionnées. A cet égard, les *fondechs* dans la couronne d'Aragón ont conservé une identité particulière aussi bien qu'une utilité après le passage du pouvoir musulman au pouvoir chrétien.

Stefan Weber (Londres/London), *A Merchant's Space: The Making of the Ottoman Port City of Sidon on the Levantine shore (regional framework and individual praxis)*

The city of Sidon – in regard to its historical fabric– can be viewed mainly as an Ottoman city. This statement can be surprising as Sidon was once an important Phoenician commercial city which saw the shift of various rulers throughout different centuries. But during almost two centuries (12th and 13th ct.) of constant wars and siege between the Crusader and Ayyubid-Mamluks armies, the coastal cities were severely damaged and, with the exception of Tripoli, not much redeveloped under the Mamluks (14th and 15th ct.) when the Mediterranean was considered as a hostile border. However, this changed after the arrival of the Ottomans in 1516. With the territorial expansion of the Ottoman Empire, Sidon was no longer located on the uncertain border of the empire and therefore became an Ottoman city port on one of the most important communication lines of the empire: the Mediterranean. Sidon was literally rebuilt particularly from the second half of the 16th century until both political power and the main commercial trade routes shifted, in the late 18th and early 19th centuries, to other cities of the region (Acre, Beirut).

This contribution will deal with the creation and development of an Ottoman port-town on two levels. In an urbanistic approach, the reorganization of the city will be discussed through examining various elements, such as housing, administration, commercial sectors, religious space and defense structures, etc., in the light of infrastructural investments by Ottoman administration or dignitaries on trade routes in the Eastern Mediterranean. The second line of investigation will focus on the individual production of space. Based on the building activities of an early 18th-century merchant and tax collector, Ali Agha al-Hammud and his two houses, a caravanserai, a *suq* and the bathhouse, we shall discuss the principles of patronship, location, setting and style. Specifically his houses demonstrate a notable's wish for a bourgeois style and the search for new architectural expressions. The location of the reception halls of the two residences show continuous updating of new styles and, they are built in a very representative way on top of the old city border, visible for everybody passing by Sidon. These *fine distinctions* are directly connected to his position in the city. Ali Agha received his guests in these rooms in the evenings, gathering for informal meetings to discuss the affairs of the city.

The traces of regional and local actors and their built environment will be followed with methodologies from history, art-history and building archaeology. These traces are well preserved on the various layers of the urban worlds of the old city of Sidon.

Kim Siebenhüner (Bâle/Basle), *Les bijoux du sūk. Espaces et pratiques commerciales dans l'Alep au début de l'Époque moderne. L'exemple du commerce des bijoux.*

Aux 16^e et 17^e siècles, Alep était l'un des plus importants centres commerciaux de l'Empire ottoman. La ville était un marché d'une grande activité dans la vente et l'achat des pierres précieuses. L'une des descriptions les plus détaillées de ce commerce nous vient du commerçant d'Ulm, Hans Ulrich Krafft (1550–1621), qui travailla à Alep au service de la firme augsbourgeoise Manlich. A partir de ses descriptions, nous analyserons dans cet exposé les pratiques commerciales à Alep au début de l'Époque moderne, ainsi que leur localisation au sein de la ville. En s'appuyant sur le commerce des bijoux, notre intervention vise à retracer un vaste réseau de relations commerciales qui s'étendaient jusqu'en Asie et conféraient à Alep une importance internationale (1). Nous montrerons que la circulation des marchandises et des acteurs commerciaux au sein de la ville était étroitement liée à l'infrastructure commerciale de celle-ci (2). Les pratiques en affaires des commerçants de bijoux, telle est notre thèse, suivaient en effet la logique de cette infrastructure en même temps qu'elles la dépassaient (3).

(1) Pendant des siècles, Alep représenta une étape de la célèbre Route de la Soie entre l'Asie et l'Europe. Au cours des 14^e et 15^e siècles, les routes des voyageurs et des marchandises à travers la péninsule arabe et la Perse se déplacèrent en outre au profit d'Alep. A cause de sa conquête par les Ottomans en 1516, Alep se trouva dans une position centrale et non plus à la périphérie septentrionale de l'empire mamelouk. Aux 16^e et 17^e siècles, Alep était la plus importante plaque tournante de la distribution des produits manufacturés venant d'Europe en direction de l'Orient et, en sens inverse, des matières premières venant de l'arrière-pays d'Alep et d'Asie en direction de l'Europe. Parmi les marchandises d'Asie arrivant à Alep en caravane, on trouvait surtout la soie iranienne, les épices indiennes et le coton syrien. Par ces mêmes routes commerciales parvenaient aussi à Alep perles et pierres précieuses : les diamants, rubis et saphirs étaient importés d'Inde, les perles venaient du golfe Persique, les turquoises de Perse, les émeraudes d'Égypte.

(2) Arrivant aux portes d'Alep, commerçants et marchandises prenaient une route spécifique à travers la ville qui était marquée autant par les règles du négoce que par l'architecture commerciale de la ville. A l'arrivée des caravanes à Alep, les marchandises étaient estimées, enregistrées, puis finalement transportées en ville, où elles étaient imposées par les douaniers de la cité; elles arrivaient alors dans l'un des caravansérails. Les marchandises destinées à être vendues en ville transitaient par un grossiste vers les commerçants spécialisés qui les vendaient dans leurs boutiques du bazar. Le bazar représentait un espace commercial caractéristique des villes orientales. Au 16^e siècle, le bazar d'Alep était constitué d'un ensemble couvert de plus d'un kilomètre carré, composé de boutiques, d'ateliers, de mosquées, de bains et de caravansérails. Beaucoup de produits étaient distribués dans des lieux spécifiques du bazar.

(3) Hans Ulrich Krafft, durant son séjour à Alep de mai à août 1574, fut, à plusieurs reprises en contact avec des commerçants de bijoux. Comme d'autres corps de métiers, les ateliers et boutiques des orfèvres et des joailliers étaient installés dans une zone spécifique du bazar qui, au 16^e siècle, était, selon toute probabilité, située du côté est de la Grande Mosquée, dans la vieille ville. Quand Krafft rapporte qu'il s'est rendu chez un commerçant de bijoux alepin, accompagné d'un expert en joaillerie néerlandais, pour y acheter des pierres précieuses, on peut donc présumer que c'est à cet endroit qu'il s'est rendu. Une autre fois, Krafft consulte un Arménien importateur de pierres précieuses venu d'Inde avec l'une des caravanes : il s'est donc probablement rendu au caravansérial où le commerçant s'était installé. Bien que le commerce des pierres précieuses se déroulat généralement aux endroits prévus, il débordait pourtant simultanément des lieux qui lui étaient attribués : une partie du commerce des pierres précieuses et de joaillerie ne se déroulait en effet pas au *sūk* des orfèvres, mais, comme l'illustre le récit de Hans Ulrich Krafft, en des lieux moins fréquentés. Contrairement aux textiles ou aux épices, les pierres précieuses pouvaient facilement être cachées et importées de manière clandestine. La vente et l'achat de ces pierres se pratiquaient en *catimini*, par exemple dans des ruelles retirées et dans les arrière-cours. Le lieu déterminait aussi les pratiques commerciales : alors que dans le *khān*, les pierres précieuses pouvaient être examinées, étalées sur un tapis, le commerçant travaillant dans l'ombre sortait les diamants d'une cachette dans sa bouche. Ce n'est pas seulement en cela que le commerce de bijoux suivait ses propres règles ; dans l'ensemble, la démonstration d'un certain savoir-faire et la manière de présenter les objets précieux jouaient un rôle déterminant dans le commerce des bijoux.

Sibylle Backmann (Münster), *Le Fondaco dei Tedeschi: Inclusion et exclusion des marchands allemands dans l'économie vénitienne (1550-1650)*

Le *Fondaco dei Tedeschi*, attesté pour la première fois dans un acte de 1225, fut détruit par un incendie, et reconstruit en 1508 à proximité immédiate du Rialto, le centre économique de Venise. Ce bâtiment, qui existe encore aujourd'hui, remplissait plusieurs fonctions – pour son propriétaire, l'Etat de Venise, et ses utilisateurs, les marchands allemands. Site d'implantation des comptoirs allemands, entrepôt, poste de douane de l'Etat de Venise, il était toutefois aussi une communauté, tout au moins pour une part, autogérée. La Nation *Alemana*, pour reprendre le nom que se donnaient aussi les marchands du *Fondaco*, disposait du pouvoir de police dans le bâtiment, du droit de percevoir ses propres impôts, et de deux consuls, délégués élus qui représentaient les Allemands vis-à-vis des autorités vénitiennes.

Fondée sur des sources normatives, la recherche a souvent interprété l'institution du *Fondaco dei Tedeschi* comme un instrument répressif de la politique commerciale vénitienne. Le capitulaire imposait aux marchands allemands d'entreposer leurs marchandises et de faire leurs affaires exclusivement dans cette maison de commerce, sous la surveillance permanente d'un « *sensale* » ou courtier, fonctionnaire vénitien. Une loi de la *Signoria*, interdisant aux commerçants allemands, en dernier lieu en 1531, d'habiter en dehors du *Fondaco*, est à la base de l'interprétation de Richard Sennett, qui voit dans le *Fondaco dei Tedeschi* un modèle pour des formes d'espace répressives ultérieures, c'est-à-dire le ghetto juif.

Parallèlement, les privilèges particuliers dont jouissaient les marchands allemands étaient mis en relief à de nombreuses reprises. En comparaison d'autres nations commerçantes étrangères, ils payaient des droits de douane inférieurs. De plus, le gouvernement vénitien avait interdit à ses propres sujets le commerce direct avec l'Empire allemand, réservant ainsi aux marchands du *Fondaco* l'exclusivité du segment de marché du commerce terrestre avec le Nord.

L'analyse des investissements d'entreprises allemandes à Venise, réalisée à partir d'actes notariés, montre bien que l'activité économique des marchands allemands n'était cependant aucunement limitée à ce secteur de l'économie vénitienne. S'y trouvent, outre des références au commerce terrestre transalpin, des preuves d'un engagement dans le commerce maritime. Les documents en témoignant deviennent particulièrement denses dans les années 1630. Alors que la Guerre de Trente Ans s'était étendue au Sud de l'Allemagne, devenu à son tour le théâtre de combats, le commerce avec les villes portuaires de la péninsule ibérique constituait une alternative lucrative au commerce terrestre.

Les opérations financières étaient une autre branche dans laquelle les comptoirs allemands étaient actifs. Depuis 1575, les foires de change de Piacenza offraient également aux entreprises allemandes la possibilité de participer aux affaires de change internationales, comme le montrent les exemples des comptoirs de Hieronymus et Christoph Ott, et Hans Widmann.

Bien que la loi interdise aux étrangers ne disposant pas du droit de citoyenneté vénitien de posséder des biens immobiliers dans l'Etat de Venise, les marchands allemands investirent des sommes importantes dans des propriétés foncières à Venise et sur le territoire vénitien. Souvent, l'achat de résidences citadines imposantes dans la ville de Venise et de vastes domaines sur la *Terra Ferma* n'était pas seulement le fait d'un rationalisme économique dicté par l'envolée du prix des produits agricoles dans la deuxième moitié du XVI^{ème} siècle, mais aussi d'une stratégie visant à une augmentation de leur prestige social.

Malgré leur intégration dans divers segments de l'économie vénitienne et des contacts économiques quotidiens avec les commerçants locaux, les marchands allemands ne parvinrent pas à s'insérer de manière durable dans leurs réseaux professionnels. L'analyse des fondations de sociétés et des mandats généraux de marchands allemands montrent qu'une coopération économique ne fut organisée que sur une base familiale ou entre compatriotes. Ce faisant, il serait erroné de chercher la cause de cette exclusion des marchands allemands dans la politique économique restrictive de l'Etat vénitien. Elle réside bien plus dans les tentatives de la Nation *Alemana* de réserver à son propre groupe social, avec le soutien des gouvernements des villes impériales du Sud de l'Allemagne, l'exclusivité des privilèges de la maison de commerce allemande.

Giulia Vertecchi (Venise/Venice), *The Venetian Flour Fondaci in the Eighteenth Century: from marketplace to multiple functional structures.*

Up until the beginning of the 18th Century, the *fondaci* in Rialto and San Marco were the only public *fondaci* in the city. In 1704, in an effort to reduce the spread of small private *fondaci* and the smuggling of flour, the Senate authorised the opening of four new public *fondaci* around the city. By the end of the century, the number of *fondaci* had risen to eight, although their exact location is unknown today. As a result, the increased number of places where flour could be sold and distributed meant some important functional changes to the architecture of the San Marco and Rialto *fondaci*. Inside the buildings, the number of flour retailers fell drastically. Some of the outlets originally selling flour were converted into carpenters' and craftsmen's workshops; part of the San Marco *fondaco* was converted into the headquarters of the *Accademia di Pittura*.

At the same time, changes to the structures of the buildings were accompanied by a transformation to the flour market itself. The increase in the number of *fondaci* was in fact an attempt by the Senate to discourage smuggling, but it had no effect on the amount of flour sold. Quite the reverse. In 1739, flour sales by the *fondaci* fell to their lowest historical level. Additionally, not only was the flour sold by the *fondaci* of poor quality, but it was also very easy to obtain smuggled flour. Laws enacted by the Senate in the 18th Century demonstrate the difficulties in administering the *fondaci* and controlling the flour market. Despite a wide range of attempts made to remedy the situation, none had the desired effect. In 1755 for example, the magistrates set up a commission to examine the quality of flour. The commission uncovered frauds by the millers, but also proposed investment to improve the quality of the milling which presupposed changing all the machine pieces in the mills.

The ease of obtaining flour throughout the city was an important economic and social issue. The flour market was tied to the first efforts to liberalise the grain trade. Differently from other Italian and European cities, Venice sought, as far as possible, a protectionist policy. The cultural climate, however, encouraged economic change. Nevertheless, the Venetian ruling class, made up essentially of landowners, had little interest in introducing innovations which could weaken their hold on the market. Within the Senate, two lines of thought emerged. A minority led by Andrea Memmo, was in favour of the liberalisation of the guilds (*Arti*): this was opposed by Andrea Tron, one of the most influential figures in the Venetian government in the 18th Century. Andrea Tron had been ambassador in Paris, the Hague and Vienna. He was familiar with European political and economic context and was an admirer of reformism. Notwithstanding, he did not believe that this type of reform was applicable to the Venetian model where he thought the government structure incapable of modification. Andrea Tron himself promoted reform of the flour *fondaci* which would return the *fondaci* to their ancient splendour. The new regulations governing the *fondaci* was a pretext to affirm government policy: an unedited document illustrates the hostility shown by a nobleman such as Andrea Tron towards the tradesmen and above all the companies which sold comestibles. Andrea Tron understood the importance played by the *fondaci* as an instrument both of market and social control. Little did it matter if the *fondaci* balance sheet was in the red throughout the century, or if the San Marco and Rialto *fondaci* were in decline and were changing roles. The *fondaco* retained its place in the politics of the ruling class, up until the end of the century, as a symbol of a flourishing, economy.

Tahar Mansouri (Tunis), *Port and fondouk: Places of trade and exchange between Orient and Occident in Medieval times*

Our contribution is concerned with two emblematic places in the relationship between Orient and Occident in medieval times: the port and the fondouk. First of all, before outlining the commercial and cultural role of these institutions, we sketch the official framework for their functioning, the “treaties of peace and commerce”. We present a definition of the harbour space as it emerges through customs institutions and the treaties of *fiqh*, but also through certain technical terms relating to the space, such as *hofra* (hole), *hait* (wall) or *hilqa* (circle), which conferred validity or not on commercial transactions. This is obviously an official definition depending essentially on the payment of customs duties.

We will also attempt to elaborate on the role of the fondouk in trading activities, which involved extensive contact with Christians. The fondouk seems to have been an “occidental” space, open to the different expatriated communities, serving as a commercial place of exchange between Europeans, and also as a transit zone for local or European commodities, passing between European merchants. Indeed, the fondouk, despite having an important role in connecting Christian communities and local societies, essentially served as a hyphen between “Europe and Europe”. Thirdly, we will introduce those brokers who played an essential role in the commercial transactions both within and outside the port, such as the *drogman* (translator), the *dallal* (street vendor, “à la criée”) or the notaries whose role was not only to certify transactions but also to “pass on” terminology and values. In this sense they had an important cultural function in the medieval Mediterranean, especially in mediating relations between Orient and Occident.

Anne Brogini (Nice/Nizza), *The emergence of a trade area. Malta and Marseilles in the modern age.*

This paper attempts to elucidate the role played by the people of Marseilles in the birth and structuring of Malta as a trade area in the western Mediterranean region at the beginning of the modern era. The history of the island, which from 1530 was placed under the suzerainty of a military and religious order which emanated from crusaders' ideology, seems at first glance to be one of war. A space of military engagements in the 16th century, Malta became an active and dynamic Christian privateer State in the following century. However, at the same time, and since the 12th century, the island acquired the dimensions of a market place for major families, especially from Marseilles, who steadily dominated the social and economic life of the harbour.

This rapid mutation was the result of alliances between political and religious authorities and the realisation, led by traders from Marseilles, of the strategic attributes of Malta as a stop-over and a return freight harbour, similar to the northern port of Leghorn. Between the 16th and 17th centuries, the Order set up the necessary institutional and legal frameworks for the privateering and commercial development of the island (regulations, strict control of ships, men and shiploads). These frameworks were often bypassed by the very same Order that established them, and the issuing of patents served the vital interests of an island that was witnessing full population growth. This was carried out mainly in response to pressure from Marseilles traders, who were bound to the Order for ever by their supply of military orders speaking the Provence language. In the 17th century, these traders became more and more prominent in the island's society and economy. Thus, through their activity and networks, they contributed to the establishment of the harbour as a space which encompassed both shores of the Mediterranean Sea.

Jean-Louis Gaulin (Lyon/Lyons), *Connecting Mercantile Places : Commercial Treaties between Towns and Legal Proceedings in Communal Italy (12th-13th Centuries)*

This paper draws attention to the economic space constituted by relationships between mercantile places, using the example of Communal Italy during the 12th and 13th centuries. In a dynamic context, the existence of a multiplicity of places (I) was counterbalanced by the creation of a network of cities approved by treaties (II) whose aim was the harmonization of mercantile customs between towns.

1. It is well known that Communal Italy was distinguished by its status as a kingdom of cities without capital or central government. About sixty towns containing more than 10 000 inhabitants by 1300, the height of the medieval phase of demographic growth, developed institutions from the early 12th which transformed them into urban republics, self-governed and free to conclude treaties with other States. Within a limited territorial framework (« città » and « contado »), each commune regulated its economic life and vouched for the instruments of trade (such as weights and measures and sometimes local currency). Furthermore, each commune aimed to establish the conditions of trust between citizens, imposing strict controls on the notaries and offering a court for the settlement of civil conflicts (the so-called 'banishment for debts'). The development of market places reveals both the public impulse behind economic exchanges and an intention to regulate their geography, rhythms and customs.

2. Although each town intended to become a mercantile place in its own right, it nevertheless had to be connected to other places. The biggest cities relied upon the resources of minor centers in an economy which was still mainly agricultural, the craft specialization of some cities gave rise to a trade in manufactured goods, while international trade was sustained by a network of routes lined with interdependent places. These relationships were often formalized by treaties (*pax, concordia, conventio*) written in a flexible context whose main variables were the relative power of the town, the state of relations between trading partners, the general political situation of the kingdom and imperial or papal interventions. A spatial study of these treaties underlines three main typologies : they can express either the hegemony of large cities over their neighbors or the link established between two complementary cities. As for the treaties concluded with foreign powers, they highlight the role of 'interface' played by Pisa and Genoa. Over two centuries, these networks clearly evolved. The Lombard League, which brought many cities together against Frederick I Barbarossa, had a mercantile aspect illustrated by agreements which aimed to reduce tolls in the Padan plain. This large alliance did not survive the victory of the Lombard cities (peace of Constance, 1183) : from 1200, the main cities looked out for themselves. Facing Milan and its free or forced allies, Cremona, which was at that time the second economic 'lung' of Lombardy, established an alternative network via alliances with Parma, Mantova or Verona. During the second half of the 13th century, the new hierarchies were to the benefit of some major cities and to the relative detriment of declining centers (for instance, Bologna vis-à-vis Florence).

3. The constitution of these networks of places, even if they were imperfect and temporary, expanded the civic idea of '*securitas*' to include foreign economic agents, who could buy and sell without risk to themselves or their goods, and who were not likely to be held responsible for the activities of their compatriots (right of reprisals). In cases of unequal relationships, the mercantile place of the subdued city was 'confiscated' by the dominant partner whose merchants were allowed to buy and sell according to the rules of their native land (as happened, for instance, between Bologna and Imola in 1248). When the relationships were more balanced, the clauses of the treaties attempted to establish trust between equal commercial partners by reducing taxes, admitting the validity of contracts written by any notary, and so on. An unrecognized aspect of these treaties concerned the question of 'banishment for debts', which aimed to reduce the level and the kind of the creditor's response by promoting communal mediation. The treaties between cities made a substantial contribution to the development of this institution that was finally opened to non-citizens. Legal proceedings lodged in the Archivio di Stato of Bologna confirms, albeit locally, the general evolution suggested by the treaties.

To conclude, it is necessary to emphasise the legal culture that underlied these various attempts to connect mercantile places. In a highly conflictual context, a polycentric space, at once merchant and legal, was created : a prelude to the modern commercial law.

Molly Greene (Princeton), *Conflicts, loi et commerce en Méditerranée orientale (XVIe-XVIIe siècles)*

Qu'est-ce que la Méditerranée? Est-ce un ensemble d'Etats liés par des traités? Ou bien est-ce une frontière culturelle, voire de civilisation, où deux religions hostiles s'affrontent, en désaccord perpétuel? La réponse est toujours un mélange difficile des deux.

Dans cette communication, je voudrais parler de l'ambiguïté de la Méditerranée au début de l'époque moderne, spécialement aux XVIème et XVIIème siècles avec une attention particulière portée au commerce.

Pourquoi choisir ce moment particulier? Je crois qu'il y avait deux régimes légaux différents qui se disputaient la prédominance pendant cette période-là et les sources nous permettent de voir cette compétition. Le premier est représenté par les accords diplomatiques qui étaient négociés entre (pour la plupart, mais pas exclusivement) l'Empire ottoman et la République vénitienne. Ces deux pouvoirs, qui dominaient le commerce dans l'Est de la Méditerranée, ont construit ce que j'appelle "un régime de traités." Dans la première partie de ma communication, je décrirai ce régime de traités et l'ordre légal international qu'il a facilité.

L'autre régime légal apparaît à travers la correspondance entre Venise et les Chevaliers de Saint Jean, ordre militaire international sous le pouvoir du Pape. Les Chevaliers, autrefois de Rhodes, élisent domicile sur l'île de Malte en 1530, après la conquête de Rhodes par le sultan Suleyman en 1522.¹ Ils défendent un ordre légal basé sur certaines normes profondément enracinées dans la réalité méditerranéenne mais qui diffère fortement du régime de traités. Ces normes se manifestent dans les poursuites judiciaires du tribunal de l'île nommé *Tribunale degli Armamenti*. On y trouve, entre autres, des marchands mécontents protestant devant le tribunal pour la prise de leurs biens. Dans la deuxième partie de la communication, je parlerai du monde méditerranéen du point de vue des Chevaliers, à partir d'une sélection de lettres appartenant à la correspondance avec les Vénitiens ainsi qu'à partir de certains cas juridiques présentés au *Tribunale* au XVIIème siècle.

¹ Ils sont restés à Malte jusqu'à la fin du 18ème siècle, quand Napoléon a occupé l'île et a mis fin aux Chevaliers.

Leïla Maziane (Casablanca), *Moroccan ports between the Mediterranean and the Atlantic*
(Seventeenth-Eighteenth centuries)

During the seventeenth and the first half of the eighteenth century, we witness a profusion of Moroccan ports whose destinies were closely linked to the Mediterranean and the Atlantic. These maritime places had particular features, and their activities, resulting from these characteristics, were integrated into well-defined networks. Therefore, it was this set of networks of relations which linked these different ports to their hinterlands and especially to their forelands which defined their character, if not their function, and profoundly influenced their institutional, social, and cultural life.

The constituents of these networks sought equilibrium, each reacting upon the other. We can thus classify different ports according to their dominant function in order to make useful comparisons, even if some places fulfilled multiple functions. Some ports, such as Salé and Tétouan, were linked to other, distant parts of the world during the seventeenth and eighteenth centuries. Their maritime zones of influence were defined by a whole set of maritime relations which varied not only according to their hinterlands but also in response to changing economic and international contexts, as we also observe in the case of Essaouira in the second half of the eighteenth century. Other places, such as Sainte-Croix, Larache and Safi, continued to function mainly as the satellites of a dominant port.

Anastella Carrino (Bari), *Geometries of Mediterranean coastal spaces. The case of Tyrrhenian Calabria in the 18th century*

In the modern age, Mediterranean coastal spaces – a world of merchants and pirates, an area of contact and, at the same time, of clashes with the “other” – have undergone what might be defined as a process of “Euclidian geometrization” in terms of representations and institutional projects. Entrapped in the vicious circle which, starting from its malarial conditions and its accessibility to the enemy, entailed in turn depopulation and a lack of territorial management, the coast has been subject to central states’ interventions aimed at underlining its function as a frontier - the most “natural”, obvious and linear one - marked by a series of defensive structures connected with inland castles and entrenched towns, exemplified by the large system of towers built in the 16th century along the coasts of the Kingdom of Naples. The commercial function assigned to coastal spaces also produced, especially in the 18th century, forms of simple geometrization based on the need to exert fiscal control over maritime traffics and to regulate them. It was indeed necessary to identify specific loading and discharge spots along the shore in order to locate customs, police posts, trading and shipping companies, shipyards, loading wharves; each of these spots had to be the vertex of a triangular space in which exported goods were produced and imported goods consumed.

The spatial organisation of these coastal spaces often proved rather impervious to the states’ attempts at ‘normalization’, not least because these attempts took place within a plurality of legitimate powers that were not necessarily coherent in terms of actions and pretensions. Coastal spatial geometries remained largely non-Euclidian.

The “country ports” of modern-age *Mezzogiorno* – ephemeral loading places set apart from human settlements and state control – represent one of the forms of this non-Euclidian spatiality. Despite the repeated attempts of the Kingdom of Naples to wipe them out, they were still numerous and very active in the middle of the 18th century. In some cases, they had no harbour infrastructure (wharves, warehouses, shipyards), no legal authority for legitimate sea transportation and no relationship with consistent settlements. This phenomenon was particularly flagrant in Tyrrhenian Calabria, Marseilles’ main olive-oil supplier – an oil “invented” by Genoese merchants who induced local peasants and owners to replace mulberry trees (exposed to the ruthless competition of northern silks) by olive trees. In this region, berths were often highly unstable and had an imperfectly defined location. Trading functions were scattered at different points which sometimes formed recognizable clusters, and had specialized and interrelated functions: sea-transport functions could be located in places not endowed with commercial protagonists, capitals and facilities, and custom and police offices were sometimes set in towns lacking, in turn, merchants, seamen, and harbour facilities. Therefore commercial fluxes did not revolve around single, well-defined *spots* on the shore, nor were they spread out along the coastal *line*. The “diffuse port” phenomenon concerned a strip of land about five or six miles in width, where the various harbour functions were distributed.

Things changed at the turn of the 19th century. From 1806, the end of pluralism of legitimate powers and of legitimate spatial classifications cancelled the “country port” from documents, but not completely from trading practices and spaces. Human settlements were well-defined and classified, and the port became a possible attribute of some of these settlements. The connection between wharves, docks, custom and commercial authorities, trading personnel, multifunctional settlement – in other words the connection between ports and towns - became more systematic, while unattended beaches were increasingly associated with smuggling. However, the discrepancy between port and town persisted in some coastal areas throughout the 19th century, and the technological transformations of the 20th century have, in a sense, increased it. The installation of a gigantic hub of international maritime traffic in the most important ephemeral port of Calabria’s Tyrrhenian coast of in the 20th century - Gioia Tauro - has had little effect on its historically modest urban dimension.

Mark Häberlein (Bamberg), *Pratiques commerciales et organisation géographique du négoce dans la péninsule ibérique au XVIe siècle: informations tirées des archives de la comptabilité de la société Welser d'Augsbourg.*

Les pratiques et l'organisation des grandes compagnies de commerce étaient marquées tant par les exigences, règlements et hiérarchies inhérents à l'entreprise que par le cadre juridique et politique existant dans les pays où elles étaient implantées. Les grandes maisons du sud de l'Allemagne, comme les Fugger ou les Welser, s'organisèrent dès la fin du XVe siècle en un système de comptoirs ou établissements – des implantations fixes dotées d'une hiérarchie d'employés soumis aux ordres de la maison-mère. A Anvers, par exemple, les Fugger et les Welser achetèrent, au début du XVIe siècle, de grandes propriétés toutes proches du centre de la ville, aménagées dans un but de représentation, mais qui servaient aussi de résidence au personnel, de bureaux et d'entrepôts pour les marchandises.

Après 1500, les expansions portugaise et espagnole outre-mer ainsi que le besoin d'argent des souverains espagnols donnèrent aux grandes sociétés commerciales de nouveaux débouchés, et elles étendirent leur réseau d'établissements à la péninsule ibérique. Cependant, la réglementation commerciale particulière au Portugal et à l'Espagne, d'une part, les décisions d'ordre politique des monarques, d'autre part, les forcèrent à plusieurs reprises à adapter avec beaucoup de souplesse leurs pratiques et leur organisation. Mon exposé se propose de décrire ces changements et ces évolutions destinés à s'adapter aux nouvelles conditions régissant le marché, à partir de sources nouvelles tirées de la comptabilité de la société Welser d'Augsbourg.

Après avoir appris la découverte de la route des Indes orientales par les Portugais, les Welser, tout comme leurs concurrents d'Allemagne du Sud, se hâtèrent de fonder de nouveaux établissements à Lisbonne afin de pouvoir prendre part aux nouvelles possibilités qu'offraient le marché. Les Welser développèrent un commerce maritime très actif entre Lisbonne et Anvers et acquirent des plantations à Madère et à La Palma. Cependant, lorsque le roi du Portugal décida d'interdire aux entreprises privées tout négoce avec l'Asie, l'importance de la filiale de Lisbonne décrut rapidement. Le plus ancien établissement des Welser en Espagne, à Saragosse, fut fondé sous de tout autres auspices: il s'occupait en effet et avant tout, du commerce du pastel et du safran, dans le nord de l'Espagne, et était, en quelque sorte, une succursale de l'importante filiale lyonnaise. Lorsque les Welser se hissèrent au rang de premiers banquiers de l'Empereur Charles Quint, Saragosse servit de tremplin pour monter toute une vaste organisation commerciale et financière dans le royaume d'Espagne. L'établissement fondé, au début des années 1520, par Ulrich Ehinger à la cour du roi d'Espagne, voyageait avec la cour d'une résidence à l'autre (Tolède, Madrid, Valladolid) et conclut de nombreuses affaires financières au cours des foires de Castille, à Medina del Campo, Villalón et Rioseco. A Séville, qui était devenu le carrefour par excellence du commerce d'outre-mer espagnol, les Welser furent tout d'abord représentés par un agent, et à partir de la fin des années 1520, par un établissement dont ils étaient propriétaires, chargé de coordonner les activités de l'entreprise aux Caraïbes et dans la province sud-américaine du Vénézuéla. Après s'être chargée en 1530/32 de la ferme des *maestrazgos* (biens des ordres de chevalerie espagnols), l'entreprise mit sur pied une organisation chargée de collecter les rentes foncières et de vendre les produits agricoles ainsi que le mercure d'Almadén. L'entreprise intégra, à son commerce de la Méditerranée occidentale, l'exportation des céréales espagnoles vers Gènes.

A l'apogée de leur présence en Espagne, pendant les années 1530 et 1540, les Welser disposaient d'une organisation commerciale complexe, dont on peut retracer le fonctionnement dans le détail grâce aux archives de la comptabilité. Son caractère particulier résidait dans la grande mobilité géographique des employés (aussi bien à l'intérieur de la péninsule ibérique qu'entre l'Espagne, Anvers et Augsbourg), dans une coopération intensive avec les Fugger et les maisons génoises, mais aussi dans d'importants contacts avec des membres influents de la cour. La perte du contrôle du Vénézuéla (1546) et la réduction des affaires financières avec Charles Quint eurent pour conséquence un net recul de la présence des Welser dans la péninsule ibérique à partir de la deuxième moitié du XVIe siècle. Dans les années 1550, l'ensemble des affaires espagnoles passait par la seule implantation qui restât, à Valladolid. Pour résumer, l'organisation géographique de la société des Welser est un exemple instructif de la flexibilité avec laquelle les grandes compagnies commerciales pouvaient réagir face à l'évolution du marché.

Gigliola Pagano De Divitiis (Naples), *English Merchants between the Mediterranean and the Atlantic*

During the long seventeenth century, stretching from the middle years of the sixteenth to the middle years of the eighteenth centuries, the economic conquest of the Mediterranean region, its sea and lands, was a necessary step for the Northern Powers, particularly England, in the formation of the British Empire and in stimulating the first stages of the Industrial Revolution. In fact in the Mediterranean, which up until the sixteenth century constituted the centre of the contemporary commercial world, the Mare Nostrum of the Romans met three continents (Europe, Asia and Africa); it was sufficiently far from Northern Europe (although not as far as the New World) to constitute a source of the main raw materials of the time as well as a very rich market for northern manufactures.

The main interest of the English merchants, as well as their profits, was the avoidance of Italian middlemen (above all the Venetians) in the importation of oriental spices, especially pepper, which were transported from the Far East to the shores of the eastern part of the 'inland sea' by the caravans; this can be easily demonstrated by the fact that the East India Company at the beginning of the seventeenth century derived directly from the Levant Company.

The English strategic centre in the Mediterranean, with the interment of Pisa and Porto Pisano, was established in the free port of Leghorn, a new town acquired from Genoa when it was only a beach but which was transformed under the rule of the Great Duke of Tuscany. The Italian peninsula divided the area in two, functioning as an elastic channel between the monopoly of the Levant Company in the eastern Mediterranean and the freedom of the small commercial partnerships which were settled mainly on the western seaboard; this arrangement ensured that almost all of the consequences of the trade bottlenecks that distinguished the period were avoided.

The sixteenth and eighteenth centuries were characterised by a reorganisation of this economic space and a shift in commercial balance in favour of the Atlantic Powers and a new hierarchy between the Mediterranean and the Northern Sea. The Mediterranean was displaced from its central position to the semi-periphery, while the Northern Sea, and by extension the Atlantic Ocean, became the centre of a new system that can be defined as 'Atlantic'. This system can also be considered 'global', at least in commercial terms, as the spaces of the world were slowly covered by a network of exchanges that were also a consequence of the enlargement of sea routes.

In this way the quantity of goods traded grew significantly, and in Western Europe the so-called 'middling sort' added considerably to their wealth, facilitating the mass consumption that, from the second half of the eighteenth century, stimulated and at the same time partook of the 'Industrial Revolution'.

Thus, from the end of the sixteenth century the history of the relationship between these two areas was defined above all by the ubiquity of northern merchants and ships in the Mediterranean, rather than by the presence of Italian merchants in the North of Europe.

Eloy Martín Corrales *The commerce of the Cádiz Bay, a hub of world trade with muslim countries (15th-18th centuries)*

Surprisingly enough, the harbour system of Cádiz is a neglected area of historical research, with the exception of its links with the American market. Other commercial relations have received less attention: those with atlantic and mediterranean Europe, with other spanish ports – both Atlantic and Mediterranean – and other areas with wich trade links, albeit of less importance, were maintained, such as the Muslim Mediterranean, Sub-Saharan Africa and the Asian markets.

This can be partially explained by the unquestionable impact of the trade with the American colonies. However, given that it is generally accepted (more or less enthusiastically) that the American trade was controlled by foreign merchants, settled in Cádiz and acting as agents of the most important European ports, it is noteworthy that the flows of commodities, necessarily assembled at Cádiz before exportation to the Americas, have not been subject to the same scrutiny. The same can be said for other trade routes (in this case, connecting Cádiz with the North African and Levantine shores), subordinate or complementary to American trade.

The economic role of Cádiz Bay has also been obscured by the founding of the Casa de la Contratación in Sevilla, which operated there between 1504 and 1717. In the eyes of a great many historians, Cádiz was reduced to a merely technical role within the Sevillian mercantile system.

However, the study ports of the ports of Cádiz Bay as a harbour system (with a division of labour between the different units), perfectly integrated into the larger harbour system of the Spanish empire, allows us to overcome the sustained invisibility (even nowadays) of Cádiz (and the ports of its close hinterland) within historical research. One could even argue that this is the only true way to study Cádiz as an important hub of world trade in the 18th century.

In my contribution, I will attempt to demonstrate this by means of a case study of the trade between Cádiz and Muslim countries (Morocco, Algeria, Tunisia and the Ottoman Empire).

Arnaud Bartolomei (Aix-en-Provence – Madrid), *The bill of exchange and its impact on the structuring of the market place. The significance of protests in Cadiz in the late 18th and early 19th centuries*

In the late Middle Ages the spread of new commercial techniques, such as double-entry accounting, business correspondence and the bill of exchange, led to the sedentarisation of the main business merchants. These new commercial instruments resulted in exchanges becoming dematerialised so that the two parties no longer needed to meet physically in order to negotiate and settle their transactions. In theory this could have freed traders of all geographical constraints and brought about a major commercial transformation: the decentralisation of commerce and the disappearance of markets as places where traders would meet face to face. However, this second revolution did not occur. Instead, market fairs declined in favour of a new form of trade centralisation – the marketplace – and the role played by the market in the structuring of exchanges continued to increase. A study of the practices involved in the negotiation and collection of bills of exchange provides a good example of the paradox between, on the one hand, the emergence of technologies intended to free trading from all geographical constraints and, on the other hand, the retention of an extremely marked, even rigid, market geography.

By the 18th century, payment by way of a bill of exchange had become more common largely due to the generalisation of discounting and endorsement which in turn enabled it to become a universally employed payment instrument. Its use should have enabled all traders, including those in second tier towns, to easily collect the total for sales made, as well as settle their own bills, without the need to travel and with minimum risk and outlay. However, a study of the protests signed in Cadiz at the close of the 18th century bear witness to a different reality: while all European traders appear to have had access to the cambial technique, the circulation of bills of exchange reinforces, rather than diminishes, the polarisation of business around certain major centres which had the status of banking centres. At the very heart of these towns, practices involved in the negotiation and collection of bills of exchange, contributed to the emergence of a business district, where all the businessmen migrated.

The role of banking centres in the circulation of bills of exchange

A study of the bills of exchange which were protested in Cadiz in the late 18th and early 19th centuries better illustrates the role played by the banking centres in the circulation of bills of exchange. Mapping the locations of the issue and negotiation of these bills of exchange illustrates that almost all of these bills which served as payment for merchandise sent to Cadiz passed through one of the continent's six main banking centres (London, Paris, Amsterdam, Hamburg, Genoa, and Madrid).

This polarisation can be explained by the balance of supply and demand; European exporters who supplied Cadiz with manufactured products destined for India, used merchants located in the major banking centres to negotiate their credit at a better rate than could be offered in their own small industrial towns.

The spread of the bill of exchange thus served to concentrate the elite business world, namely the bankers, in a small number of European centres.

The bill of exchange at the heart of the business district

The concentration of traders and bankers in the major towns is in evidence on the same scale in each of these towns with the development of a business district in which the local business community resided. Cadiz is particularly emblematic of this situation as shown by its distribution of French business houses.

The rationale which led to traders being concentrated in a confined space is clearly illustrated by the arrangements for the negotiation and collection of the bills. From the description of the procedures involved in the collection of various bills of exchange it is possible to discern the practical and symbolic reasons which led traders to set up in a particular district.

Marie-Carmen SMYRNELIS (Paris), *Individuals and space constructions in the Mediterranean of the eighteenth century. The example of the Baltazzi and Cousinery families.*

In this paper, I address the notion of economic space as it appears in the call for paper of the workshop: "Sites, Places, Spaces. Merchant Practices in the Mediterranean (from the late Middle Ages to Modern Times) » organized by the MMSH in June 2007.

From this point of view, this paper focuses on the history of two families of traders in the eighteenth century, respectively the Baltazzi, a Greek family originating from the island of Chio in the Aegean Sea, and the Cousinery, a french family originating from Marseilles.

Their commercial activities define a vast and expanding geographical space which from Chio or Marseilles extends to the whole Mediterranean and Western Europe (London, Vienna, Odessa for the Baltazzi), even the United States.

The space thus defined is economic but not exclusively. Professional practices and creation of ties (in particular family ties) are constantly intertwined and cannot be analyzed separately : for the members of these two families, marriages and direct family ties offer opportunities to develop and diversify their professional activities in new territories. In addition to the examination of their commercial activities, I will reconstitute the background of each member of these two families and the bonds they tied in their everyday life.

Comparing the respective backgrounds and activities of each of the families will help to define the different spaces delineated by their practices and furthermore, to explain the reasons of their differences. The choices made by each individual are interesting to better understand why a family decided to send one of his member to settle in a given place and not elsewhere, and which assessment they had for of the risk they were taking.

I will examine also if and how individual and family practices are influenced by the habits and the memory of places.

The private archives (memoirs and correspondences) will be, from this point of view, very useful.

Silvia Marzagalli (Nice), *The United States and the conquest of the Mediterranean, as seen from Leghorn (late 18th c. – 1815)*

This paper examines how Americans conceived and used the place of Leghorn at the end of the 18th and the beginning of the 19th centuries.

Once they became independent, the United States were freed from the commercial restrictions their mother-country imposed on them. However, they also had to redefine the modalities of their presence in the Mediterranean, as they lost by the same token the protection and guaranties they previously enjoyed as British subjects. Barbary piracy, in particular, represented a major problem for the young Republic. The first American ships were taken in 1784-1785, and their crew enslaved.

Within this framework, the maritime wars opposing France to Great-Britain from 1793 onwards increased tensions. The neutrality Americans enjoyed until 1812 conferred them new opportunities to break into world trade as indispensable intermediaries and to catch some of the belligerents' shipping and trade. Whereas they sailed on all the seas and easily passed the Cape of Good Hope as well as Cape Horn, American ships found it sometimes quite hard to pass Gibraltar. Whilst their government alternates negotiation, diplomatic missions and navy actions against Barbary powers, American merchant ships penetrated nevertheless more or less easily into the Mediterranean. Leghorn represented from the end of the 18th century one of the major destinations or ports of call of American vessels. Up to the French revolution, the Tuscan port was second only to Marseille. In the 1790s and until its annexation to the French Empire in 1808, Leghorn became a major crossroads of Mediterranean and Mediterranean-Atlantic trade.

This paper aims to understand how Americans used the place of Leghorn, seized its opportunities and contributed to the development of its trade. This study relies on consular port records, on American newspapers and on different information on the presence of American citizens in Leghorn. These different sources contribute to our understanding of how Americans used a merchant place, of the functions they attributed to the port city, of the kind of information available in the United States on Leghorn, in short, of how Americans conceived, constructed and structured a merchant place within the Mediterranean, a sea they began at that time to appropriate.