

soucieuse des cloisonnements historiographiques (p. 300). D. Faget insiste sur la nécessité de se départir de toute vision folkloriste et atemporelle des pêches méditerranéennes pré-industrielles. Dès la fin de l'époque médiévale, la forte hausse de la demande en ressources halieutiques bouleverse les équilibres environnementaux, à la faveur d'évolutions techniques, économiques et sociales : « dans le grand mouvement de transformation qui a abouti à la naissance de la pêche mécanisée contemporaine, il faut désormais réévaluer l'importance des siècles de la modernité, trop longtemps considérés comme des temps d'immobilité et de stabilité » (p. 196). Au cours de l'époque moderne, l'opposition entre « pêches anciennes » et « nouvelles techniques » correspond à « deux modèles d'exploitation de la mer » (p. 165) qui renvoient à des artefacts, des formes d'organisation mais aussi des anthropologies de la mer antagonistes. Les filets trainants et les techniques de chalutage rompent avec l'appropriation minutieuse de « terroirs maritimes » par des communautés côtières : dès cette époque, la mer Méditerranée constitue de moins en moins, pour les pêcheurs, une « mer à fleur de sens », selon l'expression de l'anthropologue Hélène Artaud. Les savoirs écologiques locaux s'effacent au profit de techniques d'extraction plus standardisées et reproductibles. Jadis considérée comme une mère nourricière à ménager, la mer devient, de manière tendancieuse, une réserve pourvoyeuse de stocks à exploiter.

ÉLIAS BURGEL

elias.burgel@unicaen.fr

AHSS, 10.1017/ahss.2023.80

1. Ce livre est issu du mémoire inédit de l'habilitation à diriger des recherches de Daniel Faget, soutenue à Aix-Marseille Université en 2015, sous le titre « Écrire une histoire environnementale du milieu marin méditerranéen (XVI^e-XIX^e siècle). Sources, pratiques, espaces ».

2. Pour Guillaume Calafat et Éric Monnet, cette « entrée par les marchandises » ou « approche par les produits » permet l'« analyse des connexions et des itinéraires globalisés » : Guillaume CALAFAT et ÉRIC MONNET, « Le retour de l'histoire économique », *La Vie des idées*, 5 janvier 2016, <https://laviedesidees.fr/Le-retour-de-l-histoire-economique>, ici p. 7. Pour un bon exemple récent, incluant une dimension méditerranéenne, voir

Danielle TRICHAUD-BUTI et Gilbert BUTI, *Rouge cochenille. Histoire d'un insecte qui colore le monde (XVII^e-XXI^e siècle)*, Paris, CNRS Éditions, 2021. Voir aussi la belle et brève analyse suivante : Arnaud BARTOLOMEI, « La Jeanne Élisabeth sur les routes méditerranéennes de l'économie mondialisée du XVIII^e siècle », *Patrimoines du Sud*, 13, 2021, <https://doi.org/10.4000/pds.6201>.

3. Pour le royaume de France, voir en particulier Benoît MUSSET, « Entre salubrité, conservation et goût : définir le 'bon vin' en France (1560-1820) », *Revue historique*, 677, 2016, p. 57-81 et Philippe MEYZIE, *L'unique et le véritable. Réputation, origine et marchés alimentaires (vers 1680-vers 1830)*, Ceyzérieu, Champvallon, 2021. Plus généralement, voir aussi Alessandro STANZIANI (dir.), *La qualité des produits en France (XVIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Belin, 2004.

4. Pour le cadre analytique, voir François JARRIGE, *Technocritiques. Du refus des machines à la contestation des technosciences*, Paris, La Découverte, 2014. Sur le sujet, en français, voir Laia SOLÉ I VALLS, « Conflits de pêche au sardinal au sud du cap de Creus (1571-1620) », in G. LARGUIER (dir.), *Les hommes et le littoral autour du golfe du Lion (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 2012, p. 55-69 ; Eloy MARTÍN CORRALES, « L'expansion de la pêche en Catalogne durant l'époque moderne », *Rives méditerranéennes*, 43, 2012, p. 27-41.

Renard Gluzman

Venetian Shipping from the Days of Glory to Decline, 1453-1571

Leyde, Brill, 2021, 547 p.

Il fallait du courage, voire de la témérité, pour entreprendre après Frederic C. Lane une histoire de la marine vénitienne avant la célèbre bataille de Lépante et, malgré cette victoire navale, la perte de la lointaine Chypre assiégée par les Ottomans. L'auteur, qui est à la fois historien et navigateur, s'y est attelé et conduit son entreprise en une quinzaine de chapitres sérieusement documentés. Il a fréquenté assidûment le séminaire que Benjamin Arbel dirigeait à l'université de Tel-Aviv et acquis une excellente connaissance des riches archives vénitiennes. Le livre confectionné après une dizaine d'années de recherche tient toutes ses promesses. Il est composé de trois parties. La première, divisée en six chapitres, examine les lois en matière maritime et les différentes magistratures chargées de leur exécution, de leur respect et de la surveillance : les « officiers

à l'extraordinaire », créés en 1302, collectent les taxes douanières après avoir fait un minutieux inventaire du chargement de tout navire entrant dans l'un des ports de la Lagune. L'invention de la nouvelle route portugaise vers les richesses de l'Asie incita le pouvoir à un effort de rationalisation pour répondre à la crise qui suivit : les magistratures fusionnèrent à partir de 1507 dans l'office des « Cinq sages sur la marchandise ». La deuxième partie, divisée en quatre chapitres, s'intéresse au milieu des armateurs, à leurs entreprises et aux navires dits « ronds » (la figure 6, page 75, d'après F. Lane, illustre schématiquement une nef, sa longueur et sa largeur [*bocca*] mesurée en pieds de Venise, la longueur sans les châteaux dépassant de plus de trois fois la plus grande largeur, ce que confirme le tableau des pages 79-80). Ces navires, dont toute la coque est en bois, hébergent des hôtes indésirables, les vers ; ils exigent des réparations et retournent sur le chantier pour carénage. Malgré cet entretien, leur valeur diminue rapidement avec les années. La troisième partie, la plus fidèle au titre initial, suit de près les événements qui ont conduit au déclin, malgré de fortes reprises, de la puissance maritime de Venise (les guerres turques y sont pour beaucoup) et nuance les vues de F. Lane, à qui l'auteur rend un juste hommage, sur la construction navale et la navigation au cours de la révolution commerciale du xvi^e siècle.

Les sources (listées en fin d'ouvrage), variées, comportent celles traditionnelles de toute histoire de Venise (Grand Conseil, Sénat et conseil des Dix), mais également des sources moins fréquentées, voire négligées par les chercheurs, car d'accès plus difficile : celles de l'*Avogaria di Comun* (composée de « procureurs » chargés de la protection et de la défense des intérêts de l'État) et ses procès, différents registres des Juges de Pétition (tribunal de commerce), de quelques notaires de Venise et du duché de Candie, et de magistratures plus techniques (Arsenal, Santé, Eaux, etc.), sans oublier une consultation attentive des 58 volumes imprimés du journal de Marino Sanudo ou des aspects techniques de la navigation développés par Benedetto Cotrugli et récemment édités par Piero Falchetta.

Les copieux appendices corrigent ce que pouvait avoir de statique l'étude des structures

de la marine vénitienne. Ils sont en réalité au cœur du livre et constituent un aspect très neuf de la recherche. L'appendice A (p. 363-476 et tableau p. 248) aurait pu constituer un volume particulier, tant il est détaillé. R. Gluzman commence par une introduction historiographique où il rend hommage à ses prédécesseurs avant de procéder uniformément de la façon suivante : chaque « instantané » s'ouvre par une présentation des sources dépouillées, principales et secondaires ; s'ensuit le catalogue des navires recensés par les observateurs (le Collège des Sages, qui exerce le pouvoir exécutif dans la République, ou Sanudo), puis celui des navires omis dans ce recensement mais cités par différentes sources contemporaines ; enfin, s'il y a lieu, des galées de l'Arsenal mises aux enchères et affectées aux voyages dans des directions diverses et qui vont se rétrécissant rapidement. La série se termine par un ample commentaire qui consiste en fait en notes développées sur chacun des navires cités. Il y a ainsi neuf tableaux décomposés en trois ou quatre inventaires correspondant à autant de dates quand un observateur a entrepris de dresser le catalogue contemporain de la puissance navale de Venise. Il est dommage que ces listes ne se prolongent pas au-delà de 1558, car on aurait aimé savoir ce que Venise mit au service de la Ligue à la veille d'affronter l'escadre ottomane à Lépante. Passons sur le bref appendice B, où les marçillanes de Chioggia sont classées dans l'empire colonial alors que cette ville a fait de tout temps partie du duché. L'appendice C (p. 479-484) retrace les multiples itinéraires de quelques navires marchands vénitiens. Le « D » insiste sur les coûts de construction et la valeur marchande d'une trentaine de bateaux de tous types, armés (au sens militaire) ou non, neufs ou d'occasion. Les prix vont de 150 ducats de compte (de 124 sous de *piccoli*) à 16 000 ducats quand la nef est dotée d'artillerie. Pour l'appendice E, d'un extrême intérêt, qui montre combien les instances financières publiques dépensaient d'argent pour aider les armateurs de ces navires, l'auteur a utilisé une unique source, le carnet tenu par un officier de l'*Extraordinaire* en 1528, mais les créanciers privés de cet office sont près de 50 en l'espace de 14 mois. La dernière annexe (« F ») rassemble des renseignements sur la cargaison des navires, surtout des grains,

des textiles, du vin, et les frets (*noli*) demandés aux marchands-acheteurs ou obtenus de l'État à qui il arrivait de réquisitionner les navires si un danger apparaissait sur mer.

Un ouvrage aussi copieux ne va pas sans quelques coquilles, mineures : ainsi, page 74, le setier vénitien était « approximativement équivalent à un litre », alors qu'à la page précédente ce même setier est égal à 83,3 litres, une valeur communément acceptée. Fallait-il appeler « carack » les navires lourdement chargés, alors que le terme, rarement utilisé, désigne à Venise un petit tonnage spécialisé dans le transport des grains vers de petits ports de l'Adriatique (p. 53, n. 33) ? Certes, la traduction est un art difficile : les Vénitiens, pour désigner un gros navire d'au moins 400 *botti*, à grément mixte, utilisaient le mot « *nave* » (en français : « nef »), sinon ils parlaient de « *navetta* » si le navire présentait les mêmes caractères, à savoir grément mixte, châteaux et armement défensif et offensif, mais dont la cargaison était inférieure à 400 tonneaux. La caraque ne pénètre guère en Méditerranée ; c'est un navire du nord de l'Europe qui avait légué au sud un autre vaisseau de charge, la coque (*cocca*) à grément carré qui fut remplacée par la nef à grément mixte vers 1450. L'auteur fait intervenir des galéasses sans avoir au préalable défini ce type de navires, et une liste établie en décembre 1466 et envoyée au commandant de la flotte Vettor Capello recensait 40 *galee sotile* et 10 *galee grosse*. Ces deux sortes de galères, qui ne sont pas des galéasses, ne sont pas non plus définies, elles sont même absentes de l'« Index of subjects ». Or les unes et les autres sont aptes au combat : les premières sont principalement affectées au commerce en Méditerranée, les autres s'aventurent dans l'Océan jusqu'en Angleterre et en Flandre ou en Brabant. En revanche, les navires marchands non armés et à voiles, du type de la marciliane (excellente description à la page 66) et du *maran*, sont abondamment représentés, mais absents de l'index. Venise n'a pas toujours utilisé que des gros tonnages armés.

Voilà un livre irremplaçable. Pour la première fois, un auteur choisit de traiter de la navigation vénitienne sous ses multiples aspects, politique, commercial, social, fiscal, du marché protégé au marché noir ou, si l'on préfère, de l'observation stricte des lois votées par

les Conseils de la République, très attentifs à sauvegarder les positions commerciales de leur ville, à la contrebande durement réprimée, de la construction au naufrage provoqué et compensé par l'assurance maritime. « La marine est, autant que chose au monde, affaire de métier ; elle n'admet pas un entraînement venant à l'occasion comme un à-côté : il faut plutôt que l'on n'ait point d'autre activité à côté », écrivait déjà Thucydide cité par P. Falchetta dans son commentaire du traité de Cotrugli (*De navigatione*). R. Gluzman a suivi cet illustre exemple.

JEAN-CLAUDE HOCQUET

jc-hocquet@wanadoo.fr
AHSS, 10.1017/ahss.2023.81

Solène Rivoal

Les marchés de la mer. Une histoire sociale et environnementale de Venise au XVIII^e siècle

Rome, École française de Rome, 2022, 618 p.

L'ouvrage de Solène Rivoal peut d'ores et déjà être lu comme une contribution importante à l'histoire vénitienne puisque, aussi surprenant que cela soit, le monde de la pêche, ses acteurs, ses espaces comme ses objets n'avaient jusque-là pas donné lieu à une étude approfondie. Malgré la figure archétypale du pêcheur forgée au XIX^e siècle et le fait que le poisson constituait la base de l'alimentation des Vénitiens, bon nombre de questions restaient en suspens. Quelles étaient les espèces consommées et en quelles quantités ? Où les daurades, les anguilles et les coquillages qui peuplaient les étals avaient-ils été pêchés ? De la lagune à la ville, comment s'articulaient les activités productrices et marchandes ? Quels étaient les acteurs qui, sur l'eau et sur terre, animaient, alimentaient et administraient les marchés de la mer ? Voici quelques interrogations centrales auxquelles ce travail apporte de solides éléments de réponse. Ce livre vient ainsi combler une lacune étonnante de l'historiographie en proposant une histoire sociale, politique et environnementale des ressources halieutiques et de la pluralité des acteurs impliqués dans « l'organisation, la gestion et l'exploitation des produits de la mer, de la pêche à la distribution, dans la ville de Venise au XVIII^e siècle » (p. 12).