

Sezione SCHEDE

S. K. Stantchev, *Venice, the Ottomans, and the Sea (1381-1517)*, Oxford University Press, Oxford 2025.

Stefan K. Stantchev's volume is a work of uncommon methodological sophistication and archival depth, charting the evolution of Venetian-Ottoman relations across the later medieval eastern Mediterranean. Anchored between the Peace of Turin (1381) and the Ottoman conquest of Mamluk Egypt (1517), the study adopts a broad chronological frame punctuated by decisive "hinge years" (1402, 1453, 1503) in which Venetian policymakers were compelled to rethink maritime security, naval provisioning and the strategic value of their sea-borne networks. Eschewing binary oppositions and declensionist narratives, Stantchev presents Venetian political conduct as a sequence of contingent adjustments to shifting pressures. The Mediterranean that emerges is neither an arena of civilisational antagonism nor one of stable coexistence, but a fractured space structured by the pragmatics of negotiation. The patriciate appears far from monolithic – marked by internal contestation, divergent risk appetites and a notable aptitude for turning reversals into opportunities for recalibration.

The documentary foundations of the book are exceptional. The Senate's *Deliberazioni* (Misti, Secreti, Mar, Terra) form the spine of the analysis, supplemented by the acts of the Council of Ten, files from the *Avogadori di Comun*, galley-auction registers and substantial notarial documentation from Candia, which vividly reveal the practicalities of navigation, the rhythms of the galley system and the economic weight of long-distance shipping. The six chapters follow a lucid chronological progression. The opening pair (1381-1453) reconstruct the Venetian "Romania", long-distance trade and alimentary vulnerability,

including the contrasting strategies of the Loredan and Barbarigo families. The chapter devoted to the fall of Constantinople portrays Venice not as indifferent but as constrained by contradictory intelligence, factional divides and logistical limitations. Chapters four and five examine the period 1453-1479, culminating in the war with Mehmed II. Here Stantchev stresses the maritime dimension of conflict: the loss of Negroponte, the fragility of supply lines and the mounting strain on the galley fleets, though moments of resilience remain – above all in the adaptive measures preceding Giovanni Dario's negotiation of the 1479 *ahdname*. The concluding chapter (1479-1517) traces Venice's accommodation to Ottoman predominance: the reorientation of commerce, the establishment of the Istanbul galley line, and the combined shocks of the Cape route and the conquest of Egypt. His reassessment of the understudied war of 1499-1503, centred on artillery innovation and declining officer incentives, is notably incisive.

Engaging critically with Venetian, Ottoman and Byzantine scholarship, and deploying Mediterraneanist concepts such as "connectivity", "micro-regions" and "systemic risk" with measured caution, Stantchev advances a compelling thesis: Venice did not pursue a coherent long-term strategy, but survived through flexible, often improvised, manoeuvring. The year 1479 thus marks not capitulation but reorganisation, and 1517 the beginning of a new phase in which Venice sought to inhabit – rather than shape – an Ottoman-dominated Levantine order.

*Antonio Musarra
(Sapienza Università di Roma)*

N. Jaspert, *Fischer, Perle, Walrosszahn. Das Meer im Mittelalter, Propyläen, Berlin 2025.*

Writing a history not of the sea but from the sea: this is the aim of Nikolas Jaspert's work, which descends into the depths of the marine world to produce an impressive volume. The translated title, *Fisherman, Pearl, Walrus Tusk: The Sea in the Middle Ages*, is emblematic of the range of themes addressed. It aspires to be the first history of the Middle Ages told from the perspective of the sea itself. The author seeks to distance himself both from a "terrestrial" Middle Ages and from a "maritime" Middle Ages understood primarily in terms of trade, warfare, and navigation: topics on which historiography has traditionally focused. Instead, the volume examines what lay beneath the water's surface and how these underwater resources were used, processed, and interpreted. The book is situated within the emerging field of the "Blue Humanities" and concentrates especially on the Mediterranean, the North Sea, and the Baltic, although more distant regions and their inhabitants, such as Chinese pearl fishers, occasionally appear as well. Jaspert interweaves historical analysis with biological detail, devoting individual chapters to animals like walruses, whales, and dolphins. Because written sources on fishing are scarce, he also turns to cookbooks as historical evidence to explore the impact of fish consumption, from the Arab world to the northern seas, drawing on figures ranging from the Andalusí scholar Ibn al-Baiṭār to Hildegard of Bingen and the scholars of the University of Montpellier. It appears that elites, both Christian and Muslim, had limited appreciation for seafood, whereas coastal populations consumed them in great quantity. The volume brings together studies on specific forms of fishing and the collection of marine materials: coral, *amber gris*, shells, salt, as well as whaling, herring and tuna fishing.

The author examines the symbolic meanings that medieval thought attributed to marine environments and their fauna, beginning with the biblical story of Jonah and extending to religious interpretations of various fish species. Jaspert recounts tales of sea monsters, mermaids, and curious hybrid beings, half fish and half monk, but also the legend of Alexander the Great, who

was said to have descended to the ocean floor in a glass sphere to explore the underwater world. In the Middle Ages, there was no firm distinction between real and imaginary creatures, simply because their existence could not be definitively ruled out. Fishermen, moreover, have received far less scholarly attention than they deserve, despite being the largest professional group dependent on the sea. Jaspert focuses particularly on their social organization, such as the formation of fishermen's cooperatives that shared the costs of boats and equipment. Long-distance commercial trade remains in the background, having already been extensively addressed by historiography, which has paid far less attention to the sea itself. By tracing the historical evolution of marine resources, and especially medieval concern for the sustainability of the marine ecosystem, Jaspert implicitly poses questions to the contemporary world. This is an important book, accompanied by a substantial section of notes and bibliographical references. The sea here provides not only a new perspective on the medieval world, but also on the broader relationship between humans and their environment, both culturally and materially. This is an approach that can no longer be overlooked.

Simone Lombardo
(ISIME-DHI-EFR)

G. Calafat, M. Grenet, *Méditerranée. Storia delle mobilità umane (1492-1750)*, Viella, Roma 2025 (ed. or. *Méditerranées. Une histoire des mobilités humaines (1492-1750)*, Points, Paris 2023)

Il volume propone una rilettura delle mobilità nell'età moderna mediterranea che rifugge tanto il cliché dello "scontro di civiltà" quanto l'agiografia di un cosmopolitismo senza attriti. La categoria guida è il pluralismo storico: contatti densi e riconosciuti, che tuttavia non cancellano gerarchie, conflitti e differenze. In questa chiave, il Mediterraneo è trattato come uno spazio di coabitazione strutturata: porti, regimi giuridici, consolati e statuti comunitari costruiscono una normalità del movimento entro cornici di antico regime plurali e stratificate. Anche la

periodizzazione è originale: l'arco 1492-1750 è tradizionale a monte – sebbene non si ignorino le reti quattrocentesche pre-espulsione di ebrei e moriscos – ma anticipato di quasi mezzo secolo a valle, elevando a cesura i mutamenti diplomatico-consolari di metà Settecento.

Metodologicamente parlando, il volume si appoggia a una bibliografia multilingue e stratificata, privilegiando casi esemplari per far emergere fili interpretativi piuttosto che esaustività empirica. Il focus cade sui lineamenti della mobilità – dalle varie pratiche consolari alle “tecnologie cartacee” di identificazione – che permettono di seguire come gli “stranieri” siano stati classificati, governati e integrati fiscalmente. Il taglio non è né esclusivamente economico, né puramente culturale, prediligendo bensì un approccio relazionale, utile per mettere in luce il concorso di comunità, stati e mercati nella generazione della mobilità.

Come detto, uno dei cardini del volume riguarda il rifiuto dei modelli binari (scontro/fusione) a favore di un pluralismo pragmatico e operativo, in cui il riconoscimento reciproco abilitava scambi pur senza dissolvere confini; in questo contesto, la conversione affiora come pratica liminale generatrice di spazi talvolta forieri di trasformazioni sociali più profonde.

Il cosmopolitismo comunitario è un altro concetto chiave che mostra – perfino nel ben noto caso livornese reso celebre da Francesca Trivellato e riesaminato più recentemente da Addobbati e Aglietti – come la convivenza fra gruppi si reggesse su immunità costantemente negoziate e su gerarchie corporative. Nei porti, anche nella “città delle nazioni” del Granduca, si tolleravano minoranze multiple per ragioni puntuali di carattere economico e politico, inscrivendole comunque entro un ordine di ceti e giurisdizioni.

Infine, la decostruzione della categoria di “comunità”, intesa non come blocco omogeneo né come entità definita nettamente dalla residenza, bensì come campo di conflitti interni, esclusioni e giochi di potere in cui attorno a confraternite, identità nazionali e chiese nazionali si coagulava l'azione collettiva. Ne consegue anche una rivalutazione delle infrastrutture di mobilità – su tutte i consolati – con particolare attenzione alla sponda ottomana,

per troppo tempo ingabbiata in narrazioni storiografiche decliniste.

Il libro, solidamente inserito all'interno della più alta tradizione recente di studi mediterraneistici, trova il suo maggior pregio insistendo su asimmetrie e periodizzazioni. Al centro dell'attenzione una mobilità che non appiattisce gerarchie fra gruppi, spazi o Stati; lo status e il prestigio dei consoli negli scali ottomani – in costante ridiscussione – che influenzavano regimi di appartenenza cangiante e ambigua; l'indecisa azione di riflesso in Europa, almeno fino ai mutamenti politico-diplomatici di metà Settecento. Da qui l'avvertenza contro ogni retroproiezione dell'anticipo nordico ottocentesco sull'età moderna e l'attenzione alle asimmetrie storiografiche – un Adriatico spesso filtrato solo attraverso Venezia o il sottovalutato ruolo delle fiere, connettore antico e alternativo, anch'esso vittima di un frettoloso declinismo storiografico.

Nel complesso, il libro costituisce una sintesi nitida e dotata di mordente analitico, capace di arricchire in maniera significativa la riflessione sul Mediterraneo moderno e di superare teleologie pigre (scontro, fusione, precocità nordica) grazie ad una cartografia teorica storiograficamente e metodologicamente solida quanto originale.

Andrea Zappia
(Sapienza Università di Roma)

F. García González, P. Ortega del Cerro (a cura di), *Los hogares de los mares. La familia en la España marítima, siglos XVI-XIX*, Ediciones Trea/Ediciones de la Universidad de Castilla La Mancha, Gijón / Castilla-La Mancha 2024.

Il volume affronta il tema delle strutture familiari nelle comunità marittime della Spagna fra il XVI e il XIX secolo ed è stato pubblicato nell'anno del venticinquesimo anniversario dell'istituzione del *Seminario de Historia Social de la Población* dell'Università di Castilla-La Mancha, diretto da Francisco García González, collocandosi così in una tradizione di studi che ha profondamente rinnovato la storia della famiglia

in ambito internazionale. Proponendo l'intersezione tra studi sulla famiglia e storia marittima, l'opera pone il fuoco su quelle comunità legate al mare — pescatori, marinai, armatori, portuali — e su come l'esperienza del mare abbia modellato strutture familiari, mobilità, strategie di sopravvivenza e identità. L'impianto è fortemente comparativo: con un taglio regionale, i contributi coprono un vasto spazio geografico — dalla Galizia e la costa cantábrica fino alla Catalogna, attraversando l'Andalusia atlantica e le Isole Canarie. Dal punto di vista metodologico, l'opera si iscrive nella *historia social del mar*, adottando una prospettiva interdisciplinare che spazia dalla demografia storica alla storia di genere, dal lavoro marittimo alla storia delle migrazioni. Le tematiche affrontate sono ampie e diversificate: la vita a bordo come microcosmo sociale nella *Carrera de Indias*; le dinamiche matrimoniali e demografiche nelle comunità del nord della Spagna; la condizione delle donne dei *mundos marinos* — mogli, vedove, famiglie "di terra" con mariti assenti; il ricorso a istituzioni assistenziali per affrontare periodi di difficoltà economica. Il valore del volume risiede, dunque, nella sua originalità e nell'ampiezza comparativa: offre per la prima volta in Spagna un panorama articolato sugli *hogares marítimos*, illuminando dinamiche poco studiate quali le dinastie locali generate da politiche matrimoniali e parentele spirituali, le reti familiari translocali, l'impatto della mobilità e dei rischi del lavoro marittimo sulla coesione familiare. L'attenzione alla storia delle donne e di genere — non solo come forme di riproduzione sociale, ma come lenti interpretative con cui leggere le dinamiche sociali — arricchisce ulteriormente il quadro. In questa prospettiva, i saggi di Ofelia Rey Castelao e di Manuela Fargas Peñarrocha non si limitano a leggere le donne in relazione ai componenti maschili della famiglia, ma ne indagano le relazioni sociali e lavorative, restituendo *agency* e profondità alle loro esperienze.

Il confronto fra i diversi contesti, in chiave diacronica, fa emergere la complessità di un mondo in cui la famiglia — in tutte le sue forme (coniugale, parentale, mercantile, migratoria) — funge da chiave interpretativa privilegiata. L'approccio comparativo e multi-regionale rende il volume uno strumento prezioso anche per

riflessioni transnazionali e atlantiche: la varietà dei contesti marittimi spagnoli consente infatti di tracciare analogie e differenze con altri paesi a vocazione marittima, offrendo un contributo significativo al rinnovamento della storia sociale del mare e confermando l'importanza di un approccio che intrecci storia della famiglia, studio del lavoro e analisi degli spazi portuali.

Francesca Ferrando
(Università di Verona)

O. Chaline, J. M. Kowalski, P. Le Bot, *Sea power ? De grasse et Vaudreuil 1781-1783 : Durer en opérations*, Sorbonne Université Presses, Paris 2025.

Si può parlare di *Sea Power* nell'età della vela? Questa, in altri termini, la domanda all'origine del volume, cui i tre autori cercano di rispondere in maniera articolata attraverso un importante, e finora poco indagato, caso studio della marina francese. Il concetto di *Sea Power*, sin dalla formulazione mahaniana, è infatti stato usato negli studi di storia navale in modo eccessivamente elastico, fino a volte all'esaurimento di una funzione esplicativa utile. Gli studiosi evitano ogni astrazione portando un caso di studio concreto: la campagna atlantica del 1781-83, laboratorio di stress logistico e materiale per gran parte della marina francese. Attraverso una sintesi di prospettive, approfondite nei diversi capitoli, il volume offre quindi una prospettiva integrata dello sforzo navale dell'epoca, del suo svolgimento e delle sue conseguenze, nel breve e nel lungo periodo. Il libro si inserisce nella scia dell'importante lavoro del 2023, *L'amiral de Grasse et l'Indépendance américaine*, al quale dà seguito sviluppando temi e analisi.

Guardando al recente rinnovamento storiografico degli studi di storia navale, il volume contribuisce al rilancio di una storia navale operativa che vada oltre i vecchi canoni. Vengono infatti considerate con attenzione anche la logistica, la tecnica navale, il problema del comando in mare e la vita sociale di bordo. Tutti questi aspetti sono analizzati perché fondamentali per comprendere le problematiche

dell'epoca, in particolare il rapporto con il tempo e il potenziale operativo della flotta. La dipendenza dai porti e le problematiche delle linee di comunicazione e rifornimento ebbero infatti un peso fondamentale nell'accelerare l'usura su navi e uomini. Allo stesso tempo, la resilienza dell'ormai squadra al comando di Vaudreuil è analizzata attraverso la lente del comando e della capacità di proseguire l'operatività in condizioni mutate. Infine, largo spazio è dedicato anche all'analisi delle battaglie politiche e comunicative che seguirono quelle navali, quindi all'opinione pubblica e alle conseguenze che dettarono nuove trasformazioni istituzionali ma anche culturali nelle marine francesi e inglesi.

Attraverso un'analisi dettagliata, il libro mostra quindi come nel XVIII secolo il dominio navale non è determinato dalle battaglie, ma dalla capacità delle armate navali di durare. La campagna tra 1781 e 1783 mostra come il problema del logoramento sia l'elemento centrale nelle operazioni a distanza. Il potenziale operativo di una flotta era infatti costantemente sottoposto a variazioni. Nonostante l'apice operativo francese di Chesapeake e la crisi delle Saintes, il volume mostra come una forza battuta possa comunque ottenere superiorità locali e temporanee ancora efficaci dal punto di vista strategico. Il libro ricorda quindi che il fulcro della guerra sul mare non era la battaglia, ma il mantenimento del potenziale operativo: la vera frontiera della potenza navale.

Luca Domizio
(Università di Genova)

B. Beaven, *The Devil's Highway. Urban Anxieties and Subaltern Cultures in London's Sailortown, c.1850–1900*, Manchester University Press, Manchester 2025.

Il volume di Brad Beaven riporta la sailortown al centro del dibattito marittimo contemporaneo, mostrandone le potenzialità analitiche per lo studio delle interazioni tra mondo marinaresco e spazi urbani, non solo nell'Inghilterra del XIX secolo, ma come categoria di analisi per una più ampia comparazione e riflessione. Nella ricostruzione delle dinamiche e interazioni sociali

di Ratcliffe Highway, Beaven riflette sulla dialettica tra realtà e rappresentazione nei confronti della sailortown londinese, valorizzandone la porosità nel rapporto tra mondo urbano e proiezione marittima rispetto al carattere di alterità presentato dall'iconografia letteraria e burocratica di stampo vittoriano. La Highway appare così come una «zona di contatto»: un ambiente in cui marinai e tessuto urbano si intrecciavano, per formare una realtà peculiare ma che, Beaven tende a sottolineare, si poteva inserire nella più ampia gamma di quartieri popolari propri dell'Inghilterra in epoca industriale.

Il libro si apre con la ricostruzione della reputazione del quartiere, fortemente segnata dalle descrizioni della stampa, da celebri casi di cronaca nera e dai discorsi moralizzatori dell'epoca vittoriana. Beaven mostra quanto questa immagine — fatta di violenza, eccessi e promiscuità — abbia pesato nel definire la Highway come luogo “altro”. I capitoli successivi sono invece in larga parte dedicati ai protagonisti di questo spazio: Jack Tars, donne del quartiere, proprietari di boarding houses, piccoli commercianti. Piuttosto che figure stereotipate, emergono in controluce persone che si muovevano in un contesto instabile, costruendo reti di appoggio segnate dall'incertezza del lavoro marittimo.

Un ruolo centrale è attribuito ai luoghi del tempo libero e dell'alloggio — pub, sale da musica, boarding houses — che funzionavano come punti di riferimento per le comunità dei marinai, ma che erano anche parte integrante della vita di un quartiere popolare. Beaven insiste sul fatto che queste istituzioni rappresentavano ingranaggi fondamentali nella gestione della presenza, spesso temporanea, di una popolazione altamente mobile. Nelle sezioni finali si affrontano temi come la violenza, le tensioni etniche e la prostituzione. L'autore li restituisce non come elementi eccezionali, ma come aspetti regolari della convivenza in un'area portuale, dove gruppi diversi condividevano spazi ristretti e tempi compressi. È in questo incrocio fra mobilità, lavoro e controllo che la Highway trova la sua specificità urbana.

Collocando la sailortown tra l'incontro quotidiano fra mare e città e i più ampi processi di formazione dei quartieri popolari industriali, il

volume mette a disposizione degli storici marittimi una utile “cassetta degli attrezzi” per analizzare la presenza dei marinai nello spazio urbano. Per quanto collocata entro trasformazioni di lungo periodo, la sailortown di Ratcliffe Highway non è un semplice luogo problematico, ma una zona di contatto in cui l’incontro tra mare e città determina caratteristiche di sviluppo uniche. In questo senso, la sua proposta offre un quadro utile anche oltre il caso vittoriano, per chi voglia riflettere su come le città portuali incorporino — e insieme rielaborino — la presenza della gente di mare all’interno dei propri confini.

Leonardo Scavino
(Università di Genova)