

Reti marittime come fattori dell'integrazione europea / Maritime Networks as a Factor in European Integration, Florencia, Firenze University Press, 2019, 581 pp. ISBN: 978-88-6453-856-3.

La teoría de redes y la aplicación de su metodología en el campo de la Historia hace tiempo que está consolidada, particularmente en el estudio de la sociedad y la economía. Redes de negocio, redes comerciales, redes sociales y redes políticas son conceptos sobradamente consolidados a estas alturas. De la misma manera, los estudiosos de la historia de la navegación hace tiempo que insisten en el papel de las rutas marítimas como vías de comunicación y factores de integración entre territorios. Sin ir más lejos, hace mucho tiempo se apuntó que el sistema de la *muda* veneciana, los convoyes de galeras mercantiles de la Serenísima, se convirtió en las arterias que conectaban la república con el Próximo Oriente, el Magreb y las costas de Europa occidental.

El volumen colectivo que abordo en esta reseña tiene las redes marítimas y comerciales como punto central de vertebración. La *Settimana di Studi* organizada por la *Fondazione Istituto di Storia Economica "F. Datini"* de Prato es una cita obligada para estudiosos de la historia económica en su vertiente más social y menos puramente economicista, como se impone en el estudio de las sociedades europeas preindustriales en época medieval y moderna. La venerable institución decidió celebrar en 2018 el medio siglo de encuentros ideados por Federigo Melis y Ferdinand Braudel en 1968 con un congreso dedicado a las redes marítimas —un tema especialmente cercano a los intereses del insigne historiador francés— como factores de la integración europea, con un marco cronológico (siglos XV-XVIII) que en esta ocasión se inclina por la época moderna.

Cabe destacar en primer lugar que el volumen trasciende el concepto que limita las redes marítimas al mero transporte de hombres y mercancías para tener presente el intercambio de ideas, esenciales para la conformación de una cultura y una civilización occidental. De ahí que se hable de integración europea en el título y que en el ensayo de introducción Michael North hable de mares conectados, tomando como ejemplos el mundo vikingo (incluida América), el mundo visto a través de la Geniza de El Cairo, el entramado Datini bajomedieval o la “invasión nórdica” del Mediterráneo en época moderna. En consecuencia, se trata de un volumen plural en torno a una idea común, que recoge trabajos seleccionados que han pasado un proceso de pares ciegos, lo que lo aleja de la mera publicación de actas de congresos, tan denostadas en los sistemas de evaluación vigentes.

Como ya es tradicional en la propuesta datiniana, el volumen se articula en torno a cinco secciones que buscan contestar las preguntas formuladas por el comité organizador. El desarrollo, inevitablemente, es desigual porque no todos los interrogantes tienen la misma posibilidad de desarrollo, así como por la respuesta, no siempre homogénea, de los historiadores en función de sus propios intereses de investigación. Sin embargo, de esta manera también se consigue ofrecer una imagen lo más completa posible de la cuestión general.

La primera parte busca contestar de qué manera las rutas de navegación han servido como elemento real de conexión entre territorios. No hay una única respuesta, pero se podría considerar que dos son las aproximaciones generales: desde un observatorio de relevancia particular, o desde la visión más amplia que pueden aportar los territorios. En la primera se encuadran los estudios de Luciano Palermo (“Il sistema degli scambi nel Mediterraneo occidentale tra XIV e XV secolo e il porto di Roma”), David Igual Luis (“Movimento portuale, reti marittime e diversità dei mercati a Valenza nel XV secolo”), Nenad Fejic (“Extension, ramification, temporalité et dangerosité d’un grand réseau, situant Raguse (Dubrovnik) au point nodal des échanges entre la Péninsule Ibérique et l’Orient méditerranéen”), y Renard Gluzman y Gerassimos Pagratis (“Tracking Venice’s Maritime Traffic in the First Age of Globalization: A Geospatial Analysis”), con Roma, Valencia, Ragusa y Venecia como puntos nodales privilegiados. En la segunda encontramos los estudios de Wendy Childs (“England’s Maritime and Commercial Networks in the Late Middle Ages”), Pierrick Pourchasse (“Les réseaux négociants et les échanges entre la France et l’Europe du Nord, XVII^e-XIX^e siècles”) y Jari Ojala (“Information Networks between Northern and Southern Europe during the Eighteenth Century”), centrados en el Atlántico, Inglaterra y Francia como protagonistas. Por último, el capítulo de Angela Orlandi aborda las redes desde el entramado Datini (“Between the Mediterranean and the North Sea: Networks of Men and Ports (14th-15th Centuries)”), entre el Mediterráneo y el mar del Norte.

El segundo interrogante planteado se cuestionaba sobre la manera en la que los puntos nodales habían puesto en relación esferas comerciales diversas, la clásica interacción entre dinámicas locales y regionales con la esfera internacional, con los grandes puertos como puntos de encuentro y articulación. También aquí la respuesta es variada. De una parte, hay disertaciones centradas en ciudades portuarias significativas, como las de Benedetto Ligorio (“Un ponte tra ottomani e cristiani. Il network degli ebrei di Ragusa tra Balcani e Adriatico (1585-1635)”), Luisa Piccinno y Andrea Zanini (“Genoa: Colonizing and Colonized City? The Port City as a Pole of Attraction for Foreign Merchants (16th-18th centuries)”), Manuel F. Fernández Chaves y Rafael M. Pérez García (“Textiles Market in 16th-Century Seville: Business and Mercantile Groups”) o Joanna Sequeira y Flavio Miranda (“‘A Port of Two Seas’. Lisbon and European Maritime Networks in the Fifteenth Century”), más equilibrado en esta ocasión entre Mediterráneo y Atlántico, con Ragusa, Génova, Sevilla y Lisboa como laboratorios. En la periferia del núcleo de estudio, el *Mare Nostrum* y el llamado Mediterráneo atlántico, encontramos los trabajos de Gelina Harlaftis, que toma el Mar Negro como base de análisis (“Black Sea and its Maritime Networks, 1770s-1820s. The Beginnings of European Integration”); Werner Scheltjens se centra en la República Holandesa (“The Dutch Republic as Example of Maritime Transport Services Clusters in Preindustrial Europe (ca. 1650-1800)”) mientras que Louis Sicking pone el foco de atención en las *feitorias* portuguesas en África

(“Funduq, Fondaco, Feitoria. The Portuguese Contribution to the Globalisation of an Institution of Overseas Trade”).

Las siguientes cuestiones se limitan a dos aportaciones cada una. Así, para responder en qué manera el intercambio libre y el proteccionismo facilitaron la integración de redes marítimas, encontramos dos extremos: Justyna Wubs-Mrocewicz aborda la resolución de conflictos en Gdansk (“Maritime Networks and Premodern Conflict Management on Multiple Levels. The Example of Danzig and the Giese Family”), mientras que Guillaume Calafat se ocupa de las redes del curso norteafricano (“Un réseau corse entre l’Afrique du Nord et l’Europe. Commerce maritime, institutions et enrichissement au tournant des XVI^e et XVII^e siècles”). De la misma manera, la forma en la que productos concretos e intercambios culturales contribuyeron a integrar las redes marítimas encuentra respuesta en las propuestas de Richard W. Unger (“Markets and Merchants: Commercial and Cultural Integration in Northwest Europe, 1300-1700”) y Leos Müller (Swedish Trade and Shipping in the Mediterranean in the 18th Century”).

El último argumento abordado es más clásico, los intercambios intercontinentales. Aquí Italia tiene un protagonismo indiscutido en las aportaciones de Stefania Montemezzo (“Ships and Trade: The Role of Public Navigation in Renaissance Venice”), Renato Ghezzi (“North Italian Ports and the Levant in the 16th and 17th Centuries”), Helmut Rizzolli y Federico Pigozzo (“Economic and Social Aspects of the Trade of Luxury Goods between Africa and Europe: Ostrich Feathers”), Paolo Calcagno (“Attraverso la porta di Lisbona: i generi coloniali volano del commercio luso-genovese tra XVII e XVIII secolo”) y Luca Lo Basso (“Traffici globali. Corallo, diamanti e tele di cotone negli affari commerciali dei Genovesi in Oriente”). Sin duda los archivos italianos siguen constituyendo una fuente primordial de conocimiento de dinámicas comerciales en territorios fuera de la península itálica, de modo que aportan datos preciosos, particularmente útiles para el estudio de las redes de integración europea con el mar como vía de conexión.

Como conclusión, resulta incuestionable lo mucho que se ha avanzado en el conocimiento histórico desde que Braudel publicó su referencial *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, gracias a nuevas fuentes y nuevas metodologías. Pero en el fondo del volumen datiniano, con su propuesta de casos particulares a lo largo de una cronología extensa —cuatro siglos—, subyace el mismo espíritu que presidió la obra del insigne modernista francés, de indudable vigencia: la consideración del mar (Mediterráneo, mar Negro, primer Atlántico europeo y Báltico) como sujeto histórico, coherente, cohesionado e integrado por redes marítimas y dinámicas comerciales que no estuvieron necesariamente condicionadas por los acontecimientos políticos desde una perspectiva global.

Raúl González Arévalo