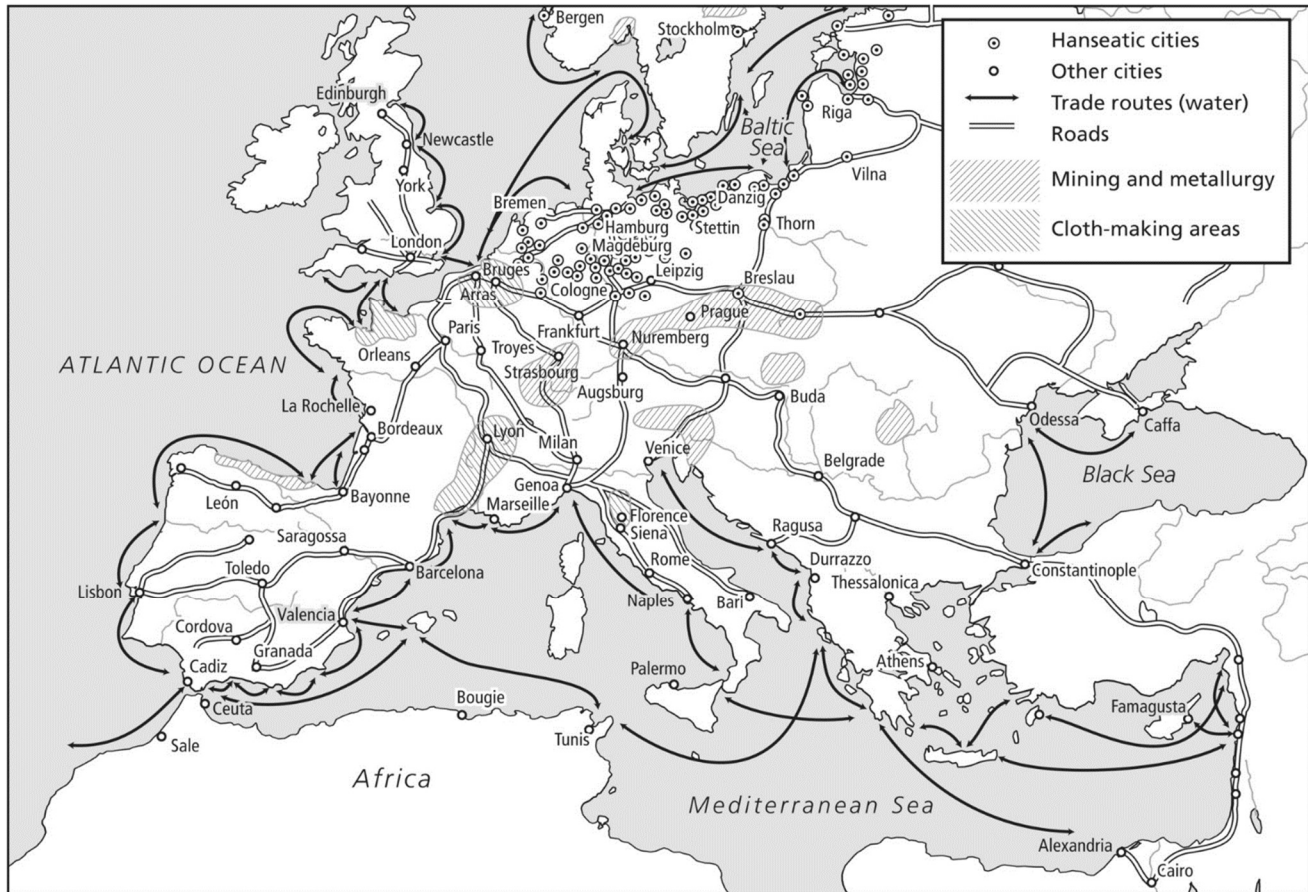


Trading routes in the Mediterranean and Europe. The *mude* (1315-1533) / Rotte mercantili nel Mediterraneo e in Europa. Le *mude* (1315-1533)



The sea and land routes the Venetians shared with other European and extra-European trading partners in the late Middle ages and the Modern age. Cambridge Core, [urn_cambridge.org_id_binary_20190827074048073-0106_9780511667480_19074map10_2.png](https://www.cambridge.org/core/urn_cambridge.org_id_binary_20190827074048073-0106_9780511667480_19074map10_2.png) (access / accesso 13.04.2021)

The term *muda* applies to the convoys of merchant ships built and owned by the State, which private merchants and merchant companies could rent in competition for the highest bid during periodical tenders (*incanti*). The highest bidder for each ship received the title of *patron di galéa* (i.e. master of the galley) for the ship on its next trip. He would in turn rent out loading space (*caràti*) to other merchants, chose and paid the crew (exception made for the captain and admiral: see below) and was bound to travel on the ship.

The convoys were organised and the tenders of ships were managed by the Pregàdi, for whom this was the earliest attribution. Since 1321, when the functions of the Pregàdi were already widening to other matters, the Savi agli Ordini (*super ordines galearum*), a part of the Collegio, were tasked with the management of the State ships.

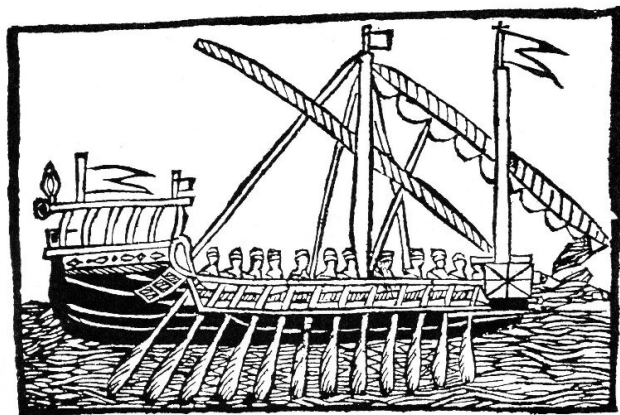
The convoys left and returned at fixed times during the year, so that they were called *mude* with reference to the concept of turnover at regular deadlines.

Trade on privately built and owned ships (often barrel-shaped *navi tonde*, or *cocche*) was also practiced during and after the era of the *mude*, but the State *mude* offered advantages: the ships were built and maintained to very high specification and were thus safer for passengers and merchandise; they enjoyed official international protection as Venetian ships; and they traveled under armed escort against pirate attacks. The *galéa gròssa* (wide) was used to transport as large a load as possible, while *galéa sottile* (thin) was a slimmer, more agile version used for combat. Both employed triangular sails when the wind was favourable, and oars when it was not.

According to the weather, the *mude* left Venice no earlier than the end of March and returned around mid-September. For this reason the dates for the general elections were fixed at September 29th and March 29th, so as to gather as many electors as possible among the travelling merchants.

The captain of each convoy was elected by the Pregàdi, together with an admiral and a notary. While the Admiral was responsible for the technical aspects of navigation, the Captain was a public officer charged with administrative tasks, with the support of the notary. The Captain drew the inventory by owner and value of the merchandise at loading; registered in writing the losses or damage possibly caused by storms, wrecks or robberies by pirates, and reported them to the nearest Venetian rector along the route; took note of any batches of goods loaded and unloaded at each stop; and checked the final inventory of the goods unloaded at the convoy's return against the original inventory and his own subsequent notes. His written word was proof in matters concerning the shares of damages falling to each merchant in case of *avaréa*, i.e. total or partial loss of merchandise, so that the losses of each merchant were attributed by equally proportioned values.

Not all owners of the merchandise on the ships took part in person to the trip: the development of customary contracts with multiple functions made it easy for the *patron di galéa* to gather investments in merchandise and currency from financiers which remained in Venice (or elsewhere along the routes), giving him the occasion for additional gain on the side and favouring participation even of small investors in merchant speculation.



Venetian galéa/Galea veneziana. From <https://www.italiamedievale.org/portale/la-galea/> (access/accesso 13.04.2021)

Il vocabolo *muda* si applica ai convogli di navi mercantili costruite dallo Stato che ne era proprietario, e che mercanti e compagnie tra mercanti potevano noleggiare in competizione per la migliore offerta durante gare d'appalto periodiche (*incanti*). Il migliore offerente riceveva il titolo di *patron di galéa* per la nave nel suo prossimo viaggio. A sua volta noleggiava cubatura di caricamento (*caràti*) ad altri mercanti, sceglieva e pagava l'equipaggio (tranne il capitano e l'ammiraglio: si veda il seguito) ed era tenuto a viaggiare con la nave.

I convogli erano organizzati e le gare d'appalto si tenevano a cura dei Pregàdi, per i quali questa fu appunto la prima attribuzione. Dal 1321, quando già l'attività dei Pregàdi si allargava ad altre materie, i Savi agli Ordini (*super ordines galearum*), parte del Collegio, furono incaricati della gestione delle navi di Stato. I convogli partivano e tornavano a scadenze fisse durante l'anno, così che erano chiamati *mude* con riferimento al concetto di ricambio a termini periodici.

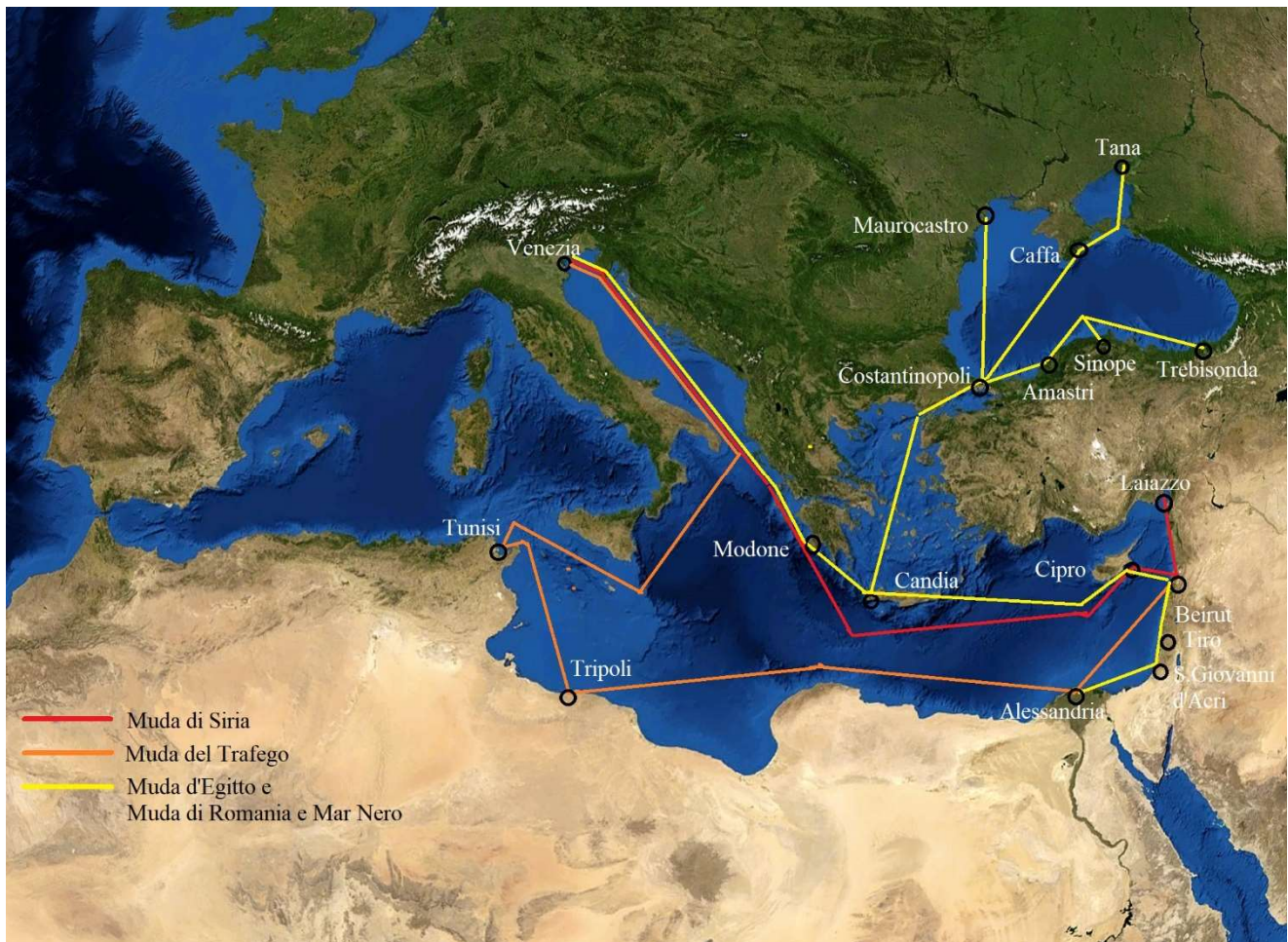
Durante e dopo l'era delle *mude* si praticava la mercatura anche con naviglio di armatori privati (spesso *navi tonde* o *cocche* a forma di barile), ma le *mude* di Stato offrivano dei vantaggi: le navi erano costruite e mantenute secondo le più elevate specifiche tecniche ed erano perciò più sicure per passeggeri e merci; godevano di protezione internazionale in quanto navi veneziane; e viaggiavano sotto scorta armata contro attacchi di pirati. La *galéa grossa*, più ampia, era progettata per portare il maggior carico possibile, mentre la *galéa sottile* era più snella e agile ed era impiegata in combattimento. Entrambe utilizzavano vele triangolari quando il vento era a favore e remi quando non lo era.

A seconda del tempo che faceva, le *mude* lasciavano Venezia non prima della fine di marzo e ritornavano verso la metà di settembre. Per questa ragione le date per le elezioni generali erano fissate al 29 settembre e al 29 marzo, così da raccogliere i voti di quanti più mercanti viaggiatori fosse possibile.

Il capitano di ogni convoglio era eletto dai Pregàdi, come pure un ammiraglio e un notaio. L'ammiraglio era responsabile degli aspetti tecnici della navigazione, mentre il capitano era un pubblico ufficiale incaricato di compiti amministrativi, col supporto del notaio. Il capitano redigeva l'inventario per proprietario e valore delle merci al momento del carico; registrava per iscritto le perdite e i danni causati da eventuali tempeste, naufragi o attacchi di pirati, e ne faceva rapporto al rettore veneziano più vicino lungo la rotta; annotava le partite di merce caricate e scaricate ad ogni fermata; e controllava l'inventario finale delle merci scaricate al ritorno, in confronto con l'inventario originale e le annotazioni successive. I suoi rapporti facevano prova per le questioni concernenti la divisione dell'entità dei danni tra i mercanti in caso di *avaréa*, cioè di perdita totale o parziale delle merci, in modo che essi venissero attribuiti in proporzione al valore delle merci caricate.

Non tutti i proprietari delle mercanzie prendevano parte di persona al viaggio: lo sviluppo consuetudinario di contratti a funzione multipla consentiva al *patron di galéa* di raccogliere investimenti in merci e valute da finanziatori che rimanevano a Venezia (o altrove lungo le rotte), offrendogli occasione per ulteriori guadagni e favorendo l'accesso alla speculazione mobiliare anche ai piccoli investitori.

Eastern routes / Rotte orientali:



From/da:
https://it.wikipedia.org/wiki/Mar_Mediterraneo (access/accesso 13.04.2021)
(Badly) drawn routes are mine / Le rotte tracciate (male) sono mie.

Western routes / Rotte occidentali:



Muda di Fiandra: going out/andata



Muda di Fiandra: coming back/ritorno



Muda di Aigues-Mortes



Muda di Barberia

From/da:

[https://it.wikipedia.org/wiki/Muda_\(Repubblica_di_Venezia\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Muda_(Repubblica_di_Venezia)) (access/accesso 13.04.2021)

Sources / Fonti

Zibaldone da Canal. Manoscritto mercantile del sec. XIV, edited by/a cura di Alfredo Stussi with essays by/con saggi di Frederic C. Lane, Thomas E. Marston, Oystein Ore, Venezia: Comitato per la pubblicazione delle fonti relative alla storia di Venezia, 1967

Essential bibliography / Bibliografia essenziale

BERNARD DOUMERC, *Le galere da mercato*, in AA.VV., *Storia di Venezia. Il mare*, edited by/a cura di Alberto Tenenti, Ugo Tucci, Roma: Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1991, pagg. 375-395

ID., *Il dominio del mare*, in AA.VV., *Storia di Venezia, 4, Il Rinascimento. Politica e cultura*, edited by/a cura di Alberto Tenenti, Ugo Tucci, Roma: Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1997, pagg. 113-180

JEAN- CLAUDE HOCQUET, *I meccanismi dei traffici*, in AA.VV., *Storia di Venezia, 3, La formazione dello Stato patrizio*, edited by/a cura di Girolamo Arnaldi, Giorgio Cracco, Alberto Tenenti, Roma: Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1997, pagg. 529-616

ALBERTO TENENTI, *I Veneziani e il mare*, in ID., *Venezia e il senso del mare. Storia di un prisma culturale dal XIII al XVIII secolo*, Milano: Guerini, 1999, pagg. 11-19; *Ibidem, Il senso del mare*, pagg. 141-212

JEAN- CLAUDE HOCQUET, *Denaro, navi e mercanti a Venezia. 1200-1600*, Roma: il Veltro, 1999