

SOMMARIO DELLE MATERIE

Politica ed economia veneziana del Trecento . . . pp. 7-22

1. Evoluzione della struttura politica e sociale dello stato veneziano (pp. 7-13) — 2. L'espansione politica del sec. XIII (pp. 13-15) — 3. Verso la politica di terraferma (pp. 15-16) — 4. La politica economica (pp. 16-21) — 5. Dal mare al continente (pp. 21-22).

L'« officium de navigantibus » e i sistemi della politica commerciale veneziana nel sec. XIV . . . » 23-61

1. Istituzione dell'« officium de navigantibus » e il primo esperimento (pp. 23-28) — 2. La crisi del quarto decennio del sec. XIV e il ripristino dell'« officium » (pp. 28-37) — 3. La seconda guerra veneto-genovese e i postumi effetti (pp. 37-41) — 4. Il risanamento economico e l'ultimo esperimento di economia controllata (pp. 41-45) — 5. Il principio di libertà condizionata (pp. 45-47) — *Appendice*. Capitolare dell'« officium » (pp. 48-61).

Un trattato tra Venezia e Ludovico di Savoia nel 1338 » 63-70

Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel sec. XIV . . . » 71-172

1. Le relazioni marittime col Ponente nel sec. XIII (pp. 71-74) — 2. I primi contatti con le Fiandre (pp. 74-79) — 3. Istituzione di una linea marittima regolare con le Fiandre (pp. 80-83) — 4. Esercizio di stato e navigazione sovvenzionata (pp. 83-85) — 5. Linea di stato in concessione privata (pp. 86-89) — 6. Provvedimenti per un regolamento internazionale del traffico fiammingo (pp. 89-95) — 7. La crisi marittima del terzo decennio (pp. 95-98). — 8. Da Bruges ad Anversa (pp. 98-100) — 9. Difficoltà di una ripresa (pp. 100-103) — 10. Intermezzo di sosta (pp. 103-106) — 11. La ripresa dell'attività marittima del 1332 e i transiti terrestri (pp. 106-112) — 12. Incertezze e opposizioni all'esperimento marittimo (pp. 112-114) — 13. Aumentano le difficoltà del viaggio (pp. 114-117) — 14. La crisi mediterranea e il viaggio del 1335 (pp. 117-119) — 15. Sforzi diplomatici per superare la crisi (pp. 119-120) — 16. Molestie catalane e genovesi (pp. 121-123) — 17. La crisi scaligera e i transiti terrestri (pp. 123-127) — 18. Verso la sospensione della linea marittima (pp. 127-129) — 19. La sistemazione del transito terrestre per la Francia e la Germania (pp. 129-138) — 20. Vano tentativo per ristabilire la linea marittima (pp. 132-133) — 21. Difficoltà di esecuzione (pp. 133-135) — 22. Sospensione del transito marittimo (pp. 135-139) — 23. Il problema dei transiti tedeschi (pp. 139-142) — 24. Le cause della crisi dei traffici marittimi di Ponente (pp. 143-145). — 25. I transiti terrestri della Francia e della

Germania (pp. 145-149) — 26. Nuovi tentativi per ristabilire la via marittima (pp. 149-154) — 27. Auspici favorevoli (pp. 154-156) — 28. Regolazione dei trasporti terrestri (pp. 156-158) — 29. Il tentativo di ripristino della linea fallisce (pp. 158-160) — 30. La crisi dei trasporti marittimi e necessità di controllo su quelli terrestri (pp. 161-165) — Il Pro e contro del *caminum Flandrie* (pp. 165-168) — 32. Necessità di riattivare la via marittima di Ponente (pp. 168-172).

Prestiti pubblici e imposta diretta nell'antica Repubblica veneta » pp. 173-178

La finanza veneziana al tempo della guerra di Chioggia » 172-248.

1. Il programma finanziario agli inizi della guerra (pp. 172-182) — 2. Lo sforzo della finanza dalla caduta alla liberazione di Chioggia (pp. 182-186) — 3. Ripercussioni finanziarie ed economiche della crisi del 1380 (pp. 186-189) — 4. Nuovi criteri di tassazione: l'estimo del 1380 (pp. 189-192) — 5. Il consuntivo economico della guerra (pp. 192-194) — 6. La crisi dei traffici (pp. 194-196). — 7. Le incognite della liquidazione della finanza di guerra (pp. 196-198) — 8. Il programma finanziario di saldatura del 1381 (pp. 198-200) — 9. Inasprimenti fiscali e revisione di spese (pp. 200-204) — 10. Politica militare (pp. 204-206). — 11. Il riassetto dei servizi del debito pubblico (pp. 206-209) — 12. La costituzione del fondo di ammortamento - febbraio 1382 (pp. 209-213) — 13. Difficoltà opposte al piano di ammortamento (pp. 213-217) — 14. Necessità militari: la faticosa liquidazione del problema di Tenedo (pp. 217-220) — 15. Verso un assetto stabile dell'equilibrio finanziario: il programma del 1382 (pp. 220-223) — 16. Contro la politica di indebitamento (pp. 223-226) — 17. La difficile ripresa dei traffici marittimi (pp. 226-228) — 18. La politica *balcanica* di Venezia (pp. 228-290) — 19. I risultati dell'esperienza di due anni di politica di pace e la riforma del 1383 (pp. 230-235) — 20. La riorganizzazione della struttura finanziaria: l'imposta diretta (pp. 235-238) — 21. Il programma del 1383 (pp. 238-242) — 22. Difficoltà di attuazione dell'imposta diretta (pp. 242-243) — 23. Prospettive sfavorevoli nella politica orientale (pp. 243-245) — 24. Azione ritardatrice di avverse condizioni economiche (pp. 245-248).

Venezia e l'acquisto di Nauplia ed Argo » 249-273

1. La politica orientale di Venezia dopo la pace di Torino (pp. 249-253) — 2. L'acquisto di Argo e di Nauplia (pp. 253-257) — 3. La situazione greca dopo l'acquisto veneziano e la politica veneziana per l'effettiva occupazione delle terre acquistate (pp. 257-260) — 4. La cattura di Nerio Acciaiuoli (pp. 260-265) — 5. L'intervento sabauda in Grecia (pp. 265-268) — 6. In cerca di una transazione (pp. 268-270) — 7. Pericolo turco e compromesso latino (pp. 270-273).

Indice dei nomi di luogo e di persone » 275