

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

3

MICHEL BALARD

Gênes et la mer
Genova e il mare



GENOVA

SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

Palazzo Ducale

2017

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

3

Collana diretta da Carlo Bitossi

MICHEL BALARD

Gênes et la mer
Genova e il mare



GENOVA 2017

I testi qui riprodotti si pubblicano sotto la personale responsabilità dell'Autore, cui si devono la scelta dei saggi e la loro collocazione nelle cinque sezioni. La maggior parte dei testi è stata acquisita attraverso lo scanner e uniformata nei caratteri e nei corpi. In sintonia con l'Autore, pochi gli interventi, limitati alla punteggiatura, all'eliminazione di qualche ripetizione o di fastidiosi refusi, oltretutto, ovviamente, all'uniformazione delle note alle norme editoriali dei « Quaderni della Società Ligure di Storia Patria ». Alcuni modesti ritocchi sono stati apportati dall'Autore stesso. Si ringraziano gli Editori per l'autorizzazione alla riproduzione dei testi. Particolare gratitudine è riservata a tutti coloro che hanno collaborato all'attuale redazione: Fausto Amalberti, Marta Calleri, Davide Debernardi.

L'Autore rimane a disposizione degli eventuali detentori di diritti che non sia stato possibile rintracciare, impegnandosi a compiere le formalità richieste.

La Società Ligure di Storia Patria è lieta di aver fatto propria l'idea di radunare e ripubblicare i numerosi saggi dedicati a Genova da Michel Balard, socio del nostro sodalizio dal 1966 e onorario dal 1986, per festeggiare il compimento del suo ottantesimo anno di età.

La raccolta è un gradito e doveroso tributo a uno studioso che per oltre cinquant'anni si è dedicato con passione alla ricerca e all'analisi delle testimonianze documentarie per ricostruire il ruolo di Genova nel Mediterraneo e dei suoi insediamenti coloniali in oltremare durante il Medioevo.

*La ricorrenza fornisce inoltre l'occasione di riunire i suoi studi, solo in parte pubblicati nei nostri «Atti» – a partire dall'importante e fondamentale monografia *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)* nel 1978 –, non sempre facilmente reperibili dato l'ampio e variegato ventaglio dei suoi interessi.*

La produzione scientifica di Michel Balard riflette il personale percorso di ricerca di uno storico che ha saputo alternare la pubblicazione di ampi corpora documentari – ad esempio i cartolari trecenteschi del notaio coloniale Lamberto de Sambuceto – a saggi di approfondimento sempre in stretto rapporto con le fonti conservate negli archivi genovesi, in particolare l'Archivio di Stato della città per decenni frequentato da lui abitualmente.

Le cinque sezioni in cui è suddivisa l'opera in due volumi rispecchiano i temi e i filoni di ricerca principalmente indagati: i porti e la navigazione, il commercio, la storia e la società genovese e gli insediamenti in oltremare.

La ricchezza dei contributi e il rigore metodologico, uniti all'originalità scientifica nello studio e nella ricerca, sono la testimonianza concreta del rapporto di affezione per la nostra città, dal 2014 anche sua con il conferimento della cittadinanza onoraria per «gli alti meriti conseguiti nello studio e nella ricerca applicata alla storia della Città di Genova, contribuendo alla sua promozione e all'approfondimento di aspetti della memoria, quali la conoscenza della presenza negli insediamenti d'Oltremare ... diffusi attraverso saggi, convegni e mostre di grande interesse».

Antonella Rovere

Presidente della Società Ligure
di Storia Patria

Carlo Bitossi

Direttore responsabile della Collana

Tabula gratulatoria

Luis Adão da Fonseca - Porto	Massimo Frugone - Segrate
Ivana Ait - Roma	Stefano Gardini - Genova
Fausto Amalberti - Genova	Nilda Guglielmi - Buenos Aires
Alfonso Assini - Genova	Paola Guglielmotti - Genova
Associazione "A Compagna" onlus - Genova	Walter Haberstumpf - Torino
Laura Balletto - Genova	David Igual - Albacete
Enrico Basso - Genova	Brunhilde Imhaus - Tolosa
Carlo Bitossi - Genova	Istituto internazionale di Storia economica "F. Datini" - Prato
Marco Bologna - Genova	Istituto Storico Germanico - Roma
Karl Borchardt - Monaco di Baviera	Yoko Kamenaga Anzai - Tokyo
Colette Bozzo Dufour - Genova	Benjamin Z. Kedar - Gerusalemme
Olga Briamonte - Celle Ligure	Jean-Loup e Nicole Lemaitre - Parigi
Marta Calleri - Genova	Sandra Macchiavello - Genova
Jean-André Cancellieri - Corte	Mario Marcenaro - Genova
Franco Cardini - Firenze	Mario Marini - Voltaggio
Carlo Carosi - Recco	Laura Minervini - Napoli
Giovanni Battista Casanova - Carloforte	Antonio Musarra - Genova
Jean-Claude Cheynet - Hanches	Claude Mutafian - Parigi
Nicholas Coureas - Nicosia	Angelo Nicolini - Saluzzo
Giorgio De Filippi - Valmadonna	Giustina Olgiati - Genova
Davide Debernardi - Genova	Catherine Otten - Strasburgo
Gérard D�d�yan - Montpellier	Jacques Paviot - Cr�teil
Robert Delort - Fontenay-sous-Bois	Carlo Pedrazzi - Genova
Luciano Di Noto - Genova	Sandro Pellegrini - Recco
Franco Donati - Genova	Giovanna Petti Balbi - Genova
Dumbarton Oaks Research Library and Collection - Washington	Valeria Polonio - Genova
Giuseppe Felloni - Genova	Raffaella Ponte - Genova
Dario Ferro - Quiliano	Dino Puncuh - Genova
G.B. Roberto Figari - Camogli	Pierre Racine - Eckbolsheim
Giulio Firpo - Arezzo	Alessandra Rebosio - Genova
Fondazione Schiappapietra - Neive	Jean-Marc Roger - Poitiers
Paolo Fontana - Serra Ricc�	Antonella Rovere - Genova

Valentina Ruzzin - Genova

Rodolfo Savelli - Genova

Patrizia Schiappacasse - Genova

Gianni Scotto - Sant'Albano Stura

Jonathan Shepard - Oxford

Aldo Toselli - Genova

François-Olivier Touati - La Méritré

Benjamin Weber - Tolosa

I - PORTI E NAVIGAZIONE

Città portuali del Medioevo

Nelle *Etimologie* di Isidoro da Siviglia, come pure nel *Digesto*, è scritto che «un porto è un luogo chiuso nel quale le merci sono importate ed esportate»¹: una definizione precisa che insiste sull'aspetto economico del porto ma che trascura molti altri aspetti della parola *portus* utilizzata nel Medioevo. Difatti, nei documenti medievali, il termine riveste una grande polisemia: dapprima una scala lungo un fiume, nei tempi carolingi, quando si parlava dei primi mercanti «piedi polverosi» che insediavano un piccolo mercato sulle sponde dei fiumi fiamminghi²; poi un passaggio a traghetto o il pedaggio pagato a proposito; il deposito di merci creato dai mercanti, e finalmente la città commerciale creata attorno alle scale, ai pontili e ai depositi. È chiaro che la città portuale corrisponde all'ultimo significato della parola *portus* nel Medioevo. Mi sia permessa dunque una riflessione sulle condizioni geografiche dello sviluppo dei porti, prima di evocare gli aspetti economici e sociali e in fine il rapporto tra città e porto.

Purtroppo risulta impossibile definire una tipologia della città portuale che corrisponda a uno schema uniforme nello spazio e invariabile nel tempo. Durante il millenario medievale, molti porti che non esistevano nel periodo dell'impero romano si sono sviluppati ed altri invece sono decaduti o spariti. Le condizioni tecniche ed economiche impongono mutamenti notevoli nella rete dei porti, e il Mediterraneo medievale ha conosciuto da questo punto di vista uno sviluppo differenziato secondo le zone prese in considerazione³. Basta dire che, per il suo pieno uso, una nave di commercio ha bisogno di allestimenti e di insediamenti materiali importanti nei porti dove fa scalo, sbarca e imbarca le merci e trova riparo durante l'inverno o con cattivo tempo. Significa dunque che un porto buono e sicuro deve offrire

* Pubblicato in *Γαληνοτάτη. Τιμή στη Χρύσα Μαλτέζου* [*Studi in onore di Chryssa Maltezou*], a cura di G. VARZELIOTI - K. TSIKNAKIS, Atene 2013, pp. 169-182.

¹ NIERMEYER, pp. 816-817.

² PIRENNE, pp. 37-38.

³ HEERS 1989, pp. 11-12.

un accesso facile, quali che siano il tempo, il vento, le correnti o le mareggiate. Ma, per proteggersi dalle insidie nemiche, il porto ha inoltre bisogno di un sistema difensivo efficace. Per lo sbarco o l'imbarco sicuro delle merci, deve essere provvisto di pontili e di depositi, di attrezzature tecniche per rimpiazzare un'ancora o una vela di un albero, danneggiata o sparita, e fornire all'equipaggio gli approvvigionamenti indispensabili per un viaggio di lungo corso. Da questi presupposti dovrebbe risultare una collaborazione e uno sviluppo simultaneo tra il porto e la città che lo circonda⁴.

La geografia dei porti si interessa dapprima della situazione e del sito in cui i porti si insediano. Tutti gli storici hanno messo in evidenza l'importanza del crocevia tra itinerari marittimi e terrestri per lo sviluppo dei porti che hanno bisogno di un *binterland* con accesso facile e risorse commerciabili⁵. Basta citare qualche esempio: Marsiglia vicina allo sbocco del Rodano, l'asse principale delle comunicazioni tra la Francia settentrionale e il Mediterraneo; Venezia in fondo all'Adriatico, ma in diretta relazione con la pianura padana grazie ai fiumi che sboccano presso la Laguna; Costantinopoli, all'incrocio tra gli Stretti, la via marittima dal mar Nero al Mediterraneo, e l'asse terrestre tra la Tracia e l'Anatolia. Barcellona, che al di fuori del piccolo golfo sotto la collina di Montjuic, non gode di una baia profonda, approfitta delle relazioni facili con la Catalogna e delle ricchezze agricole della pianura del Lobregat. Ma la congiuntura politico-economica può modificare il vantaggio della situazione geografica: Trebisonda e La Tana diventano porti maggiori nel Mar Nero dal momento in cui la pace mongola facilita il libero accesso dei mercanti occidentali verso l'Asia centrale e crea le vie della seta e delle spezie, descritte da Pegolotti⁶. Invece la presa e la quasi distruzione di Acri, dove sboccava nel Duecento la via delle carovane del Crescente fertile, condanna la città a un destino senza rilievo. Alla fine del Medioevo, Beirut per le merci e Giaffa per il transito dei pellegrini si sostituiscono ad Acri.

Al pari della situazione, la scelta del sito è altrettanto importante: un estuario (Marsiglia, Alessandria d'Egitto, Barcellona), una baia profonda e ben riparata (Genova, La Valetta, città di Rodi), uno stretto sprovvisto da

⁴ CONTAMINE 1988, p. 7.

⁵ RAGOSTA 1982.

⁶ BALDUCCI PEGOLOTTI, pp. 21-23.

venti avversi (Costantinopoli, Tanger), un litorale protetto da una scogliera o da un'isola che sbarrava le mareggiate (Famagosta, Venezia) favoriscono l'insediamento di un porto. Ma il vantaggio del sito non è permanente: l'interramento e le alluvioni condannano i porti di Ravenna-Classe e di Ostia, tanto importanti nell'Antichità classica⁷. E se si esce dal Mediterraneo, la depressione naturale del decimo-undicesimo secolo ha profondamente modificato il paesaggio portuale delle Fiandre. Bruges ha potuto mantenersi grazie allo scavo di un canale rilegando la città allo Zwin⁸. Nello stesso modo, il porto di Venezia tra San Marco e Castello è stato salvato grazie ai frequenti interventi delle magistrature civiche per l'escavazione dei canali nella Laguna⁹. La geografia non spiega tutto. Il porto mediterraneo è dunque un organismo vivente, complesso, diversificato tanto nelle sue funzioni quanto per la popolazione interessata alla sua prosperità.

Prima di essere un nodo commerciale, molti porti del Mediterraneo sono nati dalla necessità imposta alla gente indigena di trovare sul mare mezzi di vettovagliamento. La pesca marittima sta all'origine della vocazione commerciale ovunque nel Mediterraneo¹⁰. Genova è stata un piccolo borgo di pescatori che poco a poco hanno creato navigli capaci di fermare l'espansione saracena e di sfruttare il bottino recuperato nelle città nemiche¹¹. Allo stesso modo i pescatori greci della costa anatolica hanno contribuito allo sviluppo dei *temi* marittimi dell'impero bizantino e, per conseguenza, a quello dei porti dell'Asia minore che accoglievano i navigli dei *temi* così creati¹². Le tradizioni navali di popolazioni rivierasche sono spesso all'origine dello sviluppo portuale, che prende una dimensione maggiore quando il traffico commerciale si sostituisce alla pesca e al piccolo cabotaggio.

L'aspetto del porto medievale è legato tanto alla natura e al volume del traffico quanto all'andamento della congiuntura, la quale si ripercuote sui mutamenti delle strutture portuali. Il traffico del sale mediterraneo, precisamente studiato da Jean-Claude Hocquet, fa intervenire luoghi di produzione

⁷ HOCQUET 1988, p. 48.

⁸ RYCKAERT, pp. 347-368.

⁹ CROUZET-PAVAN, pp. 625-652.

¹⁰ MASSA 2006, pp. 11-13.

¹¹ POLONIO 2003, pp. 111-125.

¹² AHRWEILER 1966, pp. 50-53, 62-65 e *passim*.

che spesso sono ben lontani dall'offrire agli armatori buone condizioni d'imbarco della merce: il sale viene accumulato sulle sponde di pianure paludose sulle quali le navi non possono ancorare, ed esse devono essere caricate da flottiglie di barche. Invece il monopolio statale sulla merce costringe i grandi porti importatori a dotarsi d'ingenti depositi e di un'amministrazione fiscale per il controllo della vendita del prodotto¹³. Il volume del traffico influisce sulla struttura del porto, come lo dimostra il caso di Venezia. Costruito alla fine del dodicesimo secolo, l'Arsenale si sviluppa grazie alla preparazione della flotta della Quarta Crociata, ma soprattutto nel Trecento, quando verso il 1325 quadruplica la sua superficie e offre alla parte orientale della città un dominio portuale che ne fa senz'altro la più grande impresa dell'Occidente, mentre l'aumento del traffico e l'organizzazione delle *mude* costringono il governo dogale ad allestire la parte del Grande Canale che va da San Marco, con la dogana di mare, alla punta della Trinità, al Rialto che ospita la dogana di terra¹⁴. Per Genova, la dimostrazione fatta da Poleggi e Grossi Bianchi è quasi simile: ai primi pontili di legno si aggiungono nuovi pontili di pietra, la Darsena e l'Arsenale, così che la zona portuale si estende nel Quattrocento dal Molo Vecchio fino alla Porta dei Vacca¹⁵.

Queste trasformazioni corrispondono all'epoca del traffico massimo, tra la fine del Duecento e gli anni 1350, cioè al periodo che gli storici dell'economia chiamano « fase A » caratterizzata dalla dilatazione della produzione e del commercio contemporaneamente a un aumento dei prezzi. Invece l'ultima parte del Trecento e quasi tutto il Quattrocento vede una ritrazione degli affari (« fase B », secondo la terminologia degli economisti), un rallentamento nella costruzione delle strutture portuali, mentre si riprende il rafforzamento del Molo a partire del 1470, quando si abbozza il risveglio degli affari (nuova « fase A »). Fa eccezione Venezia che non ha conosciuto la crisi del Quattrocento, come lo dimostrano il famoso discorso del doge Tomaso Mocenigo nel 1423 e l'apogeo del commercio veneziano con il Levante negli ultimi decenni del secolo¹⁶. A Costantinopoli il declino del porto bizantino segue la crisi della dinastia dei Paleologi, mentre

¹³ HOCQUET 1988.

¹⁴ CROUZET-PAVAN; CONCINA 2006, pp. 149-162.

¹⁵ GROSSI BIANCHI - POLEGGI, pp. 100-105.

¹⁶ ASHTOR 1983a, pp. 450-479.

sull'altra sponda del Corno d'Oro il porto di Pera accoglie la maggioranza delle navi in transito e fioriscono gli affari dei Genovesi, un contrasto che il cronista Niceforo Gregoras sottolinea opponendo i redditi di ambedue le dogane¹⁷.

La crescita dei porti è sempre legata allo sviluppo dell'organizzazione commerciale e all'intervento delle autorità locali. Le forme di quell'intervento sono molteplici. Dapprima per quel che riguarda la costruzione navale. A Barcelona, le *Drassanes* sono riservate alla costruzione delle galee, proprietà della città di Barcelona o della *Generalitat*, che le noleggiavano agli armatori privati. La monarchia istituì nel 1418 una tassa sulle esportazioni verso l'Egitto e la Siria, il *dret de les drassanes*, impiegato per la manutenzione dell'arsenale pubblico¹⁸. A Genova gli interventi delle autorità sono coordinati dai *Salvatores portus et moduli* e poi dai *Patres Communis*, i quali governano l'amministrazione del porto, controllano il traffico, decidono i lavori da eseguire nell'area portuale: costruzione dei pontili, rafforzamento del Molo, sorveglianza dei beni e degli edifici del Comune, attività dell'Arsenale e della Darsena. Essi dispongono di risorse particolari: gabelle sull'ancoraggio delle navi, riscossione della decima dei lasciti testamentari, affitto dei terreni pubblici, diritti di pesca e multe sulle arti¹⁹. Venezia non è provvista di un'amministrazione propria per la gestione del porto, ma parecchie commissioni se ne interessano: i Capisestieri, i Signori della Notte, gli ufficiali del Piovevo, i Savi ed Esecutori alle Acque e i Provveditori all'Arsenale. Il Senato organizza la rotazione delle *mude*, di cui la partenza e l'arrivo influenzano la vita del porto, il reclutamento dell'equipaggio, l'armamento delle galee, il rogare dei contratti commerciali tra mercanti ed armatori e la determinazione del prezzo delle merci, a seconda del volume delle loro importazioni. La molteplicità delle delegazioni, competenti per i lavori del porto, significa l'unione costante del porto e degli elementi dell'ambiente naturale e umano della città, come suggerisce la Crouzet-Pavan²⁰. A Ragusa, il governo stesso si preoccupa della protezione del porto, della sua sicurezza, organizzazione e funzionamento, decidendo la costruzione di

¹⁷ BALARD 1978, II, pp. 682-683.

¹⁸ COULON 2004, pp. 114-117, 153.

¹⁹ MASSA 1988, pp. 175-176; PIERGIOVANNI 1988, pp. 154-168.

²⁰ CROUZET-PAVAN, pp. 636-637.

quattro torri nel 1266, il rafforzamento dell'arsenale nel 1345, il suo ampliamento all'inizio del Quattrocento e la costruzione della fortezza di San Giovanni a sud dell'entrata del porto. Ma si deve aspettare la metà del Cinquecento per la nomina di un *capitaneus portus* incaricato della coordinazione dei lavori nell'area portuale²¹. Il porto è un'impresa statale o comunale retta da leggi e regolamenti precisi. La decisione di concentrare il commercio di un prodotto in un solo porto (L'*Etape* per esempio a Bruges che deve ricevere tutte le merci sbarcate nei porti dello Zwin) o di costringere tutti i navigli genovesi transitanti nel Mar Nero a fare scalo qualche giorno a Caffa e a pagare le tasse, ivi riscosse, dà uno slancio importante ai porti che ne approfittano.

L'intervento delle autorità contribuisce anche all'aumento dei servizi offerti agli armatori e ai mercanti: costruzione di fari (Barcellona già alla fine del decimo secolo, Genova nel dodicesimo) e di torri per la difesa, posa di una catena all'ingresso del bacino portuale, ampliamento dei depositi, concentrazione dei mercati nella vicinanza dei pontili (a Genova per esempio) e delle volte, fondaci a poca distanza dal porto, per esempio ad Acri, dove il fondaco dei Veneziani è direttamente situato sulla sponda. Il porto attira a sé la maggior parte della vita economica della città, dai mercanti ai sensali, dai notai e a tutte le arti indispensabili per il riparo delle navi e per il trasporto delle merci²².

Difatti, uno degli aspetti più visibili della città portuale è la concentrazione della popolazione nelle zone portuali. Si tratta dapprima di tutti i mestieri interessati all'armamento dei navigli: carpentieri, calafati, falegnami e artigiani del ferro, di stoppa, di veli, di remi e di cordame, mensuratori e facchini, ai quali si deve aggiungere una popolazione fluttuante di disoccupati e di avventurieri che, secondo i bisogni degli armatori, entrano al loro servizio per un tempo più o meno lungo; i registri dell'Antico Comune a Genova illustrano la presenza nel porto di quella manodopera, ricca di stranieri sradicati. Ma accanto a loro, le città portuali accolgono varie colonie di mercanti stranieri, che costituiscono comunità organizzate in «nazioni» sulle quali la Petti Balbi ha destato l'attenzione degli storici: mercanti veneziani e genovesi a Londra, Southampton e Bruges, nazione genovese a Sivi-

²¹ KREKIC 1988, pp. 655-659.

²² RIETBERGEN, pp. 615-624.

glia, colonie fiorentine, pisane, veneziane e soprattutto genovesi a Valenza, comunità catalana a Napoli e a Palermo, greca, albanese, dalmata e tedesca a Venezia, mentre è stata messa in evidenza di recente la colonia greca a Genova, sotto la tutela di un console²³. E certo che si potrebbe chiedere quale è stata l'influenza culturale di queste comunità: importazione di tradizioni diverse, arricchimento del vocabolario mercantile e marittimo, concubiniaggio o matrimonio con indigene, modificazioni dell'habitat nei quartieri portuali: tutte le conseguenze della presenza di comunità straniere nelle città portuali sono ancora in gran parte da studiare.

L'aumento della popolazione, in relazione all'attività del porto, si manifesta di più nel rinforzo dell'immigrazione rurale che contribuisce con il movimento dell'inurbamento ad accrescere la città portuale a detrimento del suo contado. Basta qui citare il caso di Genova dove l'afflusso della gente dell'Appennino e soprattutto dei villaggi rivieraschi mette a disposizione degli armatori una manodopera abbondante per i mestieri del mare. Lo stesso si potrebbe dire di Valenza, di Barcellona, di Venezia, di Ragusa, porta sul mare della Dalmazia, ed anche di Costantinopoli che attira gente della Tracia, delle sponde del Mar Nero e degli Stretti. Spesso quel movimento migratorio si fa in due fasi successive: dapprima un'emigrazione dall'interno verso la città di mare, poi un'emigrazione ultramarina che sviluppa gli scali creati dai mercanti occidentali lungo le principali rotte marittime. Lo spoglio degli atti notarili genovesi o veneziani rogati ultramarina illustra le migrazioni a scopo commerciale o marittimo, così importanti tanto per la madrepatria quanto per le sue colonie in Oriente²⁴.

Questo afflusso di popolazioni straniere o rurali costituisce un aspetto non trascurabile delle relazioni tra città e porto. Ma ce ne sono tanti altri, tra cui la topografia della città, il paesaggio urbano, la rete delle vie e le forme dei palazzi e delle case. Jacques Heers ha opposto due città portuali che a prima vista si assomigliano: Marsiglia e Genova. A Marsiglia, il porto che si è sviluppato sulla sponda settentrionale del calanco, influenza una minima parte della città, tanto più che questa è divisa tra due comunità diverse: a sud la città bassa amministrata dal Comune in palazzi lontani dal porto, a nord la città alta o episcopale che organizza la rete delle strade e delle piazze

²³ PETTI BALBI 2007, pp. 397-423.

²⁴ BALARD 1978, I, pp. 229-264; GALLINA 2003, pp. 321-371.

in relazione col duomo, il palazzo episcopale e le principali chiese del quartiere. A Genova, invece, la correlazione tra la città e il porto è molto stretta. Le carovane di muli che vengono dall'Appennino penetrano nel cuore della città fino alle *stationes* e ai fondaci dei grandi *alberghi*, situati presso la *Ripa maris*. Costituita da palazzi di almeno cinque piani, allineati lungo la strada che va dalla porta dei Vacca a quella di San Lorenzo, da emboli e da volte sopra le quali corre l'acquedotto che fornisce l'acqua alle fontane dei mercati o *clapee*, la Ripa è il cuore dell'attività portuale; i pontili perpendicolari alla sponda portano la denominazione della famiglia che li ha costruiti o quella del traffico (legno, vino) che essi accolgono. Si è notato che le diverse compagnie che costituiscono il Comune sono anche loro orientate in modo perpendicolare rispetto alla Ripa. Ne risulta che l'attività del porto determina lo sviluppo dell'urbanismo, tanto più che nel 1260 Guglielmo Boccanegra affida al frate Oliverio la costruzione del *Palatium Communis Ianuae de Ripa*, che insedia il potere pubblico al centro dell'attività quotidiana del porto, istituendo uno stretto legame tra la città e la vita economica, legame ancora rafforzato dal momento in cui il Banco di San Giorgio fa di quel palazzo la sua sede centrale²⁵.

Si ritrova altrove l'influenza del porto sullo sviluppo dell'urbanismo. Ad Acri, la strada principale, orientata dal sud verso nord, parte dal porto e affianca i limiti dei diversi quartieri della città, dando a ciascuno un accesso alla zona portuale²⁶. Famagosta al tempo dei Lusignani si sviluppa attorno alla strada che va dalla Porta del Mare alla cattedrale e al palazzo del re, e che unisce così il porto e il centro politico e religioso della città²⁷. A Costantinopoli, i diversi porti imperiali sono legati all'asse principale della città, la Mésè, mentre dall'altra parte del Corno d'Oro il porto di Pera si estende lungo la muraglia marittima della colonia genovese, dalla quale partono le vie che conducono al palazzo del podestà, cuore della colonia o alla torre di Cristo in cima al colle²⁸. Il legame topografico tra porto e città è ancora più stretto a Venezia, tanto nella zona orientale intorno all'arsenale, che è stato un fattore di popolamento e di urbanizzazione, raggruppando le officine e la manodopera che ci lavora, quanto nella zona di Rialto con la costruzione

²⁵ HEERS 1989, pp. 15-21.

²⁶ JACOBY 1979.

²⁷ BALARD 2006, pp. 144-147.

²⁸ JANIN, pp. 226-240; KAPLAN, II, pp. 255-257.

del Fondaco dei Tedeschi, centro di riesportazione delle merci orientali²⁹. A Barcellona, a partire dell'undicesimo secolo, l'espansione della città al di fuori della muraglia romana si realizza attorno a Santa Maria del Mar, precisamente nella zona nella quale si sviluppa il nuovo porto medievale³⁰.

Ma, al contrario di quello che succede nei porti contemporanei, le città medievali hanno istituito un controllo sui loro porti, che dimostrano una certa diffidenza nei riguardi del mondo esterno. Molti sono chiusi da una catena stesa tra due torri o tra una torre e il molo: si veda ad esempio la pianta di Acri disegnata da David Jacoby, dove secondo i testi e i reperti archeologici, la catena si estende dal Molo alla torre delle Mosche³¹. Il Corno d'Oro a Costantinopoli è anch'esso chiuso da una catena che i soldati della Quarta Crociata rompono per mettere le loro navi a riparo nel golfo³². A Famagosta i Genovesi hanno insediato una catena tra la torre del castello e l'isola Santa Caterina, parallela al porto e che lo protegge dalle mareggiate³³. Ma il porto stesso può essere integrato alla città o lasciato al di fuori delle mura: i porti di Costantinopoli concessi dal *basileus* alle repubbliche marinare nel dodicesimo secolo erano davanti alla muraglia marittima, che separava la zona portuale dalle case concesse ai Latini³⁴. Il porto di Barcellona rimane fuori delle mura romane e altomedievali; soltanto i cantieri navali presso le *Drassanes* di oggi erano protetti, mentre le navi dovevano sopportare i venti dell'est senza altra protezione che le rocche di Falsies³⁵. Marsiglia invece presenta un esempio di porto chiuso dove la catena che sbarra l'Estacade prolunga le muraglie a nord e a sud dell'entrata del porto³⁶. A Genova, la Darsena e l'Arsenale vengono racchiusi da un molo difensivo, munito di torri, al quale si collega la catena che dal Molo sbarra il porto. Alla protezione così stretta si aggiunge da parte delle autorità la preoccupazione del controllo doganale³⁷.

²⁹ CROUZET-PAVAN, pp. 640-652.

³⁰ BONNASSIE, II, pp. 841-844.

³¹ Si veda nota 26.

³² GUILLAND, pp. 264-297.

³³ FRIGERIO, pp. 297-302.

³⁴ MALTEZOU 1978, pp. 30-61.

³⁵ CARRÈRE, I, pp. 185-187; ORVIETANI BUSCH, pp. 45-47.

³⁶ HEERS 1989, pp. 15-18.

³⁷ GROSSI BIANCHI - POLEGGI, pp. 100-105.

Difatti, inserito nella città, il porto viene controllato dalle autorità che ne approfittano per riscuotere le tasse portuali e le gabelle³⁸. A Caffa, le navi ancorano in alta marea e le barche che caricano le merci arrivano al pontile che si trova di fronte alla porta marittima, dove si riscuote l'*introitus pontis et ponderis*, principale imposta sul commercio³⁹. A Famagosta, il *commerc*, erede del *kommerkion* bizantino, è prelevato alla Porta del Mare, cioè all'ingresso dei mercanti nella città⁴⁰. Chio possiede una sola porta, sbocco della città verso il porto: è qui che si trova la *logia commercii*, che riscuote l'imposta principale sulle derrate importate, e la *logia ponderis*, dove i mercanti sono costretti a pagare per il peso delle loro merci⁴¹. Nello stesso modo, i Genovesi impiantano la dogana e la gestione finanziaria della città nel palazzo costruito da Guglielmo Boccanegra al centro del porto. E quando il palazzo diviene sede del Banco di San Giorgio, la dominazione della zona portuale sulla città si impone⁴².

Apertura e chiusura del porto, così si potrebbe definire la relazione complessa tra città ed emporio. Apertura, perché lo sviluppo del porto è legato alla vita delle grandi vie del commercio internazionale, ma anche alla crescita demografica e all'estensione urbana. Chiusura, perché la città che lo ospita si preoccupa sempre di difendere il suo accesso e di controllare il traffico, fonte di riscossioni indispensabili al governo cittadino. Ieri come oggi, la collaborazione tra città e porto è fondamentale per la crescita della città portuale.

³⁸ POLEGGI, pp. 7-9.

³⁹ BALARD 1978, I, pp. 214, 409-410.

⁴⁰ BALARD 2006, p. 144.

⁴¹ BALARD 1978, I, pp. 222-223.

⁴² HEERS 1989, p. 23.

Le système portuaire génois d'outre-mer (XII^e-XV^e siècles)

A la différence des Vénitiens, créateurs de l'unique empire colonial d'outre-mer qu'ait connu le Moyen Age, les Génois dans leur expansion en Méditerranée orientale et en mer Noire ne s'intéressent guère à la prise de possession de vastes domaines fonciers, à la mise en valeur de la terre, à un peuplement des territoires conquis, alimenté par un puissant flux migratoire. La colonisation « génoise », on l'a maintes fois souligné¹, revêt un caractère essentiellement commercial. L'aristocratie marchande, qui domine la métropole, cherche à créer outre-mer un réseau de comptoirs, un vaste complexe économique construit sur la mer et qui s'étend de la mer de Tana (l'actuelle mer d'Azov) aux Flandres et à l'Angleterre. Dans cette perspective, les établissements génois d'outremer ont comme fonction principale d'être le support d'opérations commerciales s'étendant à l'ensemble du monde alors connu. Leurs organismes portuaires sont le centre nerveux de leurs activités; ils doivent accueillir les trafics que développent les hommes d'affaires, abriter une flotte menacée par les ennemis du moment, permettre de réparer les vaisseaux endommagés, fournir hommes et ravitaillement pour les expéditions projetées.

Leur histoire est malheureusement moins bien connue que celle des établissements humains auxquels ils ont donné naissance. Pour les ports d'outre-mer, point de source spécifique, comparable à la belle série des registres *Salvatores portus et moduli*, qui à partir de 1340, donnent des détails précis sur le port et la main d'oeuvre qui y opère². Il faut se contenter de notes éparses dans les registres des Trésoreries (*Massarie*) de Péra, de Caffa et de Famagouste, qui, à l'occasion des dépenses de la Commune, peuvent informer sur des travaux réalisés au port ou à l'arsenal, ou bien sur des

* Pubblicato in *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA - P. MASSA PIERGIOVANNI, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXVIII/1 (1988), pp. 329-350.

¹ LOPEZ 1938; PISTARINO 1969b, pp. 44-73; PISTARINO 1974, pp. 33-66; AIRALDI 1978, pp. 51-58; BALARD 1978.

² POLONIO 1977, pp. 156-160.

constructions ou réparations de galères³. Il faut recourir aux contrats notariés instrumentés *in situ*, qui renseignent toutefois beaucoup moins sur les organismes portuaires que sur les activités commerciales qui s’y déroulent⁴. Les voyageurs et pèlerins des XIV^e et XV^e siècles n’ont pas été insensibles à la beauté des ports qu’ils abordaient; leurs remarques sont bien souvent décevantes. Enfin de rares livres de bord, insérés aujourd’hui dans des registres très divers, révèlent les activités de quelques arsenaux génois d’outre-mer⁵.

Ces sources éparses et trop imprécises permettent néanmoins d’esquisser une typologie des ports génois d’outre-mer, partiellement décrits par les voyageurs et les pèlerins, d’évoquer la main d’œuvre qui y est employée, de décrire enfin les fonctions de ces *emporia* et les rapports qu’ils entretiennent les uns avec les autres. Nous tenterons de voir si l’on peut vraiment parler d’un système portuaire génois d’outre-mer, impliquant une hiérarchisation des activités tant au niveau régional qu’à l’échelle du bassin oriental de la Méditerranée.

Les récits de voyages sont dans l’ensemble décevants. Leurs auteurs, en particulier ceux du XVI^e siècle, se contentent d’exprimer leur étonnement devant la beauté de sites portuaires et le nombre des bateaux qui s’y abritent. La description se réduit souvent à quelques lignes laconiques. Pour le seigneur d’Angleure, Ogier VIII, Famagouste est « un bon port »⁶; Ludolph de Sudheim n’ajoute que le superlatif sans se préoccuper d’aucun détail topographique⁷,

³ Archivio di Stato di Genova (= ASGe), *Banco di San Giorgio*, Peire Massaria 1390, 1390 bis, 1402; Massaria Communis Ianue, 22 (= Peire Massaria 1391); Caffa Massaria, n. 590/1225 à 1264 (années 1374 à 1472); Famagouste Massaria, n. 590/1268 à 1287 (années 1391 à 1465).

⁴ En dehors de BALARD 1973; BALARD 1980, voir surtout les éditions des actes de Chypre, de Mytilène, de Chio, de Péra, de Caffa et de Licostomo parues dans la « Collana storica di fonti e studi » dir. par G. Pitarino.

⁵ Trois d’entre eux ont été publiés ou largement exploités: DAY 1961, pp. 629-656; BALARD 1970a, pp. 431-469; BALARD 1974, pp. 243-264. La découverte récente d’un nouveau livre de bord de 1368-1369 (ASGe, *Banco di San Giorgio*, Galearum S. Georgii, n. 2122/C) nous permettra de mieux illustrer notre propos. Nous en préparons une étude spécifique.

⁶ OGIER VIII, p. 81: « une moult fort cité et bon port qui est appelée Famagost en Chippe ».

⁷ SUDHEIM, p. 336: « est alia civitas nomine Famagusta portum habens optimum et ibi confluunt omnia mercimonia Grecorum, Armenorum, Turcorum, Syrorum, Egiptorum... ».

tandis que Nicollò Martoni le juge « assez beau et protégé du vent »⁸. Les textes réunis par Ph. Argenti et S. Kyriakidis abondent en descriptions du paysage et des mœurs de Chio; le port, en revanche, est presque ignoré des voyageurs⁹. Buondelmonti le trouve « très sûr », Enea Silvio Piccolomini « très bon », de même que Benedetto Bordone.

Henricus Martellus ajoute qu'il peut accueillir des navires de toutes sortes, tandis que Pierre Belon du Mans est le seul à relever que « les plus grands navires trouvent lieu à s'ancre dedans le canal sans entrer au port », celui-ci étant petit, mais « assez bon pour les galères et autres sortes de moindres navires et grandes barques ».

Le site portuaire de Constantinople et de Péra a suscité des observations plus nombreuses et plus précises. L'un des premiers, Guillaume Adam, dans son *De modo Sarracenos extirpandi*, relève les dimensions du port: un quart de mille de large, six mille de long, douze à quatorze mètres de profondeur, ce qui est une appréciation assez juste. Il remarque que les vaisseaux peuvent s'approcher jusqu'à un mètre à peine du rivage et s'attacher aux anneaux des portes de mer, qu'ils soient ou non en charge¹⁰.

Ibn Battûta admire le nombre de vaisseaux que peut abriter la Corne d'Or: plus de cent galères et autres gros bâtiments, sans compter les petits tonnages¹¹. Clavijo loue la sécurité du port, « le meilleur et plus beau du monde » et ajoute, comme Guillaume Adam, que les bateaux peuvent accoster sans difficulté¹². Schiltberger se contente de donner les dimensions du bras de mer, trois mille sur un demi-mille¹³, tandis que Bertrandon de la Broquière prend prétexte de ce que tous les chrétiens connaissent Péra pour ne pas dire grand chose: le plus beau port qu'il ait jamais vu n'est point large mais très profond¹⁴. Pero Tafur semble copier ce qu'écrit Clavijo¹⁵. Enfin Leonardo de Chio relève que la Corne d'Or est barrée par une chaîne, ce

⁸ MARTONI, p. 104.

⁹ ARGENTI - KYRIAKIDIS.

¹⁰ ADAM, pp. 537-538.

¹¹ IBN BATTÛTA 1854, p. 433.

¹² GONZALES DE CLAVIJO, p. 127.

¹³ SCHILTBERGER, p. 46.

¹⁴ BROQUIÈRE, pp. 131-132.

¹⁵ TAFUR, pp. 138 et 182.

que laissait entendre déjà Clavijo¹⁶. Les témoignages des voyageurs, qui ont tous visité Constantinople, se recoupent: la beauté du site portuaire les retient, mais aussi les dimensions, avec un taux d'erreur acceptable, et des détails techniques, tels que la façon d'amarrer les navires au plus près de la muraille maritime.

Lorsque l'on passe en mer Noire, l'information est plus succincte. L'admiration d'Ibn Battûta n'apprend pas grand chose sur le port de Caffa susceptible d'accueillir deux cents vaisseaux¹⁷. Gilles le Bouvier¹⁸ aussi bien que Ghillebert de Lannoy¹⁹ se contentent de dire que c'est un port de mer dans lequel, ajoute Pero Tafur, les nefes sont prises l'hiver par les glaces, affirmation pour le moins fantaisiste²⁰. Soldaïa est estimée un des plus grands et des plus beaux ports qui existent, selon Ibn Battûta²¹. Tana enfin est un port fluvial où peuvent accéder coques et galères; Génois et Vénitiens reçoivent leurs marchandises dans deux châteaux construits sur le fleuve Tanaïs²².

Les récits de voyages, même s'ils se fondent sur des impressions vécues, accordent peu d'attention aux ports si lointains des rivages pontiques, dont l'intérêt pour la chrétienté et les projets de croisade paraît si minime. Les descriptions portuaires les plus détaillées viennent sous la plume des voyageurs envoyés par la cour de Bourgogne, pour enquêter sur les conditions dans lesquelles peut être organisée une croisade contre les Mamluks. On ne s'étonnera pas de trouver chez Ghillebert de Lannoy des remarques précises sur les dimensions, la capacité, l'aspect des ports syriens²³, et dans le traité d'Emmanuel Piloti une assez bonne évocation de la zone portuaire d'Alexandrie²⁴. Ces récits, qui cherchent à apprécier les forces et les faiblesses de l'adversaire, en vue d'une éventuelle croisade, s'intéressent beaucoup plus à

¹⁶ PERTUSI 1976, p. 120.

¹⁷ IBN BATTÛTA 1854, p. 358.

¹⁸ LE BOUVIER, p. 90.

¹⁹ LANNOY, p. 64.

²⁰ TAFUR, p. 169.

²¹ IBN BATTÛTA 1854, p. 415.

²² TAFUR, p. 165 et SCHILTBERGER, p. 63.

²³ LANNOY, pp. 144-147, pour Acre; pp. 147-151, pour Tyr; pp. 155-157 pour Beyrouth.

²⁴ PILOTI, pp. 179-181.

la Méditerranée orientale, à la rigueur à Constantinople, mais négligent complètement les sites pontiques.

Aussi doit-on recourir aux notes éparses des registres de Trésorerie ou des manuels de « marchandise » pour esquisser une typologie des ports génois d'outre-mer. On peut distinguer trois types d'établissements. Les marchands utilisent d'abord de simples plages qui ne permettent pas aux nefs et aux coques d'accoster. On y vient charger par barques quelques marchandises. Pegolotti recense ainsi les *caricatoria frumenti*, simples grèves au large desquelles les grosses nefs italiennes attendent les barques chargées de céréales: Porto Pisano, Cobardi (Taganrog), Lobuosom et Ipoli, sur les rives septentrionales de la mer d'Azov; Balzimachi (Jeisk Liman), Taro (cap Dolgaya), Pesce (Beissugsk Liman), San Giorgio (peut-être Gorki Liman), Calinimeno, Aziachon, Cavalari, Cubacuba, et, sans doute, Mapa et Matrega, sur les côtes de Zichie et de Circassie²⁵. Les salines de Ciprico, en rade de Touzlah, à l'est de la Crimée, sont aussi visitées par barques; Jean Chardin, qui s'y rendit le 30 août 1672, précise que les grands marais de sel sont sur la plage à cinquante mille de Caffa, et que l'on vient y charger librement la production²⁶. Il devait en être de même pour les *caricatoria* de sel situés près du liman du Dniepr. Sur les côtes de Crimée, les casaux de Gothie annexés par les Génois en 1365²⁷, n'offrent pas tous des ports accessibles aux gros et moyens tonnages.

Il faut se contenter de barques: les comptes de la *Massaria* de Caffa mettent en évidence un incessant trafic entre Caffa et les villages côtiers de Gazarie, où les Génois viennent chercher le bois des mats et des rames. C'est ainsi qu'en 1420 des artisans de Gothie ont fabriqué des rames qu'ils ont remises aux envoyés de Caffa sur le rivage à Musacori, et qui ont été ensuite transportées par barques jusqu'à Cembalo²⁸. Même dépourvues de tout havre, les villages de côtes pontiques peuvent exporter leurs matières premières et produits alimentaires, en les échangeant sur la grève contre quelques pièces d'étoffe ou de vin.

²⁵ BALDUCCI PEGOLOTTI, pp. 42, 54 et 55; voir BALARD 1985b, pp. 66-67.

²⁶ CHARDIN, pp. 12-13. Sur l'exploitation des salines de Ciprico, voir HOCQUET 1978, I, pp. 100-101 et BALARD 1978, II, pp. 708-710.

²⁷ BALARD 1978, I, p. 151.

²⁸ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, 1420, n. 590/1228, c. 41.

Plus favorisés apparaissent les ports-satellites des grandes *emporìa* génois d'outre-mer. De petites communautés occidentales réduites à quelques hommes d'affaires, soldats et administrateurs, y côtoient une majorité de Grecs ou de Tatars. Ces comptoirs secondaires offrent un abri plus ou moins sûr pour une courte escale, des possibilités de ravitaillement et de transactions commerciales modestes ou limitées à la production de leur arrière-pays. C'est le cas en mer Égée des deux Phocées, où les nefs des Zaccaria viennent charger l'alun à la fin du XIII^e siècle, avant que le territoire ne passe après 1346 aux mains de la Mahone de Chio; de Theologo aussi, porte de l'Anatolie turque pour les Génois. En mer Noire, les comptoirs, soumis aux autorités de Péra ou de Caffa, possèdent tous quelques installations portuaires. A Kilia les bâtiments de moyen tonnage – linhs et tarides – viennent charger les céréales à des échelles disposées sur la branche septentrionale du delta danubien, tandis qu'à Licostomo, des vaisseaux plus grands peuvent venir accoster l'île sise aux bouches du fleuve²⁹. Cembalo (Balaklava) à l'extrémité occidentale de la presqu'île de Crimée, occupe un site portuaire admirablement protégé: une sorte de calanque dont le débouché sur le large peut être facilement contrôlé. Il ne semble pas toutefois que le comptoir puisse accueillir de gros tonnages: des barques, des linhs, des tarides assurent l'essentiel du trafic, à en juger par les notices des *Massarie* de Caffa. Soldaïa offre à la navigation des avantages identiques à ceux de Caffa: une anfractuosité du rivage, protégée des vents du nord-ouest. Les Vénitiens mettent le site à profit à la fin du XIII^e siècle, mais la concurrence de Caffa entrave l'essor portuaire de Soldaïa³⁰.

A l'est de la mer Noire, la grande place de Tana est dépourvue d'un véritable port; les galères et les nefs viennent jeter l'ancre dans le fleuve et l'embarquement des marchandises se fait sur la grève³¹. Les côtes septentrionales de l'Asie mineure disposent de quelques excellents mouillages mis à profit par les Génois: Samastri, Sinope dont la presqu'île isole une baie bien protégée, Simisso à l'embouchure de l'Halys, Trébizonde enfin où la côte forme une anfractuosité dominée par le Leontokastron, où sont établis

²⁹ BALARD 1979, p. 6; BALARD 1981c, pp. 37-38 et bibliographie citée.

³⁰ NYSTAZOPOULOU 1965, pp. 38-40 et 55.

³¹ C'est ce que précisent les actes du notaire vénitien Benedetto Bianco (septembre 1359-septembre 1363): Archivio di Stato di Venezia (désormais ASVe), Cancelleria inferiore, b. 19; l'article très détaillé de BERINDEI - VEINSTEIN, pp. 110-201 ne dit rien du site de Tana.

les marchands occidentaux. Mais en dehors de la capitale des Grands Commènes, dont l'essor portuaire est dû au débouché de la route terrestre menant vers Tabriz et l'Asie centrale, les autres comptoirs, mal reliés à l'arrière-pays anatolien, n'ont pu exploiter les avantages naturels de leur site; ils demeurent au second rang après les grands *emporìa* où se concentre la majeure partie du trafic génois.

Aux XIV^e et XV^e siècles, les grands ports génois d'Orient sont au nombre de quatre, Caffa, Péra, Chio et Famagouste, comparables par leurs fonctions, mais non par leurs origines et le site qu'ils occupent. A Péra, les Génois n'ont fait qu'utiliser à leur profit l'admirable Corne d'Or, en eau profonde, que l'on peut protéger grâce à une chaîne tendue du château de Galata, du côté de Péra, à la tour de Kentenarion proche de la porte de saint-Démétrius, du côté de Constantinople³². Des appontements de bois reliés aux portes de la muraille maritime facilitent l'accostage. A Chio également, les Génois s'installent sur un site byzantin qu'ils transforment et aménagent. André Thévet qui visite Chio en 1549 trouve le port « fait fort industrieusement »³³. Protégé par deux môles convergents, il s'ouvre vers le large par un étroit chenal dans lequel les plus gros navires jettent l'ancre³⁴. Le bassin est menacé d'ensablement à cause d'un torrent qui vient y jeter ses alluvions. Au témoignage de Jérôme Giustiniani³⁵, les Mahonais durent en aménager le cours, afin de conserver au port une profondeur suffisante. Ils interdisent d'autre part d'y jeter des immondices, comme le rappelle une inscription en dialecte génois qui proviendrait d'une des tours de la citadelle³⁶. Le port de Chio, nœud du trafic génois vers la haute Romanie, l'Anatolie, Rhodes et Alexandrie, doit donc être l'objet d'une attention constante des autorités locales.

Famagouste n'est pas une création génoise³⁷, mais doit beaucoup à Gênes qui s'en rend maître pendant près d'un siècle. Orienté vers l'est,

³² GUILLAND, p. 269.

³³ Bibliothèque Nationale Paris (= BNP), manus. fr. 15453, c. 163r, cité par HASLUCK, p. 183.

³⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 523, not. Gregorio Panissaro, doc. 138.

³⁵ GIUSTINIANI 1943, pp. 27-28.

³⁶ HASLUCK, p. 148.

³⁷ L'article bien documenté de JACOBY 1984, pp. 143-179 ne décrit pas le port de Famagouste. Quelques annotations dans BALARD 1985a, p. 286.

protégé par une ligne de rochers parallèle à la côte et qui fait l'office d'un brise-lames naturel, le port constitue l'un des meilleurs mouillages de l'île avec Limassol. Il manque pourtant de profondeur, au point que, selon Nicollo Martoni, le quai n'est accessible qu'aux petites embarcations³⁸. Un plan manuscrit du XVI^e siècle récemment publié³⁹ indique qu'entre le môle et la chaîne la profondeur maximale est de 13 à 14 pieds, alors que près de l'arsenal elle ne dépasse pas 12 pieds, soit moins de 3,60 m. Dans un rapport écrit en 1562, Ascanio Savorgnan estime que le port de Famagouste ne peut abriter plus de dix galères⁴⁰. En cas de menace extérieure, l'embouchure, la passe de Sainte-Catherine, est facilement obstruée. C'est le cas en 1441, lorsque les Catalans mettent le siège à Famagouste; les Génois y sabordent la *griparea* de Nicollo Spinola, puis complètent la protection du port, en 1442-1443, en réunissant par une jetée la ligne de rochers au rivage⁴¹. Ainsi ne subsiste qu'une passe étroite que l'on peut fermer par une chaîne, tendue depuis l'une des tours du château.

La seule fondation qui doive tout à l'initiative des Génois est celle de Caffa. Sans revenir sur les conditions dans lesquelles elle s'est effectuée⁴², l'on peut relever l'intérêt du site. La baie de l'antique Théodosie, comme le remarquait Chardin à la fin du XVII^e siècle, « est à l'abri de tous les vents, excepté du nord et du sud-ouest. Les vaisseaux y sont à l'ancre assez proche du rivage, à dix ou douze brasses, sur un fond limoneux qui est bon et bien assuré »⁴³. L'espace maritime disponible est considérable, puisqu'Ibn Battûta y aurait vu plus de deux cents vaisseaux au mouillage⁴⁴. Le port s'étend en avant de la *civitas*: l'on y accède par deux portes dans la muraille maritime, *l'hosteum marine magnum* et *l'hosteum parvum*, cette dernière

³⁸ *Relation* 1895, p. 628.

³⁹ FRIGERIO, II, pp. 297-302.

⁴⁰ HILL, III, p. 860.

⁴¹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Famagouste Massaria, n. 1274 (année 1442), c. 23v; *Ibidem*, n. 1276 (années 1443-1444), c. 60v. Sur la tentative de James Villaragut contre Famagouste, cfr. HILL, III, pp. 503-504.

⁴² BALARD - VEINSTEIN, pp. 79-82.

⁴³ *Voyages* 1811, I, p. 106. Un document de 1454 précise que la flotte turque est venue jeter l'ancre à Caffa, à un jet de bombe de la terre: cfr. VIGNA, p. 102.

⁴⁴ Cfr. note 17.

toute proche du portique de la cour du Consul. Quelques appontements de bois aident au déchargement des marchandises.

Quels que soient leur site et leurs dimensions, les ports génois d'outremer entretiennent avec le comptoir auquel ils ont donné naissance, des rapports qui se placent sous le double signe de l'ouverture et de la fermeture.

Ouverture, car l'essor des grands axes du commerce international détermine la prospérité aussi bien des grands que des petits organismes portuaires, et par là le développement harmonieux du comptoir génois qui les jouxte. L'intensité du trafic est à l'origine d'une croissance démographique et d'une extension urbaine. Mais fermeture aussi, par un souci de sécurité et de contrôle des échanges. A l'exception de Caffa, dont le site en demi-lune interdit toute protection maritime efficace, les grands ports génois d'outremer se protègent par une chaîne tendue à leur débouché vers le large: chaîne de la Corne d'Or, utilisée lors d'agressions comme le siège de 1453, chaîne de Chio fermant, d'une jetée à l'autre, l'entrée étroite du port, chaîne de Famagouste barrant l'accès du havre par la passe septentrionale⁴⁵. La protection vient ensuite de l'enceinte maritime, serrant au plus près le rivage, et dont les rares ouvertures servent à contrôler les trafics. A Péra, chacune des portes de mer est placée sous le contrôle d'une tour qui peut à l'occasion servir d'entrepôt pour des vivres ou pour des armes. A Caffa, un grand pont et un petit pont, cités par nos sources⁴⁶, correspondent sans doute aux deux portes de mer s'ouvrant dans la muraille. Nicollo Martoni précise à propos de Famagouste, qu'en avant de la porte de la ville au centre de l'enceinte maritime – entendons par là l'unique porte de mer à distinguer de la porte de terre ou porte de Limassol – se trouve un appontement de bois long d'une portée de pierre, où viennent accoster les navires et par lequel passent les marchandises⁴⁷. A Chio, la muraille du *castrum* domine le port; une ou deux ouvertures, tout au plus, y donnent accès.

Au souci de protection se mêlent bien entendu des raisons fiscales. Remparts, appontements et porte de mer ont la même fonction:

⁴⁵ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Famagouste Massaria, n. 1269 (année 1407), c. 86; n. 1276 (année 1443) c. 62v.

⁴⁶ *Ibidem*, Caffa Massaria, 1374, c. 54v; Massaria, 1386, c. 438v (pons mercantiae); Massaria 1420, c. 80v.

⁴⁷ *Relation* 1895, p. 628 et ENLART 1899, II, p. 620.

contraindre les marchands à n'emprunter qu'un seul passage, donc les astreindre au paiement des taxes diverses grevant le transport maritime. A Caffa, la *logia ponderis*, où l'on perçoit *l'introytus pontis et ponderis*, principal indicateur des fluctuations du trafic⁴⁸, se trouve proche du *pons mercantiae*⁴⁹. A Chio, la douane, ou *logia commercii*, est placée à l'extrémité du pont reliant la porte de la citadelle au port. Tout à côté, la *logia ponderis*, où l'on perçoit les taxes sur le pesage, et la maison du mastic, propriété de la Mahone, qui contrôle l'exercice de son monopole sur le principal produit d'exportation de l'île⁵⁰.

A Famagouste, enfin, au voisinage de la porte de mer, il y a le « commerc », comme disent les anciens textes chypriotes⁵¹, entendons bien sûr la douane. Ainsi, dans l'outre-mer génois, le lien entre le port et la ville est unique, parfois dédoublé, et répond toujours à des exigences fiscales: distinguer par un accès étroit, aisément contrôlable, les marchands étrangers des citoyens génois, en principe plus favorisés. Défense, contrôle et prélèvements impliquent l'existence d'un personnel spécialisé que l'on retrouve, sous des qualificatifs voisins, dans l'ensemble des ports génois d'outre-mer.

L'autorité sur le port appartient au représentant supérieur de la métropole: consuls à Caffa et dans les comptoirs pontiques, podestat à Péra et à Chio, capitaine à Famagouste; eux seuls, avec l'avis de leur conseil, peuvent décider des travaux à entreprendre ou de l'activité des arsenaux. Mais la responsabilité technique est attribuée à un fonctionnaire qualifié de *sabarbarius*, ou gardien du port. Le mot n'est pas utilisé à Gênes, où les *salvatores portus et moduli* ont toute autorité sur les bâtiments et le personnel portuaire. A Savone, à Levanto, à Bonifacio, c'est un *sabarbarius* qui a la garde du port et la surveillance des navires et de leur équipage⁵². Cette fonction, nous la retrouvons dans l'Orient génois, au moins dans les plus grands ports. A Péra, Andriolus de Monelia est qualifié en 1391 de « salva-

⁴⁸ BALARD 1978, II, pp. 684-687.

⁴⁹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, 1386, c. 438v; n. 1264 (années 1424-1426), c. 55; n. 1251 (année 1468), c. 80.

⁵⁰ ARGENTI 1958, I, p. 553; BALARD 1978, I, p. 222.

⁵¹ RICHARD 1962, p. 78; RICHARD 1976, p. 224. Le pont et la tour du « commerc » font l'objet de réparations en 1463: ASGe, *Banco di San Giorgio*, Famagouste Massaria, n. 1274 (année 1443), cc. 56, 57v. Sur l'échelle du « commerc »: *Ibidem*, n. 1269 (année 1407), c. 125v.

⁵² CALVINI, p. 321.

tor portus sive sabarbarius Communis». Il reçoit un salaire de 72 hyperpères par an, autant que l'interprète grec, mais seulement 1,4 % du traitement alloué au podestat. Il est vrai qu'à sa solde, il peut ajouter le droit de pêche dans la darse de Péra⁵³. A Caffa, le *sabarbarius* est aussi *officium aquarum*, c'est-à-dire responsable des fontaines et des conduites d'eau; il participe aussi à la direction des divers travaux que nécessitent les bâtiments publics; il veille enfin à la garde des armes et des munitions. Sous le titre de «salvator et custos sabarbarie Caffa», Lucianus de Auria est en 1441 une sorte de directeur des services techniques de la commune; la surveillance du port n'est qu'une partie de ses activités⁵⁴. A Chio, le titre change: c'est un *scaiarius*, qui reçoit cinq livres de solde par mois; il doit être d'origine latine et est assisté par un *subscaiarius*, au salaire annuel de 18 florins. Tous deux dépendent d'un *officium maris*, sur le modèle de l'*officium* génois homonyme: le contrôle de l'armement des navires, de leur équipement et de leur cargaison leur appartient⁵⁵.

Le port de Famagouste est sous la surveillance d'un *salvator portus civitatis Famagoste*, mais, à lire les notices des *Massarie*, rien ne distingue sa fonction de celle du *sabarbarius*⁵⁶. Les deux mots peuvent être considérés comme synonymes.

Le personnel dépendant des autorités portuaires a une grande variété de qualifications, depuis les artisans spécialisés jusqu'aux *Camali*, (du turc *hamal*, portefaix) ancêtres des dockers d'aujourd'hui. Parmi les premiers se distinguent tous ceux qui contribuent à l'entretien des navires ou à leur armement. Péra rétribue un *magister remolarius*, originaire de Séville, qui touche 40 hyperpères par an, auxquels s'ajoutent 25 hyperpères par centaine de rames qu'il fabrique et 10 hyperpères pour l'armement de chacune des galères de la commune⁵⁷. De même à Caffa un *remorarius* est responsable

⁵³ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Peire Massaria, 1390 bis, c. 2v; Massaria 1391, c. 6; Massaria 1402, c. 9v.

⁵⁴ *Ibidem*, *Officium Provisionis Romaniae*, n. 1308/3, c. 74; Caffa Massaria, n. 1228 (année 1441), c. 158v.

⁵⁵ ARGENTI 1958, I, pp. 385, 400 et 401, note 2.

⁵⁶ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Famagouste Massaria, n. 1268 (année 1391), c. 396v. En 1407, *Alaonus Marabotus* est désigné comme *sabarbarius* de Famagouste: cfr. *Ibidem*, n. 1269 (année 1406), c. 87v.

⁵⁷ *Ibidem*, Peire Massaria, 1391, c. 150.

des achats de rames effectués en Gothie et de leur mise en oeuvre sur les unités du lieu⁵⁸.

Les deux corps de métiers les mieux représentés sont les maîtres de hache et les calfats. Leur activité s'est développée à mesure que les Génois s'installaient dans leur comptoirs d'Orient; ne voit-on pas les Zaccaria, à peine maîtres des alunières de Phocée, recruter un maître de hache, sans doute pour assurer l'entretien des navires de l'alun dans leur nouvelle possession?⁵⁹ Les autorités génoises attachent beaucoup de prix au service de ces artisans: un rapport de 1395 signale que les maîtres de hache de Chio et les fabricants de poix, un produit exporté dans tout le bassin méditerranéen, sont exemptés du paiement de *l'angaria* – une imposition annuelle de deux hyperpères – et sont au nombre de soixante-deux⁶⁰. En 1368-1369, trente-deux maîtres de hache et maîtres calfats interviennent pour radouber à Péra le *linh* de Laurenzius Bozius; à l'exception de trois Grecs établis au bourg de Lairio, dans la dépendance de Péra, ce sont tous des artisans provenant de la Riviera ligure ou de Gênes même⁶¹. L'émigration outre-mer n'est pas seulement le fait d'hommes d'affaires, d'aventuriers ou de désœuvrés: elle concerne aussi des gens de métiers spécialisés, dont ont besoin les comptoirs génois d'Orient. Ce personnel se retrouve également à Famagouste⁶² et à Caffa, où des comptes détaillés indiquent le salaire qui leur est attribué; ainsi en 1460, les calfats touchent huit aspres par journée de travail et les maîtres de hache près de neuf aspres.

Une telle rétribution paraît leur assurer un niveau de vie décent, puisqu'à la même date un *capicio* de grain, équivalant à 17,5 kg, ne vaut que six aspres et qu'en plus de leur salaire ils reçoivent une collation sur leur lieu de travail⁶³.

⁵⁸ *Ibidem*, Caffa Massaria, 1374, cc. 8v et 54v; Massaria, 1381, c. 671.

⁵⁹ LOPEZ 1975c, p. 368.

⁶⁰ ARGENTI 1958, II, p. 148.

⁶¹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Galearum S. Georgii, n. 2122/C. Nous nous proposons d'étudier prochainement cet intéressant livre de bord.

⁶² *Ibidem*, Cancelleria, sala 34, Mandata capitani, n. 1228, c. 46v; Famagouste Massaria, n. 1269 (1407), c. 109.

⁶³ *Ibidem*, Caffa Massaria, n. 1228 (année 1460), c. 194; n. 1257 (année 1471), c. 31; n. 1252 (année 1469), c. 175.

La surveillance du port revêt aussi un aspect militaire et fiscal. Généralement, la défense des installations incombe à la garnison du comptoir. Mais les autorités génoises rétribuent en outre des gardes préposés à l'arsenal: à Caffa existe un *custos darsene maris*⁶⁴ et à Famagouste un caporal est affecté à l'arsenal avec ses hommes: six à l'appontement et quatorze à la tour de l'arsenal en 1443⁶⁵. Chaque comptoir dispose en outre d'une ou de plusieurs galères de garde. Le contrôle douanier est assuré par les employés des fermiers des gabelles, en particulier des adjudicataires du *commerchium* ou des *Karati Peyre*, qui constituent à Caffa et à Péra la plus importante imposition sur le trafic. En 1449, l'on voit ainsi les *ministrales Caffae* percevoir les droits sur les marchandises⁶⁶. A Chio, la Mahone rétribue divers employés prélevant les taxes sur le pesage des marchandises ou sur le mastic⁶⁷. En dehors des fermiers du « commerc », existe à Famagouste un *cabellotus catene*, qui a, sans doute, affermé la perception d'un droit à l'entrée et à la sortie des navires⁶⁸. Sans avoir l'ampleur de l'administration des douanes de Gênes⁶⁹, chacun des comptoirs d'Orient est pourvu de collecteurs, de trésoriers, de scribes et de messagers engagés et payés par les fermiers des douanes et des gabelles. Ce personnel vigilant et avide – les contestations sur les droits à payer sont fréquentes – contrôle l'activité économique des ports génois d'outre-mer.

Chacun d'entre eux abrite aussi une population mouvante, instable et composite dans laquelle les autorités du lieu et les patrons de navires recrutent les gens de mer qui leur manquent. En temps de guerre, la levée est sans doute forcée. Lors de la guerre des Détroits, les plus grands comptoirs ont dû armer des galères qui se sont jointes à la flotte de Paganino Doria⁷⁰. Au moment de la guerre de Chioggia, des Grecs, des Arméniens, des Hongrois et des Tatars ont été enrôlés sur les galères de la Commune, envoyées dans l'Adriatique.

⁶⁴ *Ibidem*, Caffa Massaria, n. 1228 (année 1460), c. 69.

⁶⁵ *Ibidem*, Famagouste Massaria, n. 1268 (année 1391), cc. 216v, 217; n. 1272 (année 1437), c. 281; n. 1274 (année 1443), c. 110.

⁶⁶ *Ibidem*, Officium provisionis Romaniae, n. 1308/3, c. 23r-v.

⁶⁷ ARGENTI 1958, I, p. 385.

⁶⁸ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Cancelleria, sala 34, Mandata capitani, n. 1228, c. 129v.

⁶⁹ DAY 1963, I, pp. I-V.

⁷⁰ BALARD 1970a, pp. 436-437; 447-448.

Un compte de la *Massaria* de 1381 nous a conservé une longue liste de ces marins infortunés, et des paiements effectués à leurs femmes, sur la base de 200 aspres à chacune d'elles⁷¹. Il n'y a pas lieu de s'étonner que parmi ces engagés involontaires, le nombre de fuyards soit élevé⁷². En temps de paix, les escales génoises d'Orient fournissent aux patrons de galères ou de coques des gens de mer pour remplacer les fuyards ou les morts. Ces suppléants, bien que recrutés dans tous les grands ports de la Méditerranée orientale, ne sont pas le plus souvent des étrangers. Il s'agit d'Italiens, parfois même de Ligures, aventuriers ou marins débarqués lors de précédents voyages et s'engageant à nouveau pour quelques sous⁷³.

Dans les listes sèches de noms qui nous sont parvenues, on discerne toute une population misérable, vivant chichement du passage des bateaux.

Parmi elle, les *camali*, main d'oeuvre non qualifiée, utilisée pour le portage et rétribuée à la tâche; ainsi en 1447, la *Massaria* de Caffa paie 856 aspres pour 168 journées de porteur⁷⁴: chacun d'entre eux dut recevoir un peu plus de cinq aspres par jour, alors que le calfat et le maître de hache dépassent, on l'a vu, les huit aspres par jour. Un porteur tatar reçoit de même dix aspres pour transporter 20.000 viretons, du port de Caffa au dépôt de la *sabarbaria*⁷⁵. Le passage des bateaux fait vivre ainsi tout un menu peuple de pauvres gens, semblables à ces tâcherons que la commune de Gênes rétribue à la journée pour porter les matériaux nécessaires aux arsenaux, ou bien pour nettoyer les bassins et les quais du port: tâche épisodique et non permanente, qui permet à peine de subsister⁷⁶.

Avec le recrutement des gens de mer, se trouvent déjà évoquées les fonctions des ports génois d'Orient. Elles concernent essentiellement trois secteurs: la construction et la réparation navale, le ravitaillement de bord, l'exercice des activités commerciales.

⁷¹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, 1381, c. 88r-v. On pourra rapprocher les levées de la servitudo marina pesant sur les habitants de Rhodes: cfr. LUTTRELL 1978b, article n. 4.

⁷² *Ibidem*, Caffa Massaria, 1381, cc. 36r, 39v, 92v, 140r, etc. et BALARD 1974, p. 253.

⁷³ BALARD 1981, I, pp. 517-524.

⁷⁴ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, n. 1235 (année 1447), c. 39v.

⁷⁵ *Ibidem*, n. 1264 (année 1424), c. 183.

⁷⁶ *Ibidem*, *Antico Comune*, *Salvatores portus et moduli*, n. 204, cc. 21v, 40; n. 205, c. 9v.

Les chantiers navals ne sont pas réservés aux quatre grands comptoirs. Il est vraisemblable que chaque établissement génois d'Orient disposait d'un petit *scario* pour construire quelques barques servant à la desserte locale, ou le bâtiment de garde indispensable. Les actes de Kilia de 1360 mentionnent un petit chantier naval, qualifié d'*uscharium*, comme en Ligurie. L'ancien consul des Génois à Kilia y a fait construire un panfile avec lequel il s'apprête à naviguer vers Péra⁷⁷. De même Cembalo et Calamita, aux dires des ambassadeurs vénitiens, pouvaient construire plusieurs galères à la fin du XIV^e siècle⁷⁸. Ces petits chantiers ne jouent qu'un rôle secondaire, en comparaison des arsenaux dont se sont dotés les grands comptoirs.

En s'installant à Péra en 1267-1268, les Génois peuvent reprendre l'un des arsenaux byzantins situés sur la rive nord de la Corne d'Or, l'Exarty-sis⁷⁹. Il n'est pas certain que ce soit la *darsenata* où l'on voit se construire à la fin du XVI^e siècle plusieurs galères de la Commune; l'Exarty-sis était en effet au nord de l'enceinte du quartier génois. Au gré des circonstances et de l'espace disponible, les autorités font préparer le terrain où sont tirées à terre galères et galiotes qui doivent être radoubées et acquièrent auprès de maîtres de hache les mâts, planches et gouvernails nécessaires⁸⁰. L'activité des arsenaux d'outre-mer est particulièrement intense en temps de guerre. En 1386, lorsque les Génois affrontent les Tatars de Solgat, le chantier local répare un brigantin et une galère, lance un bâtiment neuf envoyé à Cembalo, apprête plusieurs menues embarcations pour des voyages à Cembalo et Vosporo. Les comptes de la Massaria donnent la liste des dépenses qui portent aussi bien sur du bois que sur du plomb, du chanvre, de la poix, du fil et du biscuit⁸¹. Les frais d'armement sont assez lourds pour qu'en 1402 les autorités génoises de Péra recourent à des emprunts forcés auprès des citoyens les plus riches qui avancent ainsi une somme de près de 35.000 hyperpères⁸².

⁷⁷ BALARD 1980, p. 58.

⁷⁸ MOROZZO DELLA ROCCA 1962, III, p. 282.

⁷⁹ JANIN, pp. 236 et 457. Le beau livre de MULLER-WIENER, ne parle pas de l'Exarty-sis.

⁸⁰ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Peire Massaria, 1391, cc. 8, 20.

⁸¹ *Ibidem*, Caffa Massaria, 1386, c. 91v.

⁸² *Ibidem*, Peire Massaria, 1402, cc. 13v-14.

Encore faut-il distinguer arsenal et chantier naval. L'arsenal est à Caffa un chantier de réparation, couvert d'un toit, sous lequel s'abritent en 1471 une fuste et un brigantin⁸³. A Famagouste, c'est un bassin situé au sud-est de la ville et auquel on accède par une porte qui peut être murée. L'arsenal sert avant tout à la réparation des bâtiments. Le livre de bord rédigé par le scribe du *linh* de Laurentius Bozius mentionne des réparations effectuées à Rhodes, à Chio, à Péra, à Théologo et à Famagouste pour calfater le navire ou donner à celui-ci un complément de cordages, de voiles ou de rames⁸⁴. La provenance des matériaux nécessaires n'est jamais indiquée. Tout se passe comme si chaque arsenal génois disposait du bois, du métal, du chanvre, des voiles, indispensables à toute opération de radoub. A Famagouste comme à Caffa, l'arsenal sert aussi à la construction de bombardes.

Le chantier naval proprement dit est généralement un coin de plage, un *scarium*, que l'on a aménagé pour la construction en pleine air d'un nouveau bâtiment. Sitôt celui-ci lancé, le chantier est abandonné⁸⁵. Il ne reprend vie qu'en cas de nouveaux besoins d'armement. Ces chantiers temporaires, toujours provisoires, abrités au fond d'une crique ou bénéficiant des eaux tranquilles du port, ressemblent tout à fait aux *scari* génois de Sampierdarena, de la Foce ou des *Riviere* ligures⁸⁶. Cependant il n'est pas certain que ces chantiers soient utilisés pour la construction de bâtiments privés, nefes ou coques. Les sources, d'origine publique, qui nous sont parvenues ne parlent que de l'armement des divers types de navires – galères, fustes, brigantins, barques – utilisés par les autorités génoises pour la défense du comptoir ou les liaisons à établir avec les communautés voisines.

Les ports d'outre-mer sont les centres nerveux du vaste réseau commercial édifié par les Génois dans les mers d'Orient. A ce titre, ils sont les escales indispensables sur les grandes voies de navigation et les entrepôts du commerce international.

⁸³ *Ibidem*, Caffa Massaria, n. 590/1257 (année 1471), c. 39v.

⁸⁴ *Ibidem*, Galearum S. Georgii, n. 2122/C (1368-1369). Voir aussi pour l'arsenal de Famagouste, Famagouste Massaria, n. 590/1269 (année 1407), c. 49.

⁸⁵ *Ibidem*, Caffa Massaria, n. 590/1257 (année 1471), c. 47v, n. 590/1228 (année 1460), c. 1972.

⁸⁶ HEERS 1961, pp. 284-287.

Le rôle technique de l'escale a déjà été évoqué à propos du recrutement des gens de mer. Mais il comprend aussi l'approvisionnement de bord qu'il faut renouveler et diversifier. Les denrées nécessaires à l'équipage comportent l'indispensable biscuit et le vin, aliment de base du marin, quelques barils de poisson salé, des barils d'eau douce. Il est rare que le pain frais vienne compléter l'ordinaire, comme ce fut le cas sur la galère de Silvestro de Marinis partie pour Alexandrie en 1382⁸⁷. Au contraire, les marchands qui paient leur passage, bénéficient d'une alimentation plus variée: c'est pour eux seuls que l'on achète de la viande fraîche ou salée, des poissons, des œufs, du fromage, du pain frais, des légumes et quelques fruits, sans oublier les ingrédients relevant les mets, huile, vinaigre, poivre, épices diverses et herbes, sans lesquelles la cuisine génoise n'aurait guère de saveur⁸⁸.

Les achats effectués par le scribe du *linh* de Laurentius Bozius en 1368-1369 sont d'une extrême variété: à Rhodes de la viande, des radis, du fromage, du pain, du sucre, du biscuit, du vin grec, des amandes et de l'aloès parfumé à l'eau de rose; lors du second passage, s'y ajoutent de l'huile, de la laitue, des fèves, des oignons, des œufs et des courges. A Chio, le scribe se fournit en viande, beurre, vin, vinaigre, pain, œufs, courges, concombres et épices; à Mytilène il achète de la viande, des œufs, des poules; dans l'île de Cos, deux agneaux, à Théologo de la viande. A Péra, lors d'une escale de 112 jours, les achats portent sur de la viande fraîche (36 mentions) du pain (53 mentions), du vin (38 mentions), des poissons (58 mentions), du caviar (24 mentions), de fèves (28 mentions) mais aussi du biscuit pour 33 cantares, de l'huile, de la farine, des poireaux, du basilic, des épices, des choux, du fromage, de la laitue, du sel, du lard et du lait. A Famagouste enfin, l'on se procure de la viande fraîche et salée, des épices, du pain, des radis, de l'huile, des œufs, des poissons salés, du biscuit, des fèves, du fromage, du sel et du vinaigre. Les quantités n'étant malheureusement pas indiquées, à l'exception du biscuit, il n'est pas facile de déterminer quel était l'ordinaire de l'équipage et du commandement du navire. La liste des achats montre néanmoins qu'au moins aux escales la nourriture était plus diversifiée qu'on ne le pense d'ordinaire. En revanche, en haute mer, vin et biscuit retrouvent tous leurs droits⁸⁹.

⁸⁷ DAY 1961; BALARD 1974, p. 254.

⁸⁸ BALARD 1974, pp. 254-255.

⁸⁹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Galearum S. Georgii, n. 2122/C (1368-1369).

Reste la fonction commerciale, mieux connue et dont nous avons eu déjà l'occasion de traiter⁹⁰. Tout se passe comme s'il s'opérait une véritable division du travail dans l'outre-mer génois. A l'exception de gros transports de céréales des bouches du Danube à Constantinople, où l'on voit associés des Génois et des Grecs⁹¹, les Orientaux sont maîtres des petits tonnages qui, à partir des quatre grands comptoirs, s'affairent au ramassage des denrées agricoles et des matières premières. Ils sont aussi utilisés pour des liaisons à courtes distances, des transports d'ambassadeurs ou de marchands⁹². Le trafic international, en revanche, est assuré par les nefs, les coques et les grosse galères; il est aux mains exclusives des Génois.

Le second moyen utilisé par les autorités génoises pour renforcer le rôle des grands comptoirs est d'en faire le passage obligé du trafic, en les pourvoyant du droit de dépôt obligatoire des marchandises. L'*ordo de Caffa*, élaboré en 1316 par l'*Officium Gazarie*, réserve au port criméen le commerce avec le nord de la mer Noire, qu'il est interdit d'effectuer à partir des ports concurrents, comme Soldaïa par exemple⁹³. Au cours du XIV^e siècle, la politique génoise cherche même à empêcher les Vénitiens de commercer à Tana et prétend contrôler l'ensemble du commerce maritime des régions pontiques soumises à la souveraineté de la Horde d'Or. Cet objectif est pratiquement atteint en 1387, lorsque tout le littoral de Crimée passe au pouvoir de Gênes. Celle-ci a ainsi acquis une position commerciale privilégiée, dont Caffa est le centre. En Méditerranée orientale, la Commune tente de donner à Famaguste le monopole de l'activité portuaire en Chypre. Philippe de Mézières aussi bien qu'Emmanuel Piloti le déplorent et y voient la cause du déclin du port chypriote. Pour y remédier, la Commune accorde toutefois des licences, mais parcimonieusement, à des Catalans, à des Vénitiens et même à ses propres concitoyens, pour des chargements effectués à Paphos ou à Limassol⁹⁴. En mer Égée, Chio est la porte obligée du trafic en direction ou en provenance de l'Anatolie turque.

⁹⁰ BALARD 1978, II, pp. 717-868; BALARD 1983b, pp. 31-54.

⁹¹ BALARD 1981c.

⁹² A titre d'exemple, ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, n. 590/1228 (année 1469), cc. 197v, 215, 385, 386v, 390v.

⁹³ FORCHERI, pp. 19-20; PAPACOSTEA 1979, pp. 201-217.

⁹⁴ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Famaguste, *Diversorum negociorum*, n. 590/1289 (années 1446-1447), cc. 30, 32r-v, 40, 44v, 51, 63v, 68v, 69.

Ainsi s'établit un véritable système portuaire génois d'Outremer, caractérisé par une hiérarchie et une répartition des tâches, par une division du travail entre armateurs indigènes et hommes d'affaires occidentaux. Dans le réseau commercial génois, Caffa, Péra, Chio et Famagouste constituent le point de départ de lignes de navigation publique et privée. Les autres établissements génois, dans leur zone géographique respective, en dépendent, tant du point de vue administratif que de l'activité portuaire. Si le système établi au XIV^e siècle profite surtout aux intérêts de l'aristocratie marchande de Gênes, il stimule également l'activité économique, dont profitent en même temps les Génois d'Outremer et les Orientaux.

Villes portuaires et fondouks génois en mer Égée et en Méditerranée orientale

«Portus dicte civitatis est satis pulcher et cum pulcro molo»; «civitas ipsa habet portum satis pulcrum et reparatum a quolibet vento»; ce qu'écrivait Nicolas de Martoni à propos de Rhodes et de Famagouste pourrait sans doute s'appliquer aussi bien à Chio¹. Les trois escales majeures du commerce occidental en mer Égée et en Méditerranée orientale font au XIV^e siècle l'admiration des voyageurs et des pèlerins². Création des Génois ou des Hospitaliers, elles ont connu depuis les années 1300 un développement étonnant, qui contraste avec la médiocrité des *Kastra* byzantines qui les ont précédées. Serait-ce que l'irruption dans ces îles grecques d'une population occidentale dynamique et habituée à la vie rude de la mer a suffi pour transformer de médiocres havres insulaires en organismes urbains puissants, pouvant répondre aux besoins non seulement d'une minorité dominante, mais de tous les marchands venus d'Occident, au rythme des passages des coques et des galères?

Créées ou recréées toutes trois dans la première moitié du XIV^e siècle, Chio, Rhodes et Famagouste constituent-elles un modèle de la colonisation occidentale? sont-elles marquées des mêmes empreintes d'un urbanisme qui doit plus à l'Italie et à la France qu'aux traditions locales? sont-elles l'heureux résultat d'une greffe occidentale sur un substrat indigène intégré et développé dans un organisme où la ville doit tout au port et à ses trafics, où le port ne serait rien sans la présence de communautés urbaines diverses, mais collaborant harmonieusement? en un mot les trois villes portuaires permettent-elles de mesurer l'impact dans l'organisation de l'espace insulaire de la

* Pubblicato in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Convegno internazionale, Genova 1985, a cura di E. POLEGGI, Genova 1989, pp. 75-84.

¹ LE GRAND, pp. 583 et 628, et MARTONI, pp. 24 et 104.

² Voir par exemple à propos de Famagouste SUDHEIM, p. 336; à propos de Chio, *Buon-delmonti*, pp. 230-233, ou bien ADAM, II, p. 537, et plus généralement les textes réunis par ARGENTI - KYRIAKIDIS; à propos de Rhodes, GABRIEL, I, p. 5.

venue brutale de conquérants étrangers? Elles posent dans le domaine de l'urbanisme le problème des conséquences de la colonisation occidentale à la fin du Moyen Age.

Génois et Hospitaliers s'établissent là où existaient déjà des ébauches sinon même des réalisations urbaines d'une certaine ampleur. A Rhodes, le passé de la ville est glorieux: en 408-407, Ippodamos de Milet a dressé les plans d'une ville forte, entourée de cinq ports et comportant, tel un damier, un réseau de rues orientées nord-sud et est-ouest. A l'époque hellénistique, les Rhodiens sont les maîtres du commerce de la mer Égée et le demeurent jusqu'à la conquête romaine en 42 avant J.C. La ville dépérit alors; au VI^e siècle, elle renaît sous la forme d'un *kastron* byzantin sur la hauteur même où fut établi au XIV^e siècle le château du Grand Maître des Chevaliers. La ville byzantine reprenait les directions majeures de l'urbanisme antique, mais devait être de dimensions réduites, puisqu'en 1308 il suffit de 35 chevaliers, 5 Turcoples et 500 hommes de pied pour la conquérir après un siège qui dura, il est vrai, plusieurs mois³.

A Chio existait également une citadelle byzantine, le *Paleo-castro* vraisemblablement sur le site d'un antique centre ionien. Un acte inédit du notaire Gregorio Panissaro la situe non loin de la mer, au nord-ouest de la ville actuelle de Chio, au-delà du torrent Haghia Eleni, au sommet d'une petite colline⁴. C'est elle que connurent les Génois au début du XIV^e siècle, lorsque Martino Zaccaria chercha à se constituer une principauté autonome de Byzance, il construisit une nouvelle forteresse qui, d'après le récit de Cantacuzène, ne peut être que celle qui commande le port aujourd'hui⁵. Avant 1329 donc, le *Kastron* byzantin s'était effacé au profit d'une nouvelle citadelle érigée par les maîtres latins de l'île; il subsista néanmoins en tant qu'ancienne forteresse pendant plusieurs siècles, puisqu'on en garde le souvenir jusqu'en 1681⁶.

L'origine de Famagouste est plus récente. La ville antique de Salamine se trouvait plus au nord, à quelque distance de la ville médiévale. Celle-ci

³ *Ibidem*, p. 11-12; MATTON, p. 5-40; LUTTRELL 1975, p. 283-286.

⁴ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Notai antichi*, n. 523, not. Gregorio Panissaro, doc. 138.

⁵ Voir le récit très détaillé des événements de Chio en 1329 dans CANTACUZENE, I, p. 370-388.

⁶ ARGENTI 1958, I, p. 549-550; BALLETO 1979, p. 192.

doit donc son essor à la volonté des Lusignan d'utiliser le meilleur mouillage de Chypre. En 1211, la ville a déjà des fortifications, mais modestes selon Willibrand d'Oldenbourg. Vingt ans plus tard, une tour défend l'entrée du port. Mais il faut attendre la dernière décennie du XIII^e siècle pour que, sous l'effet de l'arrivée des Latins rescapés de Terre Sainte et des marchands occidentaux, ce qui n'était qu'une modeste bourgade mal défendue devienne une ville fortifiée. On doit au règne d'Henri II (1285-1324) et à l'usurpation de son frère Amaury de Tyr, les principales transformations du paysage urbain de Famagouste, auxquelles les Génois ne furent pas étrangers⁷.

Les Occidentaux réoccupent donc des sites antiques et byzantins ou bien s'installent à proximité de ceux-ci, en choisissant l'emplacement le plus proche du meilleur mouillage, afin d'être maîtres du mouvement des navires apportant hommes, denrées et munitions. On remarquera que la situation dans le milieu insulaire des trois places étudiées les oriente non vers le grand large, mais plutôt vers le continent proche – côtes anatoliennes et syriennes – d'où viennent les plus fructueux trafics, mais aussi les éventuelles menaces étrangères. La colonisation occidentale reprend donc à son compte d'antiques traditions urbaines. Mais elle leur donne une ampleur sans précédent, en aménageant les ports et en construisant, à proximité, une ville forte, symbole de la puissance des nouveaux maîtres, mais aussi gage de sécurité pour leur installation.

Les récits des voyageurs, quelques gravures et dessins aussi bien que les monuments conservés jusqu'aujourd'hui mettent en valeur les enceintes et les tours: les trois villes étudiées sont d'abord des citadelles.

La plus ancienne semble bien être celle de Rhodes; dès les premières années de la conquête, les Hospitaliers restaurent rapidement le *Kastron* byzantin et s'y établissent. La dévolution des biens du Temple, après le concile de Vienne, dut procurer à l'ordre de l'Hôpital les ressources financières nécessaires pour mener à bien de grands travaux. Ludolf de Sudheim qui fit étape dans l'île au milieu du XIV^e siècle exalte l'oeuvre d'Hélios de Villeneuve (1319-1346), sans que l'on puisse déterminer exactement ce qui revient à l'initiative de ce grand maître⁸. Son successeur Dieudonné de Gozon semble avoir construit le môle et une partie de l'enceinte de la ville

⁷ ENLART, *L'art*, II, p. 606-620; BALARD 1985c, p. 277-291; JACOBY 1984, p. 143-179.

⁸ LUTTRELL 1975, p. 291.

entre 1346 et 1353. A la fin du XVI^e siècle, comme l'attestent les récits de Nicolas de Martoni (1359) et du seigneur d'Anglure, l'enceinte de la ville est achevée; manquent encore les tours défendant l'entrée des ports⁹.



Mytilene, le « castrum » des Gattilusio.

Près de 150 écus des grands maîtres témoignent aujourd'hui encore sur les murs et les portes de l'enceinte l'ampleur des travaux réalisés au XV^e siècle, et poursuivis jusqu'à la veille de la fatale attaque de Soliman en 1522. Dans cette oeuvre collective dirigée par les grands maîtres et menée par des prisonniers de guerre et des Rhodiens salariés, se détachent les initiatives de Jean de Lastic (1437-54) et de Pierre d'Aubusson, le plus actif des constructeurs (1476-1503). Les monuments antiques, la citadelle byzantine, les carrières de Koskino et de Malona sont mis à contribution pour ériger ces fortifications puissantes et bien conçues, aux dires des voyageurs de l'époque, qui subsistent presque à l'état où les ont laissées les Chevaliers. Influencée surtout par les modèles de l'Occident (midi de la France et nord de l'Espagne), Rhodes est une autre Carcassonne en marge de la côte anatolienne. Bien que d'après Merri Dupui elle ait été « de toutes parts bien murée et

⁹ GABRIEL, I, pp. 107-108.

tourrée, et la mieux close que je vis onques qui soit au monde et bien garnie d'artillerie tant grosse que petite », elle ne put résister au siège mené en 1522 par Soliman, venu avec trois cents navires et peut-être 100.000 hommes ¹⁰.

Presque à la même époque s'érigeaient les fortifications de Famagouste. On a vu qu'elle n'était encore que médiocrement défendue au XIII^e siècle. Les actes notariés génois instrumentés entre 1296 et 1310 ne donnent aucune précision sur l'état d'avancement des travaux. Il est bien difficile de distinguer ce qui revient au règne d'Henri II et à celui d'Amaury de Tyr et d'autre part à l'oeuvre des Vénitiens qui en élevant les remparts actuels entre 1492 et 1544 ont fait de Famagouste « une ville imprenable » aux dires de Jacques de Saizé (1518) ¹¹. Il paraît acquis que les premières fortifications de la ville ont été achevées en 1310 grâce au concours des paysans chypriotes réquisitionnés à cet effet. Avant 1373, le château est achevé et réuni par une courtine à la tour de l'arsenal, ce qui ferme la ville du côté de la mer. En 1368, la tour de la chaîne est en place. Vers 1442, les Génois ferment la passe Sainte-Catherine entre la barre rocheuse au large du port et le château, en y coulant des navires; les Vénitiens compléteront la protection du port en érigeant une digue ¹². Selon Nicolas de Martoni, dès 1395, la ville est entourée de fossés, de murailles établies sur le roc avec de place en place des tours épaisses et hautes ¹³. Les voyageurs admirent la puissance de l'ensemble.

Les fortifications de Chio, sur leur emplacement actuel, datent de la domination de Martino Zaccaria, avant 1329. Cantacuzène nous rapporte en effet le récit de la restauration byzantine puis de l'expédition conduite par Simone Vignoso en 1346; à l'arrivée des Génois le gouverneur byzantin,

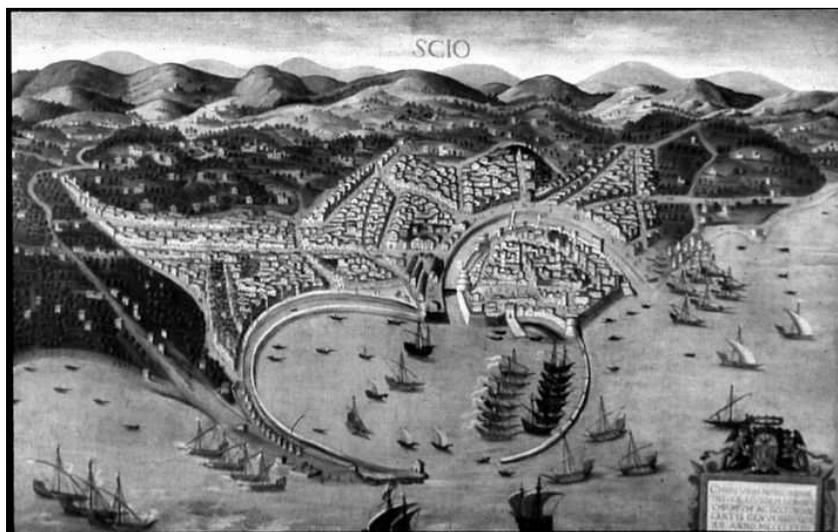
¹⁰ *Ibidem*, pp. 91-142 et MATTON, p. 43.

¹¹ ENLART, *L'art*, II, p. 611.

¹² *Ibidem*, p. 613.

¹³ LE GRAND, pp. 628-631 et MARTONI, p. 104. Les registres de la Massaria de Famagouste donnent la liste complète des ouvrages fortifiés, tenus par des mercenaires. A titre d'exemple, voici en 1460 les différentes parties des fortifications (ASGe, *Banco di San Giorgio*, n. 590/1286, Famagouste Massaria 1460 in 1461, c. 112v et sgg.): « turris darsine, turris medii, turris suci, turacus suci, betresca parmerii, turris parmerii, turris judaice, betresca judaice, scalla Limisonis, turris Limisonis, betresca Limisonis, betresca Roche, turris Roche, betresca S. Stefani, scalla S. Stefani, betresca Cave, turris Cave, alia betresca Cave, turris de Goarco, betresca mastici, turris mastici, betresca inter mastici et maxelli (sic), turris macelli, turacus macelli, betresca Morfius, turris Morfius, turacus prope castrum, turris comerchii, betresca logie, betresca S. Antonii, scalle due prope darsinam ».

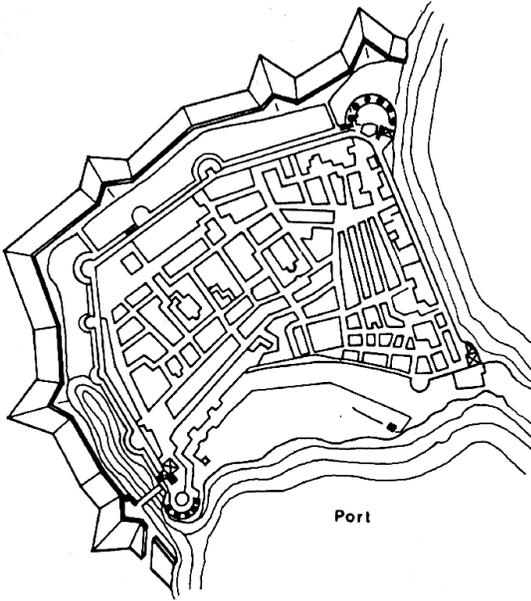
Calojanni Tzybos s'est retiré dans le *castrum*. Les Génois édifièrent un mur plus haut que les remparts allant du torrent près de l'église Saint-Isidore jusqu'à l'entrée du port, lui-même fermé par des chaînes. Le *castrum* où se réfugia Tzybos ne peut être que l'actuelle forteresse¹⁴ Les développements ultérieurs sont mal connus. Les Mahonais s'appliquèrent sans doute à remettre en état murs, tours et portes. C'est ainsi qu'en 1461 ils engagent un maître-maçon pour consolider murs et courtine entre la tour de l'étendard et la tour proche des fours à chaux: sur 61,50 m de long, l'ouvrage devait avoir à la base 3,46 m d'épaisseur, 2,97 m au sommet, sur une hauteur de 4,44 m. Devant se raccorder au système défensif existant, il devait en avoir les mêmes caractéristiques¹⁵. Aucun compte ni acte ultérieur ne permet de suivre les mesures défensives que les Mahonais, comme les maîtres des autres îles sous domination latine, durent sans doute prendre face aux Turcs à la fin du XV^e siècle et au début du XVI^e siècle.



Chio, port, ville et faubourgs à la fin du XVI^e siècle (Anonyme, Genova, Civico Museo Navale).

¹⁴ ARGENTI 1958, I, p. 550.

¹⁵ BALARD 1978, I, p. 219; ORIGONE 1982, p. 176.



Chio, restitution de la topographie du XVI^e siècle.

Ces trois ensembles édifiés présentent un certain nombre de points communs, mais aussi de différences dans leurs dimensions, leur plan, leur organisation interne. Le plus petit est sans doute Chio : à peine 350 m dans sa plus grande longueur, moins de 280 dans sa plus grande largeur. Il forme un pentagone irrégulier, dont trois côtés font face au bourg, le quatrième domine le port, et le dernier suit parallèlement la côte. Le plan levé par F.W. Hasluck au début du siècle, affiné par les investigations d'architectes britanniques dans les années 1960¹⁶, indique neuf tours réparties à égale distance les unes des autres, sauf du côté de la mer : la grande tour domine le pont donnant accès au port ; la tour de l'étendard, la petite tour, la tour du mil, celle de Lo Pigri et la tour proche des fours à chaux sont connues par les documents¹⁷. Thévet et Giustiniani, voyageurs du XVI^e siècle, s'accordent pour déclarer que la citadelle avait trois portes, deux d'entre elles donnant sur la place du marché, la troisième sur le port. A la fin du XIV^e siècle, il n'en était pas de même, puisqu'un acte du notaire Giuliano Canella est rédigé « iuxta unicum ostium dicte civitatis ». Mais il faut sans doute

¹⁶ BALARD 1978, I, pp. 216-217 (plans).

¹⁷ *Ibidem*, pp. 219-220.

entendre par là que la citadelle n'avait qu'une porte du côté de la terre, car il devait nécessairement en exister une autre dans le prolongement du pont où venaient accoster les navires. De part et d'autre de la « porte de terre », deux tours pourvues d'une barbacane – c'est-à-dire plutôt de fausses braies que d'un véritable ouvrage avancé. Point de donjon au coeur du *castrum*, malgré le maintien en place aujourd'hui encore d'une tour, de modestes dimensions, à quelque distance de la muraille maritime. Les Mahonais se sont contentés d'un palais près de la porte de la citadelle, qui n'est en rien un ultime réduit défensif, mais plutôt le siège de l'administration génoise de l'île. C'est le *castrum* dans son ensemble qui constitue le donjon, puisqu'il se sépare des bourgs où vit la majorité de la population, partiellement défendue par une muraille légère s'étendant le long du port¹⁸.

Il y a davantage de rapprochements à faire entre Famagouste et Rhodes. Les deux places-fortes ont des dimensions presque comparables. La première forme un rectangle irrégulier d'environ 1050 m sur 700 m, s'étendant du nord au sud le long du port. Le point central de la défense est constitué par le château royal, un rectangle allongé ayant au centre une esplanade et aux angles des tours carrées, sauf à l'angle nord-est qui protège l'entrée du port. Selon Nicolas de Martoni, le château est jeté à la mer, ne tournant vers la ville que son quatrième côté, ce qui le rend quasi inexpugnable, bien que de modestes dimensions¹⁹. L'inventaire dressé le 30 septembre 1447, au moment où la ville passe au pouvoir du Banco di San Giorgio, donne quelques indications topographiques intéressantes²⁰. Il suit un ordre logique, partant du palais de la ville, l'ancien palais royal, servant de siège au capitaine génois et aboutissant au *castrum* après avoir suivi le tour des remparts. Deux portes seulement: la porte du *commerchium* ou de la marine, communiquant avec le port, et du côté de l'arrière-pays, dans l'angle sud-ouest de l'enceinte, la porte de Limassol. En partant du *commerchium* on rencontre successivement l'arsenal, deux tours, Palamaria et Judaica, la porte et la bretèche de Limassol, les tours de la Rocha, de Tana²¹ à laquelle s'adjoint une bretèche, celles de Goarchus, de Mastra (?) et de l'abattoir, avant de revenir au

¹⁸ ARGENTI 1958, pp. 550-551; BALARD 1978, I, pp. 220-221.

¹⁹ LE GRAND, p. 628 et MARTONI, p. 24.

²⁰ POLONIO 1966, pp. 224-227.

²¹ Le terme exact est *turris cave* et *betrescha cave* et non Tana: c'est ainsi que ces tour et bretèche sont désignées constamment dans les rôles des mercenaires de Famagouste: à titre d'exemple ASGe, *Banco di San Giorgio*, n. 590/1273, Famagouste Massaria 1442, cc. 365v, 368r, 371v, 373v.

castrum lui-même. Les remparts actuels, élevés par les Vénitiens entre 1492 et 1544 ont vraisemblablement repris le tracé de l'enceinte des Lusignan, à laquelle les Génois semblent avoir ajouté peu de chose après 1373.

La citadelle de Rhodes constitue un rectangle, échancré par la courbe du rivage, de 950 sur 700 mètres environ²²: orienté ouest-est, il garde la forme, sinon les dimensions, que lui avait donnée son fondateur, Hippodamos de Milet. Le plan distingue deux parties inégales, le château et la ville. Nicolas de Martoni aussi bien que le seigneur d'Anglure et Buondelmonti ont noté qu'une muraille intérieure ouest-est, puis nord-sud sépare le château, résidence des Chevaliers, de la ville où se trouvent les demeures des marchands et du petit peuple²³. Le château, construit sur une petite éminence d'une dizaine de mètres de hauteur, occupe un espace d'environ 360 mètres sur 250. Il constitue le véritable donjon de la ville, abrite le palais du Grand Maître, l'église Saint-Jean des Hospitaliers, les auberges des différentes « Langues », réunissant les Chevaliers selon leur origine nationale, l'Hôpital rappelant les fonctions d'un ordre tout autant charitable que militaire, et un ensemble de magasins et de dépôts constituant l'arsenal de la ville. Véritable couvent des Chevaliers, le château est la capitale politique, militaire et religieuse d'un ordre au rayonnement international.

La ville, qui occupe les quatre cinquièmes de la surface, semble avoir conservé le plan antique en damier du V^e siècle. Le seul élément quelque peu nouveau est le long de la muraille méridionale du château, l'existence d'un large espace libre, la *platea*, servant de marché²⁴.

La seconde originalité de la forteresse de Rhodes est l'ampleur de ses fortifications, le nombre des tours qui les flanquent et des portes donnant accès soit aux ports, soit à la campagne. Une ordonnance du grand maître Raimondo Zacosta assignant en 1465 à chacune des Langues son poste de combat permet d'identifier les tours, les portes, les fausses-braies et les « boulevards »; c'est à partir de ce texte et des récits des sièges de 1480 et de 1522 qu'A. Gabriel a pu dresser le plan de la citadelle, déterminer l'oeuvre de chacun des grands maîtres et l'ampleur des transformations survenues à la fin du XV^e et au début du XVI^e siècle²⁵.

²² LE GRAND, p. 583 et MARTONI, p. 24.

²³ GABRIEL, I, p. 6 et 7.

²⁴ *Ibidem*, I, pp. 8-14.

²⁵ *Ibidem*, I, pp. 19-90.

La répartition de l'habitat est commandée par les circonstances dans lesquelles s'est effectuée la prise de possession par les Occidentaux. Supérieurs par la force des armes, mais minoritaires, ils ont pu être tentés de se retrancher derrière de fortes murailles, les séparant d'une masse d'autochtones majoritaires, mais sans défense. Assiste-t-on alors à la naissance de villes coloniales, marquées par une totale ségrégation entre dominants et dominés? A Chio, effectivement, les conditions dans lesquelles s'est faite la conquête génoise en 1346 pouvaient provoquer la naissance de deux villes distinctes: d'un côté la citadelle évacuée par les Grecs avant d'être occupée par les Latins, de l'autre les bourgs regroupant la population d'origine hellénique. Mais, dans le traité qu'il conclut avec la noblesse grecque de l'île, Simone Vignoso eut l'habileté de n'exiger que la livraison de deux cents maisons dans le *castrum*, pour que les Latins en fussent les maîtres, sans provoquer un bouleversement total dans l'habitat et les fortunes, qui eût compromis la politique de colonisation²⁶. Aussi, bien des Grecs continuèrent-ils à résider dans le *castrum*, de même que les Juifs qui y avaient un quartier propre, la *Judaica*, mais qui ne leur était pas exclusivement réservé, puisque des maisons occupées par des Génois y jouxtent les demeures de Juifs²⁷. D'autre part les confiscations opérées à la suite de l'échec du complot mené par le métropolite de Chio en 1347 – biens *chisilima* – ont pour conséquence un certain mélange ethnique dans les bourgs qui restent néanmoins habités majoritairement par des Grecs. La division de la ville en *contrade*, selon les traditions génoises, n'empêche pas que beaucoup de ces petites unités ne portent les noms de lieux-dits ou d'églises byzantines²⁸.

Ce qui distingue les uns et les autres est plutôt la nature et la forme des maisons. D'un côté les bâtiments publics de la Mahone et de l'administration génoise, qui forment autant de « palais à l'antique », pour reprendre l'expression de Thévet²⁹: palais du podestat, *logia* où selon l'usage génois les notaires viennent instrumenter, chancellerie regroupant les bureaux de la Mahone, palais épiscopal et cathédrale placés sans doute sur l'axe majeur du *castrum*, le *carrubeus rectus*. Il n'est pas jusqu'à la rue couverte ou *Sottoripa* qui ne rappelle l'architecture génoise de la Ripa où affluent les marchan-

²⁶ ARGENTI 1958, II, p. 31.

²⁷ ASGe, *Notai antichi*, n. 523, Gregorio Panissaro, doc. 119.

²⁸ Voir la liste donnée par ARGENTI 1958, I, pp. 534-546.

²⁹ THEVET, c. 163r.

dises, grande halle pleine de plusieurs boutiques qu'a vue André Thévet, à côté de la place du palais et du marché ou *forum*, longuement décrit par Jérôme Giustiniani³⁰. Mais ailleurs, les traditions locales l'emportent dans la construction: les transactions immobilières conclues dans la seconde moitié du XV^e siècle concernent des maisons d'un étage, de deux au plus, ayant à l'arrière un petit jardin, une cour avec un puits³¹. Les petites églises des Latins, dont on retrouve aujourd'hui encore quelques ruines dans le *castrum*, se distinguent mal des églises des Grecs, beaucoup plus nombreuses; même les ordres mendiants se contentent de couvents modestes. Dans le *castrum*, et, à plus forte raison, dans les bourgs, des espaces vides demeurent: vergers et jardins séparés par un moulin, vignes et figuiers qui arrivent jusqu'aux remparts de la citadelle. Tout se passe comme si, après avoir affirmé leurs droits et leur force, dans quelques édifices superbes et magnifiques, bâtis de forte matière et de marbres, comme le relevait André Thévet³², les Génois s'étaient laissés prendre au charme tranquille d'une île accueillante. Les colonisateurs se sont levantinisés.

A Rhodes, la ségrégation dans l'habitat est inscrite dans l'aspect même de la ville. Le Château y est à la fois donjon et couvent des Chevaliers, isolés du reste de la population par de hautes murailles, percées néanmoins de quelques portes. Réutilisant la pierre des monuments antiques ou celles des carrières du voisinage, en particulier le calcaire de Lindos, le Palais du Grand Maître s'ouvre sur une cour centrale par deux tours semi-circulaires. Quatre corps de bâtiments y sont disposés avec des magasins voûtés au rez-de-chaussée, la salle d'audience, la chapelle, la galerie, la salle du Conseil au premier étage. Commencé sous Héliion de Villeneuve, restauré après le tremblement de terre de 1481, l'édifice adopte les principes de l'art occidental du XIV^e siècle et copie des modèles venus des provinces du midi de la France et du nord-est de l'Espagne³³. Le château comprend encore plusieurs églises, dont l'église Saint-Jean des Chevaliers, une loge, un hôpital pour les pèlerins, dont le plan rappelle celui des *xenodochia* byzantins, et enfin, alignés au long d'une rue descendant vers le port, les auberges où les Hospitaliers se regroupent, selon des critères linguistiques sous l'autorité d'un bailli conven-

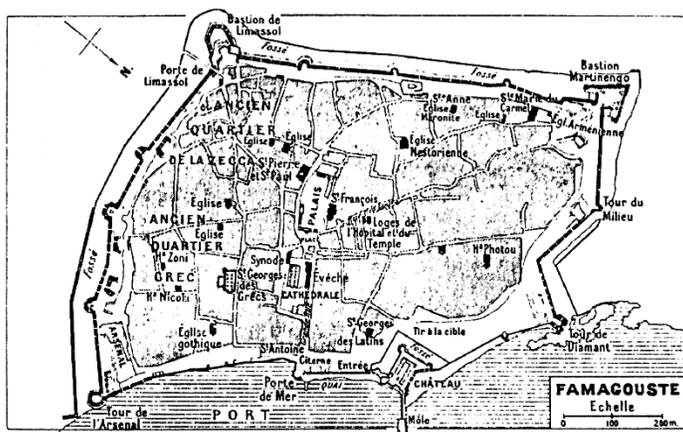
³⁰ GIUSTINIANI 1943, p. 64.

³¹ BALLETO 1979, p. 193.

³² THEVET, c. 163r.

³³ GABRIEL, II, pp. 5-12.

tuel, à l'occasion des repas et lors des assemblées générales de la « Langue ». Mentionnés pour la première fois en 1311, les auberges ont été pour la plupart reconstruites à la fin du XV^e siècle³⁴.



Famagouste, topographie aujourd'hui (d'après *Les guides bleus*, Hachette).

De l'autre côté de la muraille intérieure, la ville, beaucoup plus étendue que le château, n'est pas exclusivement réservée aux Grecs de Rhodes. Les marchands occidentaux y font leur résidence et les églises latines (Sainte-Marie du bourg, Sainte-Marie de la Victoire) voisinent avec de nombreuses églises byzantines à trois nefs, à croix inscrite ou à croix libre. Un quartier juif dans le sud-est de la ville a eu ses dimensions réduites au début du XV^e siècle³⁵. Quelques bâtiments publics, quelques maisons bourgeoises de la fin du XV^e siècle³⁶ établies le long de rues étroites avec arcades et passages voûtés ont subsisté; les influences orientales (escaliers, terrasses), provençales et catalanes (façade en gros blocs de calcaire appareillés, décorées de bandeaux horizontaux, portes en plein cintre entouré de claveaux) s'y mêlent à quelques traditions locales, tel l'usage des plafonds à solives apparentes en bois de cyprès³⁷. Malgré ces quelques exemples de syncrétisme architectural,

³⁴ *Ibidem*, pp. 37-70.

³⁵ *Ibidem*, pp. 179-212.

³⁶ *Ibidem*, I, p. 14.

³⁷ *Ibidem*, II, pp. 147-157.

Rhodes reste avant tout un bastion occidental où les grands maîtres de l'Hôpital ont construit selon les modèles de leur pays d'origine, France du sud et Espagne du nord, avant tout.

L'évolution architecturale de Famagouste est plus complexe encore, dans la mesure où la ville s'est développée sous le signe du cosmopolitisme, au temps des Lusignan, avant de passer pendant quatre-vingt dix ans sous la domination exclusive de Gênes. Les premiers Lusignan l'ont organisée autour d'un centre comportant le palais royal et la cathédrale Saint-Nicolas, de part et d'autre de l'unique place où aboutit la rue qui vient de la porte de la mer. En dehors de cet axe central, bordé de *staciones*, échoppes ou caveaux voûtés, la voirie ne comporte guère que deux rues notables, une rue couverte bordée de boutiques, longeant le palais royal jusqu'à l'église Saint-Pierre et Saint-Paul, et, se dirigeant vers le nord-ouest, une rue marchande où se trouvaient établies les loges des diverses nations ayant des consuls à Famagouste³⁸. Emmanuel Piloti en décrit la magnificence, et surtout celle des Pisans qu'il déclare être la plus belle de toutes³⁹. Il est difficile de voir, en dehors de ces bâtiments officiels, ce qu'était l'habitat. Les actes notariés génois du début du XIV^e siècle, si importants pour l'histoire du commerce, ne contiennent aucune transaction immobilière⁴⁰. Ils ne disent rien sur les quartiers des Grecs, situés dans la partie méridionale de la ville ni sur la *Judecha* mentionnée dans les registres de la Massaria de Famagouste et que Benjamin Arbel a pu localiser près de la porte de Limassol⁴¹. Pour le XIV^e siècle, il faut se contenter des dates topiques des documents génois: plus d'une centaine de maisons privées, jamais décrites, où le notaire vient instrumenter ou recueillir les dernières volontés d'un mourant.

Philippe de Mézières, aussi bien que les voyageurs, oppose l'éclat de Famagouste avant 1372 au déclin de la ville passée sous la domination génoise⁴². Est-ce un parti-pris politique ou le reflet de la réalité? A lire les registres de la

³⁸ BALARD 1985c.

³⁹ PILOTI, p. 126.

⁴⁰ Voir les volumes de POLONIO 1982; PAVONI 1982; PAVONI 1987; BALARD 1983c; BALARD 1984b et BALARD 1988b.

⁴¹ ARBEL, p. 26. A noter toutefois que la *Judecha* de Famagouste, comme celle de Chio, n'est pas exclusivement habitée par des Juifs: en 1391, le meunier Iani Burgarus habite la *con-tracta Judeche*: cfr. ASGe, *Banco di San Giorgio*, 590/1268, Famagouste Massaria 1391, c. 66r.

⁴² MÉZIÈRES, I, p. 295-299 et II, p. 419. Voir également PILOTI, p. 125.

Massaria de Famagouste, il semble bien qu'au moins dans les premiers temps l'administration génoise n'ait pas beaucoup modifié l'aspect de la ville. Elle s'est contentée de s'approprier un certain nombre de boutiques, de maisons et de jardins qu'elle donne en location à des Génois, mais aussi à des Latins de Syrie et à un Grec: au total 55 personnes tiennent en 1391 des biens appartenant à la Commune; le même nombre de locataires subsiste en 1407⁴³. Les autorités génoises ordonnent de menus travaux de réparation qui concernent surtout les fortifications, mais aussi les bains et le palais du capitaine. La ville, tout comme celle de Chio, est alors divisée en *contrade* portant le nom des tours de l'enceinte, des monuments publics, de quelques corps de métiers (barbiers, bouchers) ou d'une église⁴⁴. Les difficultés croissent au début du XV^e siècle; l'administration trouve à grand'peine l'argent nécessaire pour l'entretien des fortifications et l'achat des armes; il ne peut être question de transformer l'architecture civile de Famagouste, qui dut garder, jusque sous la gestion du Banco di San Giorgio, l'aspect qu'elle avait avant 1372. Les rares débris qui en subsistent ne permettent pas de caractériser avec sûreté le développement urbanistique au temps de la domination génoise.

A la fois citadelles et centres urbains où se mélangent population d'origine occidentale, Grecs et Juifs, les trois villes sont animées par le mouvement incessant des navires, par l'activité fébrile des hommes d'affaires de passage; la vie du port y est prépondérante.

A les considérer simultanément, il semble qu'ils n'offrent pas que des avantages. Le port de Chio, remarque André Thévet «est fait fort industrieusement». Protégé par deux môles convergents, que l'on distingue parfaitement sur la carte d'Henricus Martellus aussi bien que sur le tableau du XVI^e siècle conservé au Museo Navale de Pegli⁴⁵, il s'ouvre vers le large par un étroit chenal. Le havre est en effet menacé d'ensablement à cause d'un torrent qui vient s'y jeter et qui y délaïse ses alluvions. Au témoignage de Jérôme Giustiniani⁴⁶, les Mahonais durent aménager le cours du torrent, effectuer des dragages, afin de conserver au port une profondeur suffisante. Ils interdirent d'autre part d'y jeter des immondices, comme le rappelle une inscription en dialecte génois qui proviendrait d'une des tours de

⁴³ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Famagouste Massaria 1391, cc. 64v et 142r; 1407, c. 129r.

⁴⁴ *Ibidem*, Famagouste Massaria 1460 in 1461, cc. 449v-467r.

⁴⁵ BALARD 1978, I, encart, p. 216 et BOURAS, p. 4.

⁴⁶ GIUSTINIANI 1943, pp. 27-28.

la citadelle⁴⁷. Les quais et appontements se trouvaient sur le môle nord; à son extrémité, une tour d'où l'on tendait une chaîne pouvant fermer l'entrée étroite du port. Accessible peut-être à une vingtaine de vaisseaux, il ne l'était guère aux grosses coques génoises qui devaient jeter l'ancre à l'entrée, subir ainsi d'interminables transbordements et affronter souvent les vents contraires du nord. Un arsenal quelque peu sommaire avait été aménagé sur la plage, comme le note un acte notarié de 1471⁴⁸.



Famagouste, estampe du siège de 1571.

En apparence, Rhodes est plus favorisée. La capitale des Chevaliers a, non pas une, mais trois anses naturelles pouvant faire office de port. Le plus à l'est, celui d'Akandia, ne semble pas avoir été utilisé au Moyen Âge. Le plus au nord, Mandraki, est bien protégé par un môle oriental portant la tour Saint-Nicolas; mais son bassin est peu profond et d'accès difficile en raison des écueils. Reste le port central, limité à l'est par le môle et la tour des Moulins, au nord par un autre môle portant la tour dite de Naillac. Entre les deux, l'on pouvait aisément tendre une chaîne⁴⁹. Quoi qu'en disent les voyageurs qui notent à l'envie, beauté,

⁴⁷ HASLUCK, p. 148.

⁴⁸ ROCCATAGLIATA 1982b, doc. 141.

⁴⁹ GABRIEL, I, pp. 4-6.

grandeur et sûreté du port, le ressac dû à la houle du sud-est, fréquente en hiver, obligeait les navires à gagner à l'approche du mauvais temps un havre moins incertain sur la côte ouest de l'île⁵⁰. Des moulins, dont la légende attribue la construction à des Génois prisonniers après l'échec de l'expédition de 1248, sont représentés sur le môle oriental sur un dessin de Breydenbach de 1483⁵¹. Ici encore, les navires venaient accoster perpendiculairement à des appontements reliés aux portes de la muraille maritime.

Mieux protégé de la houle et du ressac grâce à la barre rocheuse parallèle au rivage, le port de Famagouste n'en est pas moins étroit, assez beau, dit Nicolas de Martoni en 1395, mais manquant de profondeur, au point que le quai n'est accessible qu'aux petites embarcations⁵². Une dizaine de galères, tout au plus, pouvaient s'y tenir, après avoir franchi la passe Sainte-Catherine. Les Génois entre 1442 et 1443, puis les Vénitiens complétèrent la protection du port réunissant par une jetée la ligne de rochers au rivage: seule subsistait une passe étroite pouvant être fermée par une chaîne tendue depuis l'une des tours du château. Au sud du port, un petit arsenal était accessible grâce à une porte érigée dans la muraille maritime⁵³.

En effet, les trois ports ne s'ouvrent guère à la ville qui les protège. Le rivage est dominé par une enceinte maritime, dont les rares ouvertures servent à contrôler les trafics. Comme l'écrit précisément Nicolas de Martoni, à propos de Famagouste, en avant de la porte de la ville – entendons par là la porte de la mer – se trouve un appontement de bois long d'une portée de pierre, vers lequel viennent les navires et par lequel passent les marchandises⁵⁴. A Chio et à Rhodes, il en est de même, bien que l'on ne puisse certifier qu'il n'y ait qu'un seul appontement dans ces deux derniers ports. Au souci de protection, se mêlent bien évidemment des raisons fiscales. A côté de la porte de la mer, il y a le « commerce », comme disent les anciens textes chypriotes⁵⁵; entendons bien sûr la douane. Remparts, appontements et porte de mer ont le

⁵⁰ LE GRAND, p. 639 et MARTONI, p. 24.

⁵¹ GABRIEL, I, pp. 9 et 59.

⁵² LE GRAND, p. 628.

⁵³ ASGe, *Banco di San Giorgio*, n. 590/1268, Famagouste Massaria 1391, c. 142v: mention de l'*ostium darsenalis* et de la *via per quam extrahentur galee*.

⁵⁴ LE GRAND, p. 628 et MARTONI, p. 104; ENLART, *L'art*, II, p. 620.

⁵⁵ RICHARD 1962, p. 78; RICHARD 1976, p. 224.

même effet: contraindre les marchands à n'emprunter qu'un seul passage, donc les astreindre au paiement des taxes diverses grevant le transport maritime. A Chio, la douane, ou «logia commercii» se trouve à l'extrémité du pont reliant la porte de la citadelle au port. Tout à côté, la *logia ponderis*, maison des poids et mesures, utilisés moyennant une taxe, et la maison du mastic propriété de la Mahone qui contrôle ainsi l'exercice de son monopole sur le principal produit d'exportation de l'île⁵⁶. A Rhodes, l'accès est doublé: porte de l'arsenal communiquant avec les magasins où sont conservés bois, fer, rames, poix nécessaires à la flotte de l'ordre, et porte de la Marine construite par Pierre d'Aubusson en 1478⁵⁷.

Ainsi le lien entre le port et la ville est unique et répond à des exigences fiscales, dont sont exonérées quelques nations privilégiées. Ces mêmes exigences, s'ajoutant aux contraintes de l'histoire, peuvent favoriser ou au contraire entraver l'essor de la ville portuaire dans le monde de l'Égée et de la Méditerranée orientale. On a vu en effet que c'est non point le site, somme toute médiocre, mais la situation des trois îles sur les grandes voies du commerce médiéval qui en explique l'importance. Lorsque la levée partielle des prohibitions pontificales touchant le commerce avec les Sarrasins ranime vers 1350 les routes d'Alexandrie et de Syrie, Famagouste est admirablement placée pour profiter à nouveau du trafic vers ces régions maîtresses du commerce méditerranéen. Comme l'écrivait Piloti se référant au temps qui précède la domination génoise sur la ville, «en laquel Famagosta se faisait marchandise de toute la nation de Crestiens de Ponent»⁵⁸. La concurrence était ouverte et nulle communauté ne pouvait prétendre à un monopole. Après 1373, la situation change du tout au tout; les Génois deviennent les maîtres de la ville, malgré la résistance du roi Janus et les rébellions éphémères de la population. Ils prétendent contraindre les autres nations à passer par leurs conditions. Leurs rivaux se détournent de Famagouste, entraînant le déclin de la ville. Il faudrait pouvoir mesurer si Rhodes a pu bénéficier de ces circonstances. Il semble bien qu'après avoir été les hérauts de la lutte contre les «Mauvais chrétiens» enfreignant la prohibition pontificale, les Chevaliers aient à leur tour profité à partir de 1350 du renouveau du trafic en Méditerranée orientale. Le nombre des contrats génois d'assurance maritime

⁵⁶ ARGENTI 1958, I, p. 553 et BALARD 1978, I, p. 222.

⁵⁷ GABRIEL, I, pp. 63-70.

⁵⁸ PILOTI, p. 125.

ou de nolisement l'atteste, de même que la présence nombreuse de marchands de toutes origines dans la cité des Chevaliers⁵⁹.

Le rôle de Chio est plus complexe encore. Non seulement l'île est la voie d'accès naturelle vers l'Anatolie turque que ne négligent en aucun cas Génois et Vénitiens; non seulement elle commande le trafic de deux produits aux mains de la mahone, le mastic de l'île et l'alun de Phocée; mais elle occupe en mer Égée une telle situation que toute navigation vers les Détroits et la mer Noire, vers Alexandrie et la Méditerranée orientale doit inévitablement y faire relâche. On a maintes fois relevé le rôle croissant de Chio parmi les escales du grand commerce après 1453⁶⁰. Et il est vrai que le port s'ouvre davantage au trafic de toute nation, dans la mesure au moins où les Ottomans, après avoir vainement tenté de s'emparer de l'île, en viennent à la considérer comme un pont naturel entre l'Occident chrétien et l'Orient turc, une sorte de « port-franc » avant la lettre.

Tel fut le destin des trois ports, des trois grandes cités portuaires de l'Égée et de la Méditerranée orientale. Doit-on les considérer comme des villes coloniales, au sens moderne du terme? Certes, leur aspect monumental doit plus à l'Occident qu'à l'Orient, mais de ce point de vue, Chio est plus « orientalisée » que Famagouste et Rhodes. Certes, les Latins y sont toujours minoritaires, face à une communauté grecque beaucoup plus forte. Mais pour ce qui est de la nature des trafics, davantage liés aux ressources du continent proche qu'aux denrées locales, on ne peut guère parler de situation coloniale. Point de marché local suffisamment étendu pour absorber les produits de l'Occident; en dehors du mastic de Chio, point ou peu d'orientation de l'économie locale vers le monde extérieur. L'essor des grands axes du commerce international détermine la prospérité des ports insulaires, et cette dernière, le développement harmonieux de la ville qui les jouxte. Qu'interviennent des bouleversements politiques, que se mettent en place des mesures fiscales gênant le libre jeu des trafics, alors le port insulaire subit une crise qui s'étend aussitôt à la ville. En mer Égée, comme partout, le destin de la ville portuaire est celui de son port.

⁵⁹ L'importance du trafic génois à Rhodes est révélée, non par des traités accordés à Gênes par les Grands maîtres de l'Hôpital, mais par le grand nombre de documents commerciaux conservés: cfr. JONA, pp. 70, 87 et sq. LUTTRELL 1978a, souligne de même le rôle d'escale que joue Rhodes pour l'ensemble du commerce catalan en Méditerranée orientale.

⁶⁰ Voir en dernier lieu ASHTOR 1983a, pp. 480-482 et PISTARINO 1969a, pp. 3-68.

Les arsenaux génois au Moyen Age

L'historien italo-américain Roberto Sabatino Lopez, dans un brillant article, a opposé Gênes à Venise: deux styles, une réussite¹. Et pourtant, lorsque l'on évoque les arsenaux au Moyen Age, un seul a acquis une renommée incontestable, celui de Venise, la plus grande entreprise industrielle du monde médiéval, que nous décrit Jean de Chambes en un passage évoquant de manière concrète l'activité incessante des chantiers vénitiens:

« Le doge nous fit visiter l'arsenal, où se trouve l'artillerie de la ville; il nous montra les galères et ensuite dans un autre arsenal il nous fit voir 1500 ouvriers, ou davantage, qui ne construisaient que des galères; et ailleurs, il nous montra 40 ou 50 hommes qui ne fabriquaient que des rames; et ailleurs 80 femmes qui fabriquaient et réparaient les voiles; et ailleurs encore ceux qui travaillaient aux cordages des nefes et des galères; et il nous fit voir aussi les réserves de charbon, de soufre et de salpêtre et un autre bâtiment où tout est raffiné et un autre encore où l'on conserve la poudre à canon ... Nous y restâmes toute la journée, parce que toutes ces choses se trouvent à l'intérieur d'une enceinte de belles murailles »².

Tout est dit ou presque. Les historiens seraient bien en peine de trouver une telle description pour l'arsenal de Gênes³. Bien que la ville ait été avec sa rivale l'une des grandes puissances navales du Moyen Age, elle n'a jamais possédé de flotte d'Etat permanente ni d'arsenal, compris comme lieu de production navale régulière et pérenne⁴. Les nombreux conflits qui ont opposé la ville à Venise ou aux Catalans obligent les autorités à faire appel à l'armement privé, aux villes sujettes des Riviere et à mettre en chantier des galères sur les plages les plus importantes de Ligurie. Les constructions navales sont ici une affaire privée, la Commune se contentant de faire

* Pubblicato in *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux du Moyen Age au XVIII^e siècle*, éd. M. VERGÉ-FRANCESCHI, Ajaccio 2007, pp. 51-59.

¹ LOPEZ 1970, pp. 43-51, repris dans LOPEZ 1975a, pp. 35-42.

² CONCINA 1984, p. 38.

³ Une description assez imprécise figure dans la *Collaudatio* anonyme de la cité de Gênes des années 1430: cfr. PETTI BALBI 1978, pp. 93-95.

⁴ BALARD 1978, II, p. 541.

respecter le corpus de lois maritimes élaborées au cours du XIV^e siècle, dans un souci de sécurité ou plus simplement de contrôle fiscal⁵.

Pourtant, la réputation des arsenaux génois dépassa de beaucoup les limites de la Ligurie. Philippe Auguste, le premier, s'adressa en 1189 aux chantiers génois pour le transport outre-mer de ses croisés⁶. En 1246, comme le rappelle l'annaliste génois, les navires nécessaires à la croisade de Saint Louis sont construits à Sampierdarena, à l'ouest de Gênes, qui a sans doute été le plus grand chantier ou *scario* de la Superbe⁷. Deux siècles plus tard, Pie II s'adresse encore à Gênes pour y faire construire les navires destinés à la croisade qu'il projette. Et bien sûr, il faut ajouter à ces commandes la construction des flottes employées lors des guerres coloniales qui mettent aux prises Gênes et Venise: 165 galères en 1295, à la veille de la guerre de Curzola, 87 navires trois ans plus tard, sous le commandement de Lamba Doria, 60 aux ordres de Paganino Doria, lors de la guerre des Détroits en 1352, 91 entre 1377 et 1380, lors de la guerre de Chioggia⁸. Dans quelles conditions et en quels lieux sont lancés tous ces armements?

La construction navale étant une affaire privée, la Commune recourt en cas de besoin à deux systèmes. D'un côté, elle enrôle directement hommes et navires «ad soldos», pour une somme déterminée à l'avance, assume toutes les dépenses, mais encaisse les bénéfices éventuels. Le risque est ici de voir les galères revenir à leur port d'attache, dès la fin du contrat, quelles que soient les opérations en cours. De l'autre, par le système «ad apodixias» la Commune oblige les communautés sujettes des *Riviere* à fournir une ou plusieurs galères armées et équipées, selon une liste de conscription obligatoire de leurs habitants, qui ne reçoivent aucune solde, mais se partagent le butin. Lorsque les besoins sont moins pressants, la Commune se contente de lever sur les différentes *universitates* de Ligurie un impôt extraordinaire, l'*avaria*, pour financer l'armement naval⁹. C'est dire que chaque bourgade côtière dispose au moins d'un chantier temporaire, car nous ne possédons aucune certitude sur l'existence d'une activité régulière et continue de

⁵ HEERS 1961, p. 285.

⁶ RICHARD 1982, pp. 411-424, réimprimé dans RICHARD 1983, étude n. 1.

⁷ *Annali genovesi*, V, p. 142.

⁸ HEERS 1961, p. 284.; CAMPODONICO, p. 66; BALARD 1978, I, pp. 541-542.

⁹ CAMPODONICO, p. 48.

construction navale, en dehors des principaux centres de la façade côtière entre Gênes et Savone. Sampierdarena est le vrai chantier de la capitale ligure; aux XIII^e et XIV^e siècles, on y voit construire toutes sortes de bâtiments, panfiles, nefs et coques. La majorité des maîtres de hache et des maîtres calfats y réside. Entre 1500 et 1502, 18 calfats et 21 charpentiers représentent 14% des clients d'un seul notaire, Ambrogio Mascardi¹⁰. Varazze et Savone arment nefs et galères aux mesures de Romanie. Voltri, Celle, Albisola ont aussi des chantiers à la structure précaire: le plus souvent une grosse cabane couverte de planches et de toiles pour abriter le matériel; dans le meilleur des cas, un magasin et une grue construite sur place¹¹. Sur la Riviera du Levant, peut-être moins active, les chantiers de Sori, de Recco, de Santa Margherita et de Sestri Levante, qui lancent habituellement de petites unités servant au cabotage, reçoivent des commandes de galères, lorsque la Commune arme une flotte de guerre pour soutenir sa politique méditerranéenne¹².

Mais qu'en est-il à Gênes même? Des actes notariés du XIII^e siècle font état de nefs et de galères construites au « scalo de Sarzano », c'est à dire sur l'étroite plage qui sépare les collines de Sarzano et de Carignano et qui servira à la fin du Moyen Age de lieu de démolition pour les navires hors d'usage¹³. A l'embouchure du Bisagno et de la Polcevera, les deux torrents entourant le site de la ville, la construction navale s'est aussi développée. Mais c'est le port lui-même, ce croissant en eau profonde que dominent les premières collines de l'Apennin, qui dès le XIII^e siècle concentre les premiers chantiers et arsenaux. Du côté sud, le Môle est le premier aménagé. C'est là que s'installent les premiers administrateurs du port, les *salvatores portus et moduli*, cités dès 1257; il s'agit alors d'une commission temporaire, s'occupant également des réparations des bâtiments publics, des murailles, des prisons, de l'aqueduc et du nettoyage du port. Elle bénéficie d'une disposition statutaire obligeant les testateurs à lui laisser 10% des legs pour les travaux portuaires. Parmi ceux-ci, la fin du XIII^e siècle voit s'ébaucher la construction d'une première *darsena*, construite vers 1276 au nord du Môle, à la hauteur de l'église San Marco. Elle forme un bassin fermé où les navires

¹⁰ GATTI, p. 30.

¹¹ CALEGARI 1973, II, p. 124.

¹² BALARD 1978, II, p. 540.

¹³ PODESTÀ, p. 2.

ne sont pas exposés aux mouvements de la mer. Très vite cet espace, de dimensions réduites, est réservé à la construction et à l'entretien de petites unités, *platee* ou *chiatte*, utilisées pour le cabotage¹⁴.

En 1283, une première campagne navale contre les Pisans dans les eaux de la Sardaigne et de la Corse, permet à l'amiral Tommaso Spinola de rapporter un butin de 28.000 marcs d'argent. Dix mille sont aussitôt remis à l'œuvre de la *Darsena nuova*, édifiée à l'ouest de la ville, près de la porte des Vacca. D'importants travaux d'aménagement sont décidés au cours du XIV^e siècle pour faire de cette *darsena* une forteresse portuaire: en 1312, le bassin est approfondi une première tour est édifiée, ainsi qu'un mur dont les soubassements se situent à plus de trois mètres sous le niveau de la mer¹⁵. Dans les années 1360, un môle entoure le bassin dominé désormais par deux tours. Des gardes sont nommés. En 1364, le doge lance un emprunt pour agrandir le bassin et l'officier nommé à cet effet, Andrioto Branchaleone, reçoit une somme de 1904 l. 14 s. 8 d. utilisée pour vider la *darsena* et l'approfondir. Plus de 3220 livres sont consacrées aux frais de transport des déblais au-delà de la pointe de la Lanterna¹⁶. Comme le montre le célèbre tableau de Cristoforo Grassi (1481), représentant le port de Gênes, la *darsena* est désormais divisée en deux par un môle orienté nord-sud: à l'ouest se trouve la *darsena* des galères, tirées au sec pour les réparations d'usage; à l'est la *darsena* du vin, qui reçoit les barques assurant le transport de la production vinicole des Riviere.

Le XIV^e siècle voit aussi se concrétiser la distinction entre *darsena*, réservée à l'entretien, et arsenal dédié à la construction des navires. En effet dès 1159, les consuls de la Commune avaient décidé d'installer des échelles sur la plage du bourg de Prè, à l'ouest de la porte des Vacca¹⁷. C'est là qu'à la fin du XIII^e siècle (contrat du 24 juin 1285) est construit un édifice sur piliers, protégé par une digue et comportant des nefs parallèles qui peuvent chacune abriter une galère¹⁸. Des dépôts d'armes, de munitions, de fer et de

¹⁴ CAMPODONICO, p. 24.

¹⁵ PODESTÀ, pp. 246-247; CAMPODONICO, p. 51.

¹⁶ Archivio di Stato di Genova (= ASGe), *Antico Comune*, Darsinae Massaria, n. 210 (1364), cc. 15 et 160.

¹⁷ PANDIANI, pp. 102-103.

¹⁸ PODESTÀ, pp. 266-267.

bois complètent l'arsenal. En 1394, les piliers soutenant le toit du bâtiment nécessitent quelques réparations. Tout le complexe darsena-arsenal est transformé entre 1402 et 1404 sur les ordres du gouverneur français de Gênes, le maréchal Boucicault, dont les expéditions en Orient nécessitent la participation active des chantiers génois. Plus de 13.700 livres de Gênes, soit l'équivalent de 36,5 kg d'or fin sont dépensés à cet effet¹⁹. Deux maîtres charpentiers sont chargés des réparations des tours et des murs de la *darsena*, dont la Trésorerie (*Massaria*) enregistre les achats de sable, de chaux, de bois, de briques et de plomb et jusqu'au coût des inscriptions gravées célébrant l'œuvre du gouverneur français de Gênes²⁰. Les nefs de l'arsenal sont en même temps restaurées et désormais tout le matériel destiné à l'équipement des galères d'Etat s'y trouve rassemblé.

De nouveaux travaux sont entrepris en 1416 sous l'impulsion du doge Tommaso di Campofregoso. Grâce à une machine à aubes, le bassin de la *darsena* est asséché puis approfondi. Une enceinte de 92,5 m. de long et de 4,90 m. de haut protège la *darsena* du côté de la ville, dont les réactions sont jugées dangereuses pour le pouvoir du doge, qui dispose désormais d'une galère toute prête à appareiller, en cas de disgrâce²¹. Dans les décennies suivantes, les autorités semblent se désintéresser de l'arsenal et de la *darsena* dont le délabrement est plusieurs fois dénoncé. En 1437, les tours et le chemin de ronde des murailles font l'objet de réparations, puis deux années plus tard de nouveaux travaux ont lieu sur le mur séparant les deux bassins et sur les toits de l'édifice. Un décret de décembre 1440 fait passer la gestion de la *darsena* à la magistrature civile des Pères de la Commune qui, à la même date, s'occupent de prolonger et de consolider le Môle, tandis que l'Office de la Monnaie garde la gestion de l'arsenal. En 1449, Gianerolo da Mantova entreprend de diriger l'approfondissement de l'entrée de la *darsena*. Dans la seconde moitié du XVe siècle, sous la seigneurie génoise de Galeazzo Maria Sforza, un rapport nous apprend que l'arsenal pouvait contenir 14 galères, alors que le pouvoir milanais souhaitait en construire une cinquantaine. Le projet d'agrandissement n'aboutit pas. Au contraire, Domenico Promontorio dénonce en 1484 le délabrement de l'édifice, que

¹⁹ CAMPODONICO, p. 104.

²⁰ ASGe, *Antico Comune*, Darsinae Massaria, n. 211, cc. 2, 8-9, 36-37, 42-43, 71-72.

²¹ CAMPODONICO, p. 105.

constate à nouveau Philippe de Clèves, gouverneur français de Gênes au tout début du XVI^e siècle²². Aussi est-il décidé en 1503 de concéder l'arsenal à deux particuliers, Matteo Corsanego et Lodino di Bavei, pour la modeste somme de 150 livres par an. Les concessionnaires toucheront les droits sur l'hivernage des bateaux²³. Ainsi s'achève l'histoire médiévale peu glorieuse d'un arsenal et d'une *darsena* qui ont sans doute moins contribué que les chantiers des *Riviere* et de l'outre-mer génois à la puissance navale de la Commune.

Serait-ce que les conditions de l'essor des constructions navales à Gênes même ne sont pas réunies? Frédéric Lane, Maurice Lombard et Fernand Braudel ont tour à tour établi le lien entre la disponibilité du bois de marine et la puissance navale des arsenaux²⁴. Venise, plus favorisée que Gênes, recevait par flottage sur l'Adige le bois des Dolomites. L'Apennin ligure en revanche a de bien maigres ressources; le châtaignier, si abondant sur ses pentes, ne convient guère à la construction navale, qui a besoin de chêne, de pin, de noyer, de frêne, d'orme et même de peuplier. Les arrière-pays de Varazze et d'Arenzano sont mieux pourvus que les environs immédiats de Gênes. En 1523, une galère d'Andrea Doria est construite avec les bois des forêts d'Albisola, d'Arenzano et de Cogoleto, tandis que la *Bertorota*, est mise en chantier en 1546 avec des bois provenant des environs de Savone, d'Ovada et de Sassello²⁵. Mais l'insuffisance des ressources arbustives contraint à des achats extérieurs à la République. Le Dauphiné, la Provence, la Toscane, la Corse et l'Apennin de l'Italie centrale sont de gros fournisseurs. Les fûts arrivent en radeaux par flottage le long de la côte et de grosses sociétés se forment, avec en particulier les Lercario, pour organiser un commerce très actif du bois²⁶. A la fin du Moyen Age, la disponibilité locale du bois n'est plus une condition nécessaire pour l'essor des arsenaux. En revanche la main d'œuvre spécialisée est indispensable.

Or celle-ci se trouve en abondance dans les principaux centres côtiers des *Riviere*: maîtres de hache, calfats, charpentiers, leurs ouvriers et leurs

²² *Ibidem*, pp. 105-106.

²³ *Ibidem*, p. 106.

²⁴ LANE 1965; LOMBARD 1958, pp. 53-107; BRAUDEL 1966, I, p. 131.

²⁵ CALEGARI 1973, p. 130.

²⁶ HEERS 1961, pp. 285-286.

apprentis y abondent. En 1546 à Celle, 30 maîtres de hache, 20 calfats et 21 *garzoni*, soit au total 71 ouvriers, consacrent 3000 journées de travail à la construction du corps de navire de la *Bertorota*. Cette main d'œuvre est très mobile entre les principaux centres de la Riviera: une saète est construite à Varazze en 1501 par des maîtres de hache venant de Recco, sur la Riviera du Levant²⁷. Dès le XIV^e siècle, des maîtres émigrent vers d'autres centres concurrents, alors que la Ligurie voit arriver au début du XV^e siècle des maîtres charpentiers portugais²⁸. Tout se passe comme si entre Gênes et ses communautés sujettes des *Riviere* s'instaurait une véritable division du travail: aux bourgs côtiers la construction, à la capitale l'entretien et la réparation des bâtiments, éventuellement la construction des petites unités (barques, saètes, *lembi*, *platee*) de la flotte de cabotage.

Des études récentes menées sur les contrats de construction de la fin du Moyen Age et du début du XVI^e siècle ont permis de préciser les conditions de travail des arsenaux génois, en matière de coût et de délais de construction. Elles mettent en évidence une nette augmentation des coûts entre le début du XV^e siècle et les années 1450, due en partie au renchérissement des matières premières, puisque celles-ci entrent pour les deux tiers dans les dépenses de construction. Entre 1445 et 1459, huit embarcations d'une portée inférieure à 8.000 cantares, soit à 380 tonnes, reviennent à 5 sous et 6 à 7 deniers par cantare, alors qu'un bâtiment de plus de 8.000 cantares coûte trois fois plus cher²⁹. Vers 1450 un corps de galère revient à environ 1.500 livres, une barque entre 200 et 300 livres. Le bois nécessaire pour la construction d'une galère représente le double de la portée du bâtiment; il entre pour 25% de la valeur du navire, mais pour près de 50% si l'on tient compte de sa mise en œuvre. Les dépenses effectuées pour la saète construite en 1501 à Varazze se répartissent ainsi, main d'œuvre comprise: 41,5% pour le corps du navire, 8,3% pour les mâts et antenne, 18% pour les voiles, 15,4% pour les cordages, 6,2% pour les armes, 5,6% pour les ancres, 5% pour des frais divers³⁰. Quant aux frais de personnel, des comptes de 1364 mettent en évidence la grande variabilité des soldes: des maîtres

²⁷ GATTI, pp. 41-42.

²⁸ CALEGARI 1973, p. 125.

²⁹ GATTI, p. 39.

³⁰ *Ibidem*, p. 42.

charpentiers reçoivent entre 6 et 7 sous par jour, tandis que des tâcherons ne touchent que 4 sous 3 deniers. Il est vrai que s'ajoute à ces sommes la nourriture pour le temps de travail: du pain, du vin, du fromage et quelques poissons salés³¹.

Les temps de construction sont bien sûr très divers d'un bâtiment à l'autre et d'un chantier à l'autre. Généralement, le chantier s'ouvre au printemps, en avril ou en mai, une fois les tempêtes hivernales passées. Un contrat du 25 mai 1451 oblige les constructeurs à livrer une barque calfatée de 12,6 m. de long et de 3,47 m. de large en août de la même année pour un coût de 127 livres 10 sous. Un autre du 29 avril 1497 concerne un petit galion de 142 tonnes de portée (3.000 cantares) et de 26 m. de long; il sera livré calfaté dans les deux mois pour un coût de 700 livres³². Les temps de construction au XVe siècle sont généralement de 1 à 3 mois pour des barques, 3 mois pour un petit galion, 1 mois et demi à 4 mois pour une saète, 1 mois pour un brigantin et 3 mois et demi pour un *naviglio* (petite nef). Ces temps mettent en valeur la compétence et l'efficacité des chantiers, de sorte qu'il ne faut pas s'étonner si la Commune au cours de son histoire a été capable de lancer en peu de temps de nombreuses galères pour répondre à des attaques venues des Catalans ou des Vénitiens. Mais faut-il le rappeler l'aide contrainte des communautés des *Riviere* et des grands comptoirs d'outre-mer (Péra, Caffa et Chio) a beaucoup contribué à la mise en œuvre de ces flottes.

Aussi peut-on revenir en conclusion sur le contraste entre Gênes et Venise. En Ligurie, bien que les autorités communales se soient préoccupées dès le XIII^e siècle de faire construire arsenal et *darsena*, en différenciant leurs activités respectives, cet ensemble n'a jamais eu au cours du Moyen Age le monopole de la construction navale. Celle-ci se décentralise dans les bourgs des *Riviere*, riches d'une main d'œuvre compétente, et qui ont été les véritables chantiers de la République, tout en fournissant à celle-ci l'essentiel des équipages. A Venise, au contraire, un puissant outil est disponible avec l'Arsenal qui entre 1202 et 1204 a été capable, en réquisitionnant toute la main d'œuvre disponible, de répondre aux demandes de transport présentées par les plénipotentiaires des barons de la Quatrième Croisade et

³¹ ASGe, *Antico Comune*, *Salvatores portus et moduli*, n. 205 (1364), cc. 23v, 26v.

³² GATTI, pp. 44-45.

de faire face aux périls des guerres « coloniales » menées contre Gênes³³. Aussi, lorsque Dante veut évoquer les travaux de l’Arsenal, se tourne-t-il vers Venise plutôt que vers Gênes:

« Quale nell’arzanà dei Viniziani
Bolle l’inverno la tenace pece
A rimpalmar li legni lor non sani,
Che navicar non ponno; e in quella vece,
Chi fa suo legno novo, e chi ristoppa
Le coste a quel che più viaggi fece ... »³⁴

L’une était célèbre, l’autre, hier comme aujourd’hui, méconnue.

³³ LANE 1973b, pp. 163-164 et 362-364.

³⁴ DANTE, *L’Inferno* chant XXI, p. 118.

La «révolution nautique» à Gênes (fin XIII^e - début XIV^e s.)

Frédéric Lane, historien pionnier de l'histoire maritime, définissait la «révolution nautique du Moyen Age» par un certain nombre d'innovations technologiques, apparues entre 1250 et 1350. L'emploi combiné de la boussole à pivot, des portulans et des tables de navigation rendait possible la navigation à l'estime. L'usage du gréement carré avec garcettes de ris et boulines, ainsi que l'adoption du gouvernail d'étambot étaient à l'origine d'un type de navire nouveau, la *coque*, capable d'affronter la mer en toute saison. La navigation pérenne et l'économie de main d'oeuvre réalisée par la réduction de l'équipage représentaient une amélioration notable de la productivité du transport maritime, économie remise en cause, cependant, par les impératifs de sécurité qui imposaient au XIV^e siècle la présence à bord de nombreux arbalétriers. Enfin, la substitution des trirèmes aux birèmes accroissait les capacités de chargement en doublant le nombre de tonnes métriques par homme d'équipage: d'1/7 de tonne, l'on passait ainsi à un quart de tonne et même à une tonne sur les grandes galères¹.

Les exemples sur lesquels F. Lane appuyait son argumentation proviennent uniquement des sources vénitienes. Qu'en est-il dans la république maritime rivale, à Gênes qui a construit de très grosses nefes et galères à l'occasion des croisades de Saint Louis², qui a ouvert la première liaison directe entre la Méditerranée, l'Angleterre et les Flandres³, qui a acquis, grâce à la concession des alunières de Phocée, le monopole d'un produit lourd, l'alun, indispensable aux industries textiles flamandes?⁴ Les transports maritimes sur de longues distances sont une tradition ancienne pour les

* Pubblicato in C. VILLAIN-GANDOSSI - S. BUSUTTLI - P. ADAM, *Medieval Ships and the Birth of Technological Societies*, Paris 1989, pp. 113-123.

¹ LANE 1974, pp. 277-302.

² BASTARD DE PÉRÉ, pp. 327-356; PRYOR 1984, pp. 171-219, 275-292 et 363-386.

³ DOEHAERD 1938, pp. 5-76; LOPEZ 1951a, pp. 1163-1179.

⁴ LOPEZ 1933; BALARD 1978, II, pp. 769-782.

armateurs génois, lorsque s'annoncent les transformations technologiques qui vont en changer les modalités. Il serait étonnant que les hommes d'affaires de la Superbe n'y aient point de part et ne se soucient pas, parmi les premiers, de rentabiliser l'outil dont ils disposent.

L'introduction de la « révolution nautique » à Gênes ne peut être étudiée à partir des sources publiques, quasiment inexistantes avant 1340. En revanche, les actes notariés, dont la richesse a été maintes fois soulignée, apportent une information abondante, beaucoup plus d'ailleurs pour la période 1280-1310 que pour les trente années qui suivent. Toutefois les contrats de nolisement sont moins nombreux qu'au cours de la décennie 1240-1250, où se préparait à Gênes le transport des croisés français. Par conséquent, sont plus rares les détails sur l'armement des navires, le nombre des hommes embarqués, la capacité de la cargaison. Les contrats commerciaux suffisent néanmoins à décrire la consistance de la flotte génoise vers 1280-1290, au moment où s'amorce la « révolution nautique », puis à étudier les innovations technologiques dont celle-ci fait l'objet.

Dans les dernières décennies du XIII^e siècle, la flotte génoise, comme celle des autres grandes villes maritimes méditerranéennes, comprend deux types principaux de navires: des vaisseaux longs, équipés essentiellement de rames, mais aussi de deux mâts à voile latine, et des vaisseaux ronds marchant surtout à la voile, auxquels viennent s'adjoindre des types intermédiaires pas toujours clairement différenciés.

Les vaisseaux longs sont désignés par le mot *galea* qui recouvre en fait une grande variété de types ayant pour point commun l'usage de la rame. La *galea* du XIII^e siècle est généralement une birème, pourvue de 100 à 120 rameurs et de quelques dizaines d'autres marins. En août 1281, la galère *Alegrancia* de Buonsignore Caffaraino a 120 hommes à la rame, quatre officiers, un scribe et un sénéchal⁵; quatre ans plus tard, la galère « Divitia » de Benedetto Zaccaria comporte un équipage de 140 hommes. La capacité de chargement de ces galères est réduite: en 1278, trois galères transportent 1297 cantares d'alun, soit 618 quintaux, environ 20 tonnes et demie chacune, chiffre qui correspond aux normes définies par F. Lane, un septième de tonne par homme d'équipage. D'après ce que l'on peut connaître des contrats passés entre la Commune et les envoyés de Saint Louis, ces galères de la fin

⁵ BRATIANU 1927, pp. 128-129.

du XIII^e siècle avaient une quarantaine de mètres de long, 5 m 50 de large; elles portaient deux mâts à voile latine et étaient renforcées d'un château autour du mât médian⁶. Parmi les vaisseaux longs, la flotte génoise comportait aussi des galiotes, petites galères birèmes, pourvues de deux mâts et de deux gouvernails latéraux⁷, et des saïètes de divers types, depuis des petites unités de 14 rames, jusqu'à des bâtiments manoeuvrés par 80 rameurs, disposés sur 20 bancs. Elles avaient, elles aussi, une forme élancée et un mât à voile latine⁸.

Les vaisseaux ronds sont mieux connus, en particulier grâce aux contrats de nolisement passés par les émissaires de Saint Louis avec la Commune de Gênes. Il s'agit d'un bâtiment de 23 à 37 mètres de long, équipé de deux mâts (*arbor de prora* égal à la longueur hors tout du navire et *arbor de medio*, plus court), d'une antenne oblique dressée vers l'arrière du bateau, qui soutient diverses voiles latines triangulaires, selon la force du vent. Les mesures relevées sur les contrats passés par le roi de France nous mettent en présence de gros vaisseaux ronds, de deux ou trois couvertes, exhaussées à leurs extrémités pour former des gaillards élevés à l'avant et à l'arrière, eux-mêmes surmontés d'une plateforme occupée par des chambres d'hôte et des châteaux crénelés et bretèchés⁹.

En ce qui concerne l'équipage, cinq contrats de juillet 1253 prévoient l'effectif suivant: sur la nef « Regina », 90 marins, dont 25 arbalétriers et un nocher; sur la nef « S. Petrus », 50 marins, dont 8 arbalétriers, 1 maître et 2 nochers; sur la nef « Paradisus », 70 marins dont 20 arbalétriers et un nocher; autant sur la nef « S. Gabriel »; enfin, sur la nef « Stella », 50 marins dont 6 arbalétriers et un nocher¹⁰. Il n'y a donc pas encore de norme fixe: le nombre des marins varie avec les dimensions des nefes et leur destination. Vers l'Ou-tremer, l'équipage est renforcé: de 70 à 90 hommes pour un voyage vers Acre; vers l'Occident méditerranéen, il est plus réduit: une cinquantaine de marins suffisent pour des voyages vers Bougie, Malaga ou Ceuta.

⁶ BASTARD DE PÉRÉ, pp. 349-350.

⁷ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Notai antichi*, n. 420, c. 168r.

⁸ *Ibidem*, n. 36, c. 302v; n. 62, c. 13v; n. 79, c. 48v; n. 82, c. 321v, etc.

⁹ Voir les reconstructions par PRYOR 1984, pp. 173 et 176.

¹⁰ BYRNE 1930, pp. 106-110, 112-113, 120-124 et BALLETTTO 1981, I, pp. 364-381; ASGe, *Notai antichi*, n. 29, cc. 148r et 160v.

On hésite à classer dans la catégorie des vaisseaux ronds d'autres types de navires communément utilisés à Gênes dans la seconde moitié du XIII^e siècle. Ainsi en est-il du *lignum*. Les textes distinguent les *ligna de bandis*, petites galères transformées en nef par surélévation des plats-bords, à l'aide de bandes ou de remparts analogues à ceux des vaisseaux ronds¹¹. En 1295, l'un d'eux porte 412 quintaux de blé de Maremme à Gênes, mais les cargaisons peuvent atteindre une centaine de tonnes métriques, ce qui correspond au chargement de sel que peuvent emporter de Sardaigne les linhs d'Amalfi au début du XIV^e siècle¹². Les *ligna de orlo* ne sont guère autre chose, puisque l'*orlum* est la pavesade ou le bastingage dont ils sont munis. *Banda* et *orlum* sont donc synonymes, comme l'indique le *Liber Gazariae* qui utilise indifféremment *lignum de bandis* et *lignum de orlo* pour désigner de petits bâtiments à voile¹³. En revanche, les *ligna de teriis* semblent être plus proches de la galère, puisque le *Liber Gazariae*, comme les Statuts de Péra, entendent par là un bâtiment doté de tolets sur lesquels s'accroche l'estrope de l'aviron¹⁴.

À côté des *ligna*, la flotte génoise comprend quelques panfiles. Loin d'être, comme à Byzance, une unité mue à la rame et servant au transport de matériel de guerre, c'est à Gênes un navire de charge pourvu d'une voilure et d'une chiourme d'appoint. L'on voit en 1281 un panfile aller charger 673 quintaux de blé sarde, un autre en 1294 lever avec un équipage de 60 hommes 589 quintaux de blé de Maremme: la productivité du transport est de l'ordre d'une tonne par homme¹⁵. Autre navire d'un type intermédiaire: la taride. Si l'on en croit le texte des commandes passées par Saint Louis aux armateurs génois, il s'agirait d'un « bâtiment de transport à varangues plates et murailles verticales », comportant 20 à 25 bancs de rameurs, une forme affinée, deux mâts garnis de voiles latines et, à la poupe, des portes facilitant l'embarquement des chevaux. La taride serait, tout en étant plus petite, assez proche de la galère; elle peut porter des chargements allant jusqu'à 200 tonnes métriques à la fin du XIII^e siècle¹⁶. La revue de la flotte génoise

¹¹ JAL 1972, Lettre B, s.v. bande.

¹² ASGe, *Notai antichi*, n. 147/II, c. 133v; *Notai ignoti*, B. 3, fr. 38, c. 83r, et BAUTIER 1959, p. 189.

¹³ FORCHERI, p. 38.

¹⁴ VITALE 1951, p. 73; PROMIS 1871, p. 514; FORCHERI, p. 38, n. 2.

¹⁵ ASGe, *Notai antichi*, n. 80, c. 127r; *Notai ignoti*, B. 22, fr 10, c. 57v.

¹⁶ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 132, c. 343r: chargement de 2500 mines de grain de Maremme.

serait incomplète, si l'on ne citait le *bucius-navis*, très proche de la nef latine, mais en voie de disparition vers 1280, et aussi les barques, fustes et *lembi* qui servent aux dessertes locales et au petit cabotage le long des *Riviere*.

A la fin du XIII^e siècle, il n'y a pas encore de nette spécialisation dans l'usage de ces divers types de bâtiments. De 1280 à 1289, les contrats notariés que nous avons utilisés dénombrent 58 nefes latines. Elles portent indifféremment des grains, du sel, de la laine, des fromages, du vin, mais aussi des draps, de la soie, de la cire et des articles de mercerie. On les utilise pour des voyages vers Ibiza, Majorque, la Sardaigne, Tunis, la Sicile, mais plusieurs nefes prennent la route de la Romanie, de Phocée et même de Caffa pour aller charger des grains et de l'alun. Au cours de la même décennie, 48 voyages de galères sont cités dans les minutiers. Ces unités portent de la soie, de la cire, des fourrures, de la laque, du poivre et du mastic, mais aussi des grains. Elles sont utilisées sur toutes les destinations en Méditerranée, mais elles dominent le trafic avec la Romanie. La tendance à la spécialisation des types de navires s'ébauche; elle est loin d'être définitive à la fin du XIII^e siècle.

La flotte génoise est alors très diversifiée: des gros tonnages coexistent avec des bâtiments moyens et des petites unités servant au cabotage. Les types traditionnels, hérités des deux grands modes de construction navale antiques¹⁷, se maintiennent, mais les gros efforts consentis au temps des croisades ont accru les tonnages et amélioré les bâtiments. A Gênes, la crise du fret qu'aurait entraînée l'arrêt des expéditions maritimes vers les Infidèles, n'est pas évidente. Tout prouve au contraire que dans les années 1290 le commerce maritime génois connaît son apogée. Son volume en 1293, d'après les chiffres du *commercium maris*, se situerait à l'indice 210, par rapport à la base 100 en 1334, peut-être même à un indice plus élevé encore, si l'on tient compte de la dévaluation de la monnaie génoise en 40 ans¹⁸. Un tel volume d'affaires implique une rapide rotation des navires, le plein usage d'une flotte dont les structures vont être rapidement bouleversées par l'ensemble des innovations technologiques constituant « la révolution nautique du Moyen Age ».

Celle-ci affecte les deux grandes familles de vaisseaux. Parmi les galères, l'on commence à distinguer les galères légères ou *sottili*, qui poussent à

¹⁷ LANE 1965, p. 2.

¹⁸ DAY 1963, I, p. XXVI et LOPEZ - MISKIMIN, p. 421.

l'extrême les avantages du vaisseau long à rames – finesse et rapidité – et qui, en dehors de leur utilisation à la course ou à la guerre, se spécialisent dans le transport des marchandises légères, mais de grand prix. En 1333, l'*Officium Gazariae*, qui contrôle toute la navigation génoise d'outre-mer, définit leurs dimensions dans son *Ordo factus super mensuris galearum de Romania et Syria*:

Longueur totale:	40 m, 19
Longueur de quille:	33 m, 49
Largeur médiane: (à la <i>bocca</i>)	5 m, 02
Hauteur maximale (au creux)	2 m, 06

ce qui définit une finesse de coque voisine de huit¹⁹. L'*Officium* n'en autorise pas moins la construction de galères légères plus petites, pour la surveillance côtière.

Pour faciliter le transport des marchandises et en accroître la productivité, les armateurs sont incités à construire des galères plus grosses, dont un règlement de l'*Officium Gazariae* précise en 1340 les dimensions²⁰:

Longueur totale:	40 m, 19
Largeur médiane: (à la <i>bocca</i>)	5 m, 95

d'où un coefficient de finesse voisin de 6.

Un des premiers exemples de *galee grosse* est un bâtiment envoyé en Flandre en 1329²¹, alors que, sur les routes du Levant, la grosse galère n'apparaît qu'après 1340. L'*Officium Gazariae* s'efforce en effet de réserver le trafic des marchandises de prix aux galères légères. Les remarques de F. Lane portant sur la flotte vénitienne se vérifient à Gênes: pendant la première moitié du XIV^e siècle, la distinction entre les deux types se situe à l'intérieur du groupe des galères marchandes. Elle repose sur les mesures spécifiques de chacun et sur la nature différente des cargaisons transportées²². Après 1350, en revanche, les grosses galères deviennent les seules galères marchandes

¹⁹ VITALE 1951, p. 124; FORCHERI, p. 138. Le coefficient de finesse est le rapport des mesures de longueur et de largeur prises à la flottaison: cfr. BASTARD DE PÉRÉ, p. 331, n. 11.

²⁰ VITALE 1951, p. 163; FORCHERI, p. 139.

²¹ DOEHAERD 1941, III, p. 1162.

²² LANE 1966d, pp. 367-368.

communément utilisées, alors que les galères légères se spécialisent dans les fonctions d'escorte et de patrouille.

Une dernière innovation affectant les vaisseaux longs vient du remplacement progressif des birèmes par des trirèmes, une évolution qui à Venise s'échelonne de 1290 à 1320²³, mais est peut-être un peu plus tardive à Gênes. En 1296, par exemple, la galère «S. Iohannes» de Marchisio Bonaventura est équipée de 120 rames, comme les grandes birèmes du XIII^e siècle: trente bancs de part et d'autre de la coupée²⁴; de même, trois ans plus tôt, la galère «S. Desiderius» de Giovanni di Castello da Recco va charger 4000 sacs de guède à Grosseto, avec un équipage de 120 hommes²⁵. Mais, dès 1301 et 1306, deux galères atteignent un équipage de 150 hommes²⁶, ce qui sous-entend la présence de trois hommes par banc. Ce n'est toutefois qu'en 1334 qu'est faite obligation aux patrons des galères de Romanie d'emporter au moins 185 rames et *terzolli*²⁷, matériel convenant à des trirèmes et non à des birèmes²⁸.

En fait, la pratique dut précéder de beaucoup le règlement qui l'entérine. En 1343, le contrat de nolisement de la galère «S^a Catalina» de Daniele Usodimare et de Nicola Pinello mentionne expressément trois hommes par banc. De même, l'année suivante, la galère «S^a Maria» a un équipage de 174 hommes, soit 27 bancs de trois rameurs, 14 à babord, 13 à tribord, l'espace vide étant occupé par le portillon de la cuisine²⁹. Vers 1350, la transformation est définitive. Désormais la galère génoise a un effectif de 168 à 180 rameurs, auxquels s'ajoutent de 4 à 30 arbalétriers et une équipe de commandement formée du patron, du comite et du sous-comite, de deux scribes, d'un nocher et d'un serviteur. Les trirèmes de la seconde moitié du XIV^e siècle conservent un gréement latin, deux mâts avec leurs

²³ LANE 1966b, pp. 189-191, et TUCCI 1973, II, p. 825.

²⁴ ASGe, *Notai ignoti*, B. 19, fr. 2, pièce 1.

²⁵ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 89, cc. 196r-v.

²⁶ *Ibidem*, *Notai ignoti*, B. 12, fr. 112/3, c. 39v et *Notai antichi*, n. 147/II, cc. 76r-77r.

²⁷ Le *terzollo* est la troisième rame, plus courte, confiée au rameur placé contre le flanc de la galère: cfr. GUGLIEMOTTI, p. 1894 et JAL 1848, p. 445.

²⁸ VITALE 1951, p. 91; FORCHERI, p. 142. Le premier texte législatif mentionnant «les galères de Romanie armées à trois rames par banc» est le *Statuto di Gazaria* de 1403 (VITALE 1951, p. 198).

²⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 230, cc. 182v-183r; n. 273, cc. 202r-v.

antennes, équipés de trois voiles, artimon, tersarol et *papafico*. La galère marchande utilise ainsi, comme la nef latine, la force du vent en haute mer et se meut plus aisément que celle-ci par grand calme ou pour sortir d'un port. La manoeuvre est facilitée par un double jeu de gouvernails: deux latéraux, selon les traditions du XIII^e siècle, deux courbes fixés à l'étambot et qualifiés de « timons bayonnais », en souvenir de leur introduction en Méditerranée par des marins de Bayonne³⁰. La finesse de lignes, la voilure latine, l'utilisation des rames et une plus grande sécurité de navigation rendent les grandes galères marchandes du XIV^e siècle aptes à des transports réguliers et rapides.

Les innovations majeures interviennent dans la famille des vaisseaux ronds, où les nef latines sont progressivement remplacées par les coques au gréement carré. On en connaît les caractéristiques principales. L'adoption d'un gréement à traits carrés facilite la navigation par vent arrière, et économise la main d'oeuvre: en effet l'usage de bonnettes maillées ou de gargettes de ris évite de changer constamment de voiles selon la force du vent. D'autre part, le remplacement des timons latéraux par un gouvernail d'étambot rend plus aisée la manoeuvre du navire. Tous ces avantages ont été maintes fois soulignés³¹. Les coques ne sauraient guère s'éloigner du rapport 1:3,6 entre largeur et longueur, tel que l'établit à Venise vers 1410 le manuscrit de la *Fabrica di galere*³². Vaisseau rond, court, haut sur l'eau, aussi profond que large, recourbé à ses deux extrémités, mais plus encore à l'avant qu'à l'arrière, terminées toutes deux par des châteaux élevés, tel devait être l'aspect de la coque. Mais, selon ses proportions, le bâtiment pouvait être d'une, de deux ou de trois couvertes. Il nécessitait un équipage réduit: une *cocha* se rendant à Phocée charger 6.000 cantares d'alun, soit 285 tonnes, n'a à bord que 50 marins; la productivité s'élève donc à près de 6 tonnes par homme³³. Une autre *cocha* de trois couvertes va en Espagne avec un chargement de 660 tonnes de grain, mais l'effectif de l'équipage reste inconnu³⁴. Telle quelle, la *cocha* devient le navire marchand par excellence dans la seconde moitié du XIV^e siècle, au point que le mot *cocha* disparaît des textes, pour être supplanté par le terme très général de *navis*, auquel on adjoint encore

³⁰ LANE 1965, p. 35. Voir les inventaires d'armement publiés par MUSSO 1973, II, pp. 5-77.

³¹ LANE 1965, pp. 35-38; LANE 1974, pp. 289-292; HOCQUET 1979, pp. 104-109.

³² LANE 1965, pp. 40 et 219.

³³ ASGe, *Notai antichi*, n. 71, cc. 93v-94r.

³⁴ *Ibidem*, n. 33, cc 143r et 147v.

l'expression complémentaire *sive cocha*. Cette *navis*, à l'évidence, n'a plus rien à voir avec la nef latine du XIII^e siècle.

Quand se placent ces transformations technologiques? D'après Giovanni Villani, c'est en 1303-1304 que des pirates de Bayonne introduisent en Méditerranée la *cocha*, construite selon les traditions des *Koggen* hanséatiques. La première mention d'une *cocha* dans la documentation vénitienne remonte à mars 1312³⁵. Les Génois connaissaient ce nouveau type de navire bien avant cette date. En 1286, un bâtiment qualifié de *navis sive cocha* et appartenant à Arnaldus de Mongoano de Bayonne transporte l'alun des Zaccaria, de Majorque jusqu'en Flandre, pour le compte des deux Génois maîtres de Phocée, et de Carlotto et Andalo di Negro, souvent liés en affaires avec les Zaccaria³⁶. L'hésitation terminologique du notaire montre bien que l'on n'était pas encore habitué à ce type de navire. En 1292, les mêmes di Negro possèdent une *cocha*, la « S. Syrus », avec laquelle ils vont charger à Phocée 6.000 cantares d'alun, soit 285 tonnes, pour les porter à Cadix puis à Bruges avec escale à Majorque³⁷. On notera que dans les deux cas, l'adoption de la *cocha* permet des voyages directs d'Orient en Flandre, sans faire relâche à Gênes. A partir des premières années du XIV^e siècle, l'usage de la *cocha* se généralise, mais assez lentement. Entre 1301 et 1310, trente-neuf nefs sont citées dans nos sources, et seulement trois coques: l'une charge du sucre à Alexandrie, la seconde de l'alun à Phocée, la troisième de la laine à Tunis. De 1311 à 1320, la documentation est plus clairsemée: deux nefs sont citées contre douze coques, utilisées au trafic du grain, du sel et de l'alun. Au cours des deux décennies suivantes, on ne rencontre plus que deux nefs pour seize coques. La dernière mention d'une nef latine est de 1345: le bâtiment de Segurano Mariono est un survivant égaré au milieu des coques triomphantes³⁸.

A partir de 1310, donc, les nefs latines sont pratiquement éliminées au profit des coques. L'adoption précoce du nouveau type de vaisseau rond à Gênes mérite explication. Elle s'est faite sous l'impulsion du groupe des marchands d'alun, au sein desquels les Zaccaria occupent une position pré-

³⁵ HOCQUET 1979 p. 104.

³⁶ ASGe, *Notai antichi*, n. 41, cc. 4r-v. Sur les di Negro, voir LOPEZ 1975c, p. 336.

³⁷ ASGe, *Notai antichi*, n. 71, cc. 93v-94r.

³⁸ *Ibidem*, n. 228, c. 61v.

pondérante. Ces armateurs ont besoin de transporter aux moindres frais une cargaison lourde, mais de valeur réduite, sur de longs itinéraires reliant la mer Égée aux Flandres. L'économie de main d'oeuvre que permet la coque réduit le taux du nolis par rapport au prix de la marchandise. Bien vite, les transports de laine, de grains et de sel profitent des mêmes avantages. De sorte que l'utilisation des coques, d'abord réservée à la navigation vers Phocée, s'étend rapidement à l'ensemble du bassin méditerranéen: la Syrie, Alexandrie, mais aussi Tunis, Bougie, la Sicile et Ibiza voient arriver les coques génoises. Bien avant le XV^e siècle, la flotte marchande de la Commune est la flotte de l'alun et des produits lourds provenant des ressources agricoles, pastorales ou minières des pays visités.

Peut-on mesurer l'amélioration de la productivité qu'apporte le nouveau vaisseau rond? En 1348, par exemple, la *cocha nova* d'Angelino Salvaigo, avec un équipage de 50 hommes, va charger 500 végètes de vin à Naples pour les porter à Pétra³⁹. Si l'on admet que la végète, unité de contenance utilisée pour le transport du vin à Gênes, a une valeur fixe de 10 barils ou de 5 *metrete*⁴⁰, la *cocha* porterait donc environ 240 tonnes de marchandises, soit une productivité de l'ordre de 5 tonnes par homme. Dans la seconde moitié du XIV^e siècle, le cinquième des navires génois, cités par nos sources, a une portée supérieure à 500 tonnes métriques et les trois cinquièmes une capacité comprise entre 200 et 500 tonnes. La flotte génoise utilise de très gros bâtiments pouvant atteindre 1.000 à 1.100 tonnes de capacité, la palme revenant à Giovanni Lomellini, patron d'une nef de 2.000 *botti*, c'est à dire 1072 tonnes métriques⁴¹. Le témoignage des actes notariés confirme les données tirées par F. Melis de la correspondance de Francesco di Marco Datini: Gênes affiche une nette supériorité dans les gros tonnages. Elle le doit à l'adoption précoce des innovations technologiques qui ont fait de la coque l'instrument nautique le plus approprié au transport des pondéreux. Même si l'on doit tenir compte de l'embarquement d'arbalétriers pour limiter les risques de la piraterie, le rapport entre le tonnage et l'effectif de l'équipage est beaucoup plus élevé au XIV^e qu'au XIII^e siècle. La réduction des frais de main d'oeuvre a amélioré de beaucoup la productivité des transports maritimes, mais dans une proportion qui n'est pas toujours précisément mesurable.

³⁹ *Ibidem*, n. 233, c. 280r.

⁴⁰ ROCCA, p. 108; HEERS 1961, p. 269; HEERS 1959a, p. 22.

⁴¹ MELIS 1964, pp. 97-102.

Ainsi définie, la « révolution nautique du Moyen Age » revêt à Gênes les caractères que F. Lane a décrits pour la flotte vénitienne. Elle concerne à la fois la famille des bâtiments ronds et celle des galères. Elle fait preuve toutefois d'une incontestable antériorité par rapport à Venise; dans l'état actuel de nos connaissances, vingt-cinq ans séparent l'apparition de la coque à Gênes de sa première mention dans les sources vénitiennes. Cette précocité s'explique par l'importance des transports d'alun et de céréales qui, dès la seconde moitié du XIII^e siècle, dominant le trafic maritime génois. Les innovations technologiques, même si elles n'ont pas obtenu au cours du XIV^e siècle une pleine efficacité, contribuent à maintenir la marine génoise en tête dans la course aux gros tonnages. En ce sens seulement, il n'y a pas de solution de continuité entre les armements navals effectués pour les croisades de Saint Louis et les armements du XIV^e siècle. Provoquée par les besoins des croisés, la supériorité navale génoise dans les gros tonnages a été amplifiée par la « révolution nautique du Moyen Age », qui répondait parfaitement aux besoins des armateurs de la Commune.

Les forces navales génoises en Méditerranée (XV^e-XVI^e s.)

« La République qui ne possède pas l'art de la guerre est privée de ce qui la fait être une république »¹. Ces propos du doge Matteo Senarega, prononcés à la fin du XVI^e siècle, illustrent un débat qui a traversé tous les milieux dirigeants génois de l'époque: faut-il instituer une véritable flotte d'État, apte à faire respecter la puissance de la République et à en préserver la liberté, ou convient-il de s'en remettre aux armateurs privés dont l'État louerait les services en cas de menace étrangère, d'obligations navales impérieuses ou de corsaires osant s'attaquer aux bâtiments de la Superbe?

La disproportion entre les forces navales publiques et l'armement privé est une caractéristique constante de l'histoire génoise. Les galères d'État comptent peu face aux flottes que peuvent aligner les grands clans familiaux, particulièrement au début du XVI^e siècle. Est-ce une conséquence de l'individualisme génois, cher à Roberto Lopez², ou plutôt de la genèse tardive de l'État moderne, lent à mettre en place les structures de défense indispensables à sa survie? Pour expliquer les raisons de ces disproportions, il paraît nécessaire de mesurer l'importance des armements navals génois au cours des XV^e et XVI^e siècles, d'évaluer aussi les efforts souvent remis en question pour construire une véritable flotte d'État et de montrer enfin dans quelles conditions cette création a pu se réaliser.

Les études de Jacques Heers, poursuivies par celles des collègues modernistes génois³, permettent de caractériser la flotte génoise au cours des deux siècles examinés. Ses traits majeurs ne changent guère en effet d'un siècle à l'autre. Les nefs marchandes se distinguent par leur tonnage élevé, apte au transport des marchandises lourdes, telles que l'alun ou le sel, et des produits céréaliers indispensables au ravitaillement de la cité. Elles

* Pubblicato in *Guerre, pouvoir et noblesse au Moyen Age. Mélanges en l'honneur de Ph. Contamine*, Paris 2000, pp. 63-69.

¹ COSTANTINI, I, p. 209.

² LOPEZ 1958, pp. 501-515, réimprimé dans LOPEZ 1975a, pp. 17-33.

³ HEERS 1961, p. 642; *Guerra e commercio*.

sont dans l'ensemble beaucoup mieux connues que les galères dont l'usage commercial semble décliner au profit des tâches militaires. Selon Jacques Heers, la flotte génoise comporterait en 1458 26 navires, d'un tonnage probable de 340.000 cantares, soit 16.200 tonnes et une moyenne de près de 620 tonnes par unité⁴. Dix ans plus tard, en 1465-66, la composition de la flotte génoise n'a guère changé: 24 navires, représentant un total d'environ 321.000 cantares, soit 15.300 tonnes, près de 640 tonnes de capacité par bâtiment⁵. Quant aux galères, leur nombre évolue en fonction des nécessités des campagnes militaires: rarement plus d'une dizaine prennent la mer simultanément et les mises en chantier ne dépassent pas quelques unités chaque année. En 1459, le Conseil des Anciens, constatant que la Commune ne dispose que de trois galères et de deux fustes, décide d'armer de 7 à 10 galères, sans doute dans des circonstances exceptionnelles⁶.

A la fin du XV^e siècle, les armements pour l'expédition navale de Charles VIII sont connus avec une grande précision. En 1494, la flotte génoise se compose de 19 nefs, 6 barques, 36 galions et saètes, 29 galères, 3 fustes et 5 brigantins, ce qui lui donnerait un tonnage d'environ 19.000 tonnes, galères exclues⁷. Entre 1474 et 1509, le nombre de nefs d'une capacité supérieure à 8.000 cantares évolue d'un minimum de 11 unités en 1502 à un maximum de 21 en 1491. Le tonnage total de la flotte génoise oscillerait entre 250.000 et 300.000 cantares, soit entre 12.000 et 14.200 tonnes. Il serait légèrement inférieur à la flotte vénitienne, évaluée à 355.000 cantares (17.000 tonnes) à la fin du XV^e siècle. Gênes construit alors deux nefs en moyenne par an, d'un tonnage global de 30.000 à 40.000 cantares (1.430 à 1.900 tonnes). En 1548, la flotte marchande génoise s'élève à environ 20.000 tonnes, soit un chiffre légèrement supérieur à celui de la flotte vénitienne, évaluée à 16.000 tonnes en 1560⁸.

C'est là un maximum, car, dès les années 1520, a débuté à Gênes comme à Venise une crise de la construction navale, due à la difficulté de recrutement des chiourmes, au renchérissement des matériaux, en particulier

⁴ HEERS 1961, pp. 639-642.

⁵ *Ibidem*, pp. 642-644.

⁶ *Ibidem*, p. 270, note 3.

⁷ CALEGARI 1970a, p. 15.

⁸ CALEGARI 1973, pp. 107-108.

du bois requis par les arsenaux, ainsi qu'à l'augmentation de la piraterie, rendant la navigation commerciale plus précaire. Le manque de bois, surtout, rend plus chère la construction navale après 1550. Pour maintenir sa flotte, Gênes doit alors consentir des prêts aux armateurs, à un taux suffisamment attrayant pour ne pas décourager les investissements navals. C'est le signe d'une intervention plus grande de l'État dans les affaires maritimes, un État qui prend conscience que le maintien d'une flotte constitue un élément de puissance et de prospérité, tant pour les citoyens que pour la République elle-même.

Pendant de longs siècles, en effet, Gênes a confié à des armateurs privés la défense de son territoire et la participation aux grandes opérations navales. La conquête de Chio en 1346 a été réalisée, sous la conduite de Simone Vignoso, par vingt-neuf armateurs qui ont mis leurs galères à la disposition de la Commune, capable de définir une politique d'expansion outre-mer, mais non de se donner les moyens de l'appliquer⁹. La conquête de Chio heureusement réalisée, les armateurs se tournent vers la mère-patrie et avancent le chiffre de 250.000 livres pour couvrir les frais de la campagne. Après de longues délibérations, une convention est conclue le 26 février 1347 entre la Commune et le groupe de ses créanciers, représentés par Simone Vignoso, et dont l'association prend le nom de Mahone de Chio. Les créances des armateurs sont réparties en parts ou *luoghi*, pour un montant de 203.000 livres, inférieur aux prétentions affichées par les patrons de navire, qui obtiennent néanmoins la propriété, la gestion de Chio et des deux Phocée, ainsi que les revenus qui en proviennent¹⁰. La bienveillance plus ou moins forcée des armateurs a suppléé la carence de l'État, contraint d'aliéner des revenus publics pour faire face à ses obligations.

Ce même système se retrouve dans deux expéditions ultérieures en Orient. En 1373, la Commune veut se venger des humiliations subies par ses sujets lors des émeutes qui accompagnent le couronnement de Pierre II de Lusignan. Elle décide la levée d'une taxe de 104.000 livres dans la ville et les bourgs des *Riviere*, mais ne peut équiper que quelques navires. Un groupe de particuliers doit l'aider à financer l'expédition navale projetée: sept galères arrivent en Chypre sous le commandement de Damiano Cattaneo et précèdent le gros de la flotte, soit trente-six bâtiments conduits par

⁹ ARGENTI 1958, I, pp. 86-105.

¹⁰ BALARD 1978, I, pp. 123-125.

Pietro di Campofregoso, frère du doge. Ainsi naît la Vieille Mahone de Chypre, composée à l'origine des patrons de navire qui ont participé à l'expédition et des particuliers qui ont fourni l'argent nécessaire. Les sommes avancées sont partagées en *luoghi*, entre lesquels est réparti l'argent versé par le roi de Chypre. Une liste du mois d'août 1374 contient 222 noms de participants, parmi lesquels se retrouvent les plus grands *alberghi* de Gênes, propriétaires des galères de l'expédition. La Mahone ainsi créée surveille les comptes de la colonie génoise de Famagouste, encaisse les versements du roi de Chypre et les répartit entre ses membres. Cela lui confère le droit d'intervenir dans les décisions prises par la Commune au sujet des affaires de Famagouste¹¹.

Au mois de janvier 1403, un emprunt de 32.000 florins est émis pour l'armement de l'expédition projetée par le maréchal Boucicaut, gouverneur de Gênes pour le roi de France, qui veut ainsi répondre à la tentative manquée du roi Janus pour reprendre Famagouste. Neuf galères, sept nefes, une galéasse, un huissier sont armés avec l'argent de particuliers qui se regroupent en une nouvelle mahone de Chypre¹². Celle-ci bénéficie des versements imposés au roi Janus par le traité de 1403, soit 15.000 ducats par an, gagés sur des taxes perçues dans le royaume des Lusignan. Mais avec Boucicaut, formé à l'école de l'administration royale française, apparaît l'idée de doter Gênes d'une flotte de défense et de haute mer que le gouverneur royal, expulsé de la ville au mois de septembre 1409, ne pourra toutefois jamais constituer.

Dépourvue de financement approprié, la Commune ne se désintéresse pourtant pas de la vie maritime. Elle intervient d'abord pour élaborer des lois maritimes dont le *corpus* touche aussi bien les aspects commerciaux de la navigation que la police navale: fixation des effectifs d'équipage, contrôle des mesures de sécurité pour l'arrimage des marchandises, organisation de la navigation de conserve, visite des navires à l'arrivée ou en partance, sont les tâches assumées depuis le début du XIV^e siècle par l'*Officium Gazarie*, dont on suit l'action régularisatrice jusqu'en 1528, bien que les dernières années du XV^e siècle voient son rôle s'éclipser¹³. Ses compétences sont absorbées en 1498 par l'*Officium maris* qui, lors de sa création à la fin du XIV^e siècle, s'occupait essentiellement de la revue des équipages et de la

¹¹ OTTEN-FROUX 1989, pp. 169-170; OTTEN-FROUX 1995, pp. 62-63.

¹² *Annales Genuenses*, p. 263; cfr. SURDICH, p. 248, note 34.

¹³ VITALE 1951; cfr. CALEGARI 1970b, p. 62.

reconnaissance des garants présentés par les marins recrutés¹⁴. Ce dernier office disparaît lui aussi en 1528 au profit des *conservatori del mare*, armateurs privés qui obtiennent de l'État des prérogatives de contrôle et d'intervention sur les gens de métier concernés par les constructions, les réparations et les fournitures navales, ainsi que sur la discipline portuaire. Enfin, en 1559 seulement, est formée une nouvelle commission, le *magistrato delle galee*, dont l'objectif est d'organiser une flotte d'État pour la défense des côtes et des navires génois¹⁵.

Les premières initiatives en ce sens remontent toutefois à la seconde moitié du XIV^e siècle. Sous le dogat de Domenico Campofregoso (1370-1378), apparaît la première tentative de financer un armement naval sur des fonds d'État¹⁶, tentative qu'un de ses successeurs, Leonardo Montaldo, réalise en 1383, en armant dix galères pour libérer le pape Urbain VI assiégé par Louis III de Duras à Nocera¹⁷. Avec Boucicaut, la Superbe donne libre cours à ses projets d'expansion méditerranéenne: deux flottes, l'une d'Afrique contre la Berbérie, l'autre de Chypre et de Syrie contre les Mamlûks, reçoivent un début de préparation, dont témoigne la seule expédition conduite par le maréchal, celle de Chypre et de Beyrouth en 1403¹⁸.

Ce sont là des projets éphémères, à côté desquels la seule réalisation durable, celle de la galère de garde, apparaît bien dérisoire. Dans le budget ordinaire de la Commune, on peut suivre à partir de 1369, mais de manière très irrégulière, les sommes consacrées à cette galère patrouillant au long des côtes ligures et dont la mission est de signaler la présence de flottes ennemies ou de corsaires. Celle-ci peut néanmoins s'élargir à d'autres zones, puisqu'un document de 1402 mentionne la surveillance de la Provence, de la Corse et de la Sardaigne parmi les tâches confiées à la galère de garde¹⁹. Il en coûte à la Commune de 1.500 à 12.000 livres selon les années et surtout selon le temps de service²⁰. En effet, il semble bien que seuls les officiers

¹⁴ *Ibidem*, p. 62.

¹⁵ BORGHESI, p. 189.

¹⁶ MUSSO 1973, p. 21.

¹⁷ DI TUCCI 1933, pp. 331-338.

¹⁸ SURDICH, pp. 238-265.

¹⁹ MUSSO 1973, p. 32.

²⁰ BUONGIORNO 1973, pp. 374-438.

soient rétribués à l'année, tandis que la solde des marins et des mousses est calculée selon la durée de la présence en mer²¹. Un *linh* garde-côtes, dont les dépenses n'excèdent pas 300 livres par an, vient s'adjoindre à la galère de garde à partir de 1398. La modicité des sommes inscrites au budget ordinaire de la Commune pour sa défense navale confirme que celle-ci est pour l'essentiel encore confiée à l'armement privé. Les dépenses alors assumées sont couvertes par l'emprunt, par l'organisation de mahones et par la dévolution des revenus de taxes indirectes à ceux qui ont bien voulu participer au financement « extraordinaire » de ces galères.

Outre-mer, la situation est tout aussi difficile. Caffa entretient une seule galère de garde et quelques brigantins pour surveiller le trafic en mer Noire et assurer les liaisons avec les autres comptoirs génois²². À Péra, en 1402, les « bourgeois » du lieu doivent envoyer quelques unités auprès de Boucicaut, engagé dans son expédition contre Chypre. Ils avancent 34.838 hyperpères 22 carats, que le maréchal français promet de rembourser par prélèvements sur les gabelles de Péra, dès le retour de la paix²³. Les frais d'armement de la galère de garde, ainsi que la solde des équipages relèvent du budget de chaque communauté. Ils deviennent insupportables lorsqu'un conflit local éclate et nécessite l'armement simultané de plusieurs bâtiments, et surtout lorsque la métropole fait appel à ses comptoirs d'outre-mer, par exemple lors des conflits contre Venise: entre les mois d'avril 1379 et de janvier 1382, Caffa doit armer cinq galères, ce qui coûte à sa trésorerie près de 7.500 *sommi*, tandis que le podestat de Péra et la Mahone de Chio mettent au même moment deux galères chacun à la disposition de la Commune²⁴. Ici encore, l'armement public est financé en partie ou en totalité par des emprunts forcés ou par l'instauration de nouvelles taxes indirectes dont le produit est dévolu aux créanciers de la Commune.

Malgré ce recours constant aux armateurs privés à Gênes même et dans les colonies d'outre-mer, se fait jour au cours du XV^e siècle la nécessité de disposer de galères d'État. En 1402, sous le gouvernement de Boucicaut, est créé un *Officium super gubernatione Darssine Comunis Janue et armamento-*

²¹ CALEGARI 1970a, p. 41.

²² BALARD 1978, I, p. 397.

²³ *Ibidem*, I, pp. 396-397 et 448-452.

²⁴ *Ibidem*, I, p. 451.

rum gallearum dicti Communis, composé de quatre officiers qui font l'inventaire des fournitures et de l'équipement nécessaires à l'armement des galères de la Commune²⁵. Entre 1400 et 1450, sont construites quatre galères en moyenne par an, dont sans doute une partie dans l'arsenal d'État²⁶. En 1494, lors de l'expédition de Charles VIII, Gênes apprête vingt-deux galères, dont quatre sont propriété de la Commune²⁷, alors qu'Andrea Doria dispose en permanence d'une flotte de vingt à trente galères, une supériorité qui explique qu'ayant choisi le parti de l'Espagne, l'amiral n'eut aucun mal à imposer ce choix à sa ville et à instaurer pour de longs siècles une république aristocratique de doges biennaux: contre sa flotte, la ville ne peut aligner en 1527 que deux galères de garde et deux autres appartenant à Fabrizio Giustiniani²⁸.

Il faut attendre la seconde moitié du XVI^e siècle pour voir se former une flotte de guerre génoise. Sa genèse a suscité bien des débats à Gênes. Après 1528, s'impose peu à peu l'idée de constituer une flotte permanente à côté de celle des Doria. Le poète Paolo Foglietta y voit la garantie la plus sûre de l'autonomie de la République. Mais n'est-ce pas faire de l'ombre à l'allié espagnol que d'organiser une flotte qui pourrait paraître concurrente? En 1535 encore, lors de l'expédition contre La Goulette, la République ne peut aligner que trois galères, alors que les Doria disposent de trente-et-un bâtiments²⁹. Jusqu'en 1559, la défense côtière est assurée par deux galères de garde, alors que les expéditions dirigées contre les corsaires sont menées par des galères louées par la République ou par des galères privées.

L'institution du *magistrato delle galee* en 1559 est un tournant décisif qui marque l'aboutissement de toute une réflexion menée sur le réarmement naval de Gênes. Les quatre nobles élus qui composent cette nouvelle magistrature sont chargés de veiller à la gestion des fonds destinés à la constitution et au maintien d'une flotte de galères d'État, de construire et de vendre les nouvelles galères et d'administrer l'arsenal. Les communautés des *Riviere* sont astreintes à payer deux tiers des dépenses afférant à l'une des galères publiques, l'essentiel des frais étant couvert par les revenus des

²⁵ MUSSO 1973, p. 32.

²⁶ CALEGARI 1973, p. 140.

²⁷ *Ibidem*, p. 114.

²⁸ BORGHESI, p. 199.

²⁹ *Ibidem*, p. 199.

affrètements des dites galères et par ceux de plusieurs gabelles, en particulier la *ripa grossa*, taxe sur la vente des biens mobiliers³⁰. Les résultats sont lents à venir: quatre galères publiques en 1559, puis seulement trois en 1564, de nouveau quatre en 1583, puis six en 1586³¹. À cette date, les revenus provenant des diverses gabelles affectées sont loin de couvrir les dépenses: 80.000 livres de recettes contre 130.000 livres de débours³². Pourtant, le mouvement vers la constitution d'une marine publique est amorcé. On est encore très loin des forces navales que peuvent aligner Venise (vingt galères en 1580), la papauté (quinze galères en 1550) ou même la Sicile (dix galères). Mais Gênes a néanmoins pris conscience de la nécessité de préserver l'intégrité du territoire ligure, à un moment où la course barbaresque est en plein essor. La victoire de Lépante a montré l'importance des flottes d'État dans la lutte contre les Ottomans.

Reste à expliquer ce surprenant contraste génois: d'un côté l'une des plus puissantes marines marchandes du monde méditerranéen, de l'autre la faiblesse d'une flotte de guerre, en apparence dérisoire par rapport aux forces navales concurrentes. L'une des premières explications tient à la faiblesse de l'État génois, un conglomérat d'intérêts économiques divergents, incapable d'instaurer un gouvernement stable et obligé de faire appel à des protections extérieures, celles de la France des Valois, de Milan puis de l'Espagne. Les grands clans familiaux, ne voyant que leurs intérêts économiques et financiers, ne sont guère partisans d'investir dans des armement navals dont la sous-utilisation serait patente, à l'exception des temps de grands conflits. Alors seulement, ils acceptent des emprunts forcés ou mettent à la disposition de l'État leurs propres bâtiments, avec la certitude de défendre des intérêts menacés ou de tirer profit de la situation peu reluisante des finances publiques.

La seconde raison vient donc de la prépondérance accordée au navire marchand, de grosse capacité, capable de transporter matières premières et denrées alimentaires sur de longues distances. Gênes se préoccupe de la protection de ces transports maritimes, qu'elle oblige à se grouper en convois et à se doter du personnel militaire d'accompagnement jugé indispensable.

³⁰ GIOFFRÈ 1967, *ad indicem*.

³¹ BORGHESI, p. 192.

³² *Ibidem*, p. 195.

La troisième explication tient à l'étonnante souplesse de transformation de l'outil naval. Le navire marchand (« grosse galère ») devient dans l'urgence un bâtiment de guerre, tout comme le marchand se transforme en corsaire pour s'emparer des biens appartenant aux ennemis de son gouvernement. L'arsenal de Gênes, illustré par le célèbre tableau de Cristoforo Grassi³³, tient en réserve suffisamment de galères et de matériaux d'armement pour qu'une campagne navale puisse être lancée dans des délais très courts, en raison de l'extrême compétence des gens de métier qui y travaillent.

Bref, la domination de la mer par les Génois signifie essentiellement la liberté des routes commerciales vers l'Orient d'abord, puis vers l'Occident, des routes qui s'entrecroisent avec celles des Vénitiens et qui seraient bloquées par l'impérialisme catalan en Méditerranée centrale. D'où les luttes acharnées des XIV^e et XV^e siècles, entrecoupées de longues périodes de trêves et de paix, où le commerce reprend tous ses droits. Curieusement c'est au temps où les Génois passent sous la protection de l'Espagne et deviennent les banquiers de l'Europe que s'affirme la nécessité d'une flotte de guerre publique, garante de la prospérité et de l'autonomie de la nation.

³³ Musée naval de Gênes.

Les équipages des flottes génoises au XIV^e siècle

Depuis la publication en 1930 du livre d'E.H. Byrne, *Genoese shipping in the twelfth and thirteenth centuries*¹, notre connaissance de l'histoire maritime génoise a considérablement progressé. R. Doehaerd, J. Heers et les historiens génois se sont intéressés à la fin du Moyen Age et à l'époque moderne; l'activité des chantiers navals, les types et l'utilisation des bateaux ont fait l'objet de recherches approfondies qui mettent en évidence les liens entre la localisation des massifs forestiers et celle des chantiers navals, quoique progressivement les relations commerciales, la maîtrise des techniques et la puissance de l'organisation suppléent aux insuffisances du milieu naturel, à mesure que la déforestation s'accroît en Ligurie².

Dans ces travaux remarquables, l'étude des gens de mer a été en partie délaissée; Byrne consacre quelques pages au rôle de l'écrivain de bord, J. Heers un court développement à l'équipage des flottes génoises au XV^e siècle; quant à E. Grendi, il s'intéresse aux rations alimentaires au XVIII^e siècle. Les seules études récentes de quelque ampleur portent avec G. Forcheri sur le droit maritime génois, avec S. Origone sur les marins déserteurs au XIV^e siècle, et avec L. Balletto sur quelques corsaires du XIII^e siècle³.

Les sources disponibles permettent-elles d'aller plus loin? Les archives notariales nous ont conservé un certain nombre de contrats de nolisement dont quelques-uns donnent la composition de l'équipage. Surtout, le fonds Antico Comune, scrupuleusement étudié par V. Polonio⁴, comporte une belle série de registres, les *Galearum Marinariorum rationes*, d'un intérêt

* Pubblicato in *Le Genti del Mare Mediterraneo*, a cura di R. RAGOSTA, Napoli 1981, pp. 511-534.

¹ BYRNE 1930.

² DOEHAERD 1941; DOEHAERD - KERREMANS; HEERS 1958, pp. 107-118; HEERS 1961; LIAGRE DE STURLER; *Guerra e commercio* (voir surtout les articles de M. Calegari, V. Borghe-si, E. Grendi, G.C. Calcagno et L. Gatti); GATTI, pp. 25-72; GRENDI 1975b, pp. 97-113.

³ FORCHERI, où l'auteur s'appuie sur la publication de VITALE 1951; ORIGONE 1978, pp. 291-343; BALLETTTO 1978, pp. 171-263; BALLETTTO 1976b, pp. 9-19.

⁴ POLONIO 1977.

capital pour notre propos; chacun de ces livres contient les rôles du personnel au service des galères de la Commune. Les notices détaillées donnent, aussi bien pour les marins que pour les arbalétriers de bord, l'identité, la provenance, la résidence, parfois l'activité professionnelle et toujours les garants des enrôlés. En face des noms, figure la date d'entrée en service, le montant de la solde mensuelle et les diverses avances reçues lors de l'engagement et au cours du voyage. En revanche, les informations sur le personnel d'encadrement sont beaucoup plus succinctes, sans doute parce que ses membres étaient bien connus de l'*Officium Guerre* et des préposés au recrutement, et qu'il n'était pas besoin de faire garantir leur obligation de service par serment et versement d'une caution. Parfois, ces registres ont conservé des bribes d'une comptabilité privée tenue par l'écrivain de bord, l'itinéraire suivi par le navire et les achats effectués dans les principales escales.

Dès lors, deux grandes questions peuvent être posées à notre source. D'une part, qui sont les gens de mer à Gênes dans la seconde moitié du XIV^e siècle? comment s'effectue leur recrutement? quelle est leur origine géographique, la part de la métropole et celle des diverses communautés ligures qui lui sont assujetties? D'autre part, quelle est la condition matérielle des équipages, telle que l'on peut l'esquisser à partir des informations sur la solde et l'alimentation? cette condition s'est-elle dégradée au cours du XIV^e siècle, comme ce fut le cas à Venise à la même époque⁵?

Grande puissance navale en Méditerranée, depuis le temps des croisades, Gênes ne dispose pas d'une flotte permanente, dont l'entretien serait insupportable aux finances publiques. Tout armement est donc accidentel. En temps de paix, l'envoi d'un ambassadeur, la nécessité d'une démonstration navale ou la surveillance côtière conduisent à mettre en chantier rapidement quelques galères ou à réparer celles qui peuvent encore servir. En 1336, dix unités sont sous les ordres d'Oddoardo Doria et neuf autres, en 1337 et 1339, sous la conduite de Francesco de Marini et de Simone di Quarto⁶. Rien de comparable pourtant avec l'effort que représentent les campagnes vénéto-génoises: en sept ans, de 1261 à 1267, les sources mentionnent rien moins que 203 bâtiments répartis en neuf flottes successives qui réutilisent, bien sûr, les galères rescapées des campagnes antérieures⁷.

⁵ LANE 1973a, I, pp. 403-430.

⁶ *Annales Genuenses*, pp. 127, 128, 134.

⁷ Cfr. BALARD 1978, II, pp. 541-542.

Pendant la bataille de Curzola (8 septembre 1298), Lamba Doria a sous son commandement quatre-vingt sept galères, chiffre que le continuateur anonyme de la chronique de Jacques de Varagine réduit à soixante-six⁸. Lors de la guerre des Détroits, la Commune confie quatorze galères à Niccolò de Magnèri en 1350, soixante à Paganino Doria en 1351, soixante encore prirent part à la bataille d'Alghero en août 1353⁹. Le quatrième conflit vénétogénois, connu sous le nom de guerre de Chioggia, nécessita le lancement de plusieurs flottes: au moins quatre-vingt onze galères participèrent aux campagnes entre 1377 et 1380¹⁰. Dernier exemple: en 1403, l'expédition de Bouciacault en Orient comporte dix-sept bâtiments, galères, nef et huissier¹¹.

De tels efforts d'armement nécessitent non seulement d'importantes contributions financières réparties entre Gênes et les diverses communautés ligures, mais aussi la mobilisation d'un nombre élevé de marins et de combattants. De quels effectifs ont besoin les bâtiments génois? Les navires de commerce du XIII^e siècle, nef à voiles latines et à gouvernails latéraux, requéraient un équipage nombreux et entraîné, à raison d'un matelot par *milliaria* de portée, précise une loi maritime vénitienne du XIII^e siècle¹². A Gênes, les conditions sont identiques, puisque la nef *Paradisus* de Benedetto Zaccaria transporte 400 tonnes d'alun en 1295 avec le concours de cent marins, ce qui représente une proportion de quatre tonnes métriques par homme, très proche des cinq tonnes métriques prévues par la législation vénitienne¹³. La «révolution nautique médiévale», marquée en Méditerranée par l'adoption des coques au gréement à traits carrés et gouvernail d'étambot, réduirait de moitié l'effectif requis, suivant les calculs de F.C. Lane, si le développement de la piraterie ne rendait pas nécessaire la présence à bord d'un nombre plus ou moins important d'arbalétriers¹⁴. Aussi le statut de Gazarie

⁸ *Iacopo da Varagine*, 2, pp. 102, 106, 110; PROMIS 1874, pp. 493-512.

⁹ Archivio di Stato di Genova (= ASGe), *Antico Comune*, nn. 630, 631, 690, 692; *Annales Genuenses*, p. 152. Sur la guerre des Détroits, cfr. SORBELLI, pp. 87-157; BALARD 1970a, IV, pp. 431-469; COSTA, pp. 197-210; DOTSON 1985, pp. 267-282.

¹⁰ ASGe, *Antico Comune*, nn. 713, 717, 722, 723; *Annales Genuenses*, pp. 169, 170, 173, 183.

¹¹ SURDICH, p. 248.

¹² LANE 1974, p. 290.

¹³ ASGe, *Notai ignoti*, B. 25, fr. I, pièce 17, c. 3v.

¹⁴ LANE 1974, p. 291; LANE 1973a, p. 413.

de 1403 fixe-t-il avec précision la composition des équipages selon la portée des navires marchands:

Coque de 12.000 mines (989 t.):	80 hommes dont 44 marins 15 arbalétriers 21 <i>famuli</i>
Coque de 10 à 11.000 mines (824 à 906 t.):	75 hommes dont 33 marins 12 arbalétriers 30 <i>famuli</i>
Coque de 8 à 9.000 mines (659 à 742 t.):	70 hommes dont 42 marins 10 arbalétriers 18 <i>famuli</i>
Coque de 7 à 8.000 mines (577 à 659 t.):	65 hommes dont 40 marins 10 arbalétriers 15 <i>famuli</i>
Coque de 6 à 7.000 mines (495 à 577 t.):	60 hommes dont 34 marins 10 arbalétriers 16 <i>famuli</i>
Coque de 5 à 6.000 mines (412 à 495 t.):	52 hommes dont 30 marins 8 arbalétriers 14 <i>famuli</i>
Coque de 4 à 5.000 mines (330 à 412 t.):	45 hommes dont 25 marins 7 arbalétriers 13 <i>famuli</i>
Navire de 3 à 4.000 mines (247 à 330 t.):	25 hommes dont 15 marins 4 arbalétriers 6 <i>famuli</i> ¹⁵ .

¹⁵ VITALE 1951, pp. 189-197.

En 1441, les statuts de l'*Officium Gazarie* se font plus rigoureux encore: 120 hommes doivent servir en temps de paix tout bateau de 20.000 cantares (soit 953 t.) de portée, et, en temps de guerre, il faut ajouter un marin par millier de cantares; l'effectif passe alors à un minimum de 140 hommes¹⁶.

Dans les documents de la pratique, le poids de la cargaison peut être rarement mis en rapport avec l'effectif des équipages. Le cas de la coque d'Angelino Salvago et de Niccolò Lavoraben est à cet égard exceptionnel; ce bâtiment transporte vers Péra en 1348 un chargement de 288 tonnes d'huile et de vin, avec un équipage de cinquante hommes, soit une moyenne de 5,75 tonnes par homme, chiffre comparable à ceux que Federigo Melis a mis en évidence pour la fin du XIV^e siècle¹⁷. D'autres actes notariés signalent des coques avec 100 hommes d'équipage en 1352, 45 hommes dont dix arbalétriers en 1370, 90 et 80 hommes en 1391, mais le tonnage de ces nefes marchandes est inconnu¹⁸.

Du côté des galères, les données numériques sont plus nombreuses et plus précises. En 1343, un amendement du *Liber Gazarie* définit la composition de l'équipage pour les galères légères allant en Méditerranée orientale, Roumanie et Syrie: un patron, un comite, douze arbalétriers et 176 rameurs et marins, y compris dans ce nombre les nochers et le cuisinier¹⁹. Sur les galères armées utilisées en campagne, l'effectif comprend un personnel d'encadrement de cinq hommes, patron du navire (*patronus*), comite et sous-comite (*comes* et *subcomes*), écrivain de bord et son adjoint (*scriba* et *subscriba*), une troupe d'une quarantaine d'arbalétriers (*socii*) et un nombre de rameurs qui oscille ordinairement entre 160 et 180²⁰. Parfois, l'écrivain de bord mentionne en outre la présence de trompettes, de serviteurs, d'un barbier ou d'un cuisinier²¹, alors que la navigation en convoi impose la présence sur l'une des

¹⁶ *Ibidem*, p. 222.

¹⁷ ASGe, *Notai antichi*, n. 233, c. 280r; MELIS 1964, p. 118; LANE 1974, p. 291.

¹⁸ ASGe, *Notai antichi*, n. 237, c. 228v; n. 314, c. 242v; *Archivio Segreto*, n. 3021.

¹⁹ VITALE 1951, pp. 90-91; FORCHERI, pp. 79-81.

²⁰ Ces chiffres résultent d'une moyenne établie à partir des relevés effectués sur les registres ASGe, *Galearum marinariorum rationes*, de 1351 à 1408. Les exceptions les plus notables sont celles des galères armées en 1357 (*Galearum marinariorum introitus et exitus*, n. 701) qui comportent de 121 à 139 hommes; en revanche, la galère de Blasco de Marinis est servie en 1372 par 197 marins et 37 arbalétriers et officiers.

²¹ ASGe, *Antico Comune*, *Galearum marinariorum introitus et exitus*, n. 707; *Galearum marinariorum rationes*, n. 645.

galères d'un amiral (*capitaneus*), auquel les patrons des autres navires doivent obéissance²². Au total, donc, l'effectif normal d'une galère armée est de l'ordre de 210 à 220 hommes et officiers.

Les besoins sont donc considérables, particulièrement lors des grands conflits vénéto-génois. Ils sont satisfaits soit par la conscription, soit par le recrutement de volontaires. Dans les premiers temps des communes italiennes, porter les armes était une obligation pour tous les citoyens en âge de le faire. De ces pratiques anciennes, il subsiste encore des traces au XIV^e siècle. Les associations démo-topographiques de la Commune, *compagne* et leurs subdivisions, les *conestagerie*²³, sont encore à la base du système de conscription utilisé en 1351 pour l'armement de la flotte confiée à Paganino Doria. Chaque *conestageria* génoise doit par tirage au sort fournir des rameurs, en proportion sans doute de sa population: au total, 773 noms ont été ainsi désignés²⁴. L'effort de guerre est encore plus lourd lors du quatrième conflit vénéto-génois. En 1379, en ville, dans toutes les communautés ligures et dans tous les fiefs de la Commune, le tirage au sort a désigné un tiers des hommes âgés de 17 à 70 ans; l'année suivante, le doge et l'*Officium Guerre* ordonnent de recruter la moitié de ceux qui ont été épargnés en 1379; des commissaires sont envoyés sur les *Riviere* et tout pouvoir leur est donné pour contraindre à l'embarquement les victimes du hasard²⁵. Toutefois, ces dernières peuvent éviter d'être enrôlées en payant une somme forfaitaire²⁶. Le tirage au sort concerne d'ailleurs aussi bien les rameurs que les arbalétriers, comme le précisent les rôles de 1380²⁷.

²² VITALE 1951, pp. 104-107; FORCHERI, pp. 89-93.

²³ Sur le sens de ces termes, voir POLONIO 1977, p. 48; HEERS 1962, p. 381; HEERS 1974, p. 148; GRENDI 1975a, p. 245.

²⁴ ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum rationes, n. 628, dont la page de garde porte les indications suivantes: «Hoc est esemplum (sic) duorum manualium in quorum uno scripti reperiuntur omnes homines conestagiarum quibus sortes obvenerunt et qui ceperunt quantitates pecuniarum»; cfr. POLONIO 1977, p. 274 et BALARD 1970a, p. 436, note 24.

²⁵ ASGe, *Archivio Segreto*, Diversorum registri, n. 496, cc. 18v-19r, 33r et 46r-v.

²⁶ En 1351, ces versements ont représenté 1537 livres 15 sous 10 deniers, alors que les avances sur soldes accordées aux marins engagés s'élèvent à 4953 livres 13 sous 2 deniers; cfr. ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum introitus et exitus, n. 691, cc. 36r-37v et 22r-29r.

²⁷ *Ibidem*, n. 720, cc. 111r et 113v, 55r, 57v, 62r.

Les conscrits défailants sont remplacés par des volontaires. Le droit maritime génois s'intéresse beaucoup au contrat passé entre les candidats et les patrons de navires. L'écrivain de bord recueille sur ses registres l'engagement du marin, désormais astreint à des obligations précises, mais autorisé aussi à faire valoir des droits particuliers. Il doit prêter serment, présenter un garant, monter à bord dans un délai de deux à trois jours avant le départ, s'engager à accomplir jusqu'au bout le voyage, selon les termes du contrat, qu'il ne peut rompre qu'à deux conditions: si le bateau est utilisé pour la course, non autorisée, et si le patron ne lui verse pas la solde qui lui est due. D'autres articles des statuts précisent les obligations du capitaine, en matière de subsistance, de rémunération et de maintien de la discipline²⁸. Les registres tenus par les écrivains de bord, et dont un exemplaire devait être déposé avant le départ auprès de l'*Officium Gazarie*, constituent une source exceptionnelle pour l'étude du recrutement géographique et de la condition matérielle des hommes de mer à Gênes dans la seconde moitié du XIV^e siècle, mais bien évidemment sur les seules galères de la Commune.

Pour l'élaboration de ce rapport, il ne pouvait être question de dépouiller totalement la soixantaine de registres *Galearum Marinariorum rationes*, échelonnés de 1351 à 1427, que conservent les archives de Gênes. Pour éviter un échantillonnage arbitraire, notre choix s'est porté sur deux périodes marquées par les grands affrontements vénéto-génois, guerres des Détroits et de Chioggia, quoique les recrutements effectués en cette dernière occasion ne soient documentés que par un seul registre, aujourd'hui en très mauvais état²⁹. Une confrontation avec des périodes exemptes de grand conflit naval s'imposait: nous avons retenu, en raison des regroupements chronologiques, les armements des quatre galères effectués entre 1369 et 1372, de trois autres en 1394 et d'une dernière en 1408-1409³⁰.

²⁸ VITALE 1951, pp. 54, 64-70, 182-186. Les accords entre marins et patrons sont analysés par ORIGONE 1978, pp. 294-296 et de manière plus complète par FORCHERI, pp. 125-133. On trouvera le texte du serment prêté par les marins dans le registre ASGe, *Antico Comune*, *Galearum marinariorum rationes*, n. 628, c. 97r et n. 632, c. 1r: les recrues s'obligent à effectuer le voyage jusqu'à son terme, à obéir aux ordres du capitaine et à agir en conformité avec les lois génoises concernant la navigation.

²⁹ Pour la guerre des Détroits, ont été dépouillés les registres *Galearum marinariorum rationes*, n. 628 à 634; le seul registre qui concerne la guerre de Chioggia est le *Galearum marinariorum introitus et exitus*, n. 720.

³⁰ ASGe, *Antico Comune*, *Galearum marinariorum rationes*, nn. 645-648, 653-655 et 669.

Répartition géographique des marins et des arbalétriers

Origine	Marins		Arbalétriers	
	Nombre	%	Nombre	%
Gênes	1.400	18,7	367	43,1
Banlieue nord	108		21	
Banlieue du Levant	283	12	21	10,6
Banlieue du Ponent	507		48	
Apennin au nord de Gênes	139	1,8	22	2,6
Ponent - La mer	2.017	26,8	133	15,6
Ponent - La montagne	202	2,7	19	2,2
Levant - La mer	968	12,9	89	10,5
Levant - La montagne	209	2,8	28	3,3
Plaine du Pô	163	2,2	25	3
Italie du centre-sud	151	2	11	1,3
Méditerranée orientale	710	9,4	13	1,5
Adriatique	69	0,9	3	0,3
France	225	3	8	1
Corse, Sardaigne	117	1,6	20	2,3
Berbérie	6	0,1	—	—
Péninsule ibérique	61	0,8	7	0,8
Divers	7	0,1	—	—
Origine non identifiée	166	2,2	16	1,9
Total	7.508	100	851	100

Les quinze registres ainsi dépouillés nous ont permis d'individualiser 7.508 marins et 851 arbalétriers. La proportion des *socii* est légèrement inférieure à celle que fixent les statuts de Gazarie. L'état incomplet de quelques-uns de nos registres peut expliquer cette discordance. Les rameurs, aussi bien que les arbalétriers, sont au XIV^e siècle non pas des prisonniers de guerre ou des condamnés, mais des hommes libres, régulièrement stipendiés et auxquels, on l'a vu, des droits nombreux sont reconnus. La seule exception vient de la présence d'une douzaine d'esclaves: on en rencontre un parmi les rameurs de Paganino Doria en 1351, un en 1362 sur la galère de Niccolò Roverino, un sur celle de Pellegrino Maraboto en 1369, un sur la flotte armée en 1378, sept sur la galère de Galeazzo di Pino en 1389, deux enfin sur la flotte de Boucicault en 1404³¹. A regarder de près leurs noms, trois sont des

³¹ *Ibidem*, n. 628; n. 639, c. 19; n. 645, c. 79v; n. 652, cc. 26v, 29v, 82v, 88v; n. 664, cc. 14v, 61v; n. 716, c. 12v.

affranchis pour qui l'aventure de la mer constitue sans doute le seul moyen de vivre; quatre portent le nom du patron ou du scribe de la galère sur laquelle ils embarquent. Dans la plupart des cas, la solde de ces rameurs est légèrement inférieure à celle des hommes libres, leurs compagnons de banc. Représentant au maximum (en 1389) moins du vingtième de la chiourme, ces esclaves ne peuvent être considérés que comme des bouche-trous. Les maîtres connaissant les dangers encourus, et en particulier les facilités de fuite aux escales, n'acceptent de tels engagements que lorsqu'ils sont eux-mêmes à bord ou peuvent faire surveiller leur homme par un de leurs proches.

A la lecture de ce tableau, quelques conclusions se dégagent. Le recrutement est en majorité d'origine ligure: aux quatre cinquièmes pour les marins, aux neuf dixièmes pour les arbalétriers. Mais entre ces deux groupes, que de différences! En ce qui concerne les rameurs, la ville de Gênes fournit moins d'un cinquième des équipages. La grosse majorité des effectifs provient des faubourgs de l'ouest et des villes de la riviera du Ponent, au XIV^e comme d'ailleurs au XV^e siècle³²: Voltri avec 227 noms précède Finale (210), Savone (201), Varazze (179), Andora (130), Celle (108), Vintimille (102). Viennent ensuite San Remo (93), Cervo et Monaco (83), Sestri Ponente (82), Arenzano (81), Diano et Menton (79). Avec 2524 marins, la banlieue ouest et la riviera du Ponent fournissent le tiers des équipages, alors que les faubourgs de l'est et la riviera du Levant n'en apportent que le sixième. Seuls les petits ports de Recco (127 marins), Rapallo (125), Chiavari (115) et Nervi (101) peuvent rivaliser avec les grosses bourgades de l'ouest. Le contraste entre les deux *Riviere* est étonnant, car dans l'émigration outre-mer le Levant l'emporte sur le Ponent au XIV^e siècle³³. Si ce dernier vit de la mer, l'exiguïté des bons terroirs agricoles incite les hommes du Levant à s'expatrier de manière plus ou moins durable à Caffa, Péra et Chio.

Les marins ligures sont aussi des terriens. Tout l'intérieur, le val Bisagno, la Polcevera, aussi bien que les villages et les hameaux de l'Apennin, participent au recrutement, dans des proportions certes modestes, mais qui ne sont pas négligeables: 7% de la population dénombrée. Ici l'éparpillement est extrême: 136 villages ou lieux-dits sont intéressés, mais parmi eux seuls Segno, Bargagli et le val di Taro envoient plus d'une vingtaine d'hommes. La conscription n'en touche pas moins toutes les communautés ligures;

³² HEERS 1961, p. 292.

³³ BALARD 1978, I, pp. 251, 253, 254.

plusieurs documents contemporains de la première guerre vénéto-génoise, qui suivit la reconquête grecque de Constantinople (1261), rappellent la lourdeur des efforts que durent fournir les podestats ligures³⁴. Avec moins de 19% de citadins, mais avec 59% de gens du *contado*, les flottes génoises n'ont de génois que le nom de leurs amiraux et de leurs capitaines qui appartiennent tous à l'aristocratie marchande de la ville.

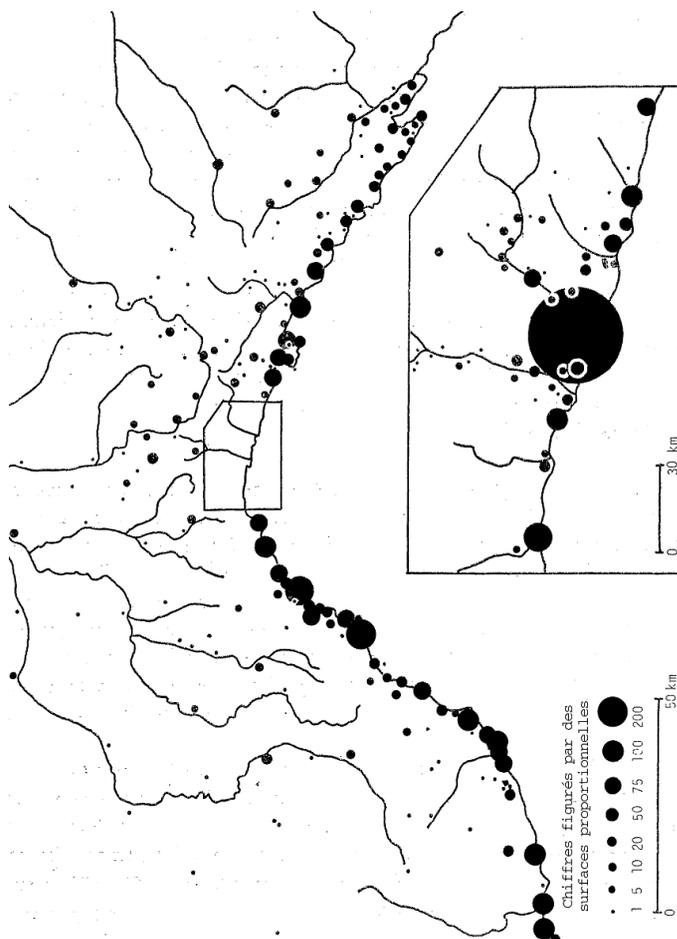


Fig. 1 - Origine des rameurs des galères génoises au XIV^e siècle: en Ligurie.

³⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 52, cc. 112r, 113r, 114r; n. 69, c. 49r; *Notai ignoti*, B. 3, fr. 29, c. 4v; B. III, fr. 10 (3 mars 1263).

Hors de la Ligurie, Gênes recrute encore plus d'un cinquième de ses rameurs, 22,3% exactement. Elle va les chercher d'abord dans les régions proches ou lointaines qui subissent son influence économique ou avec lesquelles elle entretient des relations commerciales régulières. Dans le voisinage, la Corse et surtout Bonifacio, la côte provençale, mais principalement Nice, Ollioules, Antibes et Marseille envoient des volontaires. Quelques hommes de mer, 2% seulement de l'échantillon examiné, viennent de la plaine padane: Ceva, Pavie et Plaisance se détachent seules avec des effectifs supérieurs à dix, sur près de quatre-vingt villes ou villages.

Au-delà des horizons proches, les patrons de galères recrutent surtout dans les grandes escales ou les comptoirs génois d'Orient, lieux d'un intense brassage humain. Des hommes blessés ou malades sont débarqués, d'autres sont licenciés, si le navire doit stationner trop longtemps, d'autres enfin désertent. Sur la galère de Simone Lecavella en 1351-1352, treize départs, sur celle de Pellegrino Maraboto en 1369, dix, échelonnés tout au long des étapes du voyage³⁵. Aussi lève-t-on des remplaçants qui peuvent être originaires du lieu, mais qui sont souvent des Ligures, aventuriers ou marins débarqués lors de précédents voyages et qui s'engagent à nouveau pour quelques sous. De toutes ces escales, se détachent Messine, Zara, Rhodes, Famagouste et Séville.

Les grands comptoirs génois d'Orient sont aussi pourvoyeurs d'hommes, car la Commune fait appel à eux, lors des guerres contre Venise. Non seulement ils doivent armer des galères à leurs frais, mais ils sont priés d'envoyer vers la métropole des rameurs pris parmi la population indigène, Tatars et surtout Grecs, dont les traditions maritimes sont bien connues et appréciées. Caffa, Péra et, dans une moindre mesure, Chio et Mytilène contribuent au recrutement, au point que tous les ports de la Méditerranée orientale fournissent près d'un dixième de l'échantillon. L'enrôlement de rameurs orientaux s'accroît à la fin du XIV^e siècle, surtout à partir de la guerre de Chioggia; leur proportion passe de 3,3% avant 1378 à 12,2% en 1379-1381 et s'élève jusqu'à 16,4% à la fin du siècle. Vers 1400, le sixième de l'équipage des galères de la Commune est d'origine orientale. Ainsi Orient et Occident échangent leurs pauvres: rameurs d'un côté, émigrés sans ressources de l'autre.

³⁵ BALARD 1974, p. 253.

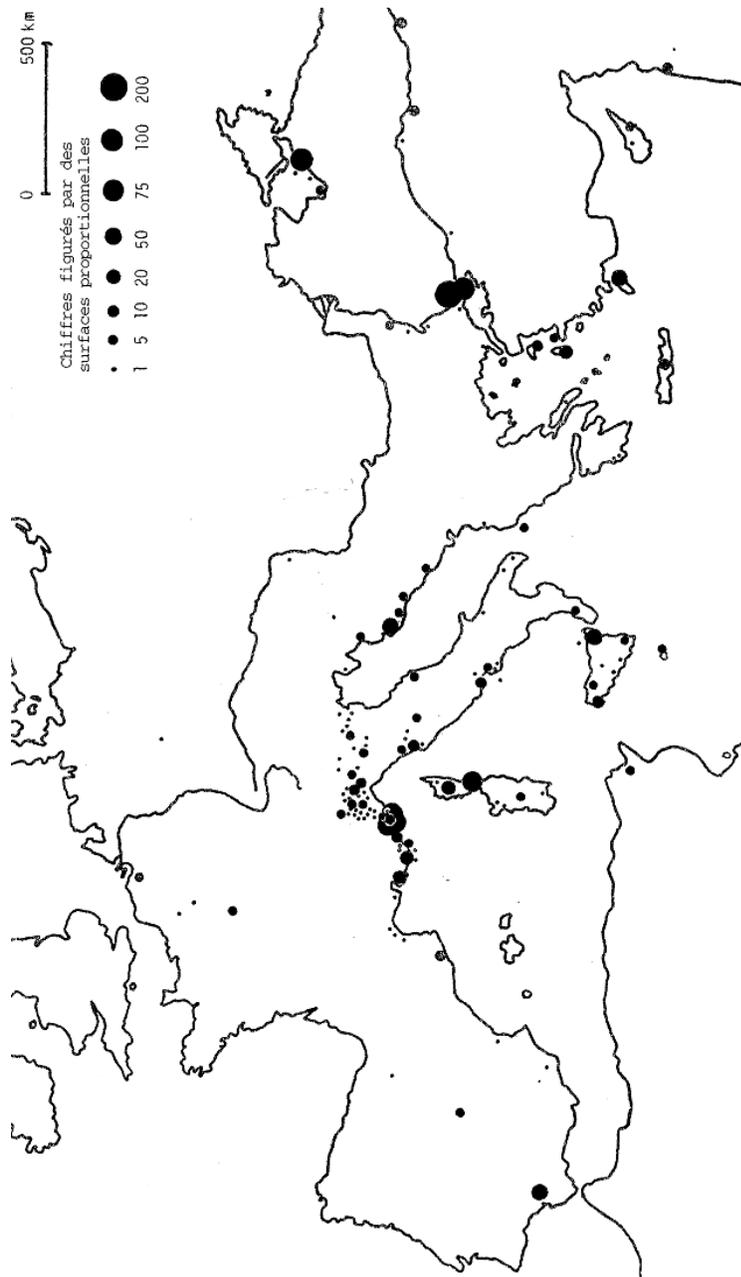


Fig. 2 - Origine des rameurs des galères génoises au XIV^e siècle: en Ligurie.

Il n'en va pas de même pour le recrutement des arbalétriers. Ici la prédominance ligure est totale: neuf sur dix viennent de cette étroite bande de terre qui va de Monaco à La Spezia, et surtout près de la moitié sont originaires de la ville même de Gênes. Sur les *Riviere*, les arbalétriers sont plutôt gens du Ponent que du Levant: Savone, Varazze, Voltri et Albenga l'emportent sur Recco et Rapallo. En dehors de la Ligurie, seule Bonifacio, colonie génoise, fournit encore quinze arbalétriers, tandis que les comptoirs génois d'Orient ont un apport minime, sinon nul: cinq à Péra, deux à Chio, aucun à Caffa. La Méditerranée orientale, d'où vient le dixième des marins ne fournit à Gênes qu'1,5% de ses arbalétriers. La Commune ne les recrute que parmi des éléments sûrs, toujours d'origine ligure, sinon génoise. La défense des galères, le port d'armes à bord sont réservés à des nationaux.

La différenciation entre les rameurs et les autres gens de mer, qui, pour F.C. Lane, est la principale conséquence sociale de la révolution nautique médiévale³⁶, est surtout sensible à l'examen des soldes que reçoivent ces deux groupes. Le droit maritime génois accorde moins de place à ces problèmes qu'à ceux qui touchent à la discipline. Un marin qui a été recruté par un patron de navire et a reçu de lui une avance s'interdit d'aller s'engager auprès d'un autre. S'il ne peut embarquer pour cause de maladie, de mariage, de mort ou d'incarcération, il doit restituer la totalité des sommes reçues, majorées de 10%; dans les autres cas, la pénalité est portée à 25%; faute de ces versements, il est considéré comme déserteur. En revanche, le patron est tenu de verser à Gênes un dépôt de cent à cinq cents livres, selon l'estimation de l'*Officium Gazarie*, pour garantir le paiement de la solde de l'équipage; les marins sont recrutés pour une année ou par mois de trente jours. Enfin, en cas de naufrage, les membres de l'équipage doivent assister le patron du navire, mais celui-ci est contraint de verser à ceux qu'il retient à son service une solde double de celle qui aurait été due pour un voyage normal³⁷.

Le montant de la rémunération est l'élément essentiel du contrat passé entre le patron et les gens de mer; aussi les livres tenus par l'écrivain de bord mentionnent-ils toujours la solde mensuelle promise à chaque marin. Première constatation: le montant en est plus élevé pour les volontaires que pour les conscrits; ainsi sur la flotte de Paganino Doria en 1351, les rameurs

³⁶ LANE 1973a, p. 416.

³⁷ VITALE 1951, pp. 55, 65-67, 208; FORCHERI, pp. 128, 130, 131.

tirés au sort touchent généralement trois livres par mois, alors que les volontaires obtiennent près de cinq livres³⁸. A l'intérieur d'une même catégorie, les écarts sont sensibles; ils tiennent souvent à la date de l'engagement; ainsi sur la flotte de Paganino Doria, les soldes versées sont en moyenne plus fortes pour les derniers recrutés, soit à la fin juin, que pour les engagés de la première heure – fin mai et première quinzaine de juin³⁹. Tout se passe comme si, pressés de compléter des équipages encore incomplets à quelques jours du départ, les patrons n'hésitaient pas à consentir quelques sacrifices financiers en faveur des derniers volontaires. Le lieu du recrutement est aussi facteur de différenciation; lors de la guerre des Détroits, des marins ont été engagés à Chio et à Péra; leur solde mensuelle est toujours inférieure à celle de leurs compagnons recrutés à Gênes. Les équipages des galères de Chio, de Péra et de Caffa, qui viennent rejoindre la flotte génoise à Chioggia, touchent moins que les autres, sans doute parce qu'ils sont composés en majorité d'Orientaux⁴⁰.

Le principal facteur de différenciation est cependant l'emploi qu'occupent à bord les diverses catégories de gens de mer. Le personnel d'encadrement est bien sûr le mieux payé. Dans le récapitulatif des dépenses effectuées en 1352, le scribe de la galère de Simone Lecavella donne les moyennes suivantes: les 168 marins ont touché 6 livres 2 sous 6 deniers et demi par mois, alors que les officiers et les 20 arbalétriers ont reçu 9 livres 8 sous 9 deniers⁴¹. Quarante ans plus tard, sur la galère de Manuele Roverino, le comite gagne 15 livres par mois, son adjoint (*subcomes*) 12 livres et demie, l'auxiliaire de l'écrivain de bord (*subscriba*) 6 livres 17 sous 6 deniers; la solde du patron et du scribe n'est pas indiquée. A titre de comparaison, les rameurs ne gagnent que de 4 livres 5 sous à 6 livres 10 sous, et les arbalétriers de 6 livres 5 sous à 7 livres 10 sous⁴². En dehors des *officiales*, quelques

³⁸ ASGe, *Antico Comune*, Galearum mariariorum introitus et exitus, n. 628; les paiements des conscrits qui occupent les 82 premiers folios du registre sont de trois livres par mois; à partir du c. 97v, sont inscrits les volontaires qui touchent de 4 livres à 5 livres 6 sous par mois.

³⁹ *Ibidem*, cc. 130 à 143.

⁴⁰ *Ibidem*, n. 720. La solde des rameurs génois est comprise entre 6 l. 10 s. et 8 l. 15 s. par mois, alors que les marins de Caffa ne touchent que 4 à 5 l. par mois (cc. 24r-26r) et ceux de Péra 4 à 7 l. (cc. 65r-67r).

⁴¹ BALARD 1970a, p. 468.

⁴² ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum rationes, n. 655.

marins sont bien rémunérés en raison de leur compétence technique: en 1351, un maître de hache touche 8 livres 15 sous par mois⁴³; en 1369, un barbier reçoit 7 livres 10 sous, soit autant que les arbalétriers⁴⁴; en 1372, un calfat gagne une livre de plus que ses compagnons de banc⁴⁵. A l'inverse, les serviteurs des maîtres de hache, des calfats ou des officiers, les esclaves et les affranchis constituent toujours une main-d'oeuvre mal payée: en 1351, le serviteur d'un calfat reçoit 1 livre 10 sous par mois, alors que les recrues en touchent le double; en 1394, un esclave n'obtient que 2 livres 15 sous par mois, près de deux fois moins que la rétribution normale des marins⁴⁶.

L'écart des soldes est surtout sensible entre les rameurs et les arbalétriers. En 1354, la solde des premiers va de 5 livres à 7 livres 18 sous 8 deniers par mois, celle des seconds est de 8 livres 15 sous; la différence s'échelonne de 10 à 32%⁴⁷. Quarante ans plus tard, sur la galère de Lodovico Grillo, les rameurs reçoivent de 4 livres 5 sous à 6 livres 10 sous par mois, les arbalétriers 7 livres 10 sous; l'écart va désormais de 14 à 44%⁴⁸. D'ailleurs, le code maritime génois prend acte de la dégradation du statut des rameurs, par rapport aux autres marins; alors qu'en 1330 huit des douze arbalétriers imposés à bord des galères pouvaient être utilisés comme rameurs, un amendement de 1344 fixe à dix le nombre des arbalétriers mais interdit au patron de les placer sur les bancs des rameurs⁴⁹. Dans la mesure où l'évolution de la technologie navale et de l'art de la guerre conduit à recruter de plus en plus d'arbalétriers, l'écart se creuse entre les simples rameurs qui, tout en restant libres, n'en apparaissent pas moins comme très défavorisés, et les arbalétriers dont le rôle s'accroît, pour prévenir la piraterie et assurer la sécurité des convois.

⁴³ *Ibidem*, n. 628, cc. 114v et 134r. Autres exemples de maîtres de hache: n. 630, c. 8r; n. 634, c. 79v; n. 647, c. 24v; n. 653, c. 71v; n. 655, c. 84v. Les maîtres de hache touchent toujours plus que les arbalétriers.

⁴⁴ *Ibidem*, n. 645, c. 112v; cfr. aussi n. 669, c. 75v.

⁴⁵ *Ibidem*, n. 648, c. non numéroté; cfr. aussi n. 645, c. 92v; n. 720, c. 44r; n. 628, c. 103v; n. 630, c. 56r.

⁴⁶ *Ibidem*, n. 628, c. 134r; n. 633, c. 23v; n. 655, cc. 60v et 63v.

⁴⁷ *Ibidem*, n. 632 (galère de Vesconte de Grimaldis).

⁴⁸ *Ibidem*, n. 655 (galère de Manuele Roverino).

⁴⁹ VITALE 1951, pp. 89-90; FORCHERI, p. 79.

L'évolution des soldes au cours du XIV^e siècle n'est pas très favorable aux gens de mer. En 1351, les rameurs de Paganino Doria reçoivent en moyenne cinq livres, s'il s'agit de volontaires; en 1354, la rémunération est passée à près de neuf livres, comme si la raréfaction de la main-d'oeuvre après la Peste Noire provoquait avec quelque retard une hausse de la solde moyenne des matelots. Mais, sitôt achevé le conflit vénéto-génois, celle-ci retombe à 5-6 livres entre 1369 et 1372; la guerre de Chioggia provoque une nouvelle hausse, le montant s'échelonnant de 6 livres 10 sous à 8 livres 15 sous par mois. Le retour à la paix s'accompagne d'une baisse durable: en 1394, comme en 1408, la solde oscille d'un minimum de 4 livres à un maximum de 6 livres 5 sous, retrouvant donc à peu près les niveaux atteints au milieu du XIV^e siècle⁵⁰.

Que représentent ces chiffres en termes de niveau de vie? Faire intervenir les variations monétaires, c'est s'avancer sur un terrain mouvant. C.M. Cipolla remarque à juste titre qu'il ne suffit pas de convertir un prix ou un salaire en grammes de métal fin, argent ou or, pour éliminer l'influence de la détérioration des instruments monétaires, la question du pouvoir d'achat du gramme d'argent ou d'or à des moments déterminés étant loin d'être résolue⁵¹. En 1296, la solde du marin est de deux livres par mois⁵²; à cette date, elle correspond à 112,8 gr d'argent fin ou à 9,95 gr d'or fin⁵³. En 1394, elle est passée à une moyenne de 5 livres de monnaie courante, soit la contre-valeur de 150 gr d'argent fin ou de 14,35 gr d'or fin, ce qui représenterait une hausse de 25 à 30% en pouvoir d'achat. En fait, pour vérifier cette conclusion, le plus simple est encore de recourir à une monnaie-marchandise de première nécessité, comme le grain. En 1300, la mine de Gênes, équivalant à 82,434 kg, vaut entre 13 et 14 sous⁵⁴; c'est dire qu'en un mois le marin peut acquérir 244,25 kg de grain. En 1394, la valeur moyenne de la mine est de 45 sous⁵⁵; un rameur payé 5 livres ne pourrait plus acheter que 183,18 kg de grain. L'augmentation relative des gages au

⁵⁰ ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum rationes, nn. 653-655 et 669.

⁵¹ CIPOLLA 1957, pp. 85-87.

⁵² ASGe, *Notai antichi*, n. 133, c. 117r.

⁵³ FELLONI 1975, p. 296.

⁵⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 74, c. 26r et *Notai ignoti*, B. 7, fr. 91, cc. 3r-6r.

⁵⁵ ASGe, *Banco di San Giorgio*, 41/90, *Victualium*, n. 149, c. 3r.

cours du XIV^e siècle est donc notoirement insuffisante; la condition économique des gens de mer s'est sensiblement dégradée.

La solde ne constitue pas le seul avantage matériel des équipages. A Gênes, comme à Venise⁵⁶, les marins sont autorisés, au moins lors des voyages de commerce, à transporter quelques marchandises, sans avoir de nolis à acquitter. Pour les Génois, si experts dans les pratiques commerciales, l'escale est avant tout un marché dont profitent les hommes d'affaires, mais aussi les membres de l'équipage. Sur les derniers feuillets de son registre, Giacomo di Compagnono, scribe de la galère Saint-Antoine envoyée par la Commune à Alexandrie en 1382, a tenu son propre livre de comptes⁵⁷. Il y mentionne les marchandises qu'il embarque à Gênes, celles qu'il acquiert au cours du voyage, celles qu'il rapporte en Ligurie. Au départ, des tissus et de l'argent: une balle de cinquante-cinq pièces de sayettes d'Irlande, deux balles de drap anglais, deux pièces de drap de Florence, une demi-pièce de toile et 165 ducats d'or. Quelques peaux d'hermines, du poisson et de la viande salée, des faisceaux de fil complètent la cargaison. Les principales transactions ont lieu en Chypre où le scribe vend les draps de Florence, du poisson salé et du fil, pour acquérir vingt pièces de camelot, deux de bocassin et trois de tissu rayé. A Beyrouth, il met en vente ses hermines et achète du bocassin et des perles de Damas. A Alexandrie, enfin, il laisse de la viande salée, les pièces de sayette et des ducats pour prendre cinq pièces de bordat, des perles pour une valeur de 4242 dirhams et demi, un rubis balais et divers objets d'usage domestique – velours, camelot, chandeliers, vases et nappe. Au retour à Gênes, la vente des perles, des pièces de bordat et de camelot permet au scribe de rembourser les sommes qui lui avaient été confiées en commande et d'ajouter à sa solde un fort joli bénéfice. Le cas de cet écrivain de bord n'est certainement pas unique. Sur les navires marchands, bien des membres de l'équipage réussissent au hasard des escales à se constituer une petite cargaison, vendue à Gênes au retour. Peut-être est-ce pour participer aux profits du commerce que certains marins empruntent quelques sous à bord et demandent au scribe de rédiger un acte portant témoignage de cet emprunt⁵⁸.

⁵⁶ LANE 1973a, pp. 424-425.

⁵⁷ ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum introitus et exitus, n. 724 (1382). L'analyse de ce registre a été faite par DAY 1961, pp. 629-656 et BALARD 1974, pp. 256-257.

⁵⁸ ASGe, *Notai antichi*, n. 208, cc. 154-162.

Sur les galères de la Commune, les rameurs ne peuvent guère jouir d'avantages aussi importants. Le seul qui leur soit accordé est de participer au partage du butin pris sur un navire ennemi de Gênes. Les statuts de Gazarie de 1403 reconnaissent à l'équipage la possession du quart du butin, alors qu'à Venise un tiers revient aux rameurs, un autre tiers aux *homines de pede* et le dernier tiers à l'encadrement⁵⁹. Les livres de bord génois enregistrent le montant du butin au retour d'une expédition. En 1358, quatre galères, placées sous le commandement de Niccolò Lavoraben, rapportent du sucre, de la soie, des cantares de laine, deux pièces de camelot et un esclave, tandis que Francesco Saliceto, qui commande deux galères, fait mettre en vente un navire, une barque, du drap de Vitry, de la soie et des futaines⁶⁰. Vingt ans plus tard, Pietro Piccone di Arenzano, qui a fait quelques prises de guerre dans l'Adriatique, en fait dresser la liste par son écrivain de bord. Les modalités de répartition du butin ne sont malheureusement pas précisées⁶¹.

En dehors de petites transactions commerciales et d'une éventuelle part du butin, le plus important avantage en nature dont bénéficie le matelot est constitué par des denrées alimentaires. Les lois maritimes génoises sont à cet égard tout à fait conformes aux normes en vigueur en Méditerranée. D'après le *Liber Gazarie* de 1339, le marin doit recevoir trente onces de biscuit par jour, soit 795 grammes; la quantité demeure inchangée à la fin du siècle, puisque sur les galères de Romanie les marins reçoivent trois *rubi* de biscuit par mois, c'est-à-dire 23,8 kg⁶². Le patron du navire doit embarquer au départ de Gênes un chargement de 75 cantares de biscuit, qui doit être renouvelé à Naples ou en Sicile, pour les galères qui se rendent en Méditerranée orientale⁶³. Sur la base d'une consommation journalière de deux cantares et cinquante livres, soit 127 kg, le minimum fixé par la loi correspond à trente-deux jours de navigation, soit à la durée des voyages les plus rapides entre Gênes et ses comptoirs orientaux de Chio et de Péra⁶⁴.

⁵⁹ VITALE 1951, p. 182; LANE 1973a, p. 426.

⁶⁰ ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum introitus et exitus, n. 698, cc. 33r et 34r.

⁶¹ *Ibidem*, n. 718, c. 93v.

⁶² VITALE 1951, p. 65; ASGe, *Antico Comune*, Magistrorum rationalium, n. 85, c. 184; cfr. FORCHERI, p. 128.

⁶³ VITALE 1951, p. 93; FORCHERI, p. 82, lit 175 cantares, là où le texte porte LXXXV.

⁶⁴ Sur les temps de navigation vers l'Orient, cfr. BALARD 1978, I, p. 473 et 2, pp. 576-577.

Sur les livres de bord figurent toujours les dépenses de bouche de l'équipage, peu nombreuses et peu diversifiées. La plupart des denrées nécessaires sont rassemblées au départ de Gênes. Mais une longue campagne pose de brutaux problèmes d'approvisionnement; en 1351-1352, ces dépenses représentent pour la flotte de Paganino Doria 56% des frais de l'expédition. Il faut faire venir du biscuit de Chio, d'Héraclée, de Bulgarie et d'Altologo, des grains, du biscuit et de la farine de Caffa et utiliser, pour ce faire, le concours d'armateurs privés⁶⁵. Même pour un armement pacifique, comme celui qui emporte en 1382 une ambassade vers Alexandrie, les frais d'approvisionnement sont lourds. Le scribe, Giacomo di Compagnono, enregistre dans ses comptes les achats effectués à Gênes entre le 14 janvier et le 20 mars 1382, date du départ: biscuit, vin, quelques barils de poissons salés. Au cours du voyage, les dépenses pour le compte de l'équipage sont plus rares: du vin, des barils d'eau douce et surtout des cantares de biscuit. On acquiert ces denrées à Messine, Reggio, Alexandrie, Tripoli, Beyrouth, puis à Corfou et de nouveau à Reggio, lors du voyage de retour. Très rarement, le biscuit est remplacé par du pain frais: en 1382, Silvestro de Marinis complète avec du pain acheté à Messine et à Reggio l'ordinaire de son équipage⁶⁶. Une galère de garde, qui se contente de patrouiller le long de la riviera du Levant, peut relâcher pour effectuer quelques achats d'aliments frais: du pain à La Spezia et à Chiavari, de l'huile, de la farine, du vin et des viandes à Levanto viennent agrémenter l'alimentation des marins embarqués en 1394 sur la galère de Pagano di Biassa⁶⁷. Mais généralement, en dehors de ce que peuvent acheter les marins aux escales, et qui n'est pas enregistré par la comptabilité de bord, le biscuit et le vin – ce dernier étant payé par les hommes sur leur solde – constituent la base de l'alimentation. Une base médiocre et peu diversifiée qui apporterait néanmoins les calories suffisantes aux rameurs – 795 grammes de biscuit représentent théoriquement 2965 calories, selon les calculs d'E. Grendi⁶⁸ – mais n'évitent pas les carences en vitamines.

Sur les navires de commerce, la table des marchands est beaucoup plus attrayante; elle est pourvue par les contributions – ou *compagna* – des hom-

⁶⁵ BALARD 1970a, pp. 455-456.

⁶⁶ BALARD 1974, p. 254.

⁶⁷ ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum rationes, n. 653, c. 90v.

⁶⁸ GRENDI 1975b, p. 107, note 21.

mes d'affaires qui peuvent admettre avec eux tout au plus un ou deux serveurs⁶⁹. Aussi est-ce pour le compte exclusif des marchands que l'écrivain de bord passe ses écritures, sous la rubrique *Scotum mercancium*, bien remplie à chaque étape du voyage. En 1382, sur la galère de Silvestro de Marinis, les marchands se nourrissent de viande fraîche (agneaux de lait, moutons, poulets, porcs, veaux de lait et cailles), de poissons frais (esturgeons, murènes, thons) ou salés, d'oeufs et de fromage. La variété des autres aliments est extrême: courges, oignons, lentilles, aubergines, pâtes, choux, radis, grenade, raisin, citrons et citronnade. Le pain frais et le vin sont signalés dans les comptes presque à chaque escale. Les ingrédients nécessaires à la cuisine ne sont pas oubliés: le scribe note l'achat de barils d'huile et de vinaigre, de sel, de poivre, d'épices diverses et surtout des herbes sans lesquelles la cuisine génoise n'aurait guère de saveur⁷⁰. Le patron du navire et les autres officiers de bord sont admis à la table des marchands, moyennant une contribution plus ou moins réduite par rapport à leurs hôtes⁷¹.

Biscuit et vin pour les rameurs, alimentation raffinée pour les marchands et l'état-major: le contraste est éclatant et ne peut qu'ajouter aux rancœurs de l'équipage. De fait, la vie à bord des galères génoises au XIV^e siècle est difficile. L'insatisfaction des hommes de mer est grande. A Gênes, comme à Venise⁷², se dégrade la condition économique et sociale des marins. Un premier symptôme en est la fréquence des désertions, malgré la rigueur des lois⁷³. Au cours de la guerre des Détroits, la Commune dut créer un *Officium fugitivorum*, dont le registre incomplet comporte soixante-trois noms, correspondant aux lettres A à G⁷⁴. En 1356, une flotte de treize galères compte 193 marins déserteurs⁷⁵; deux ans plus tard, les quinze galères, placées sous le commandement de Lodovico Boccanegra, ont en moyenne seize fugitifs par bâtiment. Dans la flotte de Berbérie de 1392,

⁶⁹ VITALE 1951, pp. 109-110.

⁷⁰ BALARD 1974, pp. 254-255.

⁷¹ VITALE 1951, p. 109.

⁷² LANE 1973a, pp. 416-419 et p. 423, n. 4.

⁷³ VITALE 1951, pp. 38, 67-68; cfr. FORCHERI, pp. 128-129; ORIGONE 1978, pp. 296-297.

⁷⁴ ASGe, *Antico Comune*, Galearum fugitivi, n. 625.

⁷⁵ ORIGONE 1978, pp. 298-299.

forte de trente-cinq galères, on dénombre 384 défailants, soit une moyenne de onze par navire⁷⁶. Bref, il n'est pas d'exemples de galère revenue à Gênes avec la totalité de son équipage initial; la tentation de la désertion affecte aussi bien les rameurs que les arbalétriers, quoique dans une moindre mesure pour ces derniers⁷⁷.

Plus grave que la désertion individuelle est la rébellion collective de l'équipage. L'annaliste génois, Giorgio Stella, en signale deux cas importants⁷⁸. En 1327, des marins se dressent contre un capitaine d'origine noble, revenant de Syrie, et qui refusait de leur verser la solde. Assiégré dans le monastère de Santo Stefano, le patron de la galère est obligé de céder. En 1339, le tumulte prend plus d'ampleur: les équipages des galères génoises, au service du roi de France, se soulèvent contre leur amiral, Aitone Doria, qui leur refusait la solde ou ne leur ne versait qu'une partie. Le chef des révoltés, Pietro Capurro de Voltri, est emprisonné avec quinze de ses compagnons, mais les marins revenus à Gênes s'unissent avec ceux de Savone. La rébellion ne s'apaise qu'avec l'élection d'un doge populaire, Simone Boccanegra. Quelques années plus tard, le mécontentement des gens de mer tourne à l'insoumission, lorsque Gênes est engagée dans la guerre contre la coalition des Vénitiens, des Grecs et des Catalans. Après le départ des soixante unités placées sous le commandement de Paganino Doria, la Commune en novembre 1351 arme une galère qu'elle confie à Nicolino Piccone, chargé de rejoindre le gros de l'expédition en Roumanie. Le scribe, Paolo Bono, déclare que le 19 décembre, à Punta di Castella en Calabre, les marins se sont soulevés contre leurs officiers; ils refusaient d'aller en Roumanie et demandaient à revenir à Gênes ou à aller en Occident. Ils neutralisent l'encadrement qui acceptait de poursuivre le voyage; la galère revient à Gênes où elle est désarmée le 8 janvier 1352⁷⁹. Notre source n'indique pas ce qu'il advint des mutins.

Désertion et rébellion sont les symptômes d'une réelle dégradation de la condition des gens de mer au cours du XIV^e siècle. Les solutions possibles ne sont pas très nombreuses. Augmenter la solde? L'aristocratie marchande qui

⁷⁶ ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum introitus et exitus, n. 733.

⁷⁷ ORIGONE 1978, pp. 340-343: six arbalétriers sont portés déserteurs sur un effectif de 193 fugitifs.

⁷⁸ *Annales Genuenses*, pp. 111 et 128-129.

⁷⁹ ASGe, *Antico Comune*, Galearum marinariorum rationes, n. 630, c. 1v.

dirige la Commune s'y refuse, pour ne pas léser ses propres intérêts. Elle tend plutôt à renforcer la rigueur des lois qui punissent les marins fugitifs ou rebelles. Remplacer les défaillants et élargir le recrutement? C'est effectivement l'un des remèdes, constamment employé après 1350. Chaque escale est l'occasion de nouveaux engagements pour remplacer les fuyards, les blessés ou les morts⁸⁰. Un appel de plus en plus pressant est adressé aux comptoirs orientaux; lors de la guerre de Chioggia, chacun d'entre eux arme plusieurs galères; en temps de paix, les comptoirs doivent envoyer des marins à Gênes pour compléter les équipages. Aussi la proportion des Orientaux parmi les rameurs s'accroît à la fin du siècle, au point que le sixième de l'équipage des galères génoises est alors d'origine orientale. A cette date, plutôt que d'armer chaque année des galères pour l'escorte des convois de Romanie, de Syrie ou d'Alexandrie, la Commune préfère s'en remettre à l'initiative privée: elle passe des contrats avec des armateurs qui s'obligent à mettre leur bâtiment au service des autorités pour une durée déterminée. La responsabilité du recrutement, de la solde et de la nourriture de l'équipage revient entièrement aux armateurs⁸¹. Dès lors, pour éviter toute contestation, il est tentant d'offrir aux marins des compensations qui n'affectent pas le budget de l'expédition: les profits de la piraterie peuvent susciter le zèle des plus indociles. Une piraterie dirigée d'abord contre les ennemis de la Commune, Vénitiens et Catalans, mais qui n'hésite pas à s'en prendre aux propres compatriotes des assaillants⁸². La course devient même officielle à la fin du XIV^e siècle: les trésoriers de Péra l'autorisent, à condition de recevoir le dixième du butin; en 1403, avec l'accord du capitaine général envoyé en Orient par Boucicault, un armateur génois part en course, pour ne point rester inactif à Caffa, entre deux missions officielles⁸³.

Le mal est donc profond et les conséquences graves. D'une part, les hommes d'affaires subissent des retards importants et des pertes sensibles.

⁸⁰ BALARD 1974, p. 253. Sur la galère de Simone Lecavella (1351-1352), 76 nouveaux engagés montent à bord à Gaète, Tropea, Messine, Chio et Péra. En 1369, Pellegrino Maraboto doit lever treize remplaçants à Portofino, Portovenere, Bonifacio, Salerne et Rhodes.

⁸¹ Quelques exemples: ASGe, *Antico Comune*, Magistrorum rationalium apodixiae, n. 98 (1385); Magistrorum rationalium introitus et exitus, n. 59, c. 185 (1386); n. 60, c. 240 (1388); n. 104, c. 34r (1395) etc.

⁸² Cfr. BALARD 1978, II, pp. 587-598.

⁸³ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Peire Sindicamenta, n. 1, c. 108r et n. 2, cc. 28r et 41v.

Le coût des assurances maritimes s'élève, la sécurité des navires doit être renforcée. D'autre part, la Commune, avec l'appui des armateurs, favorise le recrutement des arbalétriers, leur consent une solde plus élevée et accroît ainsi le fossé qui sépare désormais les gens de mer en deux classes. D'un côté, un groupe aux activités nobles et au prestige intact, chargé du commandement et de la protection des navires; de l'autre, des rameurs, paupérisés, instables, insatisfaits, où se mêlent de pauvres hères venues de tous les horizons de la Méditerranée et qui ont peu d'espoir d'échapper à la rigueur d'une discipline de moins en moins consentie et de plus en plus pesante. La division des gens de mer en deux groupes antagonistes, ainsi que la progressive « dégénovisation » – pardon pour ce néologisme – de la flotte génoise sont les conséquences directes de la « révolution nautique médiévale ».

Navigazione, arsenali e cibo dei marinai genovesi in Oriente nel Trecento

Si è generalmente sostenuto che la navigazione medievale era molto lenta, perché sottoposta ai venti, alle correnti, alla ‘fortuna’ di mare, cioè alle tempeste ed ai cattivi incontri. Inoltre, durante i viaggi ‘en droiture’, i marinai devono accontentarsi di una dieta monotona, a base di biscotto e di vino, senza gli indispensabili cibi freschi, ricchi di vitamine e di oligoelementi. E infine, quando i Latini si stabiliscono in Oriente, riprendono possesso degli arsenali creati dall’impero bizantino e utilizzano la mano d’opera ivi stabilita, rafforzata di tanto in tanto da emigranti – avventurieri che accompagnano mercanti, marinai e soldati.

Eppure non si può essere soddisfatti di tali conclusioni, molte generiche, quando le fonti disponibili ci permettono di determinare con maggiore precisione quale fosse la vita quotidiana dei marinai, quali fossero le rotte seguite dalle navi, gli scali dove si faceva una tappa più o meno prolungata. Tra queste fonti, nessuna è più vicina alla realtà quotidiana della navigazione dei libri di bordo. Meglio dei testi normativi, per i quali ci si può sempre chiedere fino a che punto siano seguiti, i libri di bordo, scritti dallo scriba della nave, costituiscono certamente la migliore fonte sulla prassi della navigazione nel Medio Evo. Ma il termine deve essere precisato. Si riferisce di fatto ad una certa varietà di testi, con differenze fra l’uno e l’altro. Da una rubrica del *Liber Gazariae*, scritta nel 1330, si sa che le galee leggere, partendo da Genova per la Romania o la Siria, dovevano avere a bordo uno scrivano che registrava sui suoi libri la quantità delle merci caricate da ciascun mercante, i contratti di arruolamento dei marinai, la paga distribuita e le spese fatte per il legno durante il viaggio¹. Ad esempio si può citare il libro di conti della galea Sant’Antonio, utilizzato nel 61 da John Day per uno

* Pubblicato in *La Storia dei Genovesi. 9. Atti del Convegno di Studi sui Ceti dirigenti nelle Istituzioni della Repubblica di Genova*, Genova 7-8-9-10 giugno 1988, Genova, pp. 235-244.

¹ VITALE 1951, pp. 64-68 e 89; FORCHERI, pp. 79 e 119-122.

studio sui prezzi delle derrate nel Mediterraneo alla fine del Trecento². Io stesso ho potuto seguire la navigazione di una galea della flotta di Paganino Doria, mandata contro Bisanzio nell'anno 1351. Lo scriba della galea di Simone Lecavella registra le spese del viaggio ed anche, sotto la forma di un giornale di bordo, le diverse tappe del viaggio³. Ugualmente nel 1369-1370, lo scriba della galea di Pellegro Maraboto, che porta ad Alessandria d'Egitto due ambasciatori del Comune, ci fa conoscere i diversi scali dove si ferma il legno, tanto per il viaggio di andata quanto per il viaggio di ritorno che termina nei pressi di Tropea, in Calabria⁴.

Diversa è la fonte che vorrei presentarvi oggi e che ho avuto la buona fortuna di scoprire, perché registrata nell'Archivio di Stato, sotto una falsa data⁵. Si tratta di un quaderno di tredici fogli dell'anno 1368, che riguarda le spese fatte dallo scriba di un legno genovese, che, partendo da Famagosta, fa tappa in diverse isole del mar Egeo fino a Pera, e che ritorna in Italia per la via di Famagosta, Rodi, Corone e Napoli, dove finiscono i conti. Senza dubbio il fascicolo non è completo, perché dalle note sparse sulla prima carta si deduce che il padrone del legno è stato debitore nei riguardi dello scrivano per spese fatte a Bonifacio, uno scalo che non compare nelle carte conservateci. È evidente quindi che la prima parte del viaggio è stato oggetto di registrazioni oggi perdute.

Così come si presenta, la nostra fonte non è un giornale di bordo, e neppure un libro di bordo, ma deve essere considerata come un libro di rifornimenti di bordo dove sono registrate le spese indispensabili per la nave e per l'equipaggio, rimanendo inteso che quando i marinai scendono a terra per pranzare in una tavernetta, lo scrivano di bordo non dice nulla. Da queste considerazioni si possono dedurre la ricchezza e i limiti della fonte: ricchezza, perché vi troviamo la registrazione tanto delle spese di bocca quanto di quelle per l'armamento della nave con le diverse riparazioni ad ogni scalo. Ma limitata, perché non siamo sicuri che l'ultima registrazione fatta a Famagosta significasse l'immediata partenza della nave; e, d'altra parte, le quantità di derrate comprate non sono quasi mai notificate, per cui

² DAY 1961, pp. 629-656.

³ BALARD 1970a, pp. 431-469.

⁴ BALARD 1974, pp. 243-264.

⁵ Archivio di Stato di Genova (= ASGe), *Banco di San Giorgio*, Galearum S. Georgii, n. 2122/C.

non possiamo calcolare gli elementi quantitativi della dieta quotidiana dei marinai. Purtuttavia, il nostro libro di dispensa ci permette qualche considerazione sulla navigazione genovese in Oriente, sugli scali, sui cibi dell'equipaggio, rimettendo in discussione quanto generalmente sostenuto ⁶.

Le registrazioni dello scrivano ci inducono ad una considerazione circa il suo livello di cultura. La conoscenza del latino, la formazione nel campo del diritto civile o commerciale che caratterizzano a Genova il notaio, come ha bene illustrato Giorgio Costamagna qualche anno fa⁷, non esistono nel nostro libro. Lo scrivano Lorenzo Bozzio, un nome che non ho ritrovato nelle fonti coeve, usa una brutta lingua, un latino molto scorretto che trascura le normali concordanze della grammatica elementare. Trasforma in uno strano latino i termini tecnici nel campo della navigazione e lascia tanti errori nella scrittura che in alcuni casi non si riesce a riconoscere il termine esatto. Insomma lo scrivano di bordo è un uomo di cultura elementare, non paragonabile a quella di un notaio. È soltanto un mercante di ceto medio, che utilizza un brutto latino perchè è d'uso a Genova utilizzare il latino in questo tipo di registrazione. Neppure il padrone del legno, Bertono Iuro, ha lasciato traccia nelle fonti coeve. Dunque si tratta di gente di livello medio per un piccolo legno che fa il cabotaggio da un'isola all'altra nel Mediterraneo orientale.

Per questo motivo, le informazioni hanno un valore di primo piano in quanto non si riferiscono ad una galea di ambasciatori o di avanguardia di una flotta di guerra, ma alla normalità del traffico, affidato più ai legni di piccolo tonnellaggio che ai grandi natanti dei quali tutti parlano, trascurando le flotte ausiliarie di legni o di grandi barche ⁸.

Consideriamo dapprima il viaggio del nostro legno. Le registrazioni iniziano a Famagosta il 22 novembre del 1368 e si interrompono il 10 dicembre. Ritroviamo il legno a Rodi il primo di gennaio 1369, cioè 21 giorni dopo l'ultima registrazione in Cipro. Se supponiamo un viaggio di questa durata, per una distanza più o meno di 375 miglia nautiche⁹, la velocità relativa sarebbe soltanto di 19 miglia al giorno. Invece, tra Rodi e Lango, di-

⁶ MOLLAT 1983, pp. 145-146; le relazioni presentate al Convegno internazionale di Storia marittima di Napoli, in RAGOSTA 1981 e BALLETO 1986b, p. 277 e nota.

⁷ COSTAMAGNA 1970.

⁸ BRAUDEL 1966, I, pp. 274-276.

⁹ Sulle distanze e i tempi di percorsi nel Mediterraneo si veda PRYOR 1987a, pp. 97-99.

stanti 59 miglia, arriviamo a una velocità di 30 miglia al giorno. Altri viaggi sono ancora più rapidi: sette giorni da Rodi a Corone per 380 miglia, cioè 54 miglia al giorno, e, soprattutto, un giorno da Chio a Rodi, cioè 190 miglia per via diretta. Due conclusioni si impongono: da una parte, in circostanze favorevoli, con buon vento, la velocità maggiore della nave medievale non è tanto diversa da quella raggiunta da un veliero di oggi, fatta eccezione per i velieri di competizione costruiti negli ultimi vent'anni. La velocità media nei mesi pre estivi o dell'autunno va da 30 a 36 miglia al giorno. Seconda conclusione: la velocità della nave è molto irregolare da un viaggio all'altro. Ad esempio, nel mese di giugno, il nostro legno va da Rodi a Famagosta in otto giorni, cioè con una velocità di 47 miglia al giorno. Invece, nello stesso percorso, ma inverso da Famagosta a Rodi, impiega 20 giorni alla fine di agosto, cioè nelle settimane in cui il mar Egeo conosce i venti estivi venuti dal nord e che ostacolano il viaggio del legno. La lentezza dei natanti medievali risulta più dall'irregolarità della navigazione che dalla lentezza assoluta della nave.

Un secondo fattore, questo ben conosciuto¹⁰, determina le stesse conseguenze: cioè la lunga permanenza negli scali. Tenendo conto soltanto delle prime e delle ultime registrazioni scritte in un medesimo luogo, si deduce che il nostro legno rimane in alto mare per 119 giorni e fa soste per 244 giorni: ne risulta, dunque, che la permanenza nei porti rappresenta i due terzi del viaggio. Conoscendo i costi elevati delle soste prolungate per le navi da carico nei porti odierni, si può capire benissimo il basso rendimento dell'investimento navale nel Medio Evo. Ad esempio, tra il 6 febbraio e il 28 di maggio, il legno di Bertono Iuro rimane per 112 giorni a Pera, senza altro motivo che la necessità di provvedere a riparazioni indispensabili, delle quali abbiamo notizia dalle spese registrate dallo scrivano.

In sostanza, l'interesse maggiore del nostro libro viene dalla segnalazione di tutti gli arsenali dei Genovesi nell'area del mare Egeo. A Famagosta, dove esiste a sud della città un arsenale che può essere chiuso da una porta¹¹, lo scrivano registra spese per stoppa, pece, corde, chiodi, spigne, zanche, filo, aghi da vela, barili per l'acqua, tanto all'inizio del viaggio quanto durante la sosta di luglio e di agosto. A Rodi, ancora, si comprano stoppa, pece, zanche e corde, chiodi e tavole di legno, ma soltanto nei viaggi di ritorno.

¹⁰ BALARD 1978, II, pp. 576-578 e bibliografia ivi citata.

¹¹ BALARD 2007a, pp. 83-91.

A Lango, 200 chiodi; a Altoluogo due dozzine di corde; a Chio 1700 zanche, filo da vela, tavole di legno, 200 chiodi e candele di sevo, ma non stoppa e pece. Le più grosse spese di raddobbo sono effettuate a Pera: 13 cantari e mezzo di pece, 3 cantari di stoppa, corde, canapa, filo da vela, zanche, lanterne per la vita a bordo, tavole di legno, un albero medio, sei remi, un'ancora, un ceppo di ancora, barili e botte da vino, per un totale di 30 prodotti indispensabili all'armamento del legno. Sulla via del ritorno si comprano di nuovo stoppa e pece a Napoli. Insomma tutti gli scali, al di fuori di Mitilene e di Corone, sono utilizzati per spese di riparazioni. E ciò rallenta, è ben chiaro, la velocità della navigazione. Un piccolo legno che solca le rotte dell'Oriente richiede una cura costante dell'armatore e dell'equipaggio.

Il libro di bordo mette in evidenza l'esistenza di tanti piccoli scali quasi in ogni isola dell'Egeo, dove gli armatori possono fornirsi della pece, della stoppa e delle tavole di legno secondo i bisogni, senza parlare di altri pezzi dell'armamento della nave. Adoperano lavoratori locali, ma soprattutto connazionali trasferiti in Oriente. Ad esempio, un conto del libro elenca lo stipendio di 29 maestri calafati a Pera e di 6 carpentieri¹². Dei primi, tre soltanto sono Greci, abitanti del borgo vicino a Lagirio, dove si trovava l'antico Exartysis, uno degli arsenali più famosi di Costantinopoli al tempo dell'impero¹³. Invece, 26 calafati sono Liguri, provenienti per la massima parte dalla Riviera di Levante, da Rapallo e Sestri Levante fino a Portovenere. E tutti i carpentieri hanno la medesima provenienza. Si deduce dunque che nei principali arsenali d'Oriente i Genovesi hanno saputo impiantare una mano d'opera di buon livello, che porta con sé le tradizioni nautiche della Liguria e che mantiene a un livello inferiore gli artigiani locali. I grandi centri del 'Commonwealth genovese' sono provvisti di personale qualificato per la costruzione o per il raddobbo dei natanti e le spese relative sono superiori a quelle impiegate per l'acquisto delle derrate alimentari: a Pera si spendono 285 perperi per la nave e 227 perperi per il cibo dell'equipaggio. Il mezzo nautico è valutato di più di quelli che vi lavorano.

Eppure, ogni scalo fornisce alla nave le derrate alimentari di prima necessità. Il libro di Lorenzo Bozzio è dunque una fonte di gran valore per lo studio della dieta quotidiana dei marinai. Ma, prima di affrontare questo

¹² ASGe, *Banco di San Giorgio*, Galearum S. Georgii, n. 2122/C, c. VIII.

¹³ JANIN, pp. 236 e 457.

tema, si deve sapere per quale tipo di marinai le spese sono registrate. Infatti, il libro si apre con l'intitolazione «Expense facte pro compagna»¹⁴. Cosa significa questa parola? In un altro giornale di bordo, quello di Simone Le-cavella del 1351-52, lo scrivano faceva la distinzione tra la compagna, cioè gli ufficiali di bordo, dal capitano a lui stesso, circa una diecina di persone, e i rematori che costituivano il resto dell'equipaggio¹⁵. Tra questi due gruppi la dieta era molto diversa: per i rematori, vino e biscotto e di tanto in tanto un po' di pane fresco e di pesce salato. Invece gli ufficiali, come d'altra parte i mercanti a bordo della Sant'Antonio sulla rotta di Alessandria nel 1382¹⁶, godevano di cibi diversificati: carne fresca, pesci, uova, formaggio, frutta e verdura, pane fresco, olive, aceto, spezie e quelle erbe senza le quali la cucina genovese perderebbe ogni sapore¹⁷. Da queste fonti, paragonabili alla nostra, si potrebbe dunque credere che le spese registrate sono destinate soltanto al cibo degli ufficiali di bordo, che soli meritavano la qualificazione di compagna. Sarebbe lo stesso per il nostro legno? La frequenza delle piccole spese, quasi ogni giorno durante le lunghe soste nei porti, ed anche la quantità ridotta delle derrate comprate, benchè questa sia menzionata soltanto per qualche prodotto e non per tutti, ci fanno sospettare che lo scrivano abbia registrato tutte le spese per la dispensa degli ufficiali di bordo e non per quella dei marinai, come dimostra qualche rubrica del libro.

Allora cosa mangiava questa gente di mare? Il biscotto, alimento di base degli equipaggi è sempre presente. Se ne comprano tre cantari, 76 rotoli, cioè 156 chili a Famagosta, qualche giorno prima della partenza del legno. Se si tiene conto che il consumo medio di un marinaio o di un rematore doveva superare mezzo chilo al giorno¹⁸, è ben chiaro che la spesa per 156 chili di biscotto si riferisce soltanto al consumo previsto per una diecina di uomini e non per tutto l'equipaggio, che ammontava a settanta od ottanta marinai. A Rodi, dopo 21 giorni di navigazione, si compra di nuovo 1 cantaro, 44 rotoli di biscotto, cioè 61 chili, una quantità che non bastava per tutta la gente di mare a bordo. A Lango, ad Altoluogo ed a Chio nessuna spesa per il biscotto. Lo ritroviamo a Pera, dove due grosse spese si riferiscono a que-

¹⁴ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Galearum S. Georgii, n. 2122/C, c. I.

¹⁵ BALARD 1970a, p. 456.

¹⁶ BALARD 1974, pp. 254-255.

¹⁷ BALLETO 1986b, pp. 201-203 e 210-213.

¹⁸ LANE 1966a, p. 264.

sta derrata; da una parte 26 cantari, 96 rotoli e poi 6 cantari, 23 rotoli alla vigilia della partenza: cioè un totale di 15 quintali, una quantità senza dubbio prevista per un lungo viaggio. Difatti, si deve aspettare un mese per incontrare una nuova spesa per il biscotto (cioè 1 cantaro, 44 rotoli), cioè 62 chili, comprato a Rodi, poi di nuovo 2 cantari, 30 rotoli, una settimana prima della partenza da Famagosta, e 2 cantari 38 rotoli durante la sosta di dieci giorni a Rodi, sulla rotta di ritorno in Occidente. L'ultima spesa per il biscotto è fatta a Napoli: due cantari e mezzo alla vigilia della partenza per Genova. Da questi dati è ben chiaro che, tanto per gli ufficiali, quanto per i marinai, il biscotto rimane alla base della dieta di ogni giorno, ma il consumo dei primi non è del tutto paragonabile a quello dei secondi.

Ciò che li distingue è la straordinaria varietà dei cibi riservati alla compagnia. Tre derrate sono oggetto di spese quasi ogni giorno: la carne, il pane ed i ceci. Carne fresca per i giorni di prolungata sosta negli scali e carne salata alla vigilia della partenza del legno; pane fresco che si ritrova in ogni rubrica e soprattutto un consumo abbondante di ceci, e, in misura più ridotta, di fave. L'importanza del consumo dei ceci non è mai stata rilevata come nel nostro libro. Ad esempio, durante la lunga permanenza di 112 giorni a Pera, lo scrivano registra 82 spese per i ceci, 53 per il pane, 39 per la carne. Se si comprano i ceci due giorni su tre, è ben chiaro che questa derrata, ricca di proteine e di calorie concentrate in un piccolo volume, prende il posto del biscotto come alimento di base della gente di mare, almeno durante la sosta negli scali. A Pera solo il pesce, con 58 menzioni, può rivaleggiare con i legumi secchi. Altrove, i ceci arrivano al primo posto per la frequenza delle spese relative: 32 volte a Famagosta, 9 a Rodi, 2 a Lango, 3 a Chio, 1 a Messina e 21 a Napoli.

In confronto con i ceci, le altre derrate alimentari possono essere considerate soltanto come un complemento alla dieta quotidiana, al di fuori del vino per il quale sono registrate importanti spese nei principali scali del legno: Famagosta (4 volte), Rodi (1 botte di vino greco), Chio (1 caratello), Napoli (4 volte) e soprattutto Pera con 38 volte. Tra gli altri componenti della dieta troviamo le uova, il formaggio, i ravanelli, la lattuga, le cipolle, i zucchini, i porri, il caviale, i cavoli e gli indispensabili ingredienti, sale, olio, aceto, spezie, senza dimenticare l'indimenticabile 'pestu', comprato una volta a Pera.

Da una attenta lettura dei libri di bordo, fonte specifica e ricchissima per lo studio della vita quotidiana dei marinai e del ritmo della navigazione, risultano dunque tre conclusioni. Dapprima, la lentezza della nave genovese

nel Medio Evo è causata non dall'incapacità della gente di mare a domare la natura e gli elementi contrari, ma dalle lunghe soste nei porti e dalla grande irregolarità dei tempi sugli stessi percorsi. Secondo punto: nel Trecento quando la navigazione occidentale si è tanto sviluppata nei mari d'Oriente, ogni isola dell'Egeo costituisce uno scalo più o meno provvisorio per la nave che trova rifornimenti di prima necessità. In confronto, i grandi stabilimenti genovesi e non genovesi – pensiamo a Rodi – danno la possibilità di raddobbare la nave; ogni sosta permette di sostituire dei pezzi rotti o perduti e di rafforzare l'armamento. E, infine, le spese per la dispensa dimostrano che la dieta della gente di mare è ben più diversificata di quello che si credeva: il biscotto, re del mare, cede la sua preminenza, almeno negli scali, ai ceci, alla carne e al pane fresco, contornati da una grande varietà di derrate alimentari che danno un pò di dolcezza e di delicatezza alla tavola di bordo.

Ieri, come oggi, i Genovesi a terra o a bordo, sanno davvero vivere bene.

Biscotto, vino e... topi.

Dalla vita di bordo nel Mediterraneo medievale

In una pagina del « Libro del Consulado del mar », di cui l'ultima redazione risale agli anni 1340-1400, compaiono i topi ed i gatti in un divertente balletto. Se non ci sono gatti a bordo, il patrono della nave deve risarcire i mercanti per i danni provocati dai topi, a meno che costui abbia potuto, grazie ad uno scalo, sostituire i gatti morti a bordo. In questo caso, i mercanti perdono ogni diritto ad un risarcimento¹.

Nelle leggi marittime, i riferimenti agli animali parassiti non sono molti. Il brano citato del « Libro del Consulado del mar » evidenzia un aspetto, certo minore, della vita di bordo sulle navi medievali, ma un aspetto evidenziato anche dai viaggiatori e pellegrini a proposito delle spaventose condizioni dei viaggi marittimi nel Mediterraneo medievale. Benché abbiano stipulato un contratto con il patrono della nave, i passeggeri sono trattati male da costui, dispongono di uno spazio ridottissimo per la loro persona ed i bagagli, entrano in conflitto con i pidocchi ed i topi, con i quali si disputano un biscotto duro come la pietra², bevono un'acqua fetida e soffrono tutte le miserie del mondo – un cibo monotono sprovvisto di vitamine, il timore dei Turchi, dei pirati e dei temporali – prima di arrivare al termine del viaggio e della loro penosa ascesa. In poche parole, se si dà fiducia ai racconti dei viaggiatori e dei pellegrini del Quattrocento, il passaggio oltremare rappresenterebbe quasi un anticipo dell'Inferno.

* Pubblicato in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Atti del Convegno. Genova, 1-4 giugno 1992 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXII/II, 1992), pp. 241-254.

¹ PARDESSUS, II, p. 75. Si veda anche l'edizione più completa di CAPMANY Y DE MONTPALAU.

² Si veda la definizione del biscotto da parte dell'autore di *Voyage* 1892, II, p. 25: « c'est du pain cuit deux fois pour l'empêcher de moisir, et si bien qu'au bout de trois jours, il est aussi dur qu'à la fin d'une année ».

La vita di bordo non corrisponde sempre a queste descrizioni, scritte nella loro grande maggioranza da viaggiatori venuti dall'entroterra o dall'Oltremonte, per i quali di solito il mare è considerato come un elemento nemico – Santo Brasca diceva che non è naturale per l'uomo di navigare – e gli armatori sono ritenuti persone di poca fiducia, pronte ad ingannare i passeggeri ed a trarne il maggiore profitto. Per definire quale era in realtà la vita di bordo, la lettura dei racconti di viaggio deve essere completata e verificata sulla base della testimonianza dei libri di bordo, che registrano le spese sostenute per la compagnia – cioè la comunità dell'equipaggio e dei passeggeri. Questi libri mettono in evidenza il contrasto non soltanto tra ufficiali e marinai, ma soprattutto tra le diverse categorie di passeggeri. Essi dimostrano l'impatto della disgregazione della compagnia fra Tre e Quattrocento, conseguenza diretta della così detta « rivoluzione marittima del Medioevo », studiata da Frederic Lane, che ne deduceva l'abbassamento del salario e del cibo dei marinai³. Sulla base dei suoi studi⁴, vorrei sottolineare l'impatto decisivo di questa rivoluzione nell'organizzazione della vita di bordo, per quanto riguarda l'alloggio, il cibo e la vita quotidiana. La compagnia del dodicesimo secolo, che non distingueva tanto le condizioni di vita dell'armatore, dei mercanti e dei marinai a bordo, si disgrega a favore di una maggiore diversità, che rifletta le condizioni sociali nei viaggi marittimi, tanto che questi fossero compiuti su navi mercantili quanto su galere da guerra.

Alla fine del Medioevo, il viaggio marittimo viene organizzato in modo contrattuale, tanto per i nobili, i mercanti, i pellegrini quanto per i marinai e i galeotti. Il Senato veneziano si trasforma in agenzia di viaggio all'occasione del trasferimento in Terra Santa di grandi personaggi che richiedono un passaggio sulle galee veneziane per loro stessi e per il loro seguito. Lo Stato noleggia una galea con tutto l'armamento e il vettovagliamento per il passaggio oltremare, mentre consente un dono di benevolenza per onorare i grandi visitatori. Così, Enrico di Lancastre riceve una somma di 300 ducati al momento della partenza, ma deve sborsare uno *skippagium* di 2785 ducati per avere a disposizione la galea affidatagli⁵. Nel 1398 il duca di Mantova è accolto gratuitamente su una delle galee di Beirut, in quanto è accompagnato da un seguito di 35 persone che pagano il passaggio. Lo stesso avviene

³ LANE 1983e, pp. 176-200; lo stesso argomento in HOCQUET 1981, I, pp. 103-168.

⁴ Studi raggruppati in LANE 1983c.

⁵ *Expeditions*, pp. 278-279.

l'anno successivo per un nobile francese, accompagnato da 20 persone⁶. In questo caso, principi e nobili organizzarono con il loro seguito la vita a bordo della nave, riservandosi gli spazi più comodi nei castelli di poppa, dove è anche collocata la camera delle donne⁷.

Il contratto stipulato con i mercanti è meno esplicito. I primi atti di noleggio del Duecento si interessano soprattutto alle merci, al volume del carico e al pagamento del nolo. Non dicono quasi nulla sulle condizioni di trasporto dei mercanti stessi, ad eccezione del prezzo del noleggio. L'unico accenno viene dai contratti genovesi degli anni 1251-1253: le navi trasportano da 40 a 100 passeggeri, tra i quali sono escluse le donne, i falconi e gli astori⁸. Invece, secondo il Libro del Consulado del mar, i mercanti sono accolti a bordo dallo scrivano e dal nocchiero, che affidano il posto migliore a quelli che trasportano la più grande quantità di merci⁹.

I pellegrini ci hanno trasmesso i racconti più dettagliati sulle condizioni dell'imbarco. Santo Brasca e, soprattutto, Felix Faber nel suo *Evagatorium*, hanno trascritto le clausole del contratto stipulato con il patrono della nave, secondo un modello adottato nei trasporti veneziani di pellegrini. Faber, che andava in Terra Santa per la seconda volta, intendeva imporre al patrono della « Contarina » clausole molto precise, non accettate del tutto dall'armatore. Il prezzo del passaggio costituisce il punto essenziale del dissenso. Già nel Duecento, variava a seconda del posto attribuito ai pellegrini, sulla base del loro grado sociale. Marsiglia richiedeva quattro libbre tornesi per la prima classe, cioè un posto nel così detto « paradiso », nel castello o sulla prima coperta; tre libbre per la seconda classe, che corrispondeva alla seconda coperta e ai corridoi, là dove un po' d'aria fresca entra dai portelli di carico; e infine due libbre per una terza classe, relegata nei livelli inferiori della nave¹⁰.

Nelle loro proposte del 1268, i Veneziani offrivano ai cavalieri un posto sotto il ponte, nello spazio tra l'albero maggiore e la poppa; agli scuderi un posto sul ponte, e ai modesti pellegrini uno spazio tra l'albero e la prua,

⁶ Archivio di Stato di Venezia, *Senato Misti*, reg. n. 43, cc. 62v-63r, 69v, 76r, 78r; n. 44, c. 47r-v, 107v-108r.

⁷ PRESCOTT, p. 69.

⁸ BYRNE 1930, pp. 86, 95-96, 100, 107, 115-116; BALLETO 1981, pp. 365 e 368.

⁹ PARDESSUS, II, p. 79.

¹⁰ JAL 1841, I, p. 605.

là dove si risentono di più i movimenti della nave. I contratti veneziani del Quattrocento prendono in considerazione la condizione sociale del pellegrino. Il prezzo del passaggio va da 20 a 60 ducati: Casola sborsa 60 ducati ma è accolto alla tavola del capitano, e la somma copre tutte le sue spese di viaggio via mare e via terra, cioè il transito da Giaffa a Gerusalemme ¹¹. Secondo l'*Informacon for Pylgrymes* ¹², si possono pagare 50 ducati per il trasporto, il cibo ed un posto «buono e onesto» a bordo. Felix Faber sborsa 40 ducati, Bernhard von Breydenbach 42, ma i pellegrini più poveri soltanto una trentina. I monaci di Terra Santa sono presi a bordo «gratis et amore», se non superano il numero di due per ogni viaggio ¹³.

Se passiamo dai pellegrini ai marinai, il contratto, ancora più breve, sottolinea gli obblighi del patrono in materia di salari, e dei marinai per la presentazione di un garante, per il loro imbarco e per quello della loro pacotilla. Le leggi marittime, più o meno simili nell'intero bacino mediterraneo, precisano le condizioni contrattuali a questo proposito, ma dicono poco sullo spazio occupato dai marinai: a Venezia è proibito a loro di insediarsi per la notte tra l'albero grande e la poppa ¹⁴.

L'imbarco e l'attribuzione dei posti a bordo manifestano la differenziazione sociale già in atto al momento della redazione del contratto. L'aiuto del patrono e dei marinai ai passeggeri è sottinteso per le persone di più alto grado sociale. Per i mercanti, il Libro del Consulado del mar fa obbligo al patrono di trasportare il baule e il letto del mercante e del suo servitore, a meno che il primo abbia soltanto una piccola quantità di merci da trasportare verso Alessandria, Acri o la Piccola Armenia ¹⁵. Il servizio è dunque legato alla cifra del nolo pagato: il migliore posto al più importante mercante, il peggiore al più modesto, secondo l'attribuzione prevista dalle leggi marittime.

I racconti dei pellegrini si soffermano di più sugli spazi occupati dai passeggeri, spazi molto ridotti. Già nel Duecento, un capitolo degli statuti di Marsiglia definisce lo spazio minimo da assegnare ai pellegrini, cioè 1,03 m², vale a dire lo spazio appena necessario per stendersi di notte e disporre il

¹¹ NEWETT, pp. 153-154.

¹² FREELING, f. 9b.

¹³ Si veda RICHARD 1989, pp. 37-38.

¹⁴ LANE 1983a, p. 153, n. 8.

¹⁵ PARDESSUS, II, p. 80.

proprio baule¹⁶. Le disavventure di Felix Faber, alla partenza da Alessandria, dimostrano le difficoltà dell'insediarsi a bordo. All'imbarco Faber e il suo compagno sono costretti a passare la prima notte seduti sui loro bagagli alla prua della galea, ingombrata da passeggeri e di merci, soprattutto di sacchi di cotone di Giaffa, acquisiti dai membri dell'equipaggio. All'alba, Faber riesce a scavalcare i corpi stesi sul ponte per arrivare al cassero, dove dormono il capitano e il patrono. Aspetta il loro risveglio per richiedere che gli sia attribuito un posto più adeguato. Il comito e lo scrivano sono incaricati di trovarlo. Finalmente. Faber è insediato contro la parete della stiva, in un bugigattolo definito da lui « spazioso e calmo », « il posto migliore della galea », sopra i sacchi di spezie, ma al quale ha accesso dopo un cammino in ginocchio nel buio completo. Può agganciare i vestiti sulla parete e disporre il suo letto sui sacchi di giengiovo, un modo come un altro per non sentire gli odori nauseabondi del fondo della stiva¹⁷.

Di solito, i pellegrini disponevano di *loca* o *stantiae*, molto strette, dove stendere il proprio materasso e disporre le poche cose che sono costretti a portare con sé. L'autore anonimo del « Saint voyage de Jérusalem » ne fornisce un elenco che comprende non soltanto il letto, ma una stuoia, una corda e due barili, uno per l'acqua e l'altro per il vino. Santo Brasca vi aggiunge un gabbano per dormire sotto le stelle e un vestito caldo per affrontare d'inverno il viaggio di ritorno. Felix Faber, più raffinato, si è preoccupato di portare in più camicie, tovaglioli, asciugamani e guanciali. Secondo lo statuto veneziano del 1229, soltanto i cavalieri, i preti ed i mercanti dispongono di un armadio per mettere sotto chiave le proprie cose. I pellegrini hanno a disposizione un piccolo spazio in carena, i così detti *cumbae peregrinorum*, l'accesso ai quali è proibito ai galeotti per paura dei furti. Si può capire l'urgenza di imbarcarsi tra i primi, per poter disporre dei posti migliori, al centro della nave e vicino ai riquadri, tra i quali passa l'aria fresca. La vicinanza di uomini e bestie spiega la rapida propagazione delle malattie, le vittime delle quali vengono immediatamente portate via e sottratte, come dice Faber, al puzzo del dormitorio comune.

Per quel che riguarda i marinai, i testi evidenziano la differenziazione crescente tra specialisti – balestrieri e artigiani – da una parte e rematori dall'altra. I primi godono di una situazione più o meno paragonabile a quella

¹⁶ PRYOR 1984, pp. 374-375.

¹⁷ MASSON, III, pp. 971-973.

degli ufficiali di bordo, con «stantiae» vicine ai castelli, mentre i semplici rematori dispongono del loro banco, sotto il quale vengono ammucciate le così dette «sportades» o «portate». Si tratta di una quota di merci che sono esenti da ogni diritto di dogana e di nolo e che costituiscono quindi un supplemento, non trascurabile, al salario dei marinai, a tal punto che questa quota di merci viene regolata dalle leggi marittime¹⁸. Per i galeotti, il luogo di lavoro è anche spazio di riposo: il loro ponte è sovrapposto al dormitorio dei pellegrini.

La rivoluzione nautica del Medioevo è stata la causa principale della degradazione della condizione dei marinai; ha approfondito la differenziazione tra gli specialisti del mare e i semplici rematori, ma anche tra i mercanti ed i pellegrini, a seconda delle loro condizioni sociali. Alla fine del Medioevo, la comunità dei marinai e dei mercanti a bordo non esiste più; il viaggio è più o meno comodo a seconda dei mezzi finanziari e della fama dei passeggeri.

Molto è già stato scritto sull'alimentazione della gente di mare¹⁹. Ma è stato soprattutto preso in esame il cibo dei marinai, e non tanto quello degli ufficiali e dei passeggeri. Certo, il regime alimentare dei marinai è considerato come una costante internazionale e stabile attraverso i secoli medioevali. Ricordiamo innanzitutto i dati fornitici da Marino Sanudo Torsello, nel suo progetto di crociata contro l'Egitto (1320)²⁰. La dieta quotidiana è costituita da 715 grammi di biscotto, mezzo litro di vino, 40 grammi di formaggio, 52 di carne salata, 98 di fave, cioè un totale di 3915 calorie provenienti per il 71% dai carboidrati, per il 14% dai grassi e per il 14% dalle proteine. Infatti, le leggi genovesi del 1339, al capitolo del «Tractatus marinariorum», fanno obbligo al patrono delle galee di consegnare ai marinai trenta oncie di biscotto al giorno, cioè 790 grammi, un po' più di quello che prevedeva Sanudo vent'anni prima²¹. Secondo le stesse leggi, il patrono delle galee leggere deve caricare 75 cantari di biscotto, cioè l'equivalente di 3 tonnellate e mezza, per il consumo di un equipaggio di 180 uomini in venticinque giorni: un'autonomia di consumo per un viaggio verso Costantinopoli o verso la Siria, poiché la stessa legge fa obbligo di completare il carico a

¹⁸ HOCQUET 1981, pp. 161-162; GUIRAL-HADZIOSSIF, pp. 231-232.

¹⁹ LANE 1983e; HOCQUET 1981; GUIRAL-HADZIOSSIF; DUFOURCQ 1975; MOLLAT 1983; BALARD 1988a, pp. 788-791.

²⁰ SANUDO, pp. 60-64; i dati sono stati analizzati da LANE 1983e.

²¹ VITALE 1951, p. 65.

Napoli o in Sicilia, secondo quello che era stato fino a quel momento consumato²².

I libri di bordo genovesi confermano queste disposizioni. Il registro di Silvestro de Marinis, tenuto per il viaggio della galea Sant'Antonio da Genova ad Alessandria nel 1382, elenca tutte le derrate comprate prima della partenza, a Genova, per l'equipaggio: in primo luogo biscotto, vino e poi qualche barile di pesci salati: tutti prodotti radunati tra il 14 di gennaio e il 20 marzo, data della partenza. Negli scali, le spese per la ciurma sono rare: vino, acqua dolce e, soprattutto, cantari di biscotto, comprati a Messina, Reggio, Alessandria, Tripoli, e poi per il viaggio di ritorno a Corfù ed a Reggio di Calabria. A Messina e Reggio il pane fresco si sostituisce in parte al biscotto²³.

In Oriente, la dieta dei marinai è quasi uguale. Vediamo ad esempio il libro del legno di Bertono Iuro, che nel 1368 viaggia da Famagosta alla volta di Costantinopoli²⁴. Prima della partenza, il patrono fa comprare 3 cantari e 76 rotoli di biscotto, cioè 858 kg., secondo le equivalenze date da Pegolotti. L'approvvigionamento corrisponde dunque al consumo di ottanta marinai, cifra dell'equipaggio, durante una quindicina di giorni; infatti, nessuna quantità in più viene comprata durante i quindici giorni di navigazione lenta tra Cipro e Rodi. Ma, subito dopo l'arrivo nell'isola dei Cavalieri, il patrono fa comprare 2 cantari e 38 rotoli di biscotto, cioè 548 kg., che bastano per una navigazione di una decina di giorni. Non si registrano altri acquisti durante i diciassette giorni di navigazione tra Rodi e Costantinopoli. Arrivato nella capitale bizantina, lo scrivano della nave compra il pane fresco, che si sostituisce del tutto al biscotto durante la lunga sosta del legno nel Corno d'Oro. Alla vigilia della partenza, il biscotto compare di nuovo: se ne comprano quasi sedici quintali, vale a dire quasi il corrispondente del consumo dell'equipaggio per un mese di navigazione. Nuovi acquisti sono fatti a Famagosta, a Rodi e a Napoli sulla via di ritorno del legno verso Genova. Lo studio attento della contabilità della nave e degli intervalli di tempo intercorrenti fra i due acquisti dimostra il valore dell'indicazione quantitativa di Marino Sanudo e delle leggi genovesi: si consumano più o meno 800 grammi di biscotto al giorno sulle navi medievali. Non c'è dunque da stupirsi se le spese

²² *Ibidem*, p. 93.

²³ Archivio di Stato di Genova (= ASGe), *Antico Comune*, Galearum marinariorum introitus et exitus, n. 724. Si veda DAY 1961, pp. 629-656; BALARD 1974, pp. 243-264.

²⁴ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Galearum S. Georgii, n. 2122/c; si veda BALARD 1988a.

per il biscotto rappresentano il 25% del bilancio della campagna navale di Paganino Doria nel 1351-1352, in occasione della battaglia del Bosforo²⁵.

L'armamento della nave prende a suo carico l'acquisizione del formaggio, di cui, come si è detto, Marino Sanudo prevede un consumo di una oncia al giorno. Secondo il giornale di bordo del legno di Bertono Iuro, le quantità acquisite sono abbondanti: 10 rotoli alla partenza da Famagosta, 50 rotoli al ritorno, 71 a Rodi al primo scalo, 3 rotoli e mezzo al secondo, e 20 rotoli al terzo, ma soltanto 20 rotoli durante la sosta di 112 giorni a Pera. Secondo la dieta prevista da Marino Sanudo la quantità comprata a Rodi nel gennaio 1369 fornirebbe il consumo di un equipaggio di ottanta uomini durante cinquanta giorni. Di fatti, si deve aspettare il 31 marzo per la registrazione di un nuovo acquisto di formaggio a Pera. Questa derrata entra dunque nel regime alimentare dei marinai, secondo le quantità indicate dal Sanudo.

Il problema della carne è più complesso. Secondo l'autore del «Liber secretorum», i marinai devono ricevere una porzione di carne salata – maiale – tre giorni alla settimana, il venerdì e il sabato essendo giorni di astinenza. L'asserzione del Sanudo è confermata dal Libro del Consulado del Mar²⁶ e si verifica esaminando il calendario delle spese fatte a bordo del legno di Bertono Iuro. Questo arriva a Pera il 6 di febbraio 1369; la carne viene comprata cinque volte fino al 13 di febbraio, giorno del martedì grasso. Gli acquisti sono allora sospesi fino al primo di aprile, giorno della Pasqua. Seguono dodici giorni con carne. Poi la carne entra nel regime alimentare dei marinai 18 giorni sui 44, che vanno fino alla partenza della nave il 28 di maggio. Non si registrano acquisti nelle giornate di venerdì e sabato, e neppure nei giorni delle Rogazioni. La carne salata compare di nuovo nei conti alla vigilia della partenza.

C'è poco da dire sul «companagium» che, secondo il Libro del Consulado del Mar, sarebbe composto di cipolle, di sardine o di altri pesci. Si è già detto che i barili di pesci salati sono menzionati tra le registrazioni fatte dallo scrivano di Silvestro de Marinis nel 1382. Allo stesso modo, il consumo di pesci si sostituisce a quello della carne durante tutta la Quaresima a bordo del legno di Bertono Iuro.

²⁵ BALARD 1970a, pp. 454-455.

²⁶ PARDESSUS, II, p. 136.

Rimane il problema delle bevande. L'acqua non compare mai nei conti, al di fuori dell'acquisizione di barili alla vigilia della partenza. Ma le leggi genovesi prevedono l'imbarco su tutte le galee di Romania o di Siria di un grande barile di dodici *metrete*, cioè di 1.150 litri²⁷. La quantità sembra ridotta, ma si deve ricordare che ogni scalo permette di rinnovare senza grandi spese l'approvvigionamento di acqua. Soltanto il timore dei Turchi costringe i passeggeri della galea, dove si è imbarcato l'autore du «*Voyage de la Saint Cyté de Hierusalem*», al consumo di acqua fetida, che provoca molti disturbi prima dell'arrivo a Lindo²⁸. Per gli equipaggi delle galere armate, il rifornimento di acqua fresca è una necessità assoluta; si spiegherebbe così l'impossibilità per le flotte dei Fatimidi e poi dei Mamalucchi di fare una prolungata sosta nelle acque del Mediterraneo cristiano²⁹.

Il vino è una derrata di grande consumo. Infatti, costituisce «l'unico tonico che possa stimolare gli uomini esposti alle intemperie e alle stanchezze di un mestiere penoso»³⁰. Se ne consumavano fino a tre litri a persona sulle navi dell'Atlantico e a discrezione sulle galee veneziane. Sulla base dei libri di bordo, non si può calcolare il vero consumo. Lo scrivano del legno di Bertono Iuro registra delle spese importanti ad ogni scalo per il vino: quattro acquisti a Famagosta e a Napoli, una botte di vino greco a Rodi, un caratello a Chio e trentotto acquisti durante la lunga sosta a Pera. Le quantità non sono mai registrate: non si può dunque conoscere il vero consumo, che Sanudo stima equivalente a quasi mezzo litro a persona. Si deve ricordare che il vino non rientra nelle spese dell'armatore, ma viene pagato dai marinai, sul loro salario.

I conti registrati nei libri di bordo permettono dunque di verificare la stima di Marino Sanudo e i brani delle leggi marittime riguardanti la dieta dei marinai: una dieta monotona, troppo ricca in carboidrati, povera in vitamine, che provoca tutta una serie di malattie gravi: scorbuto, pellagra, enteriti, senza parlare delle epidemie trasportate dalle navi, la peste e il tifo. Ma i libri di bordo evidenziano un altro tipo di alimentazione riservata agli ufficiali, con derrate fresche comprate in ogni scalo ma ad uso esclusivo degli «happy few». Basta dare qualche esempio.

²⁷ VITALE 1951, p. 94.

²⁸ *Voyage* 1892, p. 113.

²⁹ PRYOR 1987a, pp. 75-86.

³⁰ BERNARD, II, p. 624.

Sul legno di Bertono Iuro, i tempi di astinenza non sono sinonimo di assoluta privazione. Il pesce sostituisce la carne e, durante la Quaresima, lo scrivano registra ogni due giorni un acquisto di caviale: tempo felice in cui il consumo delle uova di storione era considerato comune! Di tanto in tanto una anguilla si offre all'appetito degli ufficiali. La verdura e la frutta introducono una bella varietà nella dieta quotidiana: rape e ravanelli a Famagosta; lattughe, cipolle, zucchine, fichi e mandorle a Rodi; zucchine e cocomeri a Chio; porri, cavoli, lattughe e riso a Pera. Gli ingredienti della cucina genovese non sono dimenticati: sale, olio, spezie, aceto e l'indispensabile pesto o basilico che ogni genovese sa apprezzare. I conti della galea di Silvestro de Marinis sono ancora più espliciti. A ogni scalo, lo scrivano registra una rubrica specifica per i mercanti (« Scotum mercancium »), che comprano la carne fresca (agnelli di latte, montoni, polli, maiali, quaglie e salami), il pesce fresco (storioni a Famagosta e Alessandria, murene a Corfù e Messina, tonni a Gaeta), le uova fresche, i formaggi venduti a pezzi o a rotoli. La verdura è altrettanto diversificata, così come sul legno di Bertono Iuro: zucchine, cipolle, melanzane, cavoli, rapanelli, pommi di granada, uova, limoni. Ogni scalo diventa per gli ufficiali e mercanti luogo di rifornimento per derrate fresche, accompagnate dagli indispensabili ingredienti: sale, pepe, spezie e erbe, senza le quali la cucina genovese perderebbe tutto il suo sapore³¹. Alla fine del Medioevo, il viaggio marittimo dei grandi mercanti è quasi un viaggio di crociera.

Non c'è da stupirsi dell'invidia dimostrata dai pellegrini per quelli, fra di loro, che sono invitati alla tavola del patrono. Per gli altri, la galea somiglia ad un albergo spagnolo, dove si mangia quello che ognuno ha portato con sé. Infatti, le leggi marittime, ad esempio il Libro del Consulado del Mar, costringono il patrono al solo rifornimento in acqua per i suoi passeggeri. I contratti prevedono una certa varietà di casi. I poveri pellegrini si preparano da mangiare da soli, utilizzando il materiale della cucina, la farina e il biscotto che hanno imbarcato. I racconti dei viaggiatori consigliano le derrate da portare con sé: prosciutto, lingua di bue salata, formaggio, mele, fichi e uva, datteri e zucchero, mandorle e sciropi, dice l'autore del « Voyage de la Sainte Cyté »³². Ma i più ricchi sono provvisti dalla cucina di bordo: Felix Faber sa apprezzare il dito di vino di Malvasia che gli è offerto

³¹ Si veda nota 23.

³² *Voyage* 1892, p. 27.

ogni mattina, ma Mergenthal si lamenta del biscotto pieno di vermi e dell'acqua fetida, mentre Frescobaldi si lagna di un'insalata preparata con foglie trovate in un barile di arance caricato a Beirut. I cuochi di bordo – due o tre persone – non hanno le competenze né i mezzi di Bocuse! Si capisce quindi la valutazione molto differenziata da parte di Sanudo del costo del trasporto: 12 piccoli 4/5 al giorno per i marinai, 64 piccoli per un mercante e 32 per il suo servitore.

I dati sul cibo e sull'alloggio a bordo fin ora radunati dimostrano la crescente differenziazione delle condizioni di viaggio. Da una parte, gli ufficiali, i mercanti, i pellegrini più ricchi approfittano degli scali per comprare merce fresca che rompe la dieta monotona del marinaio in alto mare³³. I pellegrini più modesti devono contare su loro stessi per preparare da mangiare con le proprie derrate, e per bere l'acqua fino all'esaurimento delle riserve di bordo. Il regime alimentare dei marinai, sufficiente per le calorie, non impedisce la rapida diffusione di malattie gravi, mentre i debiti dell'equipaggio nei confronti degli ufficiali costringono la gente di mare ad accontentarsi del cibo contrattuale, senza speranza di miglioramento.

Si capisce quindi il valore simbolico delle due immagini con le quali vorrei concludere questa relazione: da una parte Felix Faber, dopo il timore di un temporale³⁴, sa godere qualche ora di bonaccia, seduto sul ponte per aspettare all'alba i primi raggi del sole su un mare sereno; per lui, sono le ore più felici della sua vita. Dall'altra, quando Faber scende sul ponte dei galeotti, ne parla come si trattasse di bestie da carico che hanno una tale abitudine della loro miserabile condizione che non lavorano tanto, «a meno che non vengano ingiuriati e fustigati come asini»; quando Faber torna in stiva sa del puzzo dell'acqua, del fumo della cucina, dei topi, delle pulci, dei pidocchi, ed è costretto a volgersi verso la divina Provvidenza per chiederle la protezione dei marinai e dei suoi compagni.

Alla fine del Medioevo, la compagnia, cioè la comunità di interessi tra i diversi partecipanti del viaggio marittimo, non esiste più. La segregazione sociale rende la vita di bordo accettabile per pochi, penosissima per la maggioranza dei marinai e dei passeggeri.

³³ BARTOLINI - CARDINI, pp. 54-55.

³⁴ PRESCOTT, p. 82.

Le film des navigations orientales de Gênes au XIII^e siècle

En 1961, A. Tenenti et C. Vivanti se sont efforcés de reconstruire le film d'un grand système de navigation, les *mude* des galères vénitiennes du XIV^e au XVI^e siècle: nombre des galères mises aux enchères, date de départ et destination des navires¹. Complétée par différents travaux², cette étude n'en donne pas moins une vision d'ensemble des navigations orientales de Venise, organisées et stimulées par l'État.

A Gênes, point de *muda* régulière, point de source spécifique à l'égal des registres vénitiens des *Senato Misti* et *Senato Mar*. Doit-on renoncer pour les périodes anciennes à connaître les mouvements des navires, leur périodicité, les noms des patrons et les destinations suivies? Bien que l'information soit ici plus diffuse, on peut néanmoins reconstituer le film des navigations orientales de Gênes. Les tableaux que nous présentons résultent de longs dépouillements réalisés lors de la préparation de notre *Romanie génoise*³. On y retrouvera, groupés par année et à la date de mois qui les documente, tous les mouvements de navires se rendant en Orient ou en revenant.

La lecture de ces tableaux implique des remarques préliminaires et conduit à quelques conclusions.

On notera d'abord la disproportion de l'information selon les années. Grâce aux minutiers de Bartolomeo Fornario⁴ et aux commandes passées par Saint Louis aux arsenaux génois⁵, les années 1246 à 1270 rassemblent

* Pubblicato in *Horizons marins, Itinéraires spirituels*, Etudes réunies par H. DUBOIS - J.-C. HOCQUET - A. VAUCHEZ, Paris 1987, 2, pp. 99-122.

¹ TENENTI - VIVANTI, pp. 83-86.

² SACERDOTI 1962, pp. 80-105; LANE 1983b, pp. 24-44; TUCCI 1958, pp. 72-86; HOCQUET 1979, pp. 89-126; DOUMERC 1985, pp. 605-623.

³ BALARD 1978. Ces textes ont été également utilisés dans l'article sur les transports génois vers l'Orient (XII^e-XIII^e siècles), paru dans *Comuni*, pp. 141-174.

⁴ Ceux-ci ont été surtout utilisés par BYRNE 1920 et BALLETO 1981, pp. 357-381.

⁵ Les textes sont édités par JAL 1841, I, pp. 507-615 et BELGRANO 1859. Ils ont donné lieu à un grand nombre de travaux, parmi lesquels on retiendra surtout BASTARD DE PÉRÉ, pp. 327-356 et PRYOR 1984, pp. 171-219, 275-292, 363-386.

près de la moitié de la documentation aujourd'hui disponible. Rédigés à Gênes dans leur grande majorité, ces actes informent davantage sur les traversées vers l'Orient que sur les retours des navires, connus grâce à des reçus ou à quelques passages des Annales génoises. Nos tableaux ne peuvent atteindre la vérité statistique que des sources comptables, quasi inexistantes au XIII^e siècle, permettraient de mieux approcher.

Deuxième remarque: les actes notariés et les Annales génoises, d'où provient l'essentiel de notre information, n'apportent pas toute la précision souhaitable.

L'onomastique navale reste bien souvent incertaine. Le même navire à la même date peut apparaître sous des noms différents: un sobriquet, un nom de saint ou la raison sociale faisant référence au clan familial qui le possède. L'usage des sobriquets domine au début du siècle; l'hagionomastique fait une timide entrée dans les années 1220-1230 et ne s'impose vraiment qu'à la fin du siècle. Les doubles vocables, si fréquents aux XIV^e-XV^e siècles, ne sont pas encore en usage⁶.

Les destinations ne sont pas mieux définies. Le terme *Ultramarè* (*ad partes ultramarinas, de partibus ultramarinis*) qui désigne à Gênes l'ensemble des régions sises au-delà du canal d'Otrante, est constamment employé; s'il fait plutôt référence aux côtes de Syrie-Palestine dans la première moitié du siècle, il s'applique aussi, dans le dernier tiers, aux terres de l'empire byzantin, alors que décline le trafic vers la Syrie perdue par les Francs. Dans nos tableaux, enfin, la colonne réservée aux marchandises reste bien vide; seuls les contrats de nolisement et quelques actes de « commenda » définissent une partie de la cargaison.

Malgré ces lacunes, le film ainsi présenté met en valeur l'effort naval considérable que Gênes a réalisé au cours du XIII^e siècle. Les conflits avec les Pisans et les Vénitiens, les commandes de Saint Louis pour les croisades, l'aide apportée à Michel VIII Paléologue⁷ ont suscité des armements nombreux, surtout de galères, mais on sait que les bâtiments de guerre peuvent aisément se transformer pour les besoins du transport marchand. L'ouverture de la mer Noire aux Génois et l'exploitation par les Zaccaria des alunières de Phocée ont donné au trafic un élan considérable dans le dernier tiers du siècle.

⁶ Sur l'onomastique des navires, voir BALBI 1966a, pp. 65-86 et KEDAR 1976, pp. 142-155.

⁷ Sur les flottes lancées entre 1261 et 1267, voir BALARD 1978, II, p. 541.

Que ce soit vers la Syrie, vers Alexandrie, vers Constantinople ou la mer Noire, les bâtiments utilisés ne varient guère. Peu de petits tonnages, linhs, tarides, *bucii* ou saïètes. Le trafic est assuré soit par les nefes à voile latine, timidement remplacées par quelque *cocha* dans la dernière décennie du siècle, soit par les galères marchandes. Certaines années, celles-ci sont si nombreuses, dit Iacopo Doria, qu'elles ne peuvent être comptées⁸.

Le calendrier des départs, ou du moins des actes qui s'y réfèrent, souligne le rythme bi-annuel des navigations orientales; nefes et galères quittent Gênes soit dans les premiers mois du printemps, soit dans les derniers mois de l'été; ces deux maxima saisonniers sont fortement marqués et contrastent avec la pratique généralement observée de l'hivernage. Seuls quelques retours, de novembre à janvier, viennent rompre le repos hivernal.

Le souci de sécurité impose le regroupement des navires qui partent en *caravana*⁹. Le convoi ainsi formé n'établit d'autre lien entre les patrons que le simple devoir d'assistance mutuelle. L'on ne rencontre pas encore l'usage de la *conserva* qui partage les risques et répartit entre tous les marchands-armateurs les dommages subis par un navire¹⁰.

L'onomastique incertaine ne permet pas de connaître la durée d'utilisation des bâtiments. Tout au plus, on remarquera que le *Paradisus* des Doria et de Poncius Ricius, nolisé par Saint Louis en 1248, prend encore la mer en 1262; deux ans plus tard, les de Mari sont patrons d'un navire de même nom, mais est-ce le même? La *Sancta Spes* de Gulielmus Ricius apparaît sur les routes de l'Orient en 1248 et 1255. Mais la galère *Alegrancia*, citée en 1253, n'a certainement rien à voir avec son homonyme de 1278. La durée de vie des bâtiments du XIII^e siècle dépasse rarement une douzaine d'années.

Le choix des destinations illustre la grande mutation que subissent au cours du XIII^e siècle les navigations orientales de Gênes. L'espace byzantin, dominé par les vainqueurs de la IV^e Croisade, n'est guère fréquenté par les Génois avant 1261; leurs activités les portent vers Alexandrie et les États francs de Syrie-Palestine. A partir des années 1260, la Roumanie voit croître son

⁸ *Annali genovesi*, V, p. 27.

⁹ L'un des notaires génois, Raimondo Medico, note dans son minutier les départs pour l'Orient, qui s'effectuent le jour de la Saint-Michel: cfr. Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Notai antichi*, n. 5, cc. 125r et 256r.

¹⁰ Sur la *conserva*, voir FORCHERI, pp. 87-88 et BALARD 1978, II, pp. 581-582.

importance; les entreprises des Zaccaria en mer Noire et à Phocée renforcent ce courant de trafic après 1270, alors même que décline le commerce avec la Syrie. A la fin du siècle, le renversement est complet: les Génois dominent l'espace égéen et pontique, fréquentent Chypre et la Petite-Arménie, délaisent la Syrie perdue par les Francs. Les navigations orientales de Gênes portent la marque profonde des bouleversements politiques du monde méditerranéen et du déplacement des grands axes du commerce international.

A la fin du XIII^e siècle, Gênes est au sommet de sa prospérité; le volume du commerce maritime dépasse du double, dans les années 1290, les valeurs enregistrées au cours du XIV^e siècle¹¹. Le film des navigations orientales de Gênes suit pas à pas cette étonnante croissance.

¹¹ DAY 1963, I, p. XXVI et LOPEZ - MISKIMIN, p. 421.

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
1200			nef galère	Ialna		Alexandrie Alexandrie		<i>Annali genovesi</i> , II, 79
1201		R	nefs					<i>Annali genovesi</i> , II, 80-81
1202			nef	Berarda		Alexandrie		<i>Annali genovesi</i> , II, 83
1203	sept.	R	nef	Donna			coton, diverses	<i>Giovanni di Guiberto</i> , n. 574
	sept.		nef	Navara				<i>Giovanni di Guiberto</i> , n. 572
	sept.		nef	Gatus				<i>Giovanni di Guiberto</i> , n. 776
	sept.		nef	Torexana		Alexandrie		<i>Giovanni di Guiberto</i> , n. 599
1204	oct.	R	nef	Gazella				<i>Annali genovesi</i> , II, 92
		R	nefs galères			Outre-Mer Romanie		<i>Annali genovesi</i> , II, 91 <i>Annali genovesi</i> , II, 93
1205	mai		nef	Luna	Ugolinus de Levanto	Outre-Mer		<i>Giovanni di Guiberto</i> , n. 1050
	mai		nef	Berarda			draps, toiles	<i>Giovanni di Guiberto</i> , n. 1166
	juin		nef	Papagasius	Lanfrancus de Turcha			<i>Giovanni di Guiberto</i> , n. 1406 e
		R	galère		Enricus de Carmadino	Thessalonique		<i>Annali genovesi</i> , II, 97
			galère		Iacharias de Castro	Alexandrie		<i>Annali genovesi</i> , II, 97
			nef, 2 galères	Leopardus	Enricus comte de Malte	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , II, 98
1206			3 galères			Constantinople		<i>Annali genovesi</i> , II, 104
1207	juin	R	7 nef	dont Carnocius Domine Papagasius		Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , II, 106
			galères sandrum					<i>Annali genovesi</i> , II, 106-107
1208			nefs et galères			Crète		<i>Annali genovesi</i> , II, 109
1209		R	nefs			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , II, 112
1210	juillet		nef	Papagasius		Alexandrie		<i>Lanfranco</i> , n. 649
	juillet		nef	Falconus		Alexandrie		<i>Lanfranco</i> , n. 641
	août		nef	Rosa	Detesalve Raronus (Savone)	Alexandrie		<i>Lanfranco</i> , n. 666
	sept.		nef	Angelus		Outre-Mer	drap écarlate	<i>Lanfranco</i> , n. 747
			8 galères			Crète		<i>Annali genovesi</i> , II, 114
			1 taride					
			3 nef					
1212		R	nef			Alexandrie		<i>Annali genovesi</i> , II, 125
1213		D = 30/9	nefs			Alexandrie et Outre-Mer		NA, 5, c. 125r

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
		R	nefs			Alexandrie et Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , II, 126
1214	sept.		nef	S. Iacobus				<i>Giovanni Scriba</i> , II, p. 287
1216		R	nef	Coronata		Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , II, 141-142
	sept.	D = 30/9	nefs			Outre-Mer		NA, 5, c. 256r
	sept.		nef	Rosa	Enricus de Aline- rio et Ansaldus de Mari			<i>Lanfranco</i> , n. 1113
	sept.		nef	Ialna			armes, draps	<i>Lanfranco</i> , n. 1126
	sept.		nef	S. Petrus				<i>Lanfranco</i> , n. 1130
	sept.		nef	Benedicta	Opecinus Tartaro			<i>Lanfranco</i> , n. 1144
	oct.		nef	Peregrina				<i>Lanfranco</i> , n. 1248
	oct.		nef	Gloria				<i>Lanfranco</i> , n. 1248
1217		R = 20/6	<i>caravana</i> de nefes, galères et tarides			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , II, 144
1219			10 galères		Iohanes Rubeus de Volta et Petrus Auria	Damiette		<i>Annali genovesi</i> , II, 153
1222	mai		nef	S. Spiritus		Acre		FERRETTO 1906, 96, 98, 101
	sept.		nef	Oliva		Acre		FERRETTO 1906, 216
1224	mars		nefs			Beyrouth		<i>Annali genovesi</i> , II, 184
			nef	Imperatrix		Acre		FERRETTO 1906, 308-316
1225	sept.	D = sept.	nef	S. Iohanes Paradisus	Obertus Margo- nus et Enricus Vi- cecomes	Acre		FERRETTO 1906, 358
			nef					<i>Lanfranco</i> , n. 1529
1229	févrie r		linh	S. Iohanes	Iohanes Fontana	Tripoli Berbérie Outre-Mer	de vin, miel	NI, B. 1, d. XXIV, 91
1230	juillet		<i>caravana</i> de nefes					<i>Annali genovesi</i> , III, 42-43
1231	juillet	R = juil.	nef	Gloria		Outre-Mer		NA, 17, c. 161v
	oct.		nefs		Iacobus de Ultra- mare			<i>Annali genovesi</i> , III, 55
			nef					<i>Not. Ign.</i> , B. 1, d. XXIV, 100
		R = 18/11	nef galère		Nichola Embria- cus et Guido Poli- cinus	Alexandrie Romanie		NA, 14, c. 342v
			nef		Ingo Bonifacius de Volta	Alexandrie		<i>Annali genovesi</i> , III, 57
1232		D = 11/8	galères et nefs		Ansaldus Boletus et Bonifacius Pan- zanus	Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , III, 63
1233	mars		bucius					NI, B. 1, d. XXX, 180
	juillet		nef	S. Nicolaus				NI, B. 1, d. XXX, 307
	août		nef	Contessa				NA, 18/2, c. 196v

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
	août		galère		Raymondus Buchanigra	Outre-Mer		NA, 18/2, c. 245r
	août		galère	Ianneta	Villanus de Porta	Outre-Mer		NA, 18/2, c. 247r
	sept.		galère			Outre-Mer		NA, 3/1, c. 129v
	sept.		galère		Paganus de Portovenere	Outre-Mer		NA, 3/1, c. 132r
	oct.		galère		Bonavia de Portovenere	Outre-Mer		NA, 3/1, c. 141r
1235	sept.	R	bucius nef		Cassinus de Porta Nichola Cigala	Outre-Mer	coton	NA, 15, c. 64r
1236	avril		nef	S. Nicolosus	Iacobus de Levanto			
	juin		nef	Ialna	Petrus Barucius et Iacobus Ialnus			NA, 24, c. 37v
	sept.		galère	Contessa				NA, 18/2, c. 150v
1237	mars		?			Albertus de Cica de Pontremoli		
	août		nef	Falconus				NA, 20/2, c. 220r
	août		galère					NA, 20/2, c. 222r
1239	août		nef	S. Sepulcrum	Baiamons Cazulus			NA, 21/1, c. 69v
	août		nef	Sarzana	Amicus Barbavaria			NA, 21/1, c. 87v
	août		nef	Paradisus	Lercari			NA, 21/1, c. 91r
	août		nef	Bonaventura	Guglielmus de Paganano			NA, 21/1, c. 102v
1240	mai		nef		Wilielmus Daniel de Naulo			NI, B. 3, fr. 47
	août		nef		Wilielmus de Quarto			NI, B. 3, fr. 47
	août		nef		Obertus de Camilla			NA, 17, c. 96r
1241	juillet	R	<i>caravana</i> de nefs			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , III, 115
	sept.	R	nef	S. Nicolosus	Petrus Falamonica	Outre-Mer		NA, 26/1, c. 176v
1245	janvier		nef	Contessa	Obertus cancellerius et Ogerius Brullacius			
	janvier		nef		Symon de Savignono			NA, 21/1, c. 125r
	juillet	R	<i>caravana</i> de nefs			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , III, 161
1246	mars	D = 15/4/48	3 nefs					BELGRANO 1859, 6-13
	mars	D = 15/5/48	30 nefs					BELGRANO 1859, 14-19
	mars	D = 15/5/48	12 tarides					BELGRANO 1859, 19-26
	oct.		12 nefs					BELGRANO 1859, 29-32
1247	février		nef	S. Nicolaus	Oglerius Ricus et Iacobus Barrachinus			NA, 26/1, c. 105v
			nef	Capreta	Guglielmus Vicecomes			NA, 26/2, c. 32r

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
1248	janvier		2 galères					BELGRANO 1859, 32-34
	janvier		nef	Falconus				NA, 26/2, c. 12r
	mai	D = 1/9	nef	Bonaventura	Octobonus et Obertus de Camilla			NA, 26/2, c. 95r
	mai		nef	S. Nicolosus	Guglielmus Boca- rus et Lanfrancus Ricius			NA, 143, c. 62r
	mai		taride	Meiorana	Lanfrancus, Paga- nus et Octolinus Ventus			BELGRANO 1859, 38
	mai		nef	S. Spiritus	Wilielmus Cerio- lus et Rainaldus Bucanigra			BELGRANO 1859, 43
	mai		nef	S. Franciscus	Guglielmus de Pa- gano et Uguetus de Figali			BELGRANO 1859, 44
	juillet		nef	S. Gabriel	Matheus Ceba			NA, 22, c. 88r
	juillet		nef	Monica				NA, 26/2, c. 140r
	juillet		nef	Donzella	Iohanes Bassus et Paulus de Cuci			NA, 26/2, c. 147r
	juillet		nef	Paradisus	Petrus Auriæ et Poncius Ricius			NA, 26/2, c. 148r
	juillet		nef	Sepulcrum	Simon, Lanfrancus et Ugo Tornellus			NA, 26/2, c. 150v
	juillet		nef	Oliva	Iacobus et Enricus Supa		draps, toiles	NA, 26/2, c. 153r
	juillet		nef	Angelus Gabriel	Mazolla Macia			NA, 26/2, c. 153v
	juillet		nef	Damixella	Ansaldus et Lan- francus Gatilusius			NA, 26/2, c. 155r
	juillet		nef	Sa Spes	Guglielmus Ricius			NA, 26/2, c. 161r
	juillet		nef	Paradisus	Marinus et Iaco- bus Ususmaris			NA, 26/2, c. 169v
	juillet		nef	Lombarda	Obertus Cicada et Guido Policinus			BELGRANO 1859, 57
	août		nef	Leona	Ansaldus Mallo- nus			NA, 21/1, c. 34r
	août		nef	Leopardus	Wilielmus Grossus Mallonus et Obertus Adalar- dus			NA, 21/1, c. 38r
	août		nef	Oliva	Mallonus			NA, 26/2, c. 191v
	août		nef	Meliorata	Bertramis et Gui- lielmus de Camilla			NA, 26/2, c. 187r
	sept.	D = 15/4/49	nef	Sa Crux	Enricus Manens et Simon de Levanto			NA, 21/1, c. 49r
1250	février	D = 15/3	nef	Paradisus	Petrus Auriæ, Poncius et Lan- francus Ricius	Acre	200 balles	NA, 21/1, c. 178r
	sept.		nef	Regina	Nicolosus Auriæ	Acre	draps	NA, 27, cc. 3r, 65v
	sept.		nef	Angelus	Bulgarinus de Bul- gari		draps, toiles	NA, 27, cc. 8r, 62r
1251	janvier	D = 15/3	nef	Donzela	Iohanes Bavirus	Tripoli, Acre	draps	NI, B. 3, fr. 32, d. 16
	janvier	R	nef	Maria		Outre-Mer		NA, 28, c. 6v

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
	mars	D = 16/4	nef	Oliva	Jacobus et Enricus Supa		draps	NA, 27, c. 107v
	avril		nef	S. Gabriel	Matheus Ceba			NA, 27, c. 135r
	avril		nef	S. Nicolaus		Acre		NI, B. 19, fr. 3, d. 1
	avril		nef		Ianuinus de Promentorio et Nicolosus Grillus	Tripoli, Acre		NA, 27, c. 139v
	mai		nef	Angeletus	... Macia	Acre		NA, 28, c. 96r
	juillet		nef		Guglielmus Buccanigra	Acre		NA, 31/1, c. 159r
	août		nef	Leo	Ansaldus Mallonus	Acre		NA, 31/1, c. 169r
	août		nef		Lanfrancus Ricius			NA, 31/1, c. 171v
	août	R	nef	Paradisus	Ansaldus Gattiluxius			NA, 27, c. 235r
	août		nef	Regina	Iacobus Manens et Lanfrancus Mallo-nus			NA, 27, c. 217v
1252	février	R	nef		... Macia	Outre-Mer	coton	NA, 28, c. 58v
	mars		nef		Lanfrancus de Volta			NA, 18/2, c. 40v
	avril		nef	Angeletus			toiles, draps	NA, 34, c. 52v
	mai		nef	S. Gabriel	Matheus Ceba			NA, 27, c. 249r
	août		nef		Guglielmus Buccanigra			NA, 24, c. 156r
1253	août		nef	S. Dinisius				NA, 26/1, c. 21v
	mars		nef	S. Iulianus	Obertus de Camilla	Acre	draps, toiles	NA, 29, c. 2r
	avril		nef	S. Petrus	Willelmus Daniel de Naulo			BELGRANO 1859, 76
	avril		nef	Angeletus	Belmustinus Lercarius	Acre		NA, 29, c. 41v
	mai		galère	Alegrancia	Iohanes de Monleone et Iohanes Bavosus	Outre-Mer		NA, 29, c. 85r
	juillet	D = 15/8	nef	S. Gabriel	Matheus Ceba et Andriolus Macer	Acre	toiles, safran	NA, 29, c. 160v
	juillet	D = 15/8	nef	Regina	Lanfrancus et Philipinus Mallo-nus, Wil. Manens	Acre		NA, 29, c. 148r
	juillet	D = 15/8	nef	Paradisus	Poncius Ricius, Petrus Auria, Conradus Guarac-us	Acre	draps	NA, 29, c. 158r
	août		nef		... Macia			NA, 18/1, c. 75v
	août		bucius-nef	Angeletus	Ogerius Palavicinus			NA, 29, c. 192v
	déc.	R	nef	S. Iulianus		Outre-Mer		NA, 29, c. 275r
1254	février		nef	Paradisus	Lanfrancus de Volta			NI, B. 20, fr. 2, c. 28v
	mars	D = Pâques	bucius-nef	S. Iohanes	Aminis Capelletus et Ianuinus Rubeus de Fossato	Romanie		NA, 30/1, c. 41v
	avril		nef	Suppa	Guidetus Spinula		soie	NA, 28, c. 172r

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
	mai		nef	Leonus				NA, 28, c. 179v
	mai		nef	S. Leonardus	Lanfrancus Dugus Spinula		draps, futaines	NA, 52, c. 95v
1255	août		nef	Flescarixia				NA, 30/1, c. 109v
	mars		nef	Sa Spes	Guglielmus Ricius			NA, 20/2, c. 156v
	mars		nef	Angeletus				NA, 20/2, c. 159v
	mars		nef	S. Nicolosus				NA, 21/2, c. 27r
	août		bucius		Symonellus de Galliana			NA, 21/2, c. 78r
	août		bucius	Suppa				NA, 21/2, c. 79v
	août		nef	Fliscarixa				NA, 31/2, c. 147v
1256	août		nef	Paradisus	Nicolaus Auriæ Bonusvassalus			NA, 35, c. 146v
1257	février		bucius-nef		Garrafia			NA, 54, c. 14v
	mars		nef	Suppa-Oliva	... Spinula	Acre	draps, safran	NA, 54, c. 39v
	mars		nef	Angeletus				NA, 54, c. 57r
	mars		bucius-nef	S. Franciscus	Symon de Tina			NA, 60, c. 78v
	avril		nef	S. Donatus	Bonusfides Bonus- segnor de Florence			NA, 54, c. 74v
	août		nef	Paradisus		Acre		NA, 60, c. 157r
	?		<i>caravana</i> de nefs			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , IV, 29
1258	février		33 galères 4 nefs			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , IV, 34
	?		<i>caravana</i> de nefs			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , IV, 33
	mars		saiète		Guglielminus Guercius			NA, 65, c. 35v
	mars		galère		Rubaldus comes et Philipus Costa			NI, B. 4, fr. 56, c. 3v
	avril		nef	S. Denisius	Guglielminus Ceba			NA, 60, c. 250r
	avril		galère	Castellana	Pascalis Persona de Pelio			NA, 60, c. 263r
	août	R	galère			Outre-Mer		FALCO - PISTARINO, d. CCX
	août		bucius	S. Iohanes	Baldus Mantellus de Varagine	Acre, Tyr		NA, 33, c. 44v
	sept.		nef	S. Petrus	Bonifacius de Tur- ri	Alexandrie		NA, 33, c. 77v
	oct.		nef	S. Anthonius	Ansaldus Auriæ	Acre		NA, 33, c. 83r
	déc.		nef	Sa Spes	Pascalis Butinus			NA, 96, c. 89v
1259	février		nef	Oliva	Luchetus de Gri- maldo			NI, B. 19, fr. 2, d. 25
	février		nef	Alegrancia	... de Savignono	Alexandrie		NA, 105, c. 75r
	août	D = 26/8	nef	S. Franciscus	Iohanes et Panza- ninus Panzanus	Tyr, Laodicée		NA, 34, c. 168r
	août	D = 6/9	nef	Paradisus	Basinus Gatiliusius			NA, 34, c. 206v
1260	août		nef		... Auriæ			NI, B. 4, fr. 56
1261	?		10 galères 6 nefs			Romanie		<i>Annali genovesi</i> , IV, 42- 43
1262	mai	R	nef		Ansaldus Auriæ			<i>Annali genovesi</i> , IV, 45
	août		galères		Otto Ventus			NI, B. 8, fr. 95, c. 50r
	août		nef	Paradisus	Ansaldinus Auriæ			NI, B. 8, fr. 95, c. 51v

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
1263	mars		bucius	S. Nicolaus	Delomede Maniavaca			NA, 30/2, c. 94r
	mai	D = 28 mai	25 galères I saïète 5 barques		Petrinus de Grimaldo et Pescetus Mallonus	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , IV, 49
1264	juin		3 galères 2 nefs			Acre		<i>Annali genovesi</i> , IV, 54-55
	sept.	R	nef nef	Oliva Angelus	Marinus Ususmaris	Tyr Tyr	coton toiles, draps	<i>Annali genovesi</i> , IV, 56 NA, 61, c. 159r
	oct.		nef	S. Angelus	Iohanes de Moniardino	Tyr		NA, 61, c. 178v
1265	nov. mai	R	nef galère	Paradisus	Marioaldus de Mari	Alexandrie Tyr	poivre	NA, 61, c. 200r <i>Annali genovesi</i> , IV, 69
1266	oct. mars		nef galère		Palodinus Ascherius	Alexandrie		NA, 36, c. 164r NA, 81, c. 32v
	?		25 galères		Obertinus Auriæ	La Canée		<i>Annali genovesi</i> , IV, 91
	?		2 galères		Pescetus Mallonus	Citri		<i>Annali genovesi</i> , IV, 93
1267	?		25 galères		Luchetus de Grimaldis	Acre, Tyr		<i>Annali genovesi</i> , IV, 103
	juillet	D = 1/9-15/10	nef	Sa Spes	Nicolaus et Philippus Embriacus			NA, 30/2, c. 185r
	juillet		nef	S. Salvator	Bonifacius Piper et Babilanus Auriæ			BELGRANO 1859, 365-366
1268	février		nef	S. Benedictus	... Spinula			NA, 76, c. 51v
	février		galère		... Lercari			NA, 37, c. 200v
	avril		nef	S. Nicolaus	Symon Mallonus	Outre-Mer		BELGRANO 1859, 217
	mai		nef	Angeletus	Octolinus Vicecomes et Ianella Vicecomes	Alexandrie	étain, cuivre	NA, 55/1, c. 69v
	juillet		nef	Sarzaneta				NA, 76, c. 80v
	nov.	D = été 1269	nef	Paradisus	Petrus Auriæ, Iacobus Lercarius et Obertus Cicada			BELGRANO 1859, 238
	nov.		2 nef					BELGRANO 1859, 231-238
	nov.		nef		Guilienzonus comes de Naulo			BELGRANO 1859, 253-256
	nov.		nef		Obertus Francus, Lanfrancus de Guisulfo, Iacobinus et Nicholaus Bassus			BELGRANO 1859, 250-253
1269	février		nef	Bassa	Nicolaus Bassus	Tyr		NA, 55/1, c. 138r
	mai		nef	S. Salvator	Bonifacius Piper			NA, 83, c. 180r
	mai		nef	Caritas	Iacobinus de Rolando de Naulo			NA, 83, c. 180r
	mai		salandrum		Henricus Auriæ, Iohanes de Moniardino			BELGRANO 1859, 282-287
	mai		salandrum		Guigenzonus comes de Naulo			BELGRANO 1859, 287-290

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
	mai		salandrum		Symon de Curia			BELGRANO 1859, 290-293
	juin		nef	S. Nicholaus	Vivaldus Buga de Arenzano			BELGRANO 1859, 297-300
	juin		nef		Andreas de Rochataliata			BELGRANO 1859, 300-303
	juin		nef	S. Spiritus	Philippus et Iohanninus Embriacus			BELGRANO 1859, 303-308
	juin		nef	Bonaventura	Iohanninus de Marino et Conradus Panzanus			BELGRANO 1859, 308-312
	nov.		bucius	S. Spiritus	Petrus Ferminus			BELGRANO 1859, 312-320
1270	avril		nef	S. Anthonius		Outre-Mer		NA, 72, c. 54v
	avril		galère	Ingleseta				NA, 72, c. 55v
	mai		nef	S. Nicolaus	Symon Mallonus			NA, 72, c. 57r
	juin		nef		Benedictus Iacharias	Romanie		FERRETTO 1901, 234
	juillet ?		nef 55 nefs		Iacobus Bassus	Tyr		NA, 97, c. 18r <i>Annali genovesi</i> , IV, 131-132
1271	janvier		nef	S. Franciscus	Nicolaus Nepitella, Luchetus Streiaporcus	Acre		NA, 76, c. 114r
	janvier		nef	S. Luchas	Iacobus Bassus	Acre		NA, 76, c. 114r
	janvier		nef	S. Iohanes	Iacobus Bassus	Acre		NA, 76, c. 114r
	janvier		nef	S. Lucas	Enricus Spinula	Acre		NA, 76, c. 114r
	janvier		nef	Sa Maria	Oddinus de Gualco de Naulo	Acre		NA, 76, c. 114r
	janvier		nef	S. Antonius	Desiderius de Rolerio	Acre		NA, 76, c. 114r
	janvier		nef	S. Franciscus	Peire caput Bovis	Acre		NA, 76, c. 114r
	mai		nef		Benedictus Iacharias	Romanie	épées	FERRETTO 1901, 234
	sept.		nef	Camilla	... de Camilla			NA, 58, c. 151r
1272	?		2 nefs			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , IV, 149
	sept.		nef	S. Lucas	Enricus Spinula		toiles	NA, 55/2, c. 119v
	sept.		nef	Falconus	Nicolinus Auriæ	Tyr		NA, 55/2, c. 125r
	sept.		nef		Ansaldinus Bozonus			NA, 91, c. 164r
1274	avril		nef		Pelegrinus de Nigro	Romanie		NA, 38, c. 179r
	juin		linh		Nicolaus Bucucius	Alexandrie		NA, 121, c. 54r
1275	février		galère		Daniel de Fontanella			NI, B. 22, fr. 3, c. 39
	avril		nef	Mallona	Enricetus Nepitella et Pascalinus de Albario	Alexandrie		NI, B. 22, fr. 3, c. 72
1276	janvier	R	nef	S. Martinus				NA, 56, c. 228r
1277	mars		galère		Clericus Lercarius	Romanie		FERRETTO 1901, 115
	mai		taride	S. Nicolaus		Tripoli	vin	FERRETTO 1901, 128
	juillet		nef	S. Antonius		Constantinople		FERRETTO 1901, 161

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
1278	?		galère		Bancherii	Péra		<i>Annali genovesi</i> , IV, 180 NA, 37, c. 220v NA, 63/1, c. 85v
	février		galère	Lercaria	... Lercarius			
	juillet		galère	Alegrancia	Percival de Portovenere, Ingetus Spinula, Iohanes Mussus	Romanie		
1279	février	R	linh		Octo Blancardus et Iohanes de Quarto	L'Aias		DESIMONI 1881, AOL, 500 DESIMONI 1881, AOL, 501 DESIMONI 1881, AOL, 511
	février	R	nef		Iohanes de Nigro	L'Aias		
	mars	R	nef	S. Andreas	Paponus Mallo-nus, Bonifacius de Tiba, Luchetus de Grimaldis	L'Aias		
1280	mars		3 galères			Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 9 <i>Annali genovesi</i> , V, 9 FERRETTO 1901, 306
	mars		4 galères			Romanie		
	avril		?		Benedictus et Manuel Iacharias			
1281			galère			Constantino-ple		<i>Annali genovesi</i> , V, 16 FERRETTO 1901, 343 FERRETTO 1901, 346 NA, 78, c. 132v NI, B. 12, fr. 112, c. 5v BRATTIANU 1927, 128 FERRETTO 1901, 378 FERRETTO 1901, 364 FERRETTO 1901, 364 BRATTIANU 1927, 140 NA, 63/1, c. 134v NA, 40/2, c. 11v NA, 80, c. 174r NA, 80, c. 183v NA, 71, c. 166v NA, 93, c. 104r <i>Annali genovesi</i> , V, 27 <i>Annali genovesi</i> , V, 30 <i>Annali genovesi</i> , V, 42
	janvier		galère		Filippus de S. Siro	Romanie		
	février		galère		Ogerius Vacha	Romanie		
	juin		nef	Sa Maria	Nicolosus Ususmaris			
	juin		nef		Miroaldus de Nigro			
	août	R	galère	Alegrancia	Bonussegnor Caffarainus et Bonifacius de Platealonga	Péra	soie, cire, vair	
	mars		galère		... Lercarius	Romanie	épées	
	avril		galère		... Bancherius	Romanie		
avril		galère		Iacobus Squarciaficus	Romanie			
août	R	nef	S. Spiritus	Iacobus Squarciaficus	Péra	cire, cuirs		
1282	janvier	R	galère		Iacobinus Bucucius de Mari			NA, 63/1, c. 134v
	janvier	D = 8/2	nef	Sa Maria	Richus et Martinus de Recho	Phocée		NA, 40/2, c. 11v
	mars		nef		Gatelinus Cancelus	Alexandrie		NA, 80, c. 174r
	avril		nef		Enricus Nepitella			NA, 80, c. 183v
	août		nef		Thomas Auriat			NA, 71, c. 166v
août	D = 24/9	nef	S. Nicolaus	Nicolinus Gullus Mallonus	Péra		NA, 93, c. 104r	
1283	?		galères			Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 27
	?	R	galère		Paganinus de Marino	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 30
	?		nef		Thomas Spinula et Andriolus de Volta	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 42

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
?			nef		Miroaldus de Nigro	Constantinople		<i>Annali genovesi</i> , V, 44-45
?			galère		Bonusmelior de Arenzano	Syrie		<i>Annali genovesi</i> , V, 44
1284	?		galère		Lamba Auriac	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 47-48
?			galère		Benedictus Iacharias	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 47-48
?			galère		Montanus de Marino	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 47-48
?			galère		Anthonius Ususmaris	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 47-48
?			galère		Andriolus Falamonica	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 47-48
1285	?		3 galères			Constantinople		<i>Annali genovesi</i> , V, 61
1286	mars		nef	Benedicta	Benedictus et Manuel Iacharias	Romanie		NA, 41, c. 12r
	mars		nef	Bonaventura	Benedictus et Manuel Iacharias	Phocée		NA, 41, c. 19r
	août		5 galères			Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 73
	mai	R	nef		Benedictus Iacharias	Phocée	alun	<i>Annali genovesi</i> , V, 75
1287	mars	D = 24/3	galère		Thomas Spinula	Alexandrie		<i>Annali genovesi</i> , V, 76
	?		5 galères 1 galion			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , V, 76
	?		galère	Divitia	Benedictus Iacharias	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 78
	août		galère	Vivalda	Benedictus et Manuel Iacharias			LOPEZ 1975c, 368
	sept.		galères					NA, 74, c. 149r
1288	juin	D = 10/6	2 galères		Benedictus Iacharias	Tripoli		<i>Annali genovesi</i> , V, 89
1289	janvier		nef	S. Iulianus	Benedictus Iacharias et Rufinus de Zilliano	Tripoli		NI, B. IV, fr. 27
	juin		3 galères		Franceschinus Suppa	Tripoli		NA, 75/2, c. 183v
	?		3 galères			Caffa		<i>Annali genovesi</i> , V, 95
	oct.		galère		Albertus Spinula	Alexandrie		<i>Annali genovesi</i> , V, 96 et cart. 10, c. 92v
1290	?		14 galères			Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 117
	juin	R	nef	S. Anthonius	Conradus Auriac Minnaldus de Nigro	Caffa	cire, cuirs	BALARD 1973, 253
	juin	R	nef	S. Michael	Manuel Figallus et Blanka Balbus de Castro		alun	BALARD 1973, 256
	?		galère		Benedictus et Manuel Iacharias	Romanie		LOPEZ 1933, 250
1291	février		nef	S. Iohanes	Petrus Rubeus	Caffa	vin	NA, 64, c. 27v
	mars		galère		Philippus de Nigro	Alexandrie		NA, 64, c. 144v

Anée	Mois	Date de départ (D) retour (R)	Type de navire	Nom du navire	Patrons du navire	Destination ¹	Marchandises	Sources ²
	avril		nef		Guglielmus de Nigrono			NA, 64, c. 238r
	juillet		nef	Alegrancia				NA, 13/2, c. 71r
	juillet		2 galères		Thedisius Auria			NA, 13/2, c. 76r
	août		nef		Salvetus Pezagnus			NA, 13/2, c. 130r
	août		nef	S. Anthonius	Minnaldus de Nigro	Caffa	vin	NA, 89, c. 87v
	?		galère		Manuel Lercharius	Alexandrie		<i>Annali genovesi</i> , V, 132
	?	R	galère		Sorleonus Auria	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 133
	?	R	galère		Gazella Advocatus	Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 133
1292	janvier	D = 15/2	nef	S. Erasmus	Andriolus et Guglielmus Bestagnus, Conradus Bruxetus	Romanie		NA, 71, c. 69v
	février	D = 1/3	cocha		Carlatus et Andalo de Nigro	Phocée		NA, 71, c. 93v
	avril		3 galères		Thedisius Auria			NI, B. III, fr. 62, c. 1
	?	R	7 galères			Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 145
	?	R	2 galères			Outre-Mer		<i>Annali genovesi</i> , V, 145
1293	janvier	D = 9/1	galère			Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 169
	juillet	R	7 galères			Romanie		<i>Annali genovesi</i> , V, 167
	oct.		nef		Leonellus de Vinderciis	Tripoli		NI, B. 7, fr. 93, c. 12v
	nov.	D = 15/3/94	nef	Sa Maria	Octobonus Bucanigra, Sorleonus Gatiluxius, Iacobus de S. Remo	Péra, Caffa	vin	NA, 109, c. 236r
1294	sept.		galère		Thedisius Auria	Syrie		NI, B. 12, fr. 112, c. 104r
	?		18 galères					
	?		2 linhs			Romanie		<i>Iacopo da Varagine</i> , II, 97
1295	mars	R	galère			Alexandrie		NI, B. 22, fr. 10, c. 104v
	oct.	D = 9/10	nef	Paradisus	Balianus Quatuordecim et Benedictus Iacharias	Phocée		NI, B. 25, fr. 1/17, c. 3
1296	sept.		nef		... Vivaldus			NI, B. 19, fr. 2, p. 1
	nov.		nef	S. Petrus	Thedisius et Albertus Auria			NA, 130, c. 196r
1297	oct.		galères		Baldus Spinula			NI, B. 17, fr. 1, c. 190r
1298	juillet	R	nef	Sa Maria	Gaspalis Auria, Baxinus Donatus	Caffa	alun, cuirs, cire	NA, 148, c. 4r
1299	nov.		galère		Andriolus Spinula			NI, B. III, fr. 71, c. 3r
	avril		galère		Andriolus Pellatus			NA, 148, c. 3r

Note

1. *Ultramarè*, en l'absence de toute autre indication.
2. NA = ASGe, *Notai antichi*; NI = ASGe, *Notai ignoti*.

Les transports maritimes génois vers la Terre Sainte

« Multi de melioribus Ianuensibus illa die crucem susceperunt... et reliqui plures qui tanti fuerunt quod duodecim galeas et sandanum unum de fortissimis bellatoribus viris armaverunt et mense iulii versus aorientales partes iter inceperunt ».

C'est en ces termes que Caffaro rapporte l'envoi en 1097 de la première flotte génoise participant à la croisade¹. Ce premier armement préparé dans l'enthousiasme de la prédication devait être suivi de beaucoup d'autres, au cours des deux siècles pendant lesquels se maintint une présence territoriale des Occidentaux en Terre Sainte. Galères, nef, tarides, linhs et *bucii*, tous les types de bâtiments connus affrontèrent les périls de la mer pour relier Gênes aux établissements francs de Syrie-Palestine. Les expéditions militaires tout autant que les transports de pèlerins et de marchandises suscitérent l'essor des constructions navales génoises, sans lesquelles sans doute les passages outre-mer de Philippe-Auguste et de Saint Louis n'auraient pas été possibles.

L'objet de cette communication est d'examiner l'interaction entre la demande de transports maritimes nécessaires à la fondation, au développement et au maintien des États francs de Terre Sainte, et l'offre que peut apporter en réponse l'armement naval génois. Les questions posées sont multiples: construction et armement de navires, composition des équipages, organisation de la navigation, risques de mer et des hommes, nature des liens contractuels entre armateurs d'une part, marchands et pèlerins de l'autre, transport des hommes et des marchandises, financement des expéditions. Bref tous les aspects économiques, techniques, logistiques, tactiques et stratégiques des transports liés aux croisades et au commerce vers l'outremer devraient être ici examinés, ce qui dépasse de beaucoup le cadre de cette communication. Notre objectif sera plus modeste: essayer de définir les

* Pubblicato in *I Comuni italiani nel Regno crociato di Gerusalemme*, a cura di G. AIRALDI - B.Z. KEDAR, Genova 1986 (Collana storica di Fonti e Studi diretta da Geo Pistarino, 48), pp. 141-174.

¹ *Annali genovesi*, I, p. 102.

structures des échanges maritimes entre Gênes et la Terre Sainte, étudier si possible les variations de la conjoncture, bref à partir d'un dépouillement, sinon exhaustif, du moins très ample des actes notariés génois des XII^e et XIII^e siècles, apporter quelques retouches aux travaux de tous ceux qui depuis Jal en 1840² se sont intéressés à l'histoire des transports maritimes à l'époque des croisades: Byrne et Sayous, Michel Mollat et R. Bastard de Péré, Geo Pistarino et son école³.

En dehors des annales de Caffaro et de ses continuateurs, de quelques traités du fonds Materie Politiche, publiés dans le *Codice diplomatico* de Cesare Imperiale di Sant'Angelo⁴ les minutiers notariaux constituent en effet la source principale de notre information; à cette époque, nous ne disposons pas encore de sources comptables ni législatives, si l'on excepte les quelques fragments des «Capitula comunis Ianue» incorporés dans les «Statuti della colonia genovese di Pera»⁵. A propos des gens de mer, Geo Pistarino a rappelé ce que l'on pouvait attendre des actes notariaux⁶. Il suffit de préciser que les minutiers du XII^e siècle n'ont pas conservé de contrat de nolisement intéressant la Méditerranée orientale, alors que ce type de document fournit dans les années 1250 les principales informations sur la typologie des navires, la composition de leur armement, la nature et le coût des transports vers l'Ultramaré⁷.

Suivre les navires génois sur les routes de la Méditerranée orientale n'est pas chose facile; l'onomastique même des bateaux est incertaine. Chaque unité, navire marchand ou galère armée, est désignée par un sobriquet, un

² JAL 1840, II, pp. 347-446, mémoire n. 7.

³ BYRNE 1930; SAYOUS 1931, pp. 254 et sq.; MOLLAT 1967, pp. 345-359; BASTARD DE PÉRÉ, pp. 327-356; PISTARINO 1981, pp. 203-290; BALLETO 1981, pp. 357-396; BALLETO 1983; AIRALDI 1981, pp. 59-85; FORCHERI; BALARD 1981, pp. 511-534; KRUEGER 1985.

⁴ *Codice Diplomatico*.

⁵ VITALE 1951, pp. 35-56.

⁶ PISTARINO 1981, pp. 205-206.

⁷ Ce mot, chargé de toute la symbolique affective se rapportant au passage d'outre-mer, est constamment utilisé par les actes notariés du XII^e et du début du XIII^e siècle; il désigne toute la côte syrienne. Giovanni scriba, par exemple (*Giovanni Scriba*) distingue soigneusement Alexandrie, la Romanie et Constantinople de l'*Ultramaré*, c'est-à-dire la Syrie-Palestine. Chez *Giovanni di Guiberto*, *Solia* et *Riveira Solie* coexistent avec *Ultramaré*. Ce n'est qu'à la fin du XIII^e et au début du XIV^e siècle que le terme *Syria*, simple réalité géographique d'un pays désormais perdu par les Francs, l'emporte définitivement et éclipse le vocable concurrent.

nom auguratif ou le nom d'un saint sous la protection duquel se placent les propriétaires du navire. Les actes notariés indiquent tantôt le nom du bâtiment, tantôt celui des propriétaires, plus rarement les deux ensemble. Aux XII^e et au début du XIII^e siècle, les noms auguratifs et les sobriquets sont le plus fréquents. Dans les actes des premiers notaires génois, les navires qui partent pour l'Orient se nomment Donna, Gatus, Luna, Ialna, Dianna, Falconus, Angelus, Rosa, Benedicta, Peregrina, Gloria etc. ...⁸. En 1210 et en 1216 une nef Rosa gagne Alexandrie et l'Ultramaré⁹, mais est-on assuré qu'il s'agisse de la même unité? Au cours de sa dizaine d'années d'existence, un même bâtiment peut changer de nom: les Annales génoises signalent que la nef Ferrara qui va protéger les navires arrivant d'Outremer prend ensuite le nom de Coronata¹⁰. La nef Paradisus qui en 1239 appartient aux Lercari, n'est sans doute pas la même que son homonyme de 1248 qui participe à la croisade de Saint Louis, et que l'on rencontre encore sur les routes de l'Orient jusqu'en 1264, aux mains des Doria puis d'un de Mari¹¹.

Vers 1210-1220, le besoin de s'en remettre à la protection des intercesseurs célestes conduit à délaisser lentement noms auguratifs et sobriquets au profit des noms de saints¹². Giovanna Balbi et Benjamin Kedar ont montré que le choix des saints patrons reflète sans aucun doute les penchants de la piété populaire¹³. Au cours du XIII^e siècle, quelques saints peu nombreux ont la préférence des Génois qui s'en tiennent encore à un seul protecteur par navire: saint Antoine, saint Jean, saint Georges, l'archange Gabriel, saint Nicolas, soutiens des égarés et des faibles. A ceux-là vient se substituer à partir des années 1280 le patronage de la Vierge, mais il n'est guère aisé de distinguer les différentes unités qui portent le nom de Sainte Marie. D'autres navires, parfois les mêmes, sont distingués par le nom de leur patron, qui ne se confond pas toujours avec celui du ou des propriétaires. De sorte qu'un

⁸ *Bonvillano*, cc. 107r, 108r, 118r, 119v; *Giovanni di Guiberto*, docc. 572, 574, 776, 599, 1050, 1166; *Lanfranco*, docc. 641, 649, 747, 1113, 1144, 1248.

⁹ *Lanfranco*, docc. 666, 1113, 1186.

¹⁰ *Annali genovesi*, III, p. 161.

¹¹ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Notai antichi*, n. 21/1, c. 91r; n. 26/2, cc. 148r et 150r; n. 61, cc. 200r et 227v.

¹² Premier exemple connu: la « S. Iacobus » qui part pour Acre en 1214: cfr. *Giovanni Scriba*, II, p. 287 d. 8 et 9.

¹³ BALBI 1966a, pp. 65-86; KEDAR 1967, pp. 431-446.

même bâtiment peut être commandé par des patrons différents à chacun de ses voyages successifs ou porter le nom tantôt d'un associé, tantôt d'un autre. Dans les dernières décennies du XIII^e siècle, naît l'usage de désigner le navire par sa raison sociale: en 1269, la nef *Bassa* qui se dirige vers Tyr est la propriété de Nicolaus Bassus, comme la *Camilla* d'un de Camilla en 1271¹⁴. Mais est-ce certain que des familles comme celles-là ne possédaient qu'un seul vaisseau marchand? Quelle que soit l'onomastique adoptée, rien n'est moins sûr que le nom du navire, pour en suivre les voyages et en déterminer la durée d'utilisation.

Peut-on dès lors se fier à la dénomination du type, telle qu'elle est donnée par les textes? Les incertitudes paraissent moins grandes aux XII^e et XIII^e siècles que postérieurement: aucune unité ne porte une double qualification, sauf le *bucius-navis*, mais l'on sait qu'il s'agit là d'un bâtiment de charge, proche de la famille des nefs¹⁵. Cette relative sûreté terminologique vient sans doute du fait qu'avant la «révolution nautique du Moyen Age» qui a marqué les dernières décennies du XIII^e siècle et les premières du XIV^e¹⁶, le vocabulaire maritime pouvait distinguer, sans risque de confusion, les deux grands types de bateaux en usage dans toute l'aire méditerranéenne: vaisseaux longs équipés essentiellement de rames, et vaisseaux ronds, marchant surtout à la voile, utilisés aussi bien dans les opérations militaires que dans les entreprises commerciales.

Les textes des XII^e et XIII^e siècles ne donnent guère de détails sur les dimensions et caractéristiques des galères utilisées sur les routes de la Méditerranée orientale. Lors des premières croisades, il devait s'agir d'unités modestes, puisqu'en 1099 les deux frères Embriacus, ne pouvant aborder au port de Jaffa, détruisent leurs deux galères et en utilisent le bois pour la construction de machines de siège devant Jérusalem¹⁷. D'après ce que l'on peut savoir des contrats passés en 1268-1270 par les envoyés de Saint Louis venus en Italie organiser la croisade royale, ces galères étaient

¹⁴ Mais d'autres exemples aberrants peuvent être cités: la *Mallona* envoyée à Alexandrie en 1275 est propriété d'Enricetus Nepitella et de Pascalinus de Albario (ASGe, *Notai ignoti*, B. 22, fr. 3, c. 72v) et la *Vivalda* est conduite en 1287 par les Zaccaria (LOPEZ 1975c, pp. 368-370).

¹⁵ JAL 1972, p. 164.

¹⁶ LANE 1974, pp. 277-302.

¹⁷ *Annali genovesi*, I, p. 110.

des birèmes, pourvues de 100 à 120 rameurs, d'une quarantaine de mètres de long sur 5 m, 50 de large, ce qui leur donnait un coefficient de finesse de 8; elles étaient « gréées de deux mâts à voile latine, pourvues de magondaux à l'avant, de pavois en abord, et renforcées au besoin d'un château autour du mât du milieu »¹⁸. Des graffiti retrouvés à Finale Ligure en donnent une assez bonne représentation¹⁹. La propulsion à rames conférait à ces bâtiments une grande liberté de manoeuvre à l'entrée et à la sortie des ports, et facilitait la progression en calme plat, tandis que la voilure latine leur permettait de mieux remonter au vent.

Il est impossible de dire s'il existait déjà dans les dernières années du XIII^e siècle ces galères moins fines de Romanie et de Syrie, dont les normes de construction allaient être définies dans le *Liber Gazarie*, sous la rubrique « ordo factus super mensuris galearum de Romania et Syria » (22 janvier 1333): une quarantaine de mètres de long sur six mètres de large, soit un coefficient de finesse de 6,75²⁰. A ces bâtiments qui combinent les avantages de la galère et ceux du vaisseau rond – grande capacité de chargement – les autorités réservent le transport des marchandises les plus précieuses: draps et toiles, safran, ambre et corail dans le sens ouest-est, épices, soie et tissus d'Orient dans le sens est-ouest²¹. Il est probable que ce type de navire était déjà utilisé dans les années 1280-1300. L'on voit en effet Buonsignore Caffaraino et Bonifacio di Piazzalunga nolisier leur galère « Alegrancia », avec un équipage de 120 hommes, pour transporter de la soie, du poivre, de la cire et des fourrures de Péra à Gênes. De même en 1289-1290, entre Caffa et l'Occident, divers chargements de soie, de cire et de fourrures sont embarqués sur des galères génoises²². Certaines même sont utilisées en mer Noire pour des transports de grain et de poissons²³.

En ce qui concerne les voyages vers la Syrie-Palestine, les sources consultées n'ont fourni que de rares exemples d'une telle utilisation: en juillet 1291, Tedisio Doria nolis ses deux galères à six compatriotes, mais

¹⁸ BASTARD DE PÉRÉ, pp. 349-350.

¹⁹ BONINO, pp. 291-292.

²⁰ VITALE 1951, p. 124.

²¹ *Ibidem*, pp. 85-86.

²² BALARD 1973, docc. 132, 148, 149, 151, 799.

²³ *Ibidem*, docc. 7, 470, 667.

l'acte ne précise pas l'objet du voyage, transports de marchandises ou participation à la lutte contre les Infidèles²⁴. Dans la mesure où le même armateur frète encore ses galères en 1292 et 1294 aux Zaccaria et aux Hospitaliers pour empêcher les trafics illicites avec les Sarrasins, il est probable qu'en 1291 il s'agit plus d'entreprise militaire que de commerce. Généralement les galères qui partent pour Acre sont ou bien des unités qui accompagnent les vaisseaux de transport²⁵ ou bien des éléments d'une flotte au service de la Commune: soit pour l'envoi d'une ambassade, soit pour porter secours à la Terre Sainte²⁶ ou défendre les comptoirs de Syrie-Palestine attaqués par les rivaux de Gênes, Pisans et Vénitiens²⁷. Au XIII^e siècle, l'utilisation militaire des galères l'emporte encore sur tout autre usage.

A la famille des vaisseaux longs peuvent se rattacher divers autres bâtiments. La galiote est une petite galère, ayant de 16 à 22 bancs, deux mâts et au moins deux gouvernails latéraux. En 1239, la *Bonaventura* de Guglielmo di Pagano part pour l'Outre-mer; elle est encore citée en 1248²⁸. La taride, navire à varangues plates et murailles verticales, très effilé, mais comportant une poupe ronde à trois rodes, deux mâts et un équipage d'une vingtaine de rameurs²⁹, n'est guère utilisée sur les routes de la Syrie-Palestine. L'une d'elles est mise par les frères Vento à la disposition d'Ugo Lercari lors de la croisade de 1248³⁰. Nous savons d'ailleurs que les deux amiraux génois au service du roi de France prévoyaient d'acquérir plusieurs unités de ce type pour le passage de Saint Louis outre-mer³¹. Une autre taride, la *S. Nicolaus*, avec un équipage de quinze hommes, transporte du vin

²⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 13/2, c. 76r-v.

²⁵ *Ibidem*, n. 29, c. 85r; *Notai ignoti*, B. 3, fr. 32, doc. 92 (année 1253).

²⁶ *Annali genovesi*, I, pp. 5, 7, 13-15, 102, 112, 121; ASGe, *Notai antichi*, n. 18/2, cc. 245r, 247r.

²⁷ ASGe, *Notai ignoti*, B. 4, fr. 56, c. 3v; *Notai antichi*, n. 60, cc. 227v, 257v, 264r; n. 65, c. 35v (1258); *Notai ignoti*, B. 8, fr. 95, c. 50r (1262); *Notai antichi*, n. 74, cc. 149r-151r, 152r, 156r (1287); n. 10, c. 92v; *Notai ignoti*, B. II, fr. 23, c. 38v (1289); B. III, fr. 62, c. 1r-v (1292: trois galères envoyées contre les Infidèles et les « mauvais Chrétiens »).

²⁸ ASGe, *Notai antichi*, n. 21/1, c. 102v; n. 20/1, c. 111r.

²⁹ BELGRANO 1859, pp. 20-23; BASTARD DE PÉRÉ, p. 351.

³⁰ BELGRANO 1859, pp. 38-39.

³¹ *Ibidem*, pp. 20-21 et 51. Les mesures des tarides commandées à la Commune sont les suivantes: 35 m, 66 de longueur et 3 m, 34 de largeur.

à Tripoli en 1277³². Avec la saïète, l'on s'éloigne beaucoup de la galère commune; il s'agit sans doute d'une unité légère comportant un nombre variable de bancs de rameurs, un mât à voile latine et une forme élancée qui en faisait l'instrument par excellence des coups de main et de la surveillance côtière³³. La saïète de Guglielmo Guercio s'adjoint aux galères que la Commune envoie vers la Terre Sainte en 1258³⁴.

Les armateurs génois, qui passent contrat avec les émissaires de Louis IX pour ses deux expéditions outre-mer, mettent à la disposition du roi un dernier type de navire proche des galères, le *sallandrum*. Hérité des traditions byzantines – le mot dérive sans doute du grec *σανδάλιον* – c'est un bâtiment d'une trentaine de mètres de long, de six mètres soixante-dix de large, muni de deux mâts, sept antennes et cinq voiles. Il est desservi par un équipage de 29 hommes et est équipé de stalles pour le transport des chevaux³⁵. On ne rencontre guère le *sallandrum* en dehors des temps de préparation de la croisade; toutefois, l'annaliste Ogerio Pane signale qu'en juin 1207 un *sallandrum* s'était joint aux galères qui escortaient les nefes revenant d'outre-mer³⁶. Peut-être s'agit-il d'un navire affecté surtout au transport des chevaux et du matériel de guerre.

Les bateaux de charge, qui composent la famille des vaisseaux ronds, sont surtout représentés par la nef, le principal moyen de transport entre Gênes et les ports de Syrie-Palestine. Les caractéristiques en sont assez bien connues grâce aux contrats de nolisement passés par les émissaires de Louis IX avec la Commune de Gênes, et par divers groupes de marchands avec des armateurs privés³⁷. Il s'agit d'un bâtiment dont la longueur hors tout va de 23 m, 50 à 37 m, 40, la largeur au maître ban de 5 m, 95 à 10 m, 04; il en ressort un coefficient de finesse de 3,4 à 4. La hauteur de cale est normalement proportionnelle à la longueur de la quille: en 1268-1269, le rapport varie de 4,85 à 5,4, alors qu'en 1246-1248 l'échelle va de 4,7 à 7,

³² FERRETTO 1901, p. 128, n. 1.

³³ JAL 1848, II, p. 1306.

³⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 65, c. 35v. En 1283, Iacopo Doria mentionne une saïète de 48 rames, c'est-à-dire de 12 bancs: *Annali genovesi*, V, p. 44.

³⁵ BELGRANO 1859, pp. 51, 282-293; BASTARD DE PÉRÉ, p. 349; PRYOR 1984, p. 200.

³⁶ *Annali genovesi*, II, pp. 106-107.

³⁷ JAL 1841, I, pp. 507-615; CHAMPOLLION-FIGEAC, II, pp. 50-67; BELGRANO 1859; BELGRANO 1884, pp. 231-236; BYRNE 1930, pp. 70-159; BALLETO 1981, pp. 364-381.

d'où une moins grande uniformité dans l'aspect extérieur des nefs³⁸. Au XIII^e siècle, celles-ci ont généralement deux mâts, l'*arbor de prora*, plus lourd et égal ou légèrement supérieur à la longueur hors tout du navire, et l'*arbor de medio* plus court de deux à trois mètres. Selon la force du vent, on y adapte différentes voiles latines triangulaires, l'artimon, le tersarol, le « papafico » et la voile médiane. Les contrats font obligation aux armateurs d'emporter de 5 à 7 voiles de coton et de chanvre dont plusieurs neuves, et un velon, gage de sécurité pour les marchands³⁹. L'armement comporte deux gouvernes, d'une longueur égale à la moitié de celle du mât médian: elles sont fixées à la hauteur du premier pont par un arceau en fer et par un trou percé dans la timonaire. Le nombre d'ancre varie de 12 à 28, selon la taille de la nef; la fréquence des pertes explique ces chiffres élevés. Quant au gréement, les contrats indiquent souvent le poids des cordages nécessaires: il peut aller de 65 *centenaria* pour les plus petites nefs à 400 pour les plus grosses. Chaque navire doit en outre avoir à bord des itagues, des haubans, des câbles, des glènes d'orins, des amarres, des grappins et autres équipements indispensables, dont le détail est soigneusement énoncé par les armateurs, de même que la capacité des fûts devant recevoir l'eau potable pour le voyage. Plusieurs embarcations secondaires sont adjointes à la nef: une barque de cantier très lourde, à la traîne du bâtiment et pour la gouverne de laquelle cinq marins sont souvent prévus, un ou deux palischalmes et une gondole⁴⁰.

Nous sommes ainsi en présence de gros vaisseaux ronds, de deux ou trois couvertes, exhaussés à leurs extrémités pour former des gaillards élevés à l'avant et à l'arrière, eux-mêmes surmontés d'une plateforme occupée par les chambres d'élite (les « paradis ») et par les châteaux crénelés et bretéchés. Les baux de la nef supportent des ponts ou couvertes, le premier à près de quatre mètres du fond de cale, le second et le troisième séparés du précédent d'à peine deux mètres⁴¹. Approvisionnements et marchandises sont arrimés en cale au-dessus d'un lest de cailloux ou de matières pondéreuses.

³⁸ L'étude de DOTSON 1973, pp. 161-170, a été partiellement corrigée par PRYOR 1984; on verra surtout les tableaux pp. 203-213, récapitulant les dimensions des nefs étudiées.

³⁹ ASGe, *Notai ignoti*, B. 3, fr. 32, doc. 16; *Notai antichi*, n. 27, cc. 107v-108r; BYRNE 1930, pp. 100, 115, 119; BALLETO 1981, pp. 364, 367, 376, 378.

⁴⁰ En dehors des contrats cités à la note précédente, voir les tableaux de PRYOR 1984, pp. 201-218.

⁴¹ Voir la coupe d'une nef-type dans PRYOR 1984, p. 280.

Il est interdit d'entreposer les marchandises entre deux couvertes et d'embarquer des produits « stratégiques », dont le commerce avec les Sarrasins est prohibé par l'Église⁴². Quant aux passagers, ils ont leur place assignée; l'entrepont principal leur est dévolu, de la proue au mât du milieu pour les pèlerins, de celui-ci à la poupe pour les marchands. Le deuxième entrepont est couvert en abord pour former les corridors (« coursives »), au-dessus desquels les matelots établissent leur couchage ou leur poste de combat, à l'abri de la pavesade. L'embarquement de femmes est exclu, au moins sur les nefs marchandes.

Enfin sur les navires de la croisade, des stalles et des mangeoires sont aménagées pour le transport des chevaux qui sont maintenus par des sous-ventrières et des filins. Sur la nef *Paradisus*, affrétée par une vingtaine de marchands en 1253, aucun aménagement spécifique n'est prévu pour les trois chevaux qui feront le voyage, sinon le fait qu'ils ne pourront se tenir sur l'entrepont principal⁴³. On rappellera à ce sujet que les nefs lourdes et rondes ne peuvent accoster dans tous les ports: les chevaux sont donc embarqués ou débarqués par palans, comme le signale Joinville à propos des opérations devant Damiette. Seuls les navires longs, galées, salandres ou panfiles peuvent être équipés de portes pour faciliter l'embarquement ou le débarquement rapide des chevaux⁴⁴. Ce sont alors des huissiers, totalement étrangers à la famille des vaisseaux ronds⁴⁵.

Telles sont les nefs latines constamment utilisées sur les routes de l'Orient du XII^e à la fin du XIII^e siècle. Elles conviennent aux incessants transports de croisés et de pèlerins, d'armes et de chevaux, de ravitaillement et de renforts, qui unissent Gênes aux États francs de Syrie-Palestine. Mais lorsque ceux-ci déclinent après 1270 et que cessent les grandes expéditions, la crise des frets et le marasme de la construction navale amènent armateurs et marchands à réfléchir en termes de productivité du transport. On chercha moins à construire gros qu'à réduire les coûts en réalisant des économies sur les frais d'exploitation et en particulier sur la main d'œuvre, « le poste le plus onéreux dans les transports maritimes » (F.C. Lane). De

⁴² ASGe, *Notai antichi*, n. 27, cc. 107v-108r; BYRNE 1930, p. 117; BALLETTTO 1981, pp. 365, 368.

⁴³ BYRNE 1930, p. 116.

⁴⁴ Sur le transport des chevaux, voir PRYOR 1982, pp. 9-27 et 103-125.

⁴⁵ BASTARD DE PÉRÉ, p. 353.

cet effort sortit un changement capital de la technique navale, le remplacement des nefes latines par les coques au gréement carré. L'apparition de ce nouveau type de bâtiment à Gênes n'est pas antérieure à 1286: il se trouve lié au transport de l'alun des Zaccaria jusqu'en Flandre⁴⁶. Nous ne le rencontrons jamais sur les routes de la Syrie dominées par les nefes latines jusqu'en 1291 et même jusqu'à l'orée du XIV^e siècle.

A la famille des nefes peuvent être rattachés plusieurs autres bâtiments, dont certains disparaissent au cours de notre période. Il en est ainsi du *bucius* que l'on utilise sur les routes de l'Orient jusque dans les années 1260. A en juger par un acte du 11 février 1190, il s'agit d'un bâtiment de charge d'une longueur d'une trentaine de mètres, d'une largeur maximale de 4 m, 20, c'est-à-dire d'un coefficient de finesse de 7, qui le rapproche davantage des galères que des nefes. En revanche le *bucius-navis*, d'usage très fréquent dans les années 1250-1260, peut être totalement assimilé à la nef latine, en raison des cargaisons qu'il transporte – plus de 250 tonnes de grain – et de l'effectif réduit de l'équipage – de 36 à 44 matelots – qui ne conviendrait pas à un navire mû à la rame⁴⁷. Les mentions de *bucius* disparaissent après 1263.

Un des types de navire les plus fréquemment utilisés aux XIII^e et XIV^e siècles, curieusement, n'apparaît guère dans les actes notariés concernant l'*Ultramar*e. Il s'agit des diverses catégories de *ligna* (*lignum de bandis*, *lignum de orlo*) que l'on ne rencontre que pour des navigations à moyenne distance, telles celles qui concernent le trafic intérieur à la mer Noire⁴⁸ ou les liaisons entre l'Aïas, Chypre, les côtes syriennes ou égyptiennes⁴⁹. Ces bâtiments très moyens ou même légers, n'ont guère leur place dans une navigation au long cours, impliquant des traversées en droiture fréquentes.

Les routes maritimes entre Gênes et la Syrie-Palestine sont donc dominées par les galères pour les tâches d'accompagnement ou pour les expéditions militaires, et par les nefes pour les transports utiles. La stimulation apportée par les besoins de la Terre Sainte a suscité un essor sans précédent des constructions navales génoises, mais n'a pas substantiellement changé les caractéristiques du navire, au moins au XIII^e siècle, seule époque pour

⁴⁶ BALARD 1978, II, p. 556.

⁴⁷ JAL 1972, p. 164; AGOSTO 1966, pp. 6-7.

⁴⁸ BALARD 1978, II, pp. 907-909; BALLETO 1976a, pp. 125-154.

⁴⁹ VELLE, pp. 90-91.

laquelle nous disposons de mesures permettant d'apprécier la capacité et le tonnage des bâtiments. L'accroissement des tonnages était sans doute réalisé dès le XII^e siècle, avant que la révolution nautique du Moyen Âge n'apporte de nouveaux progrès qualitatifs et quantitatifs.

La détermination des tonnages n'est pas chose aisée, et il ne faut point attendre de nos textes toutes les précisions désirables. Les contrats de nolisement ne sont pas très nombreux et laissent souvent ignorer la capacité réelle du navire, laissée à l'appréciation des hommes d'affaires au moment du chargement. Rien ne prouve que les armateurs n'aient pas conclu pour un même voyage plusieurs pactes de nolisement⁵⁰, dont un seul nous est parvenu. Les cargaisons connues sont exprimées en balles, et rien ne dit que celles-ci soient uniformes; la diversité des marchandises pouvait introduire de notables différences dans la confection et le poids des balles. En ce qui concerne les galères, aucun chiffre intéressant un voyage vers l'Outremer ne nous est parvenu. En admettant une analogie avec d'autres routes maritimes, on peut signaler qu'en 1229, la galère *Imperatrix*, avec un équipage de soixante hommes, porte une cargaison d'au moins 60 balles, ainsi que des barils d'huile et des mines de figues non évaluées⁵¹. Si l'on admet, d'après un règlement de l'*Officium Gazarie* de 1344 que la balle pouvait peser environ 170 kg⁵², la cargaison de la galère représenterait au moins une dizaine de tonnes, soit une capacité de transport correspondant aux estimations de F.C. Lane: un septième de tonne par homme sur les birèmes du XIII^e siècle⁵³. En 1246-1248, ces galères sont estimées au prix de 4000 livres tournois, lors des négociations entre les envoyés de Saint Louis et la Commune de Gênes⁵⁴.

L'estimation du tonnage des nefes repose sur des chiffres à peine plus sûrs. Le *Paradisus magnus*, bateau amiral de Saint Louis, qui coûte 7000 livres tournois lors de sa construction en 1248, transporte trois ans plus tard 8000 cantares, soit 381 tonnes, vers Tunis et la Syrie. Il était prévu d'y

⁵⁰ Certains textes font précisément allusion au droit des armateurs de conclure un autre contrat pour le même voyage: cfr. BYRNE 1930, pp. 101, 117; BALLETO 1981, pp. 365, 368.

⁵¹ ASGe, *Notai antichi*, n. 17, c. 127r.

⁵² VITALE 1951, p. 141; voir aussi BALARD 1978, II, p. 564, note 117.

⁵³ LANE 1974, p. 292.

⁵⁴ BELGRANO 1859, pp. 25-26.

embarquer, au moment de la croisade, une centaine de chevaux et peut-être un millier de passagers, chiffre atteint par la nef *Oliva*, de plus petites dimensions⁵⁵. Le même *Paradisus* charge en 1250 200 balles, soit 34 tonnes et 100 pèlerins: mais peut-être fait-il l'objet d'un autre contrat de nolisement pour le même voyage⁵⁶. En 1267, la nef *S. Spiritus* des Embriaci doit transporter vers l'Outremer au moins 365 balles de marchandises, réparties entre onze hommes d'affaires: une cargaison de 62 tonnes, mais ici encore rien ne prouve que ce soit la seule⁵⁷. Les autres chiffres connus proviennent des contrats passés au moment des deux croisades de Saint Louis. Ils ne concernent que les dimensions et les coûts des navires. Le *Paradisus magnus* a les mêmes caractéristiques que les deux plus grosses nefes construites en 1268-1269; le prix de revient est identique: 7000 livres tournois. De même, pour les autres nefes, la comparaison entre les contrats de 1268-69 amène à cette conclusion: en vingt ans, les tonnages et les prix de vente sont restés stables. En revanche, il semble bien que les armateurs génois aient profité des commandes royales pour traiter à un niveau bien supérieur à celui des prix courants⁵⁸.

Les contrats de nolisement et divers autres actes notariés apportent des informations précieuses sur l'organisation de la navigation vers l'Outremer. Le moment des départs est mieux connu que celui des retours, uniquement cités à l'occasion de reçus qui peuvent avoir été passés plusieurs semaines après la rentrée effective du navire à Gênes. Au cours des XII^e et XIII^e siècles, les départs vers la Terre Sainte se placent à deux moments de

⁵⁵ BYRNE 1930, pp. 9-10 et 93-94; ASGe, *Notai antichi*, n. 26/2, cc. 21v, 148r, 150r, 167v, 192r; n. 143, c. 33v.

⁵⁶ *Ibidem*, n. 21/1, c. 178r; *Notai ignoti*, B. 3, fr. 32, doc. 179.

⁵⁷ BYRNE 1930, pp. 128-130.

⁵⁸ En 1259, la nef *Pagana* est estimée 610 livres (ASGe, *Notai antichi*, n. 105, c. 66v), une taride 190 livres (*Ibidem*, n. 35, c. 52r). En 1250, la galère *Contessa* de Simone Mignardo et de ses associés est vendue 350 livres (*Ibidem*, n. 27, c. 30v), la nef *S. Stephanus* 420 livres (*Ibidem*, n. 21/1, c. 198r); en 1253, la nef *S. Georgius* est acquise au prix de 595 livres (*Ibidem*, n. 28, c. 63v), la nef *Roceza* pour 800 livres (*Ibidem*, n. 29, cc. 4v et 179r), de même que la nef *Sancta Crux* qui a participé à la croisade (*Ibidem*, cc. 179r et 215v). En revanche, la *S. Brancacius* ne trouve preneur qu'à 600 livres (*Ibidem*, c. 216r) et la galère *Alegrancia* des Cigala à 280 livres (*Ibidem*, feuille volante après le c. 280). Même s'il s'agit d'unités moins récentes que celles de la croisade, et si l'on tient compte du change entre livres tournois et livres de Gênes (environ 2 livres tournois pour 3 livres de Gênes: BELGRANO 1859, pp. 82, 85, etc.), il y a eu un incontestable effondrement des cours après la croisade.

l'année; au printemps, ils s'échelonnent du 15 mars au 1er mai, tout en précédant quelquefois la fin de l'hiver⁵⁹; le second mouvement a lieu entre le 15 août et la fin septembre; exceptionnellement, il peut être différé jusqu'au 15 octobre⁶⁰. Il paraît plus important que le premier, alors que les investissements commerciaux génois de printemps l'emportent, tant par le nombre des actes que par le volume des capitaux, sur les sommes investies pendant l'été et au début de l'automne⁶¹. Quant aux retours, ils se répartissent aussi en deux saisons: pendant l'été (juin à août) arrivent à Gênes les nef parties d'Outre-mer au printemps; en novembre et décembre, celles qui ont quitté Acre à la fin de l'été et au début de l'automne, la date limite pour le départ d'Acre étant fixée au 1er octobre dans l'un de nos contrats⁶².

C'est dire que l'arrêt hivernal brise le rythme de la navigation. Sur les routes de Terre Sainte, comme sur celles de Romanie, le navire génois ne réussit pas encore à vaincre les embûches de la mauvaise saison et à éviter l'hivernage imposé aux navigateurs méditerranéens depuis l'époque romaine⁶³. Même si les nef latines affrontent mieux les brusques tempêtes hivernales que les lourdes coques du XIV^e siècle au grément carré, elles restent au port pendant la mauvaise saison. Aucun contrat de nolisement ne prévoit de départ pour l'Orient avant le mois de février. La fin de l'automne voit encore quelques mouvements de bateaux, puisque des nef rentrent à Gênes en novembre, et même en décembre. Le mois de janvier paraît en revanche exempt de toute navigation au long cours. Les Annales génoises en 1231 puis en 1272, à propos des nef de Syrie, en 1271, au sujet de l'expédition du prince Édouard d'Angleterre, mentionnent l'arrêt hivernal, soit au port d'attache, soit en cours de route, si la mauvaise saison survient plus tôt que d'habitude⁶⁴. En 1248, la nef *Bonaventura* doit partir pour l'Outre-mer avant le 1er septembre; sinon le départ est remis au

⁵⁹ En 1282, un départ vers Phocée est prévu le 8 février (ASGe, *Notai antichi*, n. 40/2, cc. 11r-13r); en 1292, un autre vers la Romanie est fixé au 15 février (*Ibidem*, n. 71, cc. 69v-70r).

⁶⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 5, cc. 125r, 256r; n. 34, cc. 168r, 206v; n. 29, c. 160v; n. 30/2, c. 185r-v; n. 93, c. 104r; *Notai ignoti*, B. 25, fr. 1, pièce 17, c. 3v; BYRNE 1930, pp. 115, 119; BALLETTTO 1981, p. 369.

⁶¹ BALARD 1978, II, p. 689.

⁶² ASGe, *Notai antichi*, n. 27, c. 108r (9 mars 1251).

⁶³ ROUGÉ, pp. 316-325.

⁶⁴ *Annali genovesi*, III, p. 58; IV, pp. 142 et 149.

début du printemps⁶⁵. De même en 1253, les armateurs prévoient un hivernage de quatre mois, le voyage vers Ceuta devant s'interrompre à la saint André, le 30 novembre⁶⁶. Les patrons de la nef *S. Spiritus* envisagent un hivernage à Bonifacio en 1267, ou une navigation continue dans le meilleur des cas⁶⁷. A la fin du XIII^e siècle, l'arrêt hivernal est donc encore observé à Gênes, mais dans les relations avec l'Outre-mer, il ne dure en réalité que quelques semaines.

Le calendrier du mouvement des navires met en évidence le rythme bi-annuel des échanges entre Gênes et la Syrie-Palestine. Implique-t-il l'organisation de convois sur les itinéraires orientaux, et, par voie de conséquence, l'intervention de la puissance publique dans la direction du trafic? Il faut mettre à part l'envoi de flottes composées de nombreuses unités de types divers, telles que celles qui ont participé aux croisades proprement dites; elles sont placées sous la direction d'un capitaine général, un amiral, suivent, groupées, le même itinéraire, obéissent à une stratégie d'ensemble. Mais en est-il de même pour les navires marchands? En 1245, l'annaliste génois racontant l'un des multiples incidents ayant opposé Pisans et Génois en mer Tyrrhénienne, évoque les «naves caravane Ianue venientes de ultramari»⁶⁸. Le mot *caravana* implique à coup sûr un regroupement des nef, au moins en mer Tyrrhénienne, afin de faire face aux opérations de course menées par les Pisans. Les contrats de nolisement ne mentionnent jamais l'obligation d'une navigation commune; l'un d'eux précise même que le départ du navire est laissé au bon vouloir des marchands⁶⁹. Deux indices laissent toutefois penser que le voyage des nef s'effectuait en commun, au moins sur la première partie du parcours. Les actes – contrats de change et de prêt maritime, de commande et d'engagements de marins – qui concernent le trafic avec la Terre Sainte et mentionnent le nom des navires empruntés par les marchands, se placent tous entre mars et mai ou entre juillet et septembre; les départs sont donc généralement groupés. Par ailleurs, deux actes précisent que la navigation vers l'Outre-mer devra s'effectuer selon les statuts de Gênes⁷⁰.

⁶⁵ ASGe, *Notai antichi*, n. 26/2, c. 95r-v.

⁶⁶ *Ibidem*, n. 29, feuille volante après le c. 280; cfr. BALLETO 1981, p. 377.

⁶⁷ BYRNE 1930, p. 129.

⁶⁸ *Annali genovesi*, III, pp. 161-162.

⁶⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 27, cc. 107v-108r; BYRNE 1930, p. 128.

⁷⁰ BYRNE 1930, pp. 100 et 108.

Or les normes du *Liber Gazarie*, qui conservent sans doute l'esprit, sinon la lettre, de statuts plus anciens, définissent l'obligation de la navigation « in conservatio ». Comme le montre G. Forcheri, la *conserva* se distingue du convoi (« passagium »), en ce sens qu'elle n'implique pas un commandement unique, mais seulement le devoir de naviguer ensemble dans un but d'assistance mutuelle. C'est la solidarité des risques et non le cadre contraignant d'une navigation réglementée. Ce n'est qu'en 1334 que l'obligation du convoi est étendue aux routes de Chypre et de Syrie⁷¹.

Cette relative souplesse ne diminue en rien la lenteur bien connue des communications maritimes avec l'Orient. Soumise aux aléas climatiques, aux mauvaises rencontres, aux arrêts prolongés dans les grands ports, la galère génoise, et, à plus forte raison, la lourde nef, n'est pas rapide. Le navire serre au plus près la côte, pour pouvoir se réfugier dans une baie bien abritée en cas d'intempérie; il hésite à proximité des ports et des confluences maritimes, par crainte des pirates qui peuvent s'y embusquer. Il s'arrête la nuit, quand il le peut, sauf s'il doit franchir de grands espaces maritimes vides de terres. Il s'attarde aux escales; les temps morts représentent au moins la moitié de la durée totale du voyage. Dans ces conditions, il faut admettre que la rotation des navires entre Gênes et la Terre Sainte dure une année complète. C'est ainsi que la nef *Paradisus* des Doria est signalée presque chaque année au mois d'août, entre 1253 et 1262, au moment où elle s'apprête à partir pour Acre. Elle y arrive à la fin de l'automne, en repart au début du printemps, atteint Gênes en juin ou juillet, et est de nouveau prête au voyage à la fin de l'été⁷². On mesure ainsi l'extrême lenteur des navigations médiévales et la faiblesse de productivité des navires, qui affectent aussi profondément les échanges commerciaux que les désastres provoqués par les intempéries ou les mauvaises rencontres.

Les naufrages ne sont pas seulement les conséquences de la mauvaise saison. Ogerio Pane rapporte qu'en juin 1207 les sept nefs revenant d'Outremer durent affronter de nuit une violente tempête au large de Nervi, soit à quelques milles de Gênes. L'une des nefs ainsi que deux barques périrent en

⁷¹ FORCHERI, pp. 88-89 et 94.

⁷² BYRNE 1930, pp. 114-118 (juillet 1253); ASGe, *Notai antichi*, n. 35, c. 146v (août 1256); n. 60, c. 157r (août 1257); *Notai ignoti*, B. 4, fr. 56 (août 1260); B. 8, fr. 95, cc. 51v, 74r (août 1262). Lorsque Benedetto et Manuele Zaccaria engagent en 1286 un *patronus* pour leur nef *Benedicta*, ils considèrent comme exceptionnel le retour du navire avant que l'année ne soit écoulée (BYRNE 1930, p. 142).

mer⁷³. Les navires se laissent surprendre par les coups de vents contraires, lorsqu'ils franchissent un détroit, doublent un cap, sortent d'un chenal abrité pour se retrouver en haute mer. Les routes de la navigation orientale sont ainsi jalonnées de « points noirs », à proximité desquels la prudence est de règle: le détroit de Piombino, la presqu'île de Sorrente, au sortir de la baie de Naples, le cap Vaticano, au sud de Tropea, le détroit de Messine, le débouché du golfe de Patras, le cap Malée et le passage entre la Crète et Antikythira. Dans une carte des naufrages, les ports auraient aussi leur place; ou bien ils sont trop petits pour accueillir une nef désemparée, ou bien de mauvaises manoeuvres peuvent entraîner la perte partielle ou totale de la cargaison.

Les dommages provoqués par les hommes sont plus sévères. Comme le rappelait F. Braudel, « la piraterie en Méditerranée est aussi vieille que l'histoire »⁷⁴. Plus que la piraterie peut-être, les méfaits de la course, pour reprendre une distinction moderne⁷⁵, sont constants. Contre les Vénitiens ou contre les Pisans, on arme pour la course, avec l'appui de la Commune⁷⁶. Les bulletins de victoire, si nombreux dans les Annales génoises, disent bien que toute une ville suit avec passion les exploits de ses corsaires et regrette unanimement les pertes qu'ils peuvent subir. Voici par exemple sous la plume de Iacopo Doria les affrontements entre Pisans et Génois en 1283, un an avant la Meloria: une nef pisane est prise et brûlée au large de Chypre, tandis que Bonusmelior de Arenzano, partant avec sa galère pour la Syrie, rencontre une nef et des linhs pisans, auxquels il inflige de sérieux dommages⁷⁷. Succès et échecs face aux Vénitiens sont tout aussi nombreux et reviennent fréquemment dans le récit des annalistes: Simone Grillo en 1264, aussi bien que Pescheto Mallono en 1266, capturent en course des nefs vénitiennes en Méditerranée orientale⁷⁸.

Les conséquences économiques sur le trafic oriental de Gênes sont difficiles à déterminer. Le butin l'emporte-t-il sur les pertes? Il est certain que la Commune est contrainte d'armer régulièrement quelques galères de garde, qui accompagnent les nefs de Terre Sainte dans les endroits les plus

⁷³ *Annali genovesi*, II, pp. 106-107.

⁷⁴ BRAUDEL 1966, II, p. 191.

⁷⁵ FONTENAY - TENENTI, I, pp. 78-79.

⁷⁶ BALLETTTO 1983, pp. 7-171; LOPEZ 1975b, pp. 313-327.

⁷⁷ *Annali genovesi*, V, p. 44.

⁷⁸ *Ibidem*, IV, pp. 54-56, 93-94 et BALLETTTO 1983, pp. 50-51.

exposés, mer Tyrrhénienne et canal d'Otrante. Les prises effectuées en temps de guerre sont restituées, au retour de la paix. La course et la piraterie deviennent vite une monotone partie d'échecs, où chacun gagne à son tour, marchands et anti-marchands, souvent les mêmes hommes. Les biens volés sont revendus au port le plus proche ou rachetés par leur propriétaire; ils rentrent de manière ou d'une autre dans le circuit des échanges, grevés par le prélèvement du pirate, un intermédiaire de plus dont le marché tient compte. En définitive, l'incidence économique des risques de mer et de la course est certainement moindre qu'on ne l'a cru souvent. Ils ne font que grever un peu plus de coût des transports maritimes, dans lequel le poste le plus onéreux reste néanmoins la main d'oeuvre, la solde des équipages.

Sur les galères du XIII^e siècle, l'effectif des matelots n'est guère connu avec précision. La *Vivalda* de Benedetto et Manuele Zaccaria a engagé en 1287 85 hommes, en majorité originaires de Ligurie, et dont la solde moyenne s'établit à 8 s. 7 d., mais avec des disparités allant d'un sou à 28 s. 6 d.⁷⁹. La galère *Alegrancia* de Buonsignore Caffaraino et de Bonifacio di Piazzalunga a en 1281 un équipage de 120 rameurs, quatre nochers, un scribe, un cuisinier, sans compter sans doute les deux patrons du navire⁸⁰. Une taride en 1246 est montée par 20 marins et un nocher; une autre en 1277 ne comprend que 15 hommes à bord. Un *bucius-navis* en 1254 prend la mer avec 40 matelots, dont trois nochers, deux armateurs et un officier de poupe (*pennesius*)⁸¹. Sur les nef, le personnel est plus ou moins important et diversifié, selon la taille du navire. Les trente unités commandées par Saint Louis à la Commune de Gênes en 1246 doivent avoir un effectif de 55 hommes, dont cinq pour la conduite de la barque de cantier. Le même nombre de marins se retrouve sur la nef construite à Noli pour la croisade de 1270 et qui a exactement les mêmes dimensions. On tombe à un effectif de 25 hommes, plus un nocher, sur les nef plus petites, inférieures à 25 mètres de longueur hors tout. En revanche, les plus grosses, telles le *Paradisus magnus*, requièrent un équipage d'une centaine d'hommes⁸². Il y a dans nos relevés une étroite corrélation entre la taille de la nef et le nombre

⁷⁹ LOPEZ 1975c, pp. 368-370; PISTARINO 1981, p. 238.

⁸⁰ BRATIANU 1927, pp. 128-129.

⁸¹ FERRETTO 1901, p. 128; BYRNE 1930, p. 126.

⁸² BELGRANO 1859, pp. 16, 254, 274, 48-49. Voir le tableau des effectifs à bord dressé par PRYOR 1984, p. 219.

de matelots qui la servent. Une certaine spécialisation intervient parmi les membres de l'équipage: une proportion variable – du cinquième au tiers – est munie d'arbalètes et placée sous l'autorité d'un maître-arbalétrier, tandis que les autres « *muniti ad ferrum* » disposent d'un armement plus simple.

La solde qui leur est dévolue ne peut être connue qu'à l'occasion de reçus épars dans les minutiers notariaux, puisque nous ne disposons pas, comme pour le XIV^e siècle, de registres de rôles. A titre d'exemple, on notera qu'en 1268 deux marins reçoivent l'un 2 l. 9 s. 6 d., l'autre 3 l. à titre de « *conductus* » pour un voyage vers la Syrie sur la galère *Lercaria* dans le premier cas, sur la nef *Sarzaneta* de Lanfranco di San Remo dans le second⁸³. Geo Pistarino relève que la moyenne pour les engagés volontaires est de l'ordre de 3 l. 13 s.⁸⁴; mais il s'agit de la solde payée par la Commune et non par des armateurs privés.

Les différentes fonctions existant à bord ont été longuement examinées par Geo Pistarino⁸⁵. Elles se vérifient dans les navigations orientales de Gênes. Le propriétaire du navire – *dominus* s'il est seul, *participes* si le bâtiment est réparti en *loca* – n'est pas obligatoirement le maître à bord, *patronus*, s'il s'agit d'un navire marchand, ou *capitaneus*, dans le cas d'une entreprise militaire. Il est secondé par des officiers de poupe (*pennesii*) et par des *servientes* ou *servitores*, qui ne sont pas comptés parmi les membres de l'équipage, et dont l'effectif peut varier de trois à dix personnes⁸⁶. S'y ajoutent quelques mousses, par exemple trois sur les *salandra* commandés par Saint Louis⁸⁷. Deux officiers jouent un rôle fondamental: le nocher – *naulerius* – responsable de l'itinéraire maritime, et le pilote – *pilotus* – chargé de la manoeuvre du navire. La plupart des contrats de nolisement laissent aux marchands le soin de choisir le nocher, qui se voit par ailleurs confier une mission d'inspection dans les jours qui précèdent la date prévue pour le départ. Benedetto Zaccaria, qui frète la nef *Santa Maria* en 1282 obtient même le droit de choisir librement nocher et pilote⁸⁸.

⁸³ ASGe, *Notai antichi*, n. 37, c. 200v; n. 76, c. 80v.

⁸⁴ PISTARINO 1981, p. 261. On verra également p. 230 les engagements sur la nef de Guglielmo de Pallo en février 1191.

⁸⁵ PISTARINO 1981.

⁸⁶ *Ibidem*, pp. 243-245.

⁸⁷ PRYOR 1984, p. 219.

⁸⁸ BYRNE 1930, p. 134; PISTARINO 1981, pp. 250-251.

C'est dire que les armateurs s'inclinent généralement devant les exigences des marchands affréteurs. En revanche les pèlerins n'ont guère de droits à faire valoir. Ils paient leur traversée de même que les membres de la croisade. Les seuls prix de passage connus concernent ces derniers. Si l'on compare les tarifs demandés aux troupes de Philippe-Auguste avec les propositions faites aux envoyés de Saint Louis par les procureurs de la communauté de Marseille en 1246 puis en 1268⁸⁹, on constate une baisse relative des nolis; en 1190 le passage d'un chevalier, de deux écuyers et de deux chevaux coûte 9 marcs d'argent; entre 1246 et 1268 celui d'un cheval et d'un écuyer passe de 5 marcs d'argent à 4 marcs et demi; les places de « paradis » et de château de 80 s. tournois à 60 s., celles de l'entrepont supérieur et médian de 60 à 35 s., enfin celles de l'entrepont inférieur de 40 à 25 s. Est-ce le signe d'une crise des frets? La prudence s'impose puisque nous avons constaté que l'affrètement des nefes génoises ne diminue pas entre 1248 et 1268. Les pèlerins utilisant les nefes marchandes se trouvent entassés sur l'entrepont en avant du navire; ils supportent chaleur, roulis et paquets de mer, en remerciant le ciel de pouvoir disposer d'une petite place pour s'étendre et préparer leurs repas. Les contrats de nolissement limitent toujours le nombre des pèlerins embarqués: 13 soldats, 26 cavaliers, 26 écuyers sur la nef d'Ansaldo Mallono en 1190, 100 pèlerins sur la *Paradisus* de Pietro Doria en 1250, 40 sur la *Donzela* de Giovanni Basso en 1251, 50 sur l'*Oliva* des frères Supa la même année, 100 sur la nef *S. Gabriel* de Matteo Ceba en 1252, 50 sur la *Regina* de Guglielmo Manente et de Lanfranco Mallono en 1253, par exemple⁹⁰. Les femmes se trouvent exclues du voyage, de même que les faucons et les autours, précise un contrat⁹¹. Les textes, malgré leur concision, laissent deviner la joyeuse pagaille régnant à bord des navires; les chants du *Salve Regina* n'arrivent pas à couvrir le bruit des querelles de voisinage, les grondements de la mer et les hénissements apeurés des chevaux.

Les marchands bénéficient de conditions de voyage un peu plus acceptables. Leur nombre peut être fort variable. Les deux frères Zaccaria, ensemble ou séparément, affrètent les nefes qui leur sont nécessaires pour le transport de leur précieux alun. Le plus souvent les marchands se regroupent

⁸⁹ BELGRANO 1859, pp. 369-373 et 376-377.

⁹⁰ BYRNE 1930, pp. 86, 100, 107; ASGe, *Notai antichi*, n. 27, cc. 107v-108r; *Notai ignoti*, B. 3, fr. 32, doc. 16.

⁹¹ BYRNE 1930, p. 117.

pour conclure un contrat avantageux avec un ou plusieurs armateurs. Ils se répartissent ensuite les espaces de cargaison, selon des proportions connues à l'avance. Ces associations temporaires, qui ne durent que le temps d'un voyage, peuvent comprendre jusqu'à 26 membres, mais descendre aussi jusqu'à trois ou quatre ⁹².

Les droits des marchands sont considérables. Avant le départ, ils peuvent mener à titre de *cerchatores* ou d'*inquisitores* une mission d'inspection, complétant celle du nocher. Ils vérifient que l'armement du bateau est complet et conforme aux engagements pris par les armateurs. En août 1251, les représentants des marchands qui ont inspecté la nef *Regina* de Lanfranco Mallono et de Giacomo Manente, nolisée pour un voyage outremer, déclarent par acte notarié que le bâtiment n'est pas apte au départ ⁹³. Les affréteurs sont tenus d'apporter eux-mêmes la cargaison aux dates précisées par contrat; interdiction est faite de charger des marchandises sur le pont ou au bord de la nef ⁹⁴. Ils peuvent d'un commun accord décider du moment du départ, en conformité avec les statuts de Gênes. Chacun d'entre eux dispose pour lui-même, ses serviteurs et son harnois d'une place sur l'entrepont entre le mât du milieu et la poupe du navire, et peut s'y faire délimiter un logement – une *camera* – sans doute plus exigü et moins confortable que celui qui est réservé aux hôtes de marque.

En mer, les affréteurs exercent un contrôle sur le bon déroulement du voyage et protestent vigoureusement contre toute déviation par rapport à l'itinéraire convenu ⁹⁵. Ils peuvent désigner l'escale de leur choix, Tripoli ou Acre ⁹⁶, Tyr ou Laodicée ⁹⁷. Dans les ports syriens, ils s'assurent de l'équipement du navire, surtout s'ils ont au départ exigé l'achat de voiles neuves en Terre Sainte; ils choisissent à la majorité l'itinéraire de retour et l'objectif ultime du navire.

⁹² *Ibidem*, pp. 106, 114-115, 121.

⁹³ *Ibidem*, p. 99; PISTARINO 1981, pp. 254-255.

⁹⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 27, cc. 107v-108r (mars 1251); n. 34, c. 168r-v; *Notai ignoti*, B. 3, fr. 32, doc. 16 (janvier 1251); BYRNE 1930, pp. 100, 107, 115-116.

⁹⁵ BRATIANU 1929, pp. 316-317.

⁹⁶ ASGe, *Notai ignoti*, B. 3, fr. 32, doc. 16.

⁹⁷ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 34, c. 168r-v.

Restent à évoquer les conditions commerciales d'un trafic qui ne se limite pas, bien sûr, à l'acheminement de soldats, de pèlerins et de matériel stratégique. L'implantation en Syrie d'une société occidentale, qui apporte avec elle les goûts et la mentalité aristocratiques, crée des besoins nouveaux en produits de l'industrie textile; d'autre part, la situation des États francs, proches des grandes routes caravanières, permet l'exportation vers l'Occident de tous ces produits de luxe, auxquels l'Orient confère prestige, cherté et raffinement. Les contrats de nolissement apportent maintes précisions sur l'organisation du trafic, mais sont souvent avares de détails sur le poids et la nature des marchandises transportées.

Le financement des opérations commerciales entre Gênes et la Syrie-Palestine se réalise grâce aux divers types de contrats notariés qui, ici comme dans d'autres secteurs du commerce méditerranéen, suscitent les investissements et donnent à l'argent une mobilité surprenante. Si l'on connaît assez bien le montant et les acteurs de ces placements au XII^e siècle⁹⁸, il faudrait étudier les contrats de commande, de *societas*, de prêt et de change maritime intéressant l'Outre-mer au XIII^e siècle, une telle tâche dépasse de loin le cadre de cette étude. En revanche, l'organisation des transports maritimes repose sur un nombre de contrats plus réduit, liant les armateurs aux affrêteurs et précisant les obligations des parties.

Comme l'a remarqué Byrne⁹⁹, les contrats de nolissement ne concernent que d'importants hommes d'affaires, possédant beaucoup de capitaux; il est probable que le scribe du navire se contentait d'enregistrer sur son cartulaire les quelques ballots que pouvaient emporter les marchands de moindre envergure, ou les membres de l'équipage autorisés à prendre avec eux quelque pacotille. Le marchand affrêteur bénéficie de la gratuité du passage pour lui-même, ses serviteurs et une partie de la cargaison de Gênes vers l'Orient. Le fret – *naulum* – peut être acquitté au poids, *ad cantaratam*, ou bien le groupe d'affrêteurs retient le bateau entier pour une somme donnée, *ad scarsum*. Cette seconde méthode, constamment utilisée par les envoyés de Saint Louis, est beaucoup moins fréquente dans la navigation marchande: en 1291, Tedisio Doria frète deux galères prêtes à partir pour la Syrie à une association de six hommes d'affaires, qui s'engagent à payer

⁹⁸ BYRNE 1920, pp. 191-219; BACH; KRUEGER 1957, I, pp. 257-272.

⁹⁹ BYRNE 1930, pp. 49-58.

950 livres¹⁰⁰. De même, quatre ans plus tard, les deux frères Zaccaria paient une somme globale de 3300 livres pour une nef qu'ils envoient charger de l'alun à Phocée¹⁰¹. La même méthode est utilisée en Orient pour des trajets assez courts, de Vatiza à Constantinople ou de Tunis vers la Romanie¹⁰².

Le premier mode de calcul est le plus fréquent. L'on sait que les armateurs pouvaient exiger la pesée des marchandises au départ et le paiement du nolis en monnaie génoise, généralement de 10 à 13 s. par cantare¹⁰³; les cargaisons sont dites alors *ad cantaratam Ianue*. Si, en revanche, les marchands s'engagent à revenir d'outre-mer sur le même bateau, et garantissent un chargement de retour proportionnel à la cargaison qu'ils emportent de Gênes, ils bénéficient alors d'une gratuité partielle sur cette dernière, mais devront payer le fret de retour sur la base de 10 à 12 besants sarracénats par cantare d'Acre. Au cas où ils ne prendraient qu'en Syrie la décision de revenir sur le même navire, le nolis acquitté à Gênes leur serait déduit de la somme à payer en Syrie, sur la base d'un taux de change de 2 besants 14 carats à 2 besants 18 carats par livre de Gênes. Byrne, le premier, a analysé ce système complexe¹⁰⁴; il a remarqué à quel point il satisfait aux besoins de crédit des marchands, moins élevés en Syrie, puisqu'ils viennent de vendre leurs marchandises, qu'au départ du voyage à Gênes. On peut ajouter que cette méthode favorise les exportations occidentales, et révèle peut-être un déséquilibre quantitatif des échanges entre Gênes et la Syrie-Palestine.

La nature des marchandises exportées ne révèle guère de surprise: rarement des produits alimentaires – froment et orge en 1190 – parfois des armes et des épées, du safran et des soieries, mais surtout les produits textiles venant de tout l'Occident: draps de Saint-Quentin, d'Amiens, de Gand et d'Ypres, de Stamford, de Roanne, de Cambrai et de Châlons, toiles de Reims et de Champagne, d'Allemagne et de Lombardie, et ces étoffes légères de futaines dont le succès fut si considérable au Moyen Âge¹⁰⁵. En revanche, beaucoup d'armateurs prennent soin d'interdire le transport de

¹⁰⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 13/2, c. 76r-v.

¹⁰¹ *Ibidem*, *Notai ignoti*, B. 25, fr. 1, pièce 17, c. 3v.

¹⁰² BRATIANU 1929, pp. 304-305; ASGe, *Notai antichi*, n. 38, c. 179r.

¹⁰³ BYRNE 1930, p. 52.

¹⁰⁴ *Ibidem*, pp. 52-58.

¹⁰⁵ BORLANDI 1953, II, pp. 133-140.

produits stratégiques, dont la vente aux Sarrasins est prohibée par l'Église: chanvre, étain, fer, cuivre et plomb par exemple¹⁰⁶. Le fait que nos contrats soient instrumentés à Gênes laisse généralement dans l'ombre la nature des produits d'Orient, bien connus par d'autres sources. Il ne semble pas que les échanges avec l'Outre-mer aient fait beaucoup de place aux céréales, au vin, à l'huile et aux matières premières qui, peu à peu, envahissent le trafic romaniote de Gênes.

Ainsi, pendant près de deux siècles, les Génois ont pris une place considérable dans les échanges maritimes avec la Terre Sainte. Aux grandes expéditions militaires, des années 1100, se sont ajoutés bien vite les cheminements lents des nefes marchandes. Mais les pulsions périodiques de la croisade et les conflits entre Occidentaux ont apporté à ce trafic une irrégularité inter-annuelle que nos tableaux permettent peut-être de saisir. En 1190, par exemple, le transport des troupes de Philippe-Auguste n'exclut pas le départ de plusieurs nefes portant vers la Syrie des approvisionnements et des renforts. Entre 1216 et 1222, le silence des sources vient peut-être moins de l'organisation de la 5ème croisade que de la rareté de la documentation disponible. L'expédition de Frédéric II semble avoir exclu l'envoi de tout navire génois. Entre 1241 et 1244, à nouveau pas de départ. L'année 1248, date de la première croisade de Saint Louis, est marquée par une activité fébrile: plus d'une vingtaine de nefes et de tarides vont affronter la mer. La guerre des Communes à Acre ne ralentit pas le mouvement des bateaux: les années 1257-1258 voient de nombreux départs. Le trafic se ralentit au début des années 1260: les affaires de Romanie et la guerre avec Venise incitent à une certaine prudence. Puis c'est de nouveau la poussée des constructions navales, au moment où s'organise la deuxième croisade de Saint Louis, puis celle du prince Édouard d'Angleterre. Après 1272, le déclin est brutal: le trafic romaniote prend le relais du trafic syrien, sans que celui-ci disparaisse tout à fait. Chaque année, sauf en 1285 et 1288, des départs s'organisent. La fin des États francs ne marque pas une rupture totale: d'un côté subsistent les armements de ceux qui, comme les Doria et les Zaccaria, vont défendre les intérêts de l'Église contre les Infidèles et les mauvais chrétiens. Il y en eut sans doute beaucoup: en 1293 la nef de Leonellus de Vinderciis est prise devant Tripoli par les galères de l'Église¹⁰⁷.

¹⁰⁶ ASGe, *Notai antichi*, n. 34, c. 168v; BYRNE 1930, pp. 101, 117; BALLETTTO 1981, p. 368.

¹⁰⁷ *Ibidem*, *Notai ignoti*, B. 7, fr. 93, c. 12r-v.

Mais en 1296, les Doria et les Vivaldi, en 1297 les Spinola, en 1299 Andriolo Pellato arment nefes et galères vers l'Outre-mer¹⁰⁸. Il subsiste donc un mince courant de trafic; les événements de 1291 n'ont pas brutalement interrompu les relations maritimes de Gênes avec la Syrie-Palestine.

Le film de ces échanges n'en montre pas moins des temps forts, correspondant aux expéditions militaires de la croisade, des temps faibles, lorsque les positions génoises en Terre Sainte sont ébranlées, et des années moyennes où s'instaure un trafic régulier répondant aux besoins des communautés occidentales établies en Syrie-Palestine, et à la demande des marchés d'Italie et d'Outremont en produits orientaux. Les relations entre ces différents moments sont difficiles à saisir. Bien sûr, les flottes de la conquête puis les appels de Philippe-Auguste et de Saint Louis aux constructions navales génoises ont donné à la Superbe un instrument incomparable de domination de la mer. Mais que sont devenues toutes ces nefes et ces galères, une fois passé le temps des grandes expéditions? Leur nombre excède de beaucoup les besoins nécessités par des échanges réguliers avec la Terre Sainte, qui ne mettent en mouvement jamais plus d'une dizaine de navires. En fait, c'est toute l'expansion commerciale de Gênes en Orient et en Occident, en Méditerranée et, à partir de 1277, vers l'Atlantique, qui profite de cette dynamique et de cette disponibilité en moyens navals. Tant par les constructions de navires que par l'organisation de la navigation, les transports maritimes vers la Syrie-Palestine ont servi à Gênes de laboratoire et ont fait de la ville la principale puissance navale en Méditerranée. Ce n'est pas un hasard si le notaire Raimondo medico se détache un instant de la routine de ses formules pour écrire le 30 septembre 1216: «Et naves quae iverunt Ultramare moverunt de portu Ianue ultimo die septembris circa terciam et fuit die venerdi et ivit cum eis naves tres quae iverunt Sciliam et taridas duas et bucium unum»¹⁰⁹. Le trafic maritime d'Outre-mer est devenu le coeur d'un réseau naval bien plus vaste.

¹⁰⁸ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 130, c. 196r; n. 134, c. 12r; *Notai ignoti*, B. 17, fr. 1, c. 190r; B. III, fr. 71, c. 3r; *Notai antichi*, n. 148, c. 36r.

¹⁰⁹ *Ibidem*, n. 5, c. 256r.

Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIV^e siècle

Il ne saurait être question de dresser ici une liste de toutes les escales fréquentées par les navires génois se rendant en Orient au XIV^e siècle. Il faudrait, pour ce faire, rassembler tous les contrats de nolis et d'assurances maritimes – ces derniers à partir des années 1343-1345 – que conservent les minutiers génois de ce temps, plus de trois cents liasses ou registres. Dans l'état actuel des recherches, c'est une tâche impossible¹. En outre, les contrats de nolis, rédigés à la demande des marchands, ne mentionnent que les escales les plus importantes, celles où doit être débarquée une partie de la cargaison, où doivent être chargées de nouvelles marchandises. Il n'est pas question des escales techniques, de ces arrêts rendus nécessaires par des conditions atmosphériques défavorables, par la menace de pirates ou d'ennemis, ou plus simplement par la crainte de la nuit rendant la navigation dangereuse près des côtes et des bas-fonds rocheux. Échappent ainsi aux formules des notaires les hasards quotidiens de la navigation, les mauvaises rencontres, les avaries qui imposent des travaux de réfection et d'entretien, donc des arrêts imprévus.

Cette navigation au jour le jour ne nous est pas totalement inconnue. Des journaux et livres de bord sont parvenus jusqu'à nous, inclus dans les registres de comptes de galères construites et armées par la Commune de Gênes. Le capitaine de ces unités, désigné par le gouvernement, nommait à son tour un écrivain de bord, qu'il chargeait de veiller à l'équipement du bateau avant le départ, d'enregistrer le matériel fourni par la Commune, d'inscrire les marins venus s'enrôler. Le scribe notait ensuite les dépenses effectuées pendant le voyage, et complétait ces indications en tenant un journal de bord, très sommaire, rappelant les étapes mêmes du voyage.

Trois registres de ce type offrent un très grand intérêt.

* Pubblicato in *Les grandes escale*, I, Bruxelles 1974 (Recueils de la Société Jean Bodin, 33), pp. 233-258.

¹ Un certain nombre de contrats d'assurances maritimes a été utilisé par MELIS 1975.

1. Le premier² a été rédigé par le scribe d'une galère commandée par Simone Lecavella. Cette unité fut armée en septembre 1351 afin de protéger sur ses arrières la flotte de Paganino Doria, envoyée en Orient pour combattre la coalition des Grecs, des Vénitiens et des Catalans³. Il s'agit donc d'un bâtiment de guerre, assez rapide pour échapper au contact de la flotte ennemie, et chargé d'en surveiller les mouvements, tout particulièrement en mer Égée. Ailleurs, c'est-à-dire lors des voyages aller et retour, de Gênes à Chio et de Péra à Gênes, les déplacements de cette galère sont tout à fait semblables à ceux qu'effectuent les autres bateaux génois⁴.
2. En 1369, puis en 1382, la Commune envoya des ambassadeurs en Égypte auprès du sultan de Babylone; aux représentants de la République se joignirent des marchands payant un droit pour les denrées chargées à bord. En août 1369, fut ainsi armée la galère de Pellegro Maraboto; le scribe de ce capitaine a rédigé un journal succinct, indiquant les différentes escales et le temps passé en mer entre chaque arrêt⁵.
3. Treize ans plus tard, un livre de bord, cette fois, nous décrit le voyage de la galère Saint-Antoine, appartenant à Silvestro de Marinis, et transportant à Alexandrie deux ambassadeurs de la Superbe. Ce registre, utilisé par J. Day pour une étude des prix agricoles en Méditerranée, fournit également de précieuses indications sur la localisation et le rôle des escales fréquentées par les Génois partant pour l'Orient⁶.

La localisation géographique des escales répond à une simple nécessité pratique: le bateau génois relâche au crépuscule et ne reprend sa route qu'aux premières lueurs de l'aube. La nuit et les embûches qu'elle comporte font peur aux marins⁷. Les capitaines n'affrontent l'obscurité qu'en cas d'impérieux besoins: lorsqu'il s'agit par exemple de franchir de grands espaces

² Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Antico Comune*, Galearum Marinariorum Rationes, nn.629 (1351); cfr. doc. 1 en appendice.

³ Sur cette campagne, cf. BALARD 1970a, pp. 431-469.

⁴ Cf. doc. 1 en appendice.

⁵ ASGe, *Antico Comune*, Galearum Marinariorum Rationes, n. 645 (1369); cfr. doc. 2 en appendice.

⁶ *Ibidem*, Galearum Marinariorum introitus et exitus, n. 724 (1382); cfr. DAY 1961, pp. 629-656.

⁷ Les mêmes remarques sont faites par TUCCI 1958, pp. 72-86.

marins, de Rhodes à Alexandrie ou de Crète à Alexandrie, ou bien de traverser des régions rendues dangereuses par des ennemis ou des pirates. Ainsi, en 1369-1370, la galère de Pellegrino Maraboto passe 24 nuits en mer, le tiers du temps total de navigation (73 jours), et sur ces 24 nuits, seize sont occupées à franchir des espaces vides de terres, de l'île de la Gorgone au cap Corse, de Bonifacio à Porto Ercole, du cap S. Maria di Leuca à Corfou, et surtout de Rhodes à Alexandrie. Il en est de même pour la galère de Simone Lecavella, parcourant sans étape la distance qui sépare Négro-pont de Chio, Chio du cap Skilli, Corfou de Crotone. Cette même unité, surveillant dans les parages du cap Malée les mouvements de la flotte vénéto-aragonaise, passe plusieurs nuits en mer entre l'île de Cervi, Cythère et le cap Matapan, pour échapper aux ennemis avec lesquels elle a établi le contact⁸. En raison du rôle de surveillance dévolu à cette galère, la proportion des nuits de navigation est ici plus élevée: près de la moitié du temps total de route. Au contraire, dans des circonstances normales, les galères s'arrêtent régulièrement à la tombée du jour; la route de Gênes à Messine est ainsi jalonnée d'escales, et il est rare que les unités génoises ne s'y arrêtent point, le soir venu⁹.

La hantise de la nuit incite donc les capitaines à rechercher un havre leur offrant toute sécurité: ce peut être l'abri d'un cap, une île habitée ou déserte, mais protégeant des vents contraires, et, dans les meilleurs des cas, l'arrêt a lieu dans un port habituellement fréquenté par les bateaux génois. Les abris de fortune ne manquent pas: la baie de S. Manza, à quelques milles au nord-est de Bonifacio; le mont Circeo, dangereux promontoire pour les marins d'Ulysse, mais réservant sur ses flancs une anse protectrice; Saint Jean d'Argento, à l'abri du cap S. Maria di Leuca; Porto Caglia, au nord du cap Matapan; Magina au pied du Laurion, Delfinum au nord de Chio, Stagnara dans une échancrure des rives de la mer Noire. Certains de ces havres ont une position si avantageuse qu'ils ont été très tôt aménagés: l'on connaît la fortune de la citadelle génoise de Portovenere, affrontant d'un bord à l'autre du golfe de La Spezia, la rivale Lerici, longtemps aux mains des Pisans¹⁰.

⁸ Cfr. doc. 1 en appendice.

⁹ Les trois journaux et livres de bord utilisés citent les mêmes escales sur la côte tyrrhénienne de l'Italie.

¹⁰ FALCO, pp. 315-336.

Les îles permettent un arrêt de quelques heures: simples rochers posés sur la mer, telle la Gorgone entre Portovenere et la côte corse; Fano qui garde le débouché du canal d'Otrante; Syvota entre Corfou et la côte d'Épire; les îlots de Sapientsa et de Venetica au large du cap Akritas; Velopoula et Gerakounia, piles d'un pont jeté entre Monemvasie et Milos sur la grande route de Romanie; ou bien îles ayant une longue histoire, comme toutes ces terres des Cyclades et des Sporades, au bord desquelles nos galères viennent chercher refuge, passant ainsi d'une île en l'autre, sur des routes fréquentées de toute Antiquité.

Restent les grands ports, points d'arrêt obligés. Gênes y a parfois des consuls, un quartier réservé à ses marchands¹¹. S'y trouvent aussi de nombreux aventuriers, prêts à s'enrôler comme marins ou arbalétriers, lors de leurs revers de fortune. Gaète et Naples, Salerne et Messine, Crotone, Corfou – lorsque la Superbe n'est pas en guerre avec Venise – Chio et Péra vers le Nord, Rhodes et Famagouste vers le Sud sont les principales étapes sur les routes de Romanie, du Proche Orient et de l'Égypte.

Le rythme de la navigation conditionne le choix de ces escales. La galère de Simone Lecavella parcourt 5.480 milles marins (10.150 km) en 135 jours de voyage, soit une vitesse moyenne de 40,5 milles (75 km) par jour. Ce chiffre tient compte des trajets effectués en mer Égée, d'île en île, lors de la mission de surveillance confiée au capitaine de cette unité. Si l'on exclut ces déplacements pour ne considérer que les voyages de Gênes à Chio à l'aller, de Péra à Gênes au retour, les « temps de croisière » obtenus sont nettement plus élevés: respectivement 49,6 milles et 46,6 milles par jour sur des distances de 1390 et 2.000 milles marins. En 1369 la galère de Pellegrino Maraboto va plus vite encore: elle parcourt en 81 jours de navigation 3.700 milles marins, soit 47,7 milles par jour, et, lors du voyage de retour d'Alexandrie à Gênes, qui ne dure que 32 jours, la vitesse moyenne s'établit à 54,3 milles marins¹². Ce n'est pas là un chiffre exceptionnel puisque, selon les correspondants génois de Datini, une *nave* partie d'Alexandrie le 19 février 1380 est à Gênes le 13 mars, tandis que deux galères

¹¹ Les Génois ont un fondouk à Alexandrie en 1310, au moment même où les interdictions pontificales du commerce avec les Sarrasins se veulent particulièrement rigoureuses (cfr. ASGe, *Notai antichi*, n. 119, cc. 116v-117r).

¹² Généralement les voyages Ouest-Est sont en Méditerranée plus courts que les voyages de sens contraire, cf. CARRÈRE, I, pp. 270-273.

ayant quitté l'Égypte le 13 mars 1397 arrivent à Gênes le 10 avril: 23 jours dans un cas, 29 dans l'autre¹³.

La vitesse réalisée par les bateaux génois dépendait des conditions atmosphériques et de la route suivie. De Gênes jusqu'au cap Malée, les navires suivent généralement le même itinéraire. Ils longent la côte occidentale de la péninsule italienne, s'arrêtant à des escales régulièrement espacées, franchissent le détroit de Messine en effectuant un arrêt plus ou moins prolongé dans le grand port sicilien, remontent la côte de Calabre et des Pouilles jusqu'au cap S. Maria di Leuca; de là, par le plus court chemin, ils traversent le canal d'Otrante et gagnent Corfou. La suite du voyage est jalonnée d'îles-étapes: Leucade, Céphalonie, Zante, Sapientisa, Venetica, Cervi et Cythère. A partir du cap Malée, les routes génoises divergent. L'une, décrite par l'auteur anonyme du *Compasso da navigare*¹⁴ et par Pegolotti¹⁵ mène en Roumanie, en passant par Monemvasie, les îlots de Velopoula et de Gerakounia, les Cyclades, avant d'aboutir à Chio puis à Péra par Mytilène, Ténédos, la bouche d'Avie et la mer de Marmara. De Péra, les galées et les coques gagnent Caffa ou Trébizonde, parfois en suivant les côtes, plus souvent à la belle saison en traversant la mer Noire qu'une longue habitude a rendue familière aux pilotes génois. L'autre se dirige en Chypre ou en Égypte, par Milos, Naxos, Amorgos ou Stampalia, Rhodes puis Famagouste ou Alexandrie, suivant le but du voyage. La route de Crète n'est fréquentée qu'en temps de paix avec Venise, et l'on sait qu'au XIV^e siècle, les guerres sont plus nombreuses que les périodes d'accalmie¹⁶.

Au long de ces routes, comment sont échelonnées les escales? Elles sont séparées l'une de l'autre par la distance que peut parcourir le navire en une journée; distance fort variable, puisque les capitaines préfèrent un havre sûr, plus éloigné, à un abri précaire, plus rapproché. Les étapes journalières les plus longues que nous ayons rencontrées ont été parcourues à une vitesse étonnante: la galère de Simone Lecavella quitte le matin Porto Ercole pour jeter l'ancre, le soir, au pied du mont Circeo; elle a ainsi parcouru près de 110 milles marins dans la journée. Celle de Pellegro Maraboto part un matin de Civitavecchia et relâche le soir même à Gaète, 105 milles marins

¹³ Archives d'État de Prato, *Archivio Datini*, B. 1171; cf. HEERS 1955a, pp. 157-209.

¹⁴ MOTZO.

¹⁵ BALDUCCI PEGOLOTTI.

¹⁶ SURDICH, pp. 205-327.

plus au sud, performance que réalise également la galère Saint-Antoine en 1382. Cette dernière réussit même, lors de son voyage de retour, à joindre Reggio de Calabre depuis Le Castella, distante d'environ 120 milles. En mer Égée, les étapes peuvent être aussi longues dans le minimum de temps: la galère de Simone Lecavella quitte Ténédos un matin et relâche à Chio le soir même, après avoir parcouru près de 100 milles dans la journée.

Ce sont là des vitesses exceptionnelles. Les étapes sont souvent plus courtes, et les escales plus rapprochées. La galère de Simone Lecavella s'arrête un soir à S. Stefanos, à moins de 10 milles de Péra, où elle n'arrive que le lendemain matin. Delfinum, pourtant très proche du port de Chio, sert deux fois d'escale entre Chio et Péra. Pellegro Maraboto met une journée pour gagner Bonifacio depuis le golfe de S. Manza, situé à moins de 20 milles marins. Il est vrai que les courants du détroit de Bonifacio sont souvent redoutables. De même, la galère Saint-Antoine a besoin de deux grandes journées et d'une nuit de navigation pour aller d'Ios à Milos, distantes l'une de l'autre d'environ 50 milles.

Des circonstances contraires à la navigation expliquent ces temps anormalement longs. Le mauvais temps, la rencontre de pirates ou d'ennemis font apprécier le refuge de l'escale. Nos journaux de bord nous signalent plusieurs de ces fausses sorties, responsables des lenteurs de la navigation médiévale. A peine au large de Crotona, la galère de Simone Lecavella s'empare d'un bateau vénitien et revient avec les prisonniers et le butin au port qu'elle vient de quitter. La remise des captifs aux autorités locales, l'envoi de la galère ennemie en mer Ligure obligent le capitaine à passer 36 heures à Crotona. En décembre 1352, Simone Lecavella, chargé de surveiller l'avance de la flotte vénéto-aragonaise, retourne à Gallipoli qu'il vient de dépasser, en une autre occasion à Ténédos qu'il vient de quitter. Lors du voyage de retour, ce même capitaine, s'étant emparé d'un bateau turc, est obligé de revenir à Monemvasia, alors qu'il se dirigeait vers le cap Malée. En 1369, Pellegro Maraboto perd trois jours et deux nuits dans les parages de Salerne, avant de pouvoir gagner Messine. Il n'est pas plus heureux entre Crotona et le cap S. Maria di Leuca: sorti de Crotona le 1er octobre, il y revient le soir même, renouvelle sans succès sa tentative le 2, puis le 4 octobre, réussit à sortir le 5, mais perd encore trois jours entre le cap S. Maria di Leuca et Saint Jean d'Augento, un abri de fortune à quelques milles de ce cap.

La galère génoise craint les intempéries; elle longe la côte pour pouvoir s'y réfugier rapidement en cas de nécessité. Sur le même trajet, maintes fois

parcouru, la durée du voyage est rarement constante. La galère de Simone Lecavella relie six fois Héraclée à Péra, dans un sens et dans l'autre. Le voyage s'effectue en 12 heures, 15 heures, 27 heures, 36 heures et 36 heures, alors qu'en une occasion, le bateau venant de Gallipoli passe au large d'Héraclée sans s'y arrêter. Deux fois sur six, une escale intermédiaire à S. Stefanos est indispensable. Comparons maintenant la vitesse des trois galères sur le même parcours. Le bateau de Simone Lecavella relie Gênes à Porto Ercole en trois jours; il ne s'arrête en chemin que deux fois, à Portovenere et Piombino. Celui de Pellegrino Maraboto arrive à Porto Ercole après neuf jours et quatre nuits de navigation, au cours desquels il a fait six escales, à Portofino, Portovenere, la Gorgone, Porto Carlo en Corse – l'actuel Bastia – la baie de S. Manza et Bonifacio. La galère Saint-Antoine se place entre ces deux extrêmes; elle ne s'arrête pas à Piombino, mais arrive à Civitavecchia, un peu plus au sud après 5 jours et une nuit de mer.

Quelle que soit la vitesse en mer, le rythme de la navigation est brisé par les arrêts aux escales. La galère de Pellegrino Maraboto relâche 52 jours dans une cinquantaine de ports, alors que le temps total de traversée n'est que de 83 journées. La Saint-Antoine de Silvestro de Marinis est plus lente encore: 143 jours d'arrêt contre 104 jours de navigation. Les étapes n'ont pas toutes le même sens. Dans des conditions normales, la galère génoise ne s'attarde pas aux abris de fortune qui l'accueillent pour la nuit. Portovenere, Porto Cardo, Piombino, Porto Ercole, le mont Circeo, Palinuro, San Lucido, Tropea en mer Tyrrhénienne, Leucade, Céphalonie, Zante, Modon, Sapientsa, Porto Caglia et Cervi en mer Ionienne, Ios, Amorgos, Kharki en mer Égée, sont autant d'escales techniques où le navire passe une nuit, dix-huit heures tout au plus. Au contraire, chaque grand port oblige à un arrêt prolongé: la galère de Pellegrino Maraboto relâche quatre jours à Naples, la Saint-Antoine quatre jours également. Alors que Simone Lecavella ne s'attarde guère à Messine, Pellegrino Maraboto et après lui Silvestro de Marinis s'y arrêtent plusieurs jours. Au terme oriental du voyage, les arrêts sont encore plus longs: Pellegrino Maraboto fait escale 15 jours à Alexandrie, tandis que la galère Saint-Antoine passe quatre mois et demi en Méditerranée orientale, entre Alexandrie, Beyrouth, Tripoli, Famagouste et Alaja, dont 43 jours à Alexandrie même. Les délicates négociations menées entre les ambassadeurs génois et les représentants du soudan¹⁷, les longues palabres

¹⁷ DAY 1961, p. 630, note 3.

entre marchands et indigènes expliquent ces lenteurs qui ne sauraient étonner. Faut-il rappeler que les Catalans s'arrêtaient en moyenne deux mois en Syrie ou bien à Alexandrie¹⁸?

La longueur de l'arrêt aux escales tient au rôle que celles-ci remplissent. Toutes servent de refuge aux galères pour la nuit; seuls les grands ports permettent aux capitaines de compléter leur équipage et les provisions de bord, aux marchands de commercer.

Le recrutement des équipages a lieu à Gênes et sur le territoire dépendant de la République. Les Génois ne fournissent qu'une petite partie de l'effectif: 7 marins sur 157 sur la galère de Simone Lecavella, 22 sur 168 sur celle de Pellegrino Maraboto; quant à Silvestro de Marinis il engage 38 Génois sur un équipage de 174 hommes¹⁹. Les *Riviere*, surtout celle du Ponant, fournissent la majorité des marins. En dépit de toutes les précautions prises lors du recrutement – chaque engagé doit présenter un ou deux garants qui dédommageront le capitaine en cas de fuite – bien des marins ne se présentent pas au départ. La galère de Simone Lecavella emporte un effectif théorique de 168 marins, un équipage de 157 hommes en réalité. Pellegrino Maraboto a recruté 189 hommes, mais n'en embarque que 168, plus 32 hommes d'armes. Cet effectif fond aux escales: des hommes blessés ou malades sont débarqués, d'autres sont licenciés, parce qu'ils ne savaient pas ramer, dit le scribe du bord²⁰. Les désertions sont également nombreuses: 13 sur la galère de Simone Lecavella à Tropea, Messine, Crotone, Péra et Chio; 10 sur celle de Pellegrino Maraboto, à Levanto, Naples, Messine, Modon, Rhodes, et, lors du retour, à Messine et Naples. A ces chiffres ajoutons les victimes des combats: une quinzaine en 1352, parmi l'équipage de Simone Lecavella, au moment de la bataille du Bosphore ou dans les semaines suivantes.

Aussi les capitaines enrôlent-ils des remplaçants. Simone Lecavella recrute des hommes à Gaëte, Tropea, Messine, Chio et Péra, au total 76 marins qui se substituent aux fuyards et aux morts. Pellegrino Maraboto lève des remplaçants dès Portofino, Portovenere, Bonifacio, puis à Salerne et Rhodes: 13 nouveaux venus s'ajoutent ainsi à l'équipage. Les escales sont donc l'occasion d'un certain brassage humain. Sur la galère de Simone Lecavella, 126

¹⁸ CARRÈRE, I, p. 273.

¹⁹ DAY 1961, p. 631, note 1.

²⁰ Simone Lecavella remplace ainsi six rameurs à Chio (cfr. ASGe, *Antico Comune*, n. 629).

hommes seulement font la totalité de la campagne; sur celle de Pellegrino Maraboto, 156 hommes regagnent Gênes d'où ils sont partis. Les suppléments, bien que recrutés dans tous les grands ports de la Méditerranée orientale, ne sont pas le plus souvent des étrangers. Il s'agit d'Italiens, parfois même de Ligures, aventuriers, marins débarqués lors de précédents voyages et s'engageant de nouveau pour quelques sous. Derrière les noms que l'on connaît, l'on devine, dans les grands ports méditerranéens d'alors, toute une population misérable vivant chichement du passage des bateaux.

Aux escales, l'on renouvelle aussi les provisions de bord. Le scribe de la galère Saint-Antoine a enregistré les dépenses effectuées tout au long de la route, donnant ainsi de précieuses indications sur les achats de l'équipage et des marchands, et, par là, sur l'alimentation des gens de mer. Une lecture attentive du livre de bord de Silvestro de Marinis conduit à distinguer les dépenses de bouche de l'équipage, peu nombreuses, peu diversifiées, des approvisionnements des marchands, fort divers et constamment renouvelés²¹. Les denrées nécessaires à l'équipage sont rassemblées, dans leur grande majorité, au départ de Gênes: l'indispensable biscuit, le vin, quelques barils de poissons salés, tels sont les achats qui apparaissent dans les comptes, entre le 14 janvier et le 20 mars 1382, date du départ²². Ensuite les dépenses pour le compte de l'équipage sont rares: quelques achats de vin à Beyrouth et Alaja, des barils d'eau douce et surtout des cantares de biscuit. On les achète à Messine, Reggio, Alexandrie, Tripoli, Beyrouth, puis à Corfou et de nouveau à Reggio, lors du voyage de retour. Très rarement le biscuit est remplacé par du pain frais: à Messine et à Reggio, le pain complète l'ordinaire de l'équipage. Lors de la plus longue escale, à Alexandrie entre le 10 août et le 22 septembre 1382, divers achats concernent à la fois marins et marchands.

D'ordinaire pourtant, c'est pour le compte de ces derniers que le scribe passe ses écritures. A chaque étape du voyage la rubrique *Scotum mercancium* est bien remplie. Pour les marchands seuls l'on achète la viande fraîche (agneaux de lait, moutons, poulets, porcs, veaux de lait, cailles et salamis) dont on précise parfois la quantité, parfois la durée de consommation, la viande

²¹ Cette importante distinction n'a malheureusement pas été faite par DAY 1961, dont le relevé est loin d'épuiser la liste des produits achetés par les compagnons de voyage de Silvestro de Marinis.

²² ASGe, *Antico Comune*, Galearum Marinariorum introitus et exitus, n. 724 (1382), cc. 4v à 19v.

salée, les poissons frais (esturgeons à Famagouste et Alexandrie, murènes à Corfou et à Messine, thons à Gaëte) ou salés achetés en barils, les œufs frais, les fromages vendus à la pièce ou au *rotolo*. La variété des autres aliments est extrême: courges, oignons, lentilles, aubergines, pâtes, choux, radis, grenades, raisin, citrons et citronnade en jarres, etc.... Le pain frais et le vin sont signalés dans les comptes presque à chaque escale. Les ingrédients nécessaires à la cuisine ne sont pas oubliés: le scribe note l'achat de barils d'huile et de vinaigre, du sel, du poivre, des épices diverses et surtout des herbes sans lesquelles la cuisine génoise n'aurait guère de saveur. Chaque escale est mise à profit pour acquérir des produits frais, mais plus particulièrement Messine, Famagouste et Alexandrie. La liste des achats est d'autant plus fournie que l'arrêt est plus long. Au prix des aliments s'ajoutent les frais de douane, de courtage, de pesage et de transport: à Alaja, des barques viennent apporter des œufs, de la viande fraîche, des oignons et de l'eau, tandis qu'à Famagouste, à Beyrouth et à Alexandrie des porteurs sont requis pour charger à bord vin et biscuit.

L'escale permet aussi l'entretien et la réparation des galères. Le registre de Silvestro de Marinis donne quelques renseignements sur ces travaux. A Gênes, le scribe note les gages accordés aux maîtres calfats, aux maîtres de hache ayant apprêté la galère avant le départ; des comptes d'étope, de poix de Romanie, de suif de Caffa sont scrupuleusement enregistrés. Pendant le voyage de la Saint-Antoine, l'entretien de la galère n'est pas négligé. A Alexandrie, l'on achète 50 *rotoli* de savon, des chandelles, de l'étope; des maîtres calfats sont payés pour travailler sur la quille²³. A Famagouste, l'on acquiert des brosses, des éponges, du suif pour oindre la galère, des cordes, de l'étope, une toile pour les marins; l'on dépense aussi 13 besants 12 carats pour le brossage du bateau²⁴. A Messine enfin, de nouveaux frais sont engagés pour acquérir de l'étope et du suif, faire brosser la galère²⁵. Le passage des bateaux fait vivre ainsi tout un menu peuple d'artisans et de pauvres gens, semblables à ces tâcherons que la Commune de Gênes rétribue à la journée pour porter les matériaux nécessaires aux arsenaux, ou bien pour nettoyer les bassins et les quais du port²⁶.

²³ *Ibidem*, cc. 36v, 52v à 54v.

²⁴ *Ibidem*, cc. 37v, 39v, 40v-41v.

²⁵ *Ibidem*, c. 67v.

²⁶ *Ibidem*, *Salvatores portus et moduli*, nn. 191 à 213, plus particulièrement les registres n. 205 (1363-1364) et 208 (1402).

Le rôle technique de l'escale est ainsi mis en évidence. Il n'est pas essentiel. Pour les Génois, si habiles dans les pratiques commerciales²⁷, l'escale est avant tout un marché. Aussi, bien que l'armement de nos galères ait été le fait de la Commune et non de particuliers, hommes d'affaires et marchands, le commerce ne perd pas ses droits. En même temps que les ambassadeurs de la Superbe, la Saint-Antoine emporte vers Alexandrie 28 marchands qui acquittent 433 livres 6 sous 2 deniers de droits pour le transport de leurs denrées²⁸. Celles-ci nous restent inconnues. Mais, sur les derniers feuillets de son registre, l'écrivain de bord, Giacomo di Compagnono, a tenu son propre livre de comptes, mentionnant les marchandises qu'il embarque à Gênes, celles qu'il acquiert au cours du voyage, celles qu'il rapporte en Ligurie. Au départ, des tissus et de l'argent: une balle de sayettes d'Irlande contenant 55 pièces, deux balles de drap anglais, deux pièces de drap de Florence, une demi-pièce de toile et 165 ducats d'or²⁹. Des peaux d'hermines, des barils de poissons salés, de la viande salée et des faisceaux de fil complètent cette cargaison.

Les principales transactions ont lieu à Famagouste, Beyrouth et Alexandrie. En Chypre, le scribe vend du poisson salé, les Orient: simples points d'arrêt au creux du rivage, île rocheuse abritant des tempêtes, ports situés aux points de passage obligés, les escales génoises offrent une belle diversité. Délaisant, l'aube venue, l'abri d'une nuit, les galères ne s'attardent que dans les grands ports; l'entretien du bateau, les approvisionnements, les opérations commerciales ralentissent à l'excès le rythme de la navigation, particulièrement en Méditerranée orientale. Pour les Génois, passés maîtres dans l'art du négoce, la mer semble bien rester un élément hostile dont on peut attendre de malfaisantes réactions, même à la belle saison. La mer est l'aventure; l'escale, la sécurité et l'occasion de fructueux profits.

²⁷ LOPEZ 1958, pp. 501-515.

²⁸ ASGe, *Antico Comune*, Galearum Marinariorum introitus et exitus, n. 724, c. 74r.

²⁹ *Ibidem*, cc. 97 à 114; cfr. DAY 1961, p. 631, note 2.

Annexes

Signes conventionnels

La publication des journaux de bord est diplomatique. Les signes conventionnels suivants ont été utilisés:

[abcd]	lettres disparues et restituées.
[[abcd]]	lettres rayées par le scribe.
/abcd/	lettres ajoutées par le scribe dans l'interligne.
†abcd†	passage corrompu.
<abcd>	lettres omises par le scribe mais nécessaires au sens.
[...]	lettres disparues dont le nombre approximatif est connu.

Document 1

30 août 1351 - 11 août 1352

Journal de bord de la galère de Simone Lecavella, escortant l'expédition de Paganino Doria à Constantinople

ASG, Antico Comune, *Galearum Marinariorum Rationes*, n. 629 (1351), ff. 94v et 95v.

Le texte de ce journal de bord est publié *in extenso* dans BALARD 1970a, pp. 461-467.

Document 2

30 août 1369 - 11 août 1370

Journal de bord de la galère de Pellegro Maraboto, portant à Alexandrie deux ambassadeurs de la Commune de Gênes.

ASGe, Antico Comune, *Galearum Marinariorum Rationes*, n. 645, cc. 130v-131r.

M°CCC°LXVIII die ultima [[settembris]] [a]gusti

In Christi nomine domini nostri Iesu Amen. M°CCC°LXVIII die
ultima [[setem]] agusti

[[bris]] seperavimus de Ianua

Item ea die aplichuimus ad Portum Finum

Item die V setembris seperavimus de Portu Fino

Item ea die aplichuimus Levanto

Item ea die seperavimus

Item ea die aplichuimus Portu Venerio et in Lidesschi³⁰

Item die VI seperavimus

Item ea die aplichuimus Grogona

Item die VII setembris seperavimus

Item die VIII setembris aplichuimus in Corsicha in Portu Carli³¹

Item die X[[III]] / I / seperavimus et

Item ea die aplichuimus in Sancta Manza³²

Item die XII setembris aplichuimus in Bonifacium

Item die XIII setembris [[aplichuimus]] seperavimus in notte

Item die X[[III]]V setembris aplichuimus in Portu Erchori

Item die XVI setembris seperavimus

Item ea die aplichuimus Civeta Veia

Item die XVII setembris seperavimus

Item ea die aplichuimus Gayta

Item ea die seperavimus

Item ea die aplichuimus Neapoli

Item die XXI seperavimus

Item die XXIII aplichuimus Salerno

Item die XXVIII setembris seperavimus

Item ea die revertimus

Item die XXV setembris seperavimus

³⁰ Toponyme non identifié: pour Lerici?

³¹ Aujourd'hui Bastia (cfr. KRETSCHMER, p. 605).

³² Santa Manza, au nord-est du détroit de Bonifacio (cfr. KRETSCHMER, p. 605).

Item [[ea]] die XXVI / aplichuimus / aplichuimus ad Chavum Mo³³
 Item die XXVII aplichuimus Messinam
 Item die XXVIII setembris seperavimus
 Item ea die aplichuimus Rezo³⁴
 Item ea die seperavimus
 Item ea die aplichuimus ad Fossa Pellari³⁵
 Item die XXX setembris seperavimus
 Item ea die aplichuimus ad Portam Rechella³⁶
 Item die ultima setembris aplichuimus Chotrono³⁷
 Item die prima otubris seperavimus
 Item ea die revertimus
 Item die II otubris seperavimus
 Item ea die revertimus ad Chavum Chotrono
 Item die III otubris seperavimus
 Item ea die revertimus Chotrono
 Item die V otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus ad Chavo Lecha³⁸
 Item die [[se]] VI otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus ad Sanctum Iohanem Girgenti³⁹
 Item / in note / die VII [[setembris]] / otubris / aplichuimus ad Cavum
 Lechna
 Item die VIII [[setembris]] / otubris / [[setembris]] seperavimus
 [[Item ea die aplichuimus]] Die VIII otubris aplichuimus Cliffo⁴⁰

³³ Toponyme abrégé ainsi dans le texte: peut-être le cap Morice, dans le golfe de Policastro (prov. de Salerne).

³⁴ Reggio de Calabre.

³⁵ Cap Pellaro, au sud de Reggio (cfr. BELGRANO - DESIMONI, p. 66).

³⁶ Rocella, aujourd'hui Lorizella, sur la côte méridionale de la Calabre (cfr. KRETSCHMER, p. 617).

³⁷ Crotone, sur le golfe de Tarente, province de Catanzaro.

³⁸ Cap Santa Maria di Leuca.

³⁹ Saint Jean d'Augento au nord-ouest du cap Santa Maria di Leuca (cfr. MOTZO, p. 26).

Item die X otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus in Civita ⁴¹
 Item die XI otubris [[aplicui]] seperavimus
 Item ea die aplichuimus ad Luchato ⁴²
 Item die XII seperavimus
 Item ea die aplichuimus ad Zufaroniam ⁴³
 Item die XIII seperavimus
 Item die XIII otubris aplichuimus Motollo ⁴⁴
 Item die XV otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus ad Portu Choage ⁴⁵
 Item die XVI seperavimus
 Item ea die aplichuimus ad issollam [[Cervi]] Cervi ⁴⁶
 Item die XVII otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus in Marvaxia ⁴⁷
 Item die XVIII otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus in Bella Polla ⁴⁸
 Item ea die seperavimus
 Item ea die aplichuimus [[Marvaxia]] Farchonayr ⁴⁹
 Item [[ea]] die XVIII ⁵⁰ otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus Millo

⁴⁰ Corfou, cf. ASGe, *Antico Comune*, Galearum Marinariorum introytus et exitus, n. 724 (1382), c. 63v.

⁴¹ Syvota, îlot à l'est de Corfou (cfr. KRETSCHMER, p. 631).

⁴² Leucade, une des îles Ioniennes.

⁴³ Céphalonie, une des îles Ioniennes.

⁴⁴ Modon.

⁴⁵ Porto Caglia, au nord du cap Matapan (cfr. KRETSCHMER, p. 635).

⁴⁶ Cervi (Elaphonesos), petite île située entre Cythère et le Parnon.

⁴⁷ Malvasia (Monemvasie), au nord du cap Malée.

⁴⁸ Velopoula, îlot situé à l'ouest de Milos.

⁴⁹ Gerakounia (Phalkonera), îlot situé à l'ouest de Milos.

⁵⁰ V surajouté à *IIII* barré; pour *XX otubris*?

Item die XXVI otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus Nio
 Item die XXVII otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus quondam issollam †coraram† Nicosia⁵¹
 Item [[ea]] die / XXX otubris/ aplichuimus Margo⁵²
 Item ea die seperavimus
 Item ea die aplichuimus Leveda⁵³
 Item die XXXI otubris seperavimus
 Item ea die aplichuimus Arangea⁵⁴
 Item die prima novembris seperavimus
 Item ea die aplichuimus Arbanicholla⁵⁵
 Item die II novembris aplichuimus Simie vel schollii Sancti Pa [...] ⁵⁶
 Item die III novembris [[no]] seperavimus
 Item ea die aplichuimus Rodo
 Item die XI novembris seperavimus in nocte
 Item die XV novembris aplichuimus Alessandriam
 Item die XXIII novembris seperavimus
 Item ea die aplichuimus Bocherii⁵⁷
 Item ea die XXIII seperavimus
 Item ea die aplichuimus sunayram Chairi videlicet Rossetum⁵⁸
 Item ea die seperavimus
 Item ea die aplichuimus Alessandriam
 Item die ultima novembris seperavimus de Alessandria

⁵¹ Naxos (cfr. BELGRANO - DESIMONI, p. 100).

⁵² Amorgos.

⁵³ Levita, île à l'ouest de Rhodes.

⁵⁴ Stanchio, sur le site de l'antique Kos, au nord de l'île du même nom (cfr. ARMAO, p. 183).

⁵⁵ Barbanicola, cap et îlot au sud de la presqu'île de Cnide (cfr. ARMAO, planche 15).

⁵⁶ L'île de Simi et les écueils Saint-Paul, au sud de cette île (cfr. DAPPER, carte, p. 1).

⁵⁷ Aboukir (cfr. BELGRANO - DESIMONI, p. 119).

⁵⁸ Rosette.

Item die V decembris aplichuimus quamdam issollam coram Rodi
Item die VI decembris seperavimus
Item ea die aplichuimus Porto Rodi
Item die VIII decembris <seperavimus>
Item ea die aplichuimus <.....>
Item die X seperavimus
Item ea die aplichuimus Stemparea⁵⁹
Item die XI seperavimus
Item ea die aplichuimus Nio
Item die XII seperavimus
Item ea die aplichuimus Millo
Item die XIII seperavimus
Item ea die aplichuimus Chapud Sancti Angelli⁶⁰
Item die XVII decembris seperavimus
Item ea die aplichuimus porto Choare⁶¹
Item [[ea]] die XVIII decembris seperavimus
Item ea die aplichuimus Motollo
Item die XVIII decembris seperavimus
Item ea die aplichuimus Bervedey⁶²
Item die XX seperavimus
Item ea die aplichuimus Gisschardo⁶³
Item die XXI decembris seperavimus
Item ea die aplicuimus Criffo
Item die XXII decembris seperavimus
Item ea die aplichuimus Capud Vopori⁶⁴
Item die XXIII seperavimus

⁵⁹ Stampalia, île située à l'ouest de Rhodes.

⁶⁰ Cap Malée.

⁶¹ Cfr. note 16.

⁶² Belveder (Skaphidia), cfr. KRETSCHMER, p. 634.

⁶³ Porto Fiscardo, au nord de l'île de Céphalonie (cfr. MOTZO, p. 32).

⁶⁴ Sans doute Diapollon, îlot à l'ouest de Corfou (cfr. PHILIPPSON, II, p. 434).

Item ea die aplichuimus no Tano ⁶⁵
Item die XXIIIII seperavimus
Item ea die aplichuimus Sancto Iohane de Girgenti
Item die XXVI seperavimus
Item ea die aplichuimus Cholones ⁶⁶
Item die XXVII seperavimus
Item die XXVIII decembris aplichuimus Rezo et Messina
Item M^oCCC^oLXVIII ⁶⁷ die III ianuarii
seperavimus <de> Messina
Item ea die aplichuimus Bibona ⁶⁸.

⁶⁵ Aujourd'hui Fano, île située au débouché du canal d'Otrante (cfr. MOTZO, p. 32).

⁶⁶ Cap Colonne, au sud de Crotone.

⁶⁷ Erreur du scribe pour M^oCCC^oLXX? L'on utilise à Gênes le style de la Nativité.

⁶⁸ Monte Leone à l'Est de Tropea (cfr. BELGRANO - DESIMONI, p. 66). Le journal de bord est inachevé. L'on sait toutefois que la galère de Pellegrino Maraboto est à Naples le 7 janvier (ASGe, *Antico Comune*, Galearum Marinariorum Rationes, n. 645, c. 13v) et à Gênes le 13 janvier (*Ibidem*, c. 21r).

Navigations génoises en Orient d'après les livres de bord du XIV^e siècle

Lenteur des navigations médiévales, faible productivité des transports maritimes, monotonie d'une alimentation fondée sur le biscuit, le vin et les salaisons, tels sont quelques-uns des lieux communs de l'histoire maritime du Moyen Âge. Sans les remettre totalement en cause, une source peu utilisée, les livres et journaux de bord, nuance les idées reçues et permet de suivre les modalités quotidiennes de la navigation beaucoup mieux que les textes normatifs, dont on ignore toujours à quel point ils sont sur mer strictement observés.

Encore faut-il s'entendre sur le terme lui-même. A Gênes, dès le début du XIV^e siècle, la compilation dénommée « Statuts de Péra » cite le *cartularium navis*, en même temps qu'elle consacre à l'écrivain de bord – *scriba navis* – une rubrique qui renvoie au bref des consuls des années 1150¹. C'est dire que dès le milieu du XII^e siècle tout navire génois accueille à son bord un scribe dont les fonctions équivalent sur mer à celles du notaire: il authentifie tous les accords conclus entre patron, marins et marchands. Quelques années plus tard, le *Liber Gazariae* fait obligation aux galères légères partant pour la Romanie et la Syrie d'avoir à bord un écrivain dont les fonctions sont précisées en 1339. Le scribe doit enregistrer sur ses livres la cargaison de chaque marchand, les contrats de recrutement des marins, la solde qui leur est versée et les dépenses effectuées pour l'entretien du navire au cours du voyage². A Venise le *scrivan*, à Barcelone l'*escriva* remplissent des fonctions analogues³.

* Publicato in *Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Paris 1988, pp. 781-793.

¹ PROMIS 1871, pp. 513-780, rubriques CCXV, CCXIX et CCXXXIII. Sur ce texte, voir PIERGIOVANNI 1980, pp. 30-84.

² VITALE 1951, pp. 64-68 et 89; cfr. FORCHERI, pp. 79 et 119-122.

³ HOCQUET 1981, I, p. 123; DUFOURCQ 1981, p. 542.

Quelques épaves de ces *cartularia navis* sont parvenues jusqu'à nous sous deux formes différentes: journaux et livres de bord. Parmi les premiers se rangent deux textes que j'ai publiés: l'itinéraire de la galère de Simone Lecavella, armée en septembre 1351 pour protéger sur ses arrières la flotte de Paganino Doria, lors de la Guerre des Détroits; le journal de la galère de Pellegro Maraboto, portant à Alexandrie deux ambassadeurs de la Commune de Gênes, d'août 1369 à janvier 1370. Ce sont des textes succincts, indiquant les différentes escales et le temps réel passé en mer entre chaque arrêt ⁴. Les livres de bord sont beaucoup plus complets. On y consigne en effet les dépenses concernant la galère, fournitures et approvisionnements. Étaient connus jusqu'à ce jour le registre tenu par Tommaso Ottone, scribe de la galère de l'amiral Paganino Doria, lors de la Guerre des Détroits, du 14 juin 1351 au 13 août 1352, et le livre de bord de la galère Saint-Antoine, armée en 1382 pour transporter jusqu'à Alexandrie deux ambassadeurs génois. Utilisé par J. Day pour une étude des prix agricoles en Méditerranée, ce dernier livre fournit également de précieuses indications sur la localisation et le rôle des escales sur les routes de l'Orient méditerranéen ⁵.

Quelque peu différent est le registre que j'ai découvert aux Archives de Gênes et que je voudrais présenter aujourd'hui ⁶. Il s'agit d'un cahier de treize folios, de l'année 1368. Y sont enregistrées les dépenses effectuées par le scribe d'un linh génois qui part de Famagouste, se rend à Péra en faisant escale dans diverses îles égéennes et rentre en Italie, en passant par Famagouste, Rhodes, Coron et Naples, où s'achèvent les comptes. A première vue, le fascicule est incomplet: le premier folio porte en effet une note d'après laquelle le capitaine du navire se reconnaît débiteur de l'écrivain de bord, pour des dépenses effectuées à Bonifacio, une escale non mentionnée dans le livre de comptes. Il semble bien que la première partie du voyage, de Gênes à Famagouste, a fait l'objet d'enregistrements aujourd'hui perdus.

Telle quelle, notre source n'est ni un journal de bord, ni un véritable livre de bord, dans la mesure où elle ne contient aucun contrat d'enrôle-

⁴ BALARD 1970a, IV, pp. 431-469, surtout p. 461-467; BALARD 1974, pp. 243-264, surtout pp. 259-264.

⁵ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Antico Comune*, Galearum Marinariorum introitus et exitus, n. 691: registre utilisé dans notre article sur la bataille du Bosphore, cité *supra*; *Ibidem*, n. 724: cfr. DAY 1961, pp. 629-656.

⁶ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Galearum S. Georgii, n. 2122/c.

ment, aucune inscription afférente à la cargaison. Elle n'est qu'un registre d'avitaillement, comportant les dépenses effectuées pour l'entretien du navire et de son équipage, étant entendu que, lorsque les marins descendent à terre pour prendre leur repas dans une auberge, le scribe n'en dit rien. De là viennent la richesse et les limites de l'information. Richesse, puisque sont enregistrés aussi bien les dépenses de bouche que les menus frais d'entretien à chaque escale. Limites, car nous ne sommes jamais sûrs de la durée des arrêts. Nous supposons que les premiers achats ont lieu le jour même de l'arrivée du bateau dans un port, et les derniers le jour même du départ⁷. En outre, la quantité des denrées est rarement indiquée, sauf pour les achats de biscuit. L'enregistrement des dépenses quotidiennes porte enfin sur plusieurs produits à la fois, ce qui exclut une étude précise des prix et des rations quotidiennes des marins.

L'effectif de l'équipage n'est pas connu, non plus que l'objet du voyage. Le terme de *lignum* désigne à Gênes un bâtiment moyen ou même léger, bref tout ce qui n'est pas nef, coque ou galère. Mais le *Liber Gazariae* distingue les *ligna de bandis* ou *de orlo*, qui sont de petits bâtiments à voiles, et les *ligna de teriis*, unité proche de la galère, puisque dotée de tolets, sur lesquels s'accroche l'estrope de l'aviron⁸. Qu'en est-il de notre *linh*? Parmi les dépenses effectuées à Péra, figure l'achat d'un *arbor de medio* – ce qui sous-entend qu'existe un autre mât à l'avant du navire – de fil de voile, de chanvre et de cordages, mais aussi de six rames. A Famagouste, le scribe enregistre l'acquisition de cordages, de fil et d'aiguilles à voiles. De ces fugaces indices, on peut donc admettre qu'il s'agit d'un bâtiment de charge, pourvu d'une barque de cantier ou de palischalme, capable de transporter des cargaisons allant de 50 à 100 tonnes métriques, à l'égal des *linhs* génois ou des *linhs* d'Amalfi chargeant le sel de Sardaigne au XIV^e siècle⁹. Si tel est le cas, l'équipage ne saurait dépasser soixante-dix à quatre-vingts hommes, officiers compris.

Ces derniers forment la *compagna*, union de ceux qui partagent le même pain et sont associés dans une entreprise commune. Le terme a une très forte connotation élitiste, à l'image du regroupement des familles féodales urbanisées et des premiers hommes d'affaires, qui est à l'origine de la Commune de

⁷ C'est le parti adopté par DAY 1961, p. 631.

⁸ VITALE 1951, p. 73; FORCHERI, p. 38.

⁹ BAUTIER 1959, p. 189. BALARD 1978, II, pp. 558-559.

Gênes en 1097-1099¹⁰. Sur mer, c'est une communauté d'intérêts, mais limitée aux marchands-armateurs, aux maistrances et aux officiers, à l'exclusion des mousses et des marins. De cette *compagna*, pour laquelle sont effectuées toutes les dépenses, nous ne connaissons guère que l'écrivain de bord, Lorenzo Bozzio, car le capitaine du linh, Bertono Iuro, qualifié de *patronus* comme tout commandant de navire marchand¹¹, n'est pas cité dans les sources publiées du temps. Le scribe, en revanche, se révèle comme un homme de médiocre culture. Nulle trace chez lui de cette bonne connaissance du latin ou de cette formation juridique de haut niveau qui caractérise le notaire génois¹². Lorenzo Bozzio est un tâcheron du latin, ignorant les règles élémentaires de la grammaire et jusqu'à la graphie des noms les plus communs. Il déforme les termes techniques usuels et commet tant d'erreurs que, dans certains cas, on ne peut reconnaître le mot exact. Il n'est qu'un modeste marchand, plus à l'aise dans les écritures comptables que dans le maniement d'un latin qu'il domine mal. Pour nous, cette médiocrité est une chance. Les informations transmises ne se réfèrent pas à une unité d'exception, chargée d'une mission diplomatique ou militaire, mais à la normalité d'un trafic confié à des bâtiments d'un tonnage moyen, généralement moins bien connus que les coques ou les galères. Ces informations portent sur les modalités de la navigation, le rôle des escales et l'alimentation de l'équipage.

Suivons d'abord notre linh dans son voyage. Les premières écritures sont passées à Famagouste le 22 novembre 1368; elles s'interrompent le 16 décembre. Nous retrouvons notre bateau à Rhodes le 1^{er} janvier 1369, soit quinze jours après la dernière dépense enregistrée en Chypre. Si nous supposons un voyage de même durée, sur un parcours d'environ 375 milles marins, la vitesse du linh serait seulement de 25 milles par jour. Une confirmation est apportée par un second voyage de notre navire entre Famagouste et Rhodes: parti de Chypre le 14 août, le linh arrive dans l'île des Chevaliers le 4 septembre, soit après vingt jours de navigation. Bien qu'il s'agisse de saisons différentes, une telle lenteur s'explique aisément dans les deux cas. Les voyages sud-nord en Méditerranée se font contre les vents dominants, en été le *meltemi*, en hiver les vents du nord, attirés par les basses pressions égéennes. Le navire doit donc suivre la côte micrasiatique, profiter d'un courant favorable et du cycle

¹⁰ PIERGIOVANNI 1980, p. 250.

¹¹ PISTARINO 1981, p. 257.

¹² COSTAMAGNA 1970.

quotidien des brises de mer et de terre¹³. Malgré tout, la progression est difficile. En sens inverse, en revanche, notre *linh* quitte Rhodes le 20 juin et arrive à Famagouste le 28, soit à une vitesse moyenne proche de 47 milles marins. Si l'on tient compte, d'après le témoignage des journaux de bord publiés, que le navire s'arrête la nuit à l'abri d'une baie ou d'une île, la vitesse réelle dépasse les 60 milles par jour. On le vérifie en examinant les voyages en droiture. Le *linh* passe de Rhodes à Coron en sept jours, soit pour une distance d'environ 380 milles, à une moyenne de 54 milles par jour, identique à celle que réalise en 1369 la galère de Pellegreo Maraboto entre Alexandrie et Gênes¹⁴. Encore plus rapide est le trajet Chio-Rhodes, effectué en deux jours, sous la poussée des vents étésiens, en plein cœur du mois de juin, soit à une vitesse de 85 milles par jour. Sur des distances moyennes, la vitesse oscille entre 25 et 37 milles par jour: 30 milles entre Rhodes et Cos, ou entre Alto-Logo et Chio, 33 milles entre Chio et Péra, malgré l'obstacle que représentent vents et courants dans la bouche d'Abydos, 27 milles entre Coron et Malte, 37 milles entre Messine et Naples.

Deux conclusions s'imposent à ce sujet. D'un côté, en bénéficiant de circonstances favorables, avec l'aide des vents et des courants, le navire médiéval atteint une vitesse maximale très proche de celle que réalisent les voiliers d'aujourd'hui, à l'exception des bateaux de compétition construits au cours des vingt dernières années. La vitesse moyenne pendant les mois de printemps et d'automne, au cours desquels se déplace notre *linh*, varie de 30 à 35 milles par jour. Les galères ne font pas mieux, puisque l'on a calculé que leur vitesse utile, par période de vingt-quatre heures, ne dépasse pas un nœud et demi par heure, le maximum pouvant aller jusqu'à huit nœuds et demi, dans des circonstances exceptionnelles¹⁵. Notre *linh* qui met trente-sept jours pour aller de Rhodes à Constantinople, en dépit des îles, des récifs et des hauts-fonds qui jalonnent la côte occidentale de l'Asie mineure, est nettement plus rapide que le navire emprunté par Clavijo qui effectue le même parcours en cinquante-cinq jours, mais doit attendre quatorze jours à Ténédos un vent favorable pour franchir les Détroits¹⁶.

¹³ PRYOR 1987a, pp. 19-20 et 90.

¹⁴ BALARD 1974, pp. 247-248.

¹⁵ PRYOR 1987a, pp. 71-73.

¹⁶ GONZALES DE CLAVIJO, p. 106.

D'un autre côté, ces temps de croisière si variables soulignent l'extrême irrégularité des navigations médiévales dans le bassin méditerranéen. Un même navire peut employer trois fois plus de temps à parcourir une même distance, selon que le voyage s'effectue à la faveur ou à l'encontre des vents dominants et des courants marins. Les limitations technologiques obligent le navire à serrer la côte au plus près, pour venir à bout de conditions géographiques ou météorologiques défavorables, particulièrement lors des voyages est-ouest ou sud-nord. La lenteur des déplacements par mer résulte davantage de l'irrégularité des temps de navigation que de l'insuffisance technique du bâtiment.

Elle vient aussi des longs arrêts aux escales, que nous décrit précisément le livre de Lorenzo Bozzio. Du 6 février au 28 mai, le *linh* de Bertono Iuro relâche 112 jours à Péra, sans autre raison connue que la nécessité d'effectuer des réparations indispensables, à en juger par les dépenses portées au registre. Il en est de même à Famagouste: 48 jours d'arrêt entre le 28 juin et le 14 août 1369. En revanche, les autres temps morts sont bien plus brefs: 12 et 8 jours à Rhodes, autant à Chio, mais seulement une à deux journées dans les escales secondaires, Cos, Altologo, Mytilène, Coron, l'île de Malte, Syracuse et peut-être Messine. Ces arrêts fréquents tiennent à la nécessité d'acquérir des aliments frais et surtout de renouveler l'approvisionnement en eau. Celle-ci devient en effet vite putride pendant les mois d'été, comme le remarquait Jacques de Vitry, embarqué sur une galère génoise, lors de son voyage vers Acre en 1216¹⁷. Au total, en ne tenant compte que des premières et des dernières écritures passées en un même lieu, le *linh* tient la mer 119 jours et fait relâche 244 jours. Les arrêts dans les ports représentent donc les deux tiers de la durée totale du voyage. Même s'ils coûtent moins cher que les séjours prolongés dans les ports d'aujourd'hui, ils réduisent beaucoup le rapport de l'investissement naval au Moyen Âge.

Ils se justifient par la nécessité d'entretenir régulièrement le navire. Pour ce faire, les Génois utilisent les nombreux arsenaux du bassin égéen et de la Méditerranée orientale. A Famagouste existe au sud de la ville un arsenal s'ouvrant sur le port par une porte que les autorités du lieu font murer, en cas de menace extérieure¹⁸. Lorenzo Bozzio y enregistre des achats d'étope, de poix, de cordes, de clous, d'éponges, de fil, d'aiguilles à

¹⁷ VITRY, p. 77-78; cfr. PRYOR 1987b, pp. 1703-1704.

¹⁸ BALARD 2007b, p. 13-81.

voile, de barils pour l'eau, de planches, de lampes et d'instruments de cuisine, aussi bien au début du voyage que durant l'escale de juillet et d'août 1369. A Rhodes, les Hospitaliers disposent d'un arsenal pour l'entretien des flottes de l'ordre¹⁹. Notre *linh* s'y procure, lors du voyage de retour, de l'étope, de la poix, des cordages, des clous, des planches et des chandelles de suif. Cos et Altologo fournissent des clous et des cordes, Chio du fil à voile, des câbles, des planches et des chandelles. Les plus grosses dépenses interviennent à Péra: 13 cantares et demi de poix, 3 cantares d'étope, des câbles, du chanvre, du suif, du fil à voile, des lanternes, un mât, des planches, six rames, une ancre et son cep, des fûts et des tonneaux, au total une trentaine de produits indispensables à l'armement du navire. Sur le chemin du retour, on doit encore acquérir de l'étope et de la poix à Naples. En somme, toutes les escales, en dehors de Mytilène et de Coron, sont utilisées pour l'entretien du navire, ce qui ralentit bien sûr le rythme de la navigation. Le *linh* de Bertono Iuro serait-il un cas exceptionnel? un bâtiment à bout de course pour avoir trop bourlingué? il ne le semble pas. La galère de la Commune, confiée à Silvestro de Marinis en 1382, a elle aussi besoin de réparations: étope, suif et poix sont achetées à chaque escale importante, Famagouste, Alexandrie et Messine. Des maîtres charpentiers réparent les avaries, la quille est révisée, la coque est brossée et les calfats l'étoquent²⁰. Le passage des bateaux fait vivre ainsi tout un menu peuple d'artisans spécialisés et de tâcherons, aussi bien dans les grands comptoirs d'Orient que dans les escales secondaires.

La population locale, héritière d'une longue tradition d'activités maritimes, peut-elle répondre à ces besoins? A en juger d'après notre livre de bord, il semble bien qu'elle s'efface, au moins à Péra, derrière une main-d'œuvre spécialisée venue d'Occident. Un compte du 19 février donne les gages de 24 maîtres calfats et de 6 charpentiers, qui ont effectué des travaux d'entretien lors de l'arrêt du *linh* à Péra. Parmi les calfats, trois seulement sont d'origine grecque: des habitants du bourg voisin de Lagirio, où se trouve l'ancien Exartyxis, un des arsenaux les plus célèbres de Constantinople²¹. Tous les

¹⁹ GABRIEL, I, pp. 63-70.

²⁰ BALARD 1974, pp. 255-256.

²¹ JANIN, pp. 236 et 457. L'excellent livre de MULLER-WIENER, p. 63, ne parle pas de l'Exartyxis mais évoque la présence d'un arsenal proche de l'Eski Terzana, où l'on situe d'habitude l'Exartyxis.

autres sont des Ligures, provenant en majorité de la Riviera du Levant, de Rapallo à Sestri Levante et Portovenere. Les six charpentiers ont la même origine. Les Génois ont donc installé dans leurs comptoirs d'Orient une main-d'œuvre de qualité, formée aux traditions maritimes de la Ligurie, et qui maintient à une place secondaire les artisans locaux. Les grands centres du « Commonwealth » génois disposent ainsi d'un personnel qualifié pour la construction et le radoub des navires. Les dépenses qui sont consacrées à l'entretien du *linh* sont supérieures aux frais d'acquisition des produits alimentaires: 285 hyperpères pour le navire et seulement 227 pour les provisions de bouche. On prend plus de soin de l'instrument nautique que des hommes qui le servent.

Chaque escale fournit aussi des denrées de première nécessité, destinés à l'équipage dans son ensemble et, pour certaines d'entre elles, à la seule *compagna* du *linh*. Dans le livre de bord de Simone Lecavella apparaissait déjà en 1351-1352 la distinction entre *compagna*, c'est-à-dire les officiers, et les rameurs qui constituent le reste de l'équipage²². Les deux groupes ne sont pas logés à la même enseigne. Pour les rameurs, vin et biscuit et, de temps en temps, un peu de pain frais et de poisson salé. Au contraire, les officiers, comme d'ailleurs les marchands embarqués sur la Saint-Antoine en 1382²³, bénéficient d'aliments beaucoup plus diversifiés: viande fraîche, poissons, œufs, fromage, fruits et légumes verts, pain frais, huile, vinaigre, épices et herbes odorantes, sans lesquelles la cuisine génoise perdrait toute saveur. Dans notre livre de comptes, il en est de même. La fréquence des petites dépenses, presque quotidiennes durant les longs arrêts dans les ports, et les quantités réduites des produits achetés (lorsque celles-ci sont connues) laissent penser que l'écrivain de bord n'a enregistré que les dépenses de bouche affectées au compte de l'armement.

Biscuit, vin et salaisons, tel est l'ordinaire des gens de mer au Moyen Âge, tant en Atlantique qu'en Méditerranée²⁴. A bord de notre *linh*, le biscuit est toujours présent. A Famagouste, on en achète 3 cantares 76 *rotoli*, à la mesure de la ville, soit 858 kg, en adoptant les équivalences indiquées

²² BALARD 1970a, p. 456.

²³ BALARD 1974, pp. 254-255; BALARD 1981, pp. 530-532.

²⁴ LANE 1966a, pp. 263-268; BERNARD, II, p. 623; DUFOURCQ 1975, p. 75; HOCQUET 1981, pp. 162-163; MOLLAT 1983, p. 145.

par Pegolotti²⁵. Si l'on tient compte avec Marino Sanudo Torsello que la ration quotidienne du marin est de 715 grammes²⁶, les provisions achetées correspondent à la consommation de quatre-vingts hommes pendant une quinzaine de jours, c'est-à-dire le maximum de ce qu'emporte normalement une galère au Moyen Âge²⁷. De fait, aucun achat n'est enregistré pendant les quinze jours de navigation entre Chypre et Rhodes. Dès l'arrivée dans l'île des Chevaliers, un des premiers achats porte sur 2 cantares 38 *rotoli* de biscuit, soit 548 kg, selon les équivalences de Pegolotti²⁸: des provisions pour tout l'équipage pour une dizaine de jours. A Cos, à Altologo et à Chio, pas d'achat de biscuit, ni même de pain frais. Les quantités disponibles durent être réduites pour les dix-sept jours de navigation entre Rhodes et Péra, sans tenir compte des temps d'arrêt aux escales. A Péra, le biscuit disparaît des achats, au profit du pain frais. Il ne revient dans les comptes qu'en deux occasions, le 7 avril et le 26 mai, soit dans ce dernier cas à la veille du départ. Deux gros achats portent alors sur 26 cantares 96 *rotoli* et 6 cantares 23 *rotoli*, soit un total de près de 16 quintaux. Ils représentent la ration de l'équipage pour près d'un mois de navigation. En effet, il faut attendre le 20 juin, soit vingt-trois jours après le départ de Péra, pour trouver un nouvel achat de biscuit, 1 cantare 44 *rotoli*, soit 332 kg, quantité suffisante pour une semaine de navigation, temps requis pour rejoindre Famagouste. Les derniers achats de biscuit portent sur 2 cantares 20 *rotoli* (445 kg) dans le port chypriote, une semaine avant le départ du navire, 2 cantares 38 *rotoli* (550 kg) durant l'escale de dix jours à Rhodes et enfin 2 cantares et demi (222 kg) à Naples, à la veille du départ pour Gênes²⁹. De ces chiffres, il ressort que le biscuit, élément de base du régime alimentaire, est fourni à l'équipage aux frais de l'armement du navire. Les rations théoriques indiquées par Marino Sanudo Torsello dans son *Liber Secretorum*³⁰ sont exactement vérifiées par les quantités achetées aux escales et les délais entre deux achats successifs.

²⁵ BALDUCCI PEGOLOTTI, pp. 77 et 98.

²⁶ LANE 1966a, p. 264.

²⁷ PRYOR 1987a, p. 55.

²⁸ BALDUCCI PEGOLOTTI, pp. 102, 105 et 198.

²⁹ *Ibidem*, p. 188: un cantare de Naples équivaut à 280 livres de Gênes.

³⁰ LANE 1966a, p. 264.

Un autre produit, destiné à l'ensemble de l'équipage, passe également au compte de l'armement: le fromage. Les quantités acquises sont considérables: 10 *rotoli* (20 kg) à Famagouste au moment du départ, 50 *rotoli* (100 kg) au retour, 71 *rotoli* 3/4 (165 kg) à Rhodes lors de la première escale, 3 *rotoli* 1/2 (8 kg) au second arrêt et 20 *rotoli* (40 kg) au troisième passage, mais seulement 40 kg au cours des longs mois d'escale à Péra. Si l'on se fie aux rations de Marino Sanudo, attribuant aux marins une once de fromage par jour, soit environ 40 grammes, le plus gros achat effectué à Rhodes le 3 janvier 1369 permettrait de nourrir un équipage de 80 hommes pendant plus de cinquante jours. De fait, il faut attendre le 31 mars pour que le scribe enregistre un nouvel achat de fromage, cette fois à Péra. Ici encore, les plus grosses quantités sont acquises deux jours avant le départ du navire. Le fromage entre bien dans l'ordinaire de l'équipage, aux frais de l'armement.

En revanche, les autres denrées figurant sur le registre semblent bien réservées aux seuls officiers. Trois d'entre elles font l'objet de dépenses presque quotidiennes: le pain frais, les légumes secs et la viande. Le pain frais, constamment cité, se substitue au biscuit, lors des arrêts prolongés aux escales. La consommation des légumes secs, fèves et surtout pois chiches, doit être considérable. Par exemple, durant l'arrêt de 112 jours à Péra, le scribe enregistre 82 dépenses journalières pour des pois chiches, 53 pour le pain et 39 pour la viande. Si l'on acquiert ainsi des pois chiches deux jours sur trois, cela signifie que ce produit, riche en protéines et en calories, sous un faible volume, remplace lui aussi le biscuit comme aliment de base des gens de mer, au moins pendant les longues ou les courtes escales. Partout les pois chiches arrivent au premier rang pour la fréquence des achats: 32 fois à Famagouste, 9 à Rhodes, 2 à Cos, 3 à Chio, 1 à Messine et 21 à Naples.

La viande est l'objet d'une consommation plus irrégulière. Selon Marino Sanudo, les marins devaient recevoir de la viande – essentiellement du porc salé – trois jours par semaine, le vendredi et le samedi étant jours d'abstinence. On le vérifie par le calendrier des achats effectués à Péra. Le *linh y* arrive le 6 février 1369; on achète de la viande cinq fois, jusqu'au 13 février, jour du Mardi gras, cette année-là. Les achats s'interrompent alors totalement jusqu'au 1^{er} avril, jour de Pâques. L'abstinence de Carême est alors compensée par douze jours carnés successifs. Ensuite, la viande est au menu 18 jours sur les 44 qui vont jusqu'au jour du départ, le 28 mai: aucun achat les vendredis et samedis, non plus que les jours des Rogations, qui précèdent l'Ascension. L'abstinence qui porte aussi sur les œufs, dont le sort est lié à celui de la viande, est strictement observée. La viande salée

n'apparaît dans les comptes qu'à la veille de l'appareillage du navire, ce qui confirme l'assertion de Marino Sanudo Torsello³¹.

Les temps d'abstinence carnée ne sont toutefois pas synonymes d'absolute privation. La viande disparaît-elle le jour des Cendres? elle est aussitôt remplacée par le poisson, dont la consommation est quotidienne jusqu'au jour de Pâques. Le scribe note des achats de caviar tous les deux jours pendant le Carême: heureux temps où la consommation des œufs d'esturgeon était banale! Une anguille vient de temps en temps rompre la relative monotonie de l'ordinaire, de même que des légumes verts et des fruits: raves et radis à Famagouste, laitue, oignons, courges, figues et amandes à Rhodes, courges et concombres à Chio, poireaux, choux, laitue et riz à Péra. Les ingrédients indispensables à la cuisine sont aussi signalés: sel, huile, épices, vinaigre – mais celui-ci acheté en fûts n'est-il pas aussi utilisé pour désinfecter les lieux de travail des marins? – sans oublier l'inoubliable «pestù», le basilic, que tout Génois aime à trouver dans sa soupe. Enfin à Péra une consommation assez régulière de lait pendant le Carême mérite d'être remarquée.

Restent les boissons. L'eau n'apparaît jamais dans les comptes, sauf pour l'acquisition de tonneaux avant le départ de Famagouste. Il est certain que chaque escale permettait de renouveler sans frais l'approvisionnement. Le vin est l'objet d'une très forte consommation, dans la mesure où il constitue «le seul tonique capable de stimuler des hommes exposés aux intempéries et aux fatigues d'un métier pénible» (J. Bernard): jusqu'à trois litres par jour et par homme sur les navires bordelais, à discrétion sur la flotte vénitienne³². Notre scribe enregistre des dépenses importantes à chaque grande escale: quatre achats à Famagouste et à Naples, une botte de vin grec à Rhodes, un *caratello* à Chio, et surtout trente-huit achats pendant le long séjour à Péra. Les quantités n'étant pas indiquées, il est impossible de dire si la consommation se rapproche du modèle bordelais ou au contraire de la ration moyenne que Marino Sanudo évalue à un peu plus d'un demi-litre³³. Les calculs seraient de toute façon faussés, puisque le vin n'est pas distribué aux frais de l'armement, mais payé par les hommes sur leur solde³⁴.

³¹ BERNARD, II, p. 623; HOCQUET 1981, p. 163.

³² BERNARD, II, p. 624; HOCQUET 1981, p. 163.

³³ LANE 1966a, p. 264.

³⁴ BALARD 1981, p. 531.

Rythme de la navigation, rôle de l'escale, alimentation des gens de mer, sur tous ces sujets le témoignage des livres de bord génois est irremplaçables. Il confirme d'abord la profonde unité du monde méditerranéen dans le domaine de la navigation. A Gênes, comme à Venise et à Barcelone, les gens de mer mènent une lutte pénible contre les éléments et se contentent d'une alimentation, certes suffisante, mais d'une monotone répétition. Le navire médiéval progresse lentement, plus en raison de la durée des escales et de l'irrégularité des temps de parcours que de l'incapacité technique du bâtiment. Il suit la côte et ne s'en éloigne que pour les voyages en droiture indispensables, mais les plus courts possibles. En mer Égée, chaque île constitue une escale plus ou moins sûre, offrant un refuge pour la nuit et la possibilité de réparer les avaries et de rafraîchir l'équipage. Mais à bord, comme à l'escale, les discriminations sociales restent fortement marquées. Alors que l'équipage doit bien souvent se contenter de biscuit, de vin et de salaisons noyées dans une bouillie de farineux, les officiers et les marchands peuvent consommer légumes verts, fruits et pain frais, viande, épices et herbes, qui apportent un peu de douceur et de délicatesse à la table de bord.

Au Moyen Âge, plus encore qu'aujourd'hui, l'escale est l'horizon ludique et culinaire des marins.

APPENDICE - Itinéraire du linh de Bertono Iuro (1368-1369)

Escales	Date des premières écritures	Date des dernières écritures
Famagouste	22 novembre 1368	16 décembre 1368
Rhodes	1 ^{er} janvier 1369	8 janvier 1369
Lango (Cos)	10 janvier 1369	11 janvier 1369
Altologo (Éphèse)	20 janvier 1369	20 janvier 1369
Chio	22 janvier 1369	29 janvier 1369
Péra	6 février 1369	28 mai 1369
Mytilène	3 juin 1369	3 juin 1369
Chio	19 juin 1369	19 juin 1369
Rhodes	20 juin 1369	20 juin 1369
Famagouste	28 juin 1369	14 août 1369
Rhodes	4 septembre 1369	15 septembre 1369
Coron	22 septembre 1369	22 septembre 1369
Malte	6 octobre 1369	6 octobre 1369
Syracuse	15 octobre 1369	15 octobre 1369
Messine	20 octobre 1369	20 octobre 1369
Tropea	s.d.	s.d.
Naples	27 octobre 1369	22 novembre 1369

Naufrages sur les routes d'Orient (XIV^e-XV^e siècles)

« Quelle folie de se confier à la mer ! », fait dire Érasme à un personnage du colloque *Naufragium*. Cette remarque liminaire s'imposait à nous pour rappeler l'extrême hantise de la mer qui caractérise tout le Moyen Âge. « Lieu de la peur, de la mort et de la démence »¹, la mer est l'élément hostile par excellence, elle engendre les pires détresses, elle est dévoreuse d'hommes et ôte à ses victimes la possibilité d'obtenir une sépulture décente. Le naufrage lié à la nuit, au déchaînement du chaos primitif, aux gouffres infernaux, suscite les frayeurs d'une humanité impuissante, dont le seul recours est un appel angoissé à l'intervention divine².

Mais rares ont été les victimes pour décrire ce qu'elles ont subi. De fait, les sources ne sont pas aussi pléthoriques qu'on pourrait le croire. Les chroniques signalent parfois les bateaux perdus, mais précisent rarement les circonstances. Les actes de la pratique ne sont guère plus explicites; ils aident néanmoins à dresser une carte des naufrages. Les récits de voyages et de pèlerinages décrivent les flots en furie et expriment la peur des hommes face aux éléments déchaînés; peu donnent un témoignage concret sur des navires qui sombrent corps et biens. Les miniatures, de même que les ex-voto, dont les exemples subsistants ne sont guère antérieurs au XVI^e siècle³, commémorent une tempête surmontée grâce à l'intercession d'un saint, mais représentent rarement un naufrage⁴. Dans certaines dépositions pour des procès de canonisation, la nature du genre oblige le témoin à décrire par le menu les circonstances dans lesquelles il a dû recourir à un saint personnage pour échapper à la mort en mer⁵. Les corpus de lois

* Publicato in *Le Naufrage*, éd. C. BUCHET - C. THOMASSET, Paris 1999, pp. 33-43.

¹ DELUMEAU, p. 40. Voir aussi MOLLAT 1993, pp. 268-272.

² DELUZ, II, pp. 277-288.

³ MOLLAT 1976, p. 13.

⁴ Font exception quelques miniatures de la Bibliothèque Nationale de France, cfr. VILLAIN-GANDOSSI, planches 47 et 61.

⁵ C'est le sens du dossier réuni par AMARGIER, pp. 68-83.

maritimes évoquent les mesures préventives prises par les républiques marchandes pour éviter les risques de mer. L'archéologie sous-marine, relativement pauvre en Orient en épaves de la fin du Moyen Age, n'a pas livré de grande information sur les lieux ou les circonstances des drames de la mer. Les quelques témoignages réunis font néanmoins vivre la peur qu'engendrent les tempêtes, aident à déterminer les lieux et les moments des naufrages, et montrent la lutte désespérée des hommes de mer contre les forces de la nature, pour diminuer les risques et surmonter le danger.

Choisir les routes de l'Orient pour illustrer le naufrage au Moyen Age, c'est aller à la rencontre de tous ces pèlerins du Saint Sépulcre qui, d'origine terrienne, ont affronté pour la première, et parfois la seule fois de leur vie, les périls de la mer. Ils en ont laissé des descriptions effrayantes, mais où il est toujours difficile de faire la part de l'expérience vécue et celle du topos transmis par les écrits de leurs prédécesseurs. Sur bien des points cependant les récits concordent. La tempête est annoncée par des signes que seuls comprennent les hommes de mer: Nompars de Caumont établit ainsi le lien entre la prise d'un dauphin et le début de la tourmente⁶. Brusquement le vent se lève, les nuages se font lourds, une pluie torrentielle s'abat sur le navire et les ténèbres, trouées par les éclairs, confondent mer et ciel. Certains voyageurs savent distinguer les vents mauvais: le *garbino* ou *libeccio*, vent du sud-ouest, le plus souvent cité, le *sirocco*, qui vient du sud-est, la tramontane, vent du nord, le *maestro* qui souffle du nord-ouest et la *bora*, vent du nord-est, particulièrement redoutable dans l'Adriatique⁷. Les vagues enflent, jusqu'à atteindre la hauteur des montagnes, submergent le navire qui craque de toutes parts. Le timonnier ne peut tenir la gouverne, les voiles sont lacérées par le vent, les antennes et parfois le mât s'abattent sur le pont, les marchandises mal arrimées sont projetées d'un côté à l'autre, s'effondrent sur les passagers couchés dans l'entrepont, tandis que les *botti* de vin et d'eau éclatent, inondant hommes et biens.

Plus grave est alors la navigation en convoi: la force des vents et des courants pousse les navires l'un contre l'autre, arrachant là un timon, ailleurs la cuisine ou même les châteaux. En 1401, en pleine nuit, la nef de

⁶ *Voyage* 1997, pp. 1075-1076.

⁷ Sur ces vents, voir *PE*, 3, p. 208, rubrique «Jadransko more» et GAUTIER-DALCHÉ, pp. 71-75. La bora est à l'origine de la plupart des naufrages dénombrés par TENENTI 1959, carte p. 64a.

Riccardo Centurione vient heurter au large de la Sicile celle de Ramon Ferrier et disparaît avec une partie de l'équipage, tandis que dans le même convoi celle de Domenico de Bozzolo fait naufrage⁸. La tempête atteint souvent son paroxysme pendant la nuit et les feux de Saint Elme qui apparaissent au sommet des mâts exacerbent la frayeur de tous. Satan et les puissances infernales, enrobées d'ombres et de feux, semblent avoir pris possession du navire en détresse. Bateau ivre, sans gouverne, il parcourt des distances incroyables en un temps très court: du golfe d'Antalya jusqu'en Berbérie, selon Ludolph de Sudheim et Leonardo Frescobaldi⁹. La tourmente peut durer quelques heures, parfois plusieurs jours. Anselme Adorno signale trois jours et trois nuits de tempête, avant l'apaisement des flots, comme si les passagers devaient expier leurs péchés en subissant, comme le Christ, trois jours de passion, avant de renaître et de retrouver la paix et la lumière¹⁰.

Ce retour au chaos primitif mène les hommes à la folie. Les marins courent dans tous les sens, titubent sous les coups du roulis, n'entendent plus les commandements. Le timonnier est chassé de son siège ou jeté à la mer. Le bruit infernal des éléments couvre la clameur désespérée des passagers, ballottés d'un côté à l'autre du navire, malades comme des bêtes, et allongés dans la promiscuité de la cale et des rats. Félix Fabri est bien le seul à déclarer éprouver du plaisir à se « tenir pendant une tempête assis ou debout sur le pont supérieur en regardant les rafales se succéder fantastiquement et l'effrayant assaut des eaux »¹¹. Cris, pleurs et lamentations se succèdent, chacun voit sa dernière heure venue. Le notaire italien, Niccolò de Martoni, qui effectue le voyage aux Lieux Saints en 1394-1395, analyse le mieux ce qu'il a vécu au cœur de la tempête: au lieu de mourir dans sa patrie et d'être enseveli auprès de ses parents, il voit venir une mort amère et obscure loin de sa demeure; son corps sera rejeté au rivage et dévoré par des bêtes sauvages. Qui pourra annoncer sa mort à son épouse? qui pourra faire exécuter son testament qu'il n'a pu dicter?¹² Dès qu'une barque peut se détacher et gagner la terre, il se jette à l'eau et est sauvé.

⁸ Archives d'État de Prato, *Carteggio* n. 521, lettre du 20 mai 1401.

⁹ SUDHEIM, p. 330; LANZA, p. 214.

¹⁰ HEERS - GROËR, p. 369.

¹¹ PRESCOTT, p. 82.

¹² *Nicolai de Martono*, pp. 663-664.

Mais, parfois, survient le drame. L'ambassadeur du roi de Castille auprès de Tamerlan, Ruy González de Clavijo, en a été témoin, par un sombre jour de novembre, au large de Kerpé, en mer Noire¹³. Surprise par la tempête, soulevée par la tramontane et le *maestro*, la galiote qui le transportait ne pouvant s'abriter au port, jette l'ancre, mais est tirée par la force des flots à travers des récifs. Pendant ce temps, tout près, une caraque génoise, beaucoup plus lourdement chargée, est arrachée de son ancrage, va drosser le rivage et se brise. Les débris – timon et beaupré – effleurent la galiote qui est poussée vers la terre. Les passagers ont à peine le temps de jeter au rivage quelques effets, que leur navire se disloque. Il faut alors négocier avec les Turcs pour obtenir des chevaux et récupérer les biens sauvés de la tempête.

L'issue peut être plus dramatique encore. Albert d'Aix nous rapporte le naufrage de plusieurs bâtiments sur les rivages chypriotes, au retour de la croisade. Un vent violent se lève brusquement, arrache les ancres, rompt les cordages, jette les navires les uns contre les autres et les fait sombrer, à l'exception de deux buzes qui réussissent à s'échapper. Les corps des victimes – sept mille selon le chroniqueur – sont rejetés à la côte et trois semaines d'efforts sont nécessaires pour leur donner une digne sépulture¹⁴. Tout aussi catastrophique est le naufrage simultané de trois galères et de deux nefes génoises, sobrement décrit par l'annaliste Giorgio Stella¹⁵. Le 6 décembre 1376, au sortir du port de Famagouste, trois galères sont surprises par la tempête; deux, fortement endommagées, réussissent à regagner la terre; la troisième est engloutie avec une cargaison de prix, son équipage et ses passagers, dont l'ancien podestat et capitaine de Famagouste, Niccolò Spinola. Le même jour, deux nefes subissent un naufrage qui entraîne dans la mort l'un des capitaines, Morruele Lomellini.

Les côtes chypriotes seraient-elles plus inhospitalières que d'autres? L'ensemble des témoignages recueillis permet d'esquisser une cartographie des naufrages. Les navires se laissent surprendre par les coups de vent contraire, lorsqu'ils franchissent un détroit, doublent un cap, sortent d'un chenal abrité ou d'un port pour se retrouver en haute mer. Les routes de la

¹³ GONZALES DE CLAVIJO, pp. 131-132.

¹⁴ ALBERT D'AIX, 4, pp. 698-699.

¹⁵ *Annales Genuenses*, p. 169.

navigation orientale sont ainsi jalonnées de points noirs: dans l'Adriatique, les côtes dalmates, en particulier près de Raguse et des bouches de Kotor; en mer Tyrrhénienne, le détroit de Piombino, la presqu'île de Sorrente, au sortir de la baie de Naples, le cap Vaticano près de Tropea, le détroit de Messine; en mer Égée, le cap Malée, les abords de Cythère, les passages entre Antikythera et la Crète et entre celle-ci et Karpathos, Astypalée, le canal de Chio, le détroit de Mytilène et la bouche d'Abydos (Dardanelles). Cristoforo Buondelmonti égrène la liste des écueils qui guettent les navires en détresse: Cerigotto (Antikythera), Simia, Santorin où sombrent cinq galères vénitienes, Polymia, Tinos, Nios, Amorgos, Psara et les îles Fournoi, au sud de Samos, où lui-même, rescapé d'un naufrage, serait resté cinq jours sans nourriture avant d'être recueilli par un navire chrétien¹⁶. Plus à l'est, le golfe d'Antalya a une sombre réputation: selon l'anonyme français, auteur du *Voyage de la sainte cité de Hierusalem*, c'est « le plus grand danger qui soit en tout le chemin pour les grans tempestes, impetuosités et fortunes qui continuellement sont au dict gouffre »¹⁷. Les voyageurs du XV^e siècle, passant en ces parages, se rassurent en évoquant l'intervention de sainte Hélène pour calmer les eaux.

Dans cette cartographie des naufrages, les ports eux-mêmes auraient une grande place. Ou bien ils sont trop petits pour accueillir une coque désemparée, et c'est le cas des havres précaires qui jalonnent les côtes pontiques ou les îles de l'Archipel. Ou bien de fausses manœuvres peuvent entraîner la perte de la cargaison. En 1347, un chargement de cire de Bulgarie disparaît avec la coque *Grilla* dans le port même de Gênes, où, quelques années plus tôt, s'est abîmée la coque de Francesco Luciano et de Tommaso Cattaneo, suivie en 1350 par celle de Cristiano Lomellini¹⁸. En octobre 1398, le propriétaire d'un navire zadarois, Barthol Philippe de Sloradis, accuse un membre de l'équipage d'une fausse manœuvre ayant provoqué le naufrage de son navire, chargé de bois, dans le port de Fano. L'équipage y a jeté l'ancre pour décharger les marchandises pendant six jours. Le septième, tous les marins vont à terre, sauf l'un d'eux et le nocher, qui restent à bord pour garder le navire. C'est alors que la bora se lève, déchaîne les flots, arrache ancrés et amarres. Le bateau sans attache devient la proie du vent

¹⁶ *Buondelmonti*, pp. 175, 186, 191, 193, 202, 204, 215-216, 228-229.

¹⁷ *Voyage* 1892, II, p. 52.

¹⁸ BALARD 1978, II, p. 586.

qui le déporte pour ensuite le fracasser au rivage. La plainte du patron n'aboutit pas, la cour de Zadar n'ayant relevé aucune intention malveillante du capitaine¹⁹. Les témoignages des voyageurs aussi bien que les actes de la pratique s'accordent pour conclure que les bateaux échouent sur les récifs, les bancs de sable ou près des ports, mais ne coulent guère en mer ouverte.

Y aurait-il un temps du naufrage, des saisons plus néfastes que d'autres pour la navigation? On songe immédiatement aux mois d'hiver, quand les perturbations cycloniques envahissent l'espace méditerranéen. En fait, il n'en est rien, puisque si les voyages maritimes ne s'interrompent pas totalement de décembre à mars, la pause hivernale est assez bien observée pendant quelques semaines, de la fin novembre au début de février. C'est à Venise le temps des foires, superbement approvisionnées en épices par les galées revenues d'Orient avant la fin de l'année²⁰. Au témoignage des voyageurs, mai et novembre sont les mois les plus dangereux, ceux aussi où la navigation est la plus intense vers la Syrie ou l'Égypte, ou au retour de Beyrouth et d'Alexandrie. Ces deux mois correspondent aussi aux périodes de mauvais temps en climat méditerranéen, quand conjuguent leurs effets le brouillard, les tornades et de brusques montées du sirocco ou du garbino. En revanche, aucun naufrage n'est signalé au cœur de l'été, malgré la violence des vents étésiens en mer Égée.

Les hommes de mer seraient-ils à la merci des éléments, sans possibilité aucune de se prémunir contre les risques naturels? La hantise du naufrage est présente dans les lois maritimes qu'élaborent les grandes métropoles italiennes et dans les pratiques d'assurances, mises au point dès la fin du XIII^e siècle. L'une des plus anciennes lois maritimes, la *Tavola* d'Amalfi, définit la pratique de la *conserva*, sorte de contrat de *societas*, conclu entre les patrons de deux navires, et qui permet de diviser les pertes au cas où l'un d'entre eux subirait un naufrage²¹. A Gênes, le *Liber Gazarie* de 1330 fait obligation aux patrons des galères de Romanie et de Chypre de naviguer *in conservaticho*, c'est-à-dire en convoi, pour diminuer les risques de mer²².

¹⁹ KREKIC 1926, p. 155. Je remercie F. Fabijanec de m'avoir signalé cette référence.

²⁰ LANE 1982, pp. 124-125. Sur le calendrier des « passages de Romanie » à Gênes, voir BALARD 1978, II, pp 579-584.

²¹ FORCHERI, p. 87.

²² VITALE 1951, p. 104.

Les principales mesures veulent éviter la surcharge des navires. Les consuls des marchands sont chargés à Venise de contrôler la cargaison que les navires peuvent emporter sans risques. Des barres de fer fixées sur les flancs des galères et des tarides indiquent la ligne de flottaison, tandis qu'une croix apposée au niveau de la première couverte des nefs détermine, selon les navires et les voyages à entreprendre, la hauteur acceptable de submersion²³. Pour chaque voyage vers l'outre-mer, une commission composée du capitaine, de son adjoint et de deux marchands est responsable du lest du navire. La croix est-elle trop immergée? il appartient alors à la commission d'évaluer l'ampleur de la surcharge et au capitaine de payer une amende d'un montant double de celui des nolis perçus. Ces lois, tombées en désuétude au moment de la révolution nautique qui substitue les coques aux nefs à voiles latines, sont remises en vigueur en 1375 et appliquées par une nouvelle commission, les *Officiales Levantis*. Outre-mer, les représentants du doge, bayles ou consuls, sont chargés d'inspecter en ce sens les navires de passage.

La législation génoise n'est guère différente, bien qu'un peu plus tardive. L'*Officium Gazarie* fait obligation à chaque patron de galère de fixer trois barres de fer sur les flancs du navire, à la proue, au milieu et à la poupe, et délègue deux *mensuratores* pour vérifier la ligne de flottaison, une fois les navires chargés. Le patron est tenu d'indiquer à l'*Officium* les noms de deux marchands qui contrôleront le respect des règlements, tout au long du voyage, particulièrement à Portovenere, à Messine et à Clarence et remettront un rapport à l'*Officium mercancie* de Péra dans les huit jours suivant l'arrivée du navire. Le patron doit verser une caution de 200 livres, qui lui sera retenue, en cas de contravention²⁴.

Ces mesures préventives sont complétées par des règlements applicables en cas de sinistre. Les *Statuts de Gazarie* de 1403 font obligation aux marins d'un navire naufragé de rester aux côtés du capitaine, et à celui-ci de sauver les marchandises à bord et de fournir aux marins vivres et salaire, la solde étant doublée par rapport au temps ordinaire de navigation. Les marins fugitifs sont passibles d'une amende de 25 livres²⁵. Ces règlements

²³ PREDELLI - SACERDOTI, p. 48; cfr. LANE 1983d, pp. 100-103.

²⁴ VITALE 1951, pp. 94-101.

²⁵ *Ibidem*, pp. 207-212.

éclaircissent en contrepoint le comportement habituel des hommes de mer, en cas de naufrage. Selon le témoignage des voyageurs, l'activité à bord est fébrile aux premiers temps de la tempête: on cargue les voiles, on renforce le mât et les antennes, on allège le navire en jetant par-dessus bord des marchandises trop lourdes, comme nous le montre le tableau de Gentile da Fabriano de la Pinacothèque vaticane²⁶, on soulage la proue en y accrochant une voile au bout d'une perche²⁷, on écope lorsque le navire prend trop d'eau. Mais bien des matelots, malades, se réfugient à fond de cale et s'enfuient avec leurs passagers, lorsque leur bâtiment est drossé au rivage.

Les risques sont diminués par la pratique de l'assurance maritime qui se développe dès la fin du XIII^e siècle. L'assurance adopte alors la forme du change maritime simple, le propriétaire mettant en gage une marchandise à un tiers qui en avance le montant et reçoit à terme une certaine quantité de monnaie ayant cours légal au lieu de destination. L'opération de change ainsi prévue est annulée, si la marchandise arrive à bon port. Vers la fin du XIII^e siècle, dans l'entourage des Zaccaria à Gênes, l'on a recours à un second procédé, masquant lui aussi le prêt, la vente de marchandise avec faculté de rachat par le vendeur au lieu de destination, à un prix convenu d'avance. Puis vers 1340, l'usage s'établit à Gênes de recourir à un prêt fictif. L'assureur reconnaît avoir reçu de l'assuré «*gratis et amore*» une somme qu'il promet de lui restituer dans un délai fixé par contrat, sauf si la marchandise ou le bateau assurés arrivent à bon port. Les garanties des deux parties se précisent encore, lorsqu'à la formule du prêt fictif se substitue celle de la vente fictive vers les années 1368. L'assureur déclare avoir acheté à l'assuré «*tot de suis rebus*» qu'il promet de payer à un prix fixé d'avance, à moins que les dites marchandises n'arrivent à bon port; en ce cas, le contrat serait «*cassum et irritum et nullius valoris*». Sous la forme de la vente fictive, le contrat d'assurance notarial est constamment utilisé jusqu'au XV^e siècle, alors que dans les milieux d'affaires toscans et catalans s'est introduit depuis la fin du XIV^e siècle l'usage du contrat d'assurance conclu sous seing privé «*ad florentinam*», par l'intermédiaire d'un courtier²⁸. Ces diverses formes d'assurances maritimes protègent certes les biens, mais non les personnes qui naviguent.

²⁶ VILLAIN-GANDOSSI, planche 90.

²⁷ CALAMAI, pp. 48-49. Piero Buondelmonti est l'un des rares voyageurs à avoir compris les manœuvres désespérées des marins dans la tempête.

²⁸ MELIS 1975; BALARD 1978, II, pp. 631-639.

Pour celles-ci, il n'y a plus à espérer que le secours divin. Le naufrage, antichambre de la mort, contraint chacun à revoir sa vie et à solliciter le pardon de Dieu. Au plus fort de la tempête, les compagnons de Jacques de Vitry confessent leurs péchés en pleurant²⁹. Les prières instantes, les supplications s'adressent à Dieu, à la Vierge – «Santa Maria, aiutaci!», s'exclame Niccolò da Poggibonsi³⁰ – et aux saints, à sainte Catherine et à sainte Cécile, mais surtout à Saint-Nicolas auquel, selon Joinville³¹, la reine de France promet d'offrir une nef d'argent de cinq marcs si la galère royale ne sombre pas au large de Chypre. Mieux même: sur le navire de San Severino, on tire au sort les saints auxquels on promet de dire des messes, en cas de salut. On chante les psaumes, le *Salve Regina* et les litanies de la Vierge. Les matelots, même les plus enfoncés dans le péché, s'en remettent à Dieu, pour conjurer la hantise d'une mort sans sépulture³².

Le salut des âmes ne dispense pas de se préoccuper du salut des biens, au moins de ceux qui ont pu être sauvés du naufrage. En Méditerranée, comme sur la façade atlantique, le seigneur qui exerce la haute justice sur la côte où est venu s'échouer un navire, recueille la propriété des épaves, si le propriétaire ou ses ayants-droits ne les réclament pas dans le délai d'un an un jour³³. Mais l'application soulève maintes contestations. Les personnes lésées par le pillage des épaves portent plainte auprès des autorités citadines, qui se retournent contre les seigneurs dont les sujets ont un peu trop vite profité de l'aubaine. En 1323, un navire fait naufrage à Cythère. Le 17 décembre, le *regimen* vénitien de Crète écrit aux deux frères, Gabriele et Niccolò Venier, seigneurs de l'île, pour exiger que dans un délai d'un mois ils fassent parvenir à Candie les biens récupérés sur ce navire, sous peine d'une amende de 50 hyperpères pour chacun d'eux³⁴. Le 9 novembre 1359, le Sénat de Candie envoie un ambassadeur à Rhodes pour recouvrer ce que les Hospitaliers avaient pu sauver d'une galère vénitienne naufragée dans les

²⁹ VITRY, pp. 80-82.

³⁰ LANZA, p. 35.

³¹ JOINVILLE, p. 315.

³² DUFOURCQ 1975, p. 77.

³³ JAL 1972, lettre B, p. 158.

³⁴ Archives d'État de Venise, *Duca di Candia* 29, Memoriali 2, c. 10v. Je remercie G. Saint-Guillain de m'avoir indiqué cette référence.

eaux d'Amorgos³⁵. La récupération est plus délicate, lorsqu'il s'agit de cargaisons que se sont appropriées des puissances étrangères. En 1362, un navire crétois sombre dans les eaux de Karpathos; une partie de la cargaison est récupérée par des Turcs. Le Sénat de Candie, averti par le consul vénitien à Théologo, décide de nommer une commission pour examiner l'affaire³⁶. De même, en 1403, le naufrage d'un navire génois au large de La Canée donne lieu à une plainte du Conseil des Anciens de Gênes et à de longues négociations entre le Sénat de Venise et le *regimen* crétois³⁷. Ruy Gonzalez de Clavijo souligne avec quelle rapidité lui et ses compagnons récupèrent les biens de leur galiote naufragée, pour les soustraire aux Turcs³⁸. Mais parfois, les bâtiments sombrent corps et biens et la mer ne rejette au rivage que les cadavres et les épaves.

Les récits des naufrages médiévaux mettent ainsi en évidence l'ambivalence de la mer. Source de vie, créatrice de richesses par ses ressources propres ou les trafics qu'elle facilite, la mer reste néanmoins la résidence favorite des puissances du Mal, une force méchante que l'on n'arrive pas encore à apprivoiser. Dans la sensibilité collective, elle est associée aux pires images de détresse, à la hantise d'une mort cruelle; selon la croyance du temps, les âmes des péris en mer reviennent habiter le corps des mouettes dont les cris incessants expriment la plainte de leur sort funeste. Comme le rappelle Anselme Adorno, « Tu ne sais pas à quels maux tu as échappé, toi qui ne t'es jamais engagé en mer »³⁹. Jusqu'à la fin du Moyen Age, pèlerins et voyageurs partagent cette hantise du naufrage et d'une mort sans sépulture.

³⁵ THIRIET 1966, n. 658, p. 244.

³⁶ *Ibidem*, n. 685, pp. 252-253.

³⁷ THIRIET 1958, II, n. 1125, p. 51 et THIRIET 1978, n. 74, pp. 67-68.

³⁸ GONZALES DE CLAVIJO, p. 132.

³⁹ HEERS - GROËR, p. 369.

1284 - Oberto Doria, amiral génois, écrase la flotte de Pise à la bataille de la Meloria

« La bataille de la Meloria marque l'écroulement définitif de la puissance commerciale de Pise », concluait l'historien pisan, Giorgio Rossi Sabatini, au terme de son ouvrage sur l'expansion de Pise en Méditerranée¹, tandis que Roberto Sabatino Lopez voyait dans l'affrontement pisano-génois « la plus grande bataille navale du Moyen Age »². Ces deux remarques mettent en valeur la nature et l'impact d'une rencontre navale devenue un mythe historiographique. Selon une vision traditionnelle, Gênes et Pise, en conflit depuis le XII^e siècle pour la domination de la mer Tyrrhénienne, s'affrontent dans un combat décisif, à l'issue duquel le vainqueur, Gênes, va connaître l'apogée de sa puissance (« il volo del grifo », pour reprendre l'expression imagée de Vito Vitale³), tandis que le vaincu, Pise, est éliminée de la scène internationale, laissant désormais s'opposer Venise et Gênes, en trois guerres « coloniales » parfaitement stériles.

Cette image traditionnelle de la Meloria et de ses conséquences est-elle encore admissible aujourd'hui, alors que des travaux précis ont été réalisés pour déterminer la structure du pouvoir dans les deux républiques maritimes, la nature de leurs intérêts économiques et de leurs possessions territoriales d'outremer⁴? alors aussi que des recherches récentes ont éclairé les circonstances et les épisodes du conflit, les ressorts psychologiques des participants et les moyens navals mis en oeuvre?⁵

* Pubblicato in *Les Doria, la Méditerranée et la Corse*, éd. M. VERGÉ-FRANCESCHI - A-M. GRAZIANI, Ajaccio 2001, pp. 41-51.

¹ ROSSI SABATINI, p. 111.

² LOPEZ 1938, p. 182.

³ VITALE 1955, I, p. 81.

⁴ AIRALDI 1986; PISTARINO 1993; *Pisa* 1979; VIOLANTE; OTTEN-FROUX 1981.

⁵ *Genova-Pisa*.

L'environnement politico-militaire de la célèbre bataille est connu par des sources en nombre limité. Du côté génois, le récit le plus important est celui de Iacopo Doria, qualifié par Girolamo Arnaldi de « chroniqueur de la Meloria »⁶. Frère d'Oberto Doria, l'amiral vainqueur des Pisans et de Lamba Doria, victorieux des Vénitiens lors de la guerre de Curzola en 1298, Iacopo est le dernier annaliste génois de la lignée de Caffaro⁷. Il n'a joué aucun rôle de premier plan dans la politique génoise avant ou après la Meloria, mais, devenu en 1280 le gardien des archives communales, il décide spontanément de poursuivre la chronique citadine, commencée par Caffaro dans la première moitié du XII^e siècle. Dans son récit, la victoire génoise du 6 août 1284 occupe une place centrale. La date de sa rédaction est incertaine. Est-ce entre août 1284 et septembre 1285, moment où son frère Oberto renonce à la charge de capitaine du peuple? est-ce plutôt après 1285, pour graver dans les mémoires de ses concitoyens le souvenir d'une journée de gloire familiale et préserver intacte l'image du capitaine du peuple démissionnaire? Si la séparation entre les deux responsables de la Commune, Oberto Doria et Oberto Spinola n'a pas influencé la genèse des *Annales* de Iacopo Doria, il n'en reste pas moins que l'auteur a voulu donner un relief particulier, bien que discret, au rôle joué par son frère lors de la bataille de la Meloria.

Son récit, détaillé, a influencé l'œuvre de ses successeurs qui ont consacré beaucoup moins de place à l'événement. Iacopo da Varagine, archevêque de Gênes, auteur d'une chronique de sa ville, beaucoup moins célèbre que son autre œuvre, la *Légende dorée*, résume par deux fois en quelques lignes les propos de Iacopo Doria⁸. Il en est de même pour Giorgio Stella, mort en 1420. Dans ses *Annales*, le récit de la bataille occupe une trentaine de lignes, directement inspirées de Iacopo Doria⁹.

Du côté des vaincus, la chronique est très pauvre. Les annales pisanes de Bernardo Maragone s'arrêtent en 1268, seize ans avant la Meloria¹⁰. Sur l'événement, on ne possède que quelques allusions dans des fragments

⁶ ARNALDI, pp. 585-620.

⁷ *Annali genovesi*.

⁸ *Iacopo da Varagine*, 2, pp. 95 et 396.

⁹ *Annales Genuenses*, pp. 33-34.

¹⁰ *Annales Pisani*.

d'histoire pisane et dans l'œuvre de Guido da Vallechchia¹¹. Cette discrétion porte à croire que la Meloria est l'objet d'une véritable *damnatio memoriae* de la part des vaincus. Il reste heureusement deux chroniqueurs importants: Salimbene de Adam et Giovanni Villani. Le premier, un franciscain originaire de Parme, mort en 1288 ou 1289, a été contemporain de la bataille. Il analyse le conflit à la lumière des présages miraculeux, tout en y voyant une lutte menée « seulement par ambition, désir de grandeur et de vaine gloire, parce que l'une des villes voulait écraser l'autre, comme si la mer ne suffisait pas aux navigateurs »¹². Quant au Florentin Giovanni Villani, mort comme beaucoup de la peste en 1348, il consacre deux grandes pages de sa chronique à la Meloria, mise en parallèle avec la bataille au cours de laquelle Charles le Boiteux, fils de Charles d'Anjou, est défait par Roger de Llauria, l'amiral catalan, lors de la tentative angevine pour reprendre la Sicile. Villani porte un jugement moral et théologique sur l'affrontement, en condamnant l'orgueil de Pise gibeline, depuis longtemps opposée à la guelfe Florence, dont il est le chroniqueur attitré¹³.

Ces sources disparates, plus prolixes du côté du vainqueur que du vaincu, nous aident néanmoins à comprendre les précédents de l'affrontement, les moyens déployés par les deux adversaires, les épisodes de la bataille elle-même¹⁴. Elles sont néanmoins insuffisantes pour apprécier l'importance de l'événement dans l'histoire de la fin du XIII^e siècle.

Le conflit entre Gênes et Pise se traîne depuis le XII^e siècle. Les contemporains ne s'y sont pas trompés: Benjamin de Tudèle, témoin non engagé, n'écrit-il pas en 1160 que « les Génois vivent en guerre perpétuelle contre Pise »¹⁵? La cause en est l'effort de chacune des deux républiques pour dominer la mer Tyrrhénienne et, en particulier, les deux îles, Corse et Sardaigne. En Corse, après de longues luttes depuis le début du XII^e siècle, le pape Innocent II partage l'île en 1133 entre Pise et Gênes, qui auront chacune un droit de regard sur trois sièges épiscopaux corses. Les Pisans

¹¹ *Fragmenta historiae*, col. 648; *Libri memoriales*, col. 692. Sur les chroniqueurs pisans de la Meloria, voir TANGHERONI 1984b, p. 57 et sq.

¹² *Salimbene de Adam*, p. 779.

¹³ *Cronica*, lib. VII, cap. XCII.

¹⁴ Sur ceux-ci, voir surtout CARO, II, pp. 38-46 et LOPEZ 1996, pp. 93-126.

¹⁵ PETTI BALBI 1978, p. 69.

ont construit une forteresse à Bonifacio que les Génois détruisent en 1187. Ils installent alors une colonie de peuplement, gouvernée par des châtelains et, à partir de la dernière décennie du XII^e siècle, ils font de Bonifacio un point d'appui essentiel pour les liaisons maritimes génoises en Méditerranée, un important centre pour le commerce local, en même temps qu'une base pour la guerre de course contre les Pisans¹⁶.

En Sardaigne, la lutte entre les deux républiques maritimes est tout aussi intense. L'île est divisée en judicats que les deux communes se disputent. En 1169 elles signent un traité qui partage la Sardaigne en deux zones d'influence, pisane et génoise¹⁷. Mais les luttes entre les familles nobles et marchandes génoises (Malaspina, Doria, Spinola) et pisanes (de Capraia, Visconti, Donoratico) ruinent cet accord précaire. Ces clans familiaux s'insèrent en effet dans les controverses successorales des familles judiciaires sardes ou acquièrent de vastes propriétés foncières en rachetant les dettes. De sorte que vers 1250 Pise domine dans la région de Cagliari et en Gallura, alors que l'influence génoise s'exerce dans le Turritano, le judicat d'Arborea étant disputé entre les deux communes¹⁸.

Celles-ci, en fait, cherchent à dominer l'ensemble de la mer Tyrrhénienne, trop petite pour que s'y maintiennent, à rang égal, deux puissances commerciales et militaires. De quels atouts disposent-elles? Pise jouit d'une position excellente pour intercepter par la guerre de course les mouvements de la flotte marchande génoise, tout en étant elle-même bien protégée par l'existence de son avant-port, Porto Pisano. Mais la ville communique avec la mer par le biais de l'Arno, peu navigable, et dont les parties amont sont contrôlées par Florence: le fleuve n'est donc pas très favorable à l'essor des trafics vers l'intérieur de la Toscane. En outre, Pise subit la concurrence industrielle et bancaire de Florence, et sa population voit sa croissance freinée par la menace de la malaria.

Gênes est davantage éloignée des grands centres commerciaux de la Méditerranée orientale et ses lignes de commerce peuvent être aisément perturbées par la course pisane. En revanche la ville bénéficie de bonnes

¹⁶ CANCELLIERI.

¹⁷ *Codice Diplomatico*, 2, pp. 99-102; *Libri Iurium*, I/4, n. 672, pp. 40-43.

¹⁸ CASULA; ARTIZZU; *Storia dei Sardi*.

communications avec la plaine padane. Depuis le début de l'expansion génoise au X^e siècle, ses hommes d'affaires ont réalisé une accumulation rapide du capital et ont su s'adapter de manière incomparable à l'évolution de la conjoncture. Dans la seconde moitié du XIII^e siècle, en particulier après la restauration byzantine de 1261, Gênes affiche une suprématie dans les échanges commerciaux entre l'Orient et l'Occident, dont témoigne le volume des affaires dans les années 1290: près de quatre millions de livres pour les exportations et importations transitant par le port de Gênes en 1293¹⁹.

L'affrontement entre les deux républiques maritimes a connu plusieurs phases au cours du XIII^e siècle. Gênes s'est opposée à la politique conquérante de Frédéric II et à ses partisans, les Impériaux, au nombre desquels figurent les Pisans. En 1241, ceux-ci ont défait près de la Meloria – ironie de l'histoire! – la flotte génoise qui transportait les cardinaux convoqués en concile par le pape Innocent IV, en vue de condamner l'empereur. Dans les luttes qui ont suivi, les Génois s'emparent de Cagliari qui commande tout le trafic vers l'Afrique du Nord. En Terre Sainte, de nombreux conflits ont opposé les républiques maritimes: en Acre en 1222, puis en 1249 et surtout en 1256-1258, où les Pisans, alliés aux Vénitiens, lors de la guerre de Saint-Sabas, ont expulsé les Génois de leur quartier d'Acre et démoli la tour génoise de Lamonçoa, dont les pierres ont été rapportées en triomphe en Occident²⁰. Il faut encore ajouter que Pise était alliée avec Charles d'Anjou et espérait beaucoup des projets de reconquête de Constantinople, projets que la politique de Gênes, mise en œuvre par Benedetto Zaccaria, allait contrecarrer en favorisant le rapprochement entre Michel VIII, paléologue, et Pierre III, roi d'Aragon²¹.

En politique intérieure, Gênes a été longtemps défavorisée par l'instabilité de ses gouvernements qui oscillent entre podestats et capitaines du peuple, entre guelfes (Fieschi, Grimaldi) et gibelins (Doria, Spinola). Mais, à partir de 1270, la ville connaît un gouvernement stable, avec la « dyarchie » des deux capitaines du peuple, Oberto Doria et Oberto Spinola, qui restent au pouvoir pendant quinze ans²². Pise, en revanche, semble plus unie, sous

¹⁹ LOPEZ 1974, p. 131.

²⁰ CARO, I, pp. 25-35; PRÄWER 1969, II, pp. 359-373.

²¹ LOPEZ 1996, p. 96.

²² VITALE 1955, I, pp. 85-92.

la domination d'une aristocratie gibeline, qui fait néanmoins appel en 1284 à un podestat étranger, d'origine vénitienne, Albertino Morosini²³.

La reprise du conflit entre les deux communes a pour origine la Corse. En effet, près de Bonifacio, un petit seigneur de l'île, Giudice di Cinarca, cherche à empiéter sur les droits de Gênes, en édifiant une fortification qui menace la colonie de Bonifacio. Lorsqu'une expédition génoise vient détruire la construction de l'intrus, celui-ci cherche refuge à Pise, dont il devient le vassal et à laquelle il réclame aide pour le rétablissement de ses biens. Pise saisit l'occasion pour reprendre pied en Corse, arme trente-deux galères qui obligent une petite flotte génoise à battre en retraite, avant d'aller ravager un îlot voisin de Portovenere, la colonie génoise postée en avant-garde du golfe de La Spezia. La guerre semble inéluctable. De quels moyens disposent les deux adversaires?

Plusieurs types de bâtiments sont mentionnés lors des événements de 1282-1284. Ils appartiennent pour la plupart à la famille des navires longs, les bâtiments de transport des marchandises n'étant cités qu'occasionnellement. Au premier rang vient la galère, la reine de la guerre méditerranéenne, à cause de sa capacité de se déplacer par petit vent ou par vent contraire, de la puissance de son armement, de sa vitesse et de sa possibilité d'accepter ou de refuser le combat²⁴. Les données connues pour les galères de Charles d'Anjou en 1275 permettent une évocation précise des galères de ce temps: un bâtiment de 39,5 m. de long, de 3,7 m. de large, de 2,97 m. de hauteur à la proue et de 2,08 m. au centre. Il est équipé de 108 rames de 7,9 m. de long et de deux mâts de 18 et 11 m. de hauteur. Deux éléments nouveaux le caractérisent: l'*apostis*, longue pièce de bois fixée sur le côté de la galère et servant de point d'appui aux rames liées aux tolets; elle réduit l'effort des rameurs en augmentant l'effet de levier. L'éperon, hors d'eau, sert à attaquer les rames de l'adversaire ou à faire une brèche dans la membrure: un acte notarié de 1267 indique une longueur de 14,13 m. et une largeur de 32 cm. pour cet éperon terminé par une tête menaçante de lion, de maure ou de dragon²⁵. Alors que la Commune ne disposait que de douze galères au début de l'année 1284, elle réussit, par un effort surhumain et avec le concours des

²³ TUCCI 1984, pp. 211-227.

²⁴ CIANO 1984, pp. 398-415.

²⁵ *Ibidem*, p. 404.

bourgs des *Riviere*, à en armer cinquante-huit au cours de l'été, auxquelles s'ajoutent trente galères de la flotte de Benedetto Zaccaria²⁶. Pise, de son côté, peut aligner soixante-et-une galères, complétées par des unités plus petites²⁷.

Les galères sont effectivement accompagnées par d'autres bâtiments: les saètes dotées d'un mât à voile latine, d'une forme élancée et d'un nombre de rameurs pouvant atteindre quatre-vingts; les panfiles, bâtiments de 70 à 84 rames, équipés pour la course et aptes aux brusques coups de main; les tarides, unités de transport à varangues plates et murailles verticales, comportant 20 à 25 rangs de rameurs à chaque bord et pouvant grâce à des portes latérales embarquer chevaux et engins de guerre; les linhs, enfin, de types si variés que le nom en vient à qualifier des bâtiments moyens qui ne sont ni nefes ni galères²⁸.

L'armement de toutes ces unités requiert un effort de financement considérable sur lequel nous ne savons rien de précis, sinon le fait que la dette publique dut s'aggraver à Gênes: la *Compera salis*, qui regroupait les créanciers de l'État voit son cours descendre au-dessous du pair (94 livres pour 100 en 1284 et 93 livres en 1285), alors que l'intérêt versé est au plus haut (8,5% en 1284, mais seulement 7,1% en 1294 et 6,7% au début du XV^e siècle). C'est l'indice que la Commune dut lancer des emprunts forcés et aliéner aux souscripteurs de nouveaux revenus publics pour payer les intérêts de la dette²⁹. L'effort financier dut être tout aussi considérable à Pise, sans que nous puissions l'évaluer. Il est vrai que dans un cas comme dans l'autre la charge pèse sur toutes les communautés du *contado*, et non sur la ville seule.

Il en est de même pour le recrutement des hommes. Un document exceptionnel, conservé par les *Annales* de Iacopo Doria, montre que le recrutement est réparti entre les diverses podestaties et bourgades des *Riviere* et de l'Apennin³⁰: chacune doit fournir un contingent de nochers,

²⁶ Le nombre exact de galères armées par Gênes est objet de discussion: cfr. ARNALDI, pp. 598-602.

²⁷ LOPEZ 1996, p. 122, note 50.

²⁸ BALARD 1978, II, pp. 558-562.

²⁹ FELLONI 1984, p. 173.

³⁰ *Annali genovesi*, V, pp. 62-64.

de rameurs ou d'arbalétriers. A Gênes même, le recrutement s'effectue par *compagna*, chacune de ces huit divisions démo-topographiques de la ville devant fournir un effectif fixé par les autorités communales. Une légende, née dans l'entourage des Doria, affirme que 250 membres de cette illustre famille étaient à bord de la galère «San Matteo», armée par le clan. Quoi qu'il en soit, ce furent au moins vingt mille hommes qui prirent la mer à Gênes, puisque chaque galère comporte un minimum de deux cents hommes d'équipage.

A Pise, le recrutement est tout aussi considérable. Un extrait d'une chronique anonyme pisane cite le chiffre de 12.285 prisonniers à la bataille de la Meloria, alors que les *Annales* génoises et une inscription conservée en l'église San Matteo des Doria réduit à 9.272 le nombre des prisonniers pisans, mais le chroniqueur ajoute malicieusement que «celui qui veut voir Pise, qu'il vienne à Gênes et non dans la cité de Pise»³¹. Là aussi, les équipages viennent de la ville et des zones côtières du *contado* pisan: au minimum 12.000 hommes furent recrutés sur une population totale qui ne devait pas dépasser 40.000 hommes³². C'est donc, d'un point de vue économique et humain, une mobilisation totale des deux puissances maritimes qui s'affrontent.

Gênes institue d'ailleurs une commission extraordinaire, la *Credentia*, chargée de préparer la guerre et de rassembler toutes les ressources de la ville et du territoire ligure, en union avec les deux capitaines du peuple. A Pise, le comte Ugolino et Andriotto Sarraceno sont nommés capitaines généraux de la guerre navale, mais, après un nouveau revers pisan au large de la Sardaigne (printemps 1284), ils sont licenciés et remplacés par le podestat vénitien Albertino Morosini. C'est lui qui va diriger les phases ultimes de la lutte.

La bataille porte le nom de la Meloria, un banc entouré de rochers à fleur d'eau, long de neuf et large de deux kilomètres, en face de Porto Pisano. Mais elle est précédée par d'autres affrontements dont la chronologie a été souvent reconstruite³³. En 1283, la guerre touche la Sardaigne, les Pisans cherchant à se rendre maîtres du château d'Alghero, appartenant aux Doria. Gênes réplique en armant une flotte confiée à Tommaso Spinola.

³¹ *Ibidem*, p. 56.

³² HERLIHY.

³³ CARO, II, pp. 9-46; LOPEZ 1996, pp. 93-126.

L'amiral génois attaque un convoi transportant l'argent des mines de Sardaigne, s'en empare et, triomphant, rapporte son butin à Gênes. A la tête d'une autre expédition, Corrado Doria attaque une flottille pisane revenant de Cagliari, fait 584 prisonniers et rentre à Gênes, vers laquelle se dirigent 64 galères pisanes, obligées de faire retraite à la vue des soixante-dix galères de Corrado Doria.

Au printemps 1284, Gênes arme trente galères, placées sous le commandement de Benedetto Zaccaria. En avril, treize navires de guerre pisans sont pris et, jusqu'en juillet, l'amiral génois patrouille en mer Tyrrhénienne, protégeant les convois de navires marchands et empêchant ceux de ses adversaires de sortir de Porto Pisano. Le 24 juillet, la flotte pisane quitte l'embouchure de l'Arno et se dirige vers Gênes; le retour de Benedetto Zaccaria la contraint à faire retraite d'abord vers la Corse, puis vers Porto Pisano. Oberto Doria, nommé amiral la suit, mais divise sa flotte en deux parties, laissant en arrière les trente galères de Zaccaria. Le 6 août, les Pisans, confiants dans leur supériorité numérique, acceptent le combat, mais, arrivés devant la Meloria, ils découvrent trop tard les trente galères. La ligne pisane est enfoncée au centre; Benedetto lie deux de ses galères par une chaîne et les fait passer de part et d'autre du navire amiral pisan, afin de le démâter. La tactique réussit; les galères des ailes cherchent alors à fuir, alors que les Génois donnent l'assaut général. Le bilan du combat est lourd: 29 galères pisanes sont prises, 7 sont coulées et plus de 9.000 prisonniers tombent aux mains des vainqueurs. Ceux-ci, tout aussi éprouvés, ne cherchent pas à donner l'assaut à la ville ennemie et regagnent leurs horizons familiers, avec l'espoir de poursuivre leur succès avec des forces renouvelées.

La première phase de la guerre est close. Pise ne peut plus combattre pour la domination de la mer. Aux lendemains de la Meloria, Gênes cherche à faire alliance avec la Ligue guelfe de Toscane, qui regroupe des cités hostiles à Pise. Mais le comte pisan Ugolino traite avec Lucques et, lorsque se présente en 1285 une nouvelle flotte génoise sous le commandement d'Oberto Spinola, les cités guelfes ne bougent pas. Le conflit entre les deux républiques maritimes dégénère en une guerre de course où s'illustre Benedetto Zaccaria par quelques prises au détriment des navires pisans. En 1287, l'amiral génois réussit à briser la chaîne qui barrait l'entrée du port de Porto Pisano et la rapporte triomphalement à Gênes, où un bas-relief illustre cet exploit aujourd'hui encore, bien que le trophée ait été rendu à Pise, lors de l'unité italienne en 1860. La paix est conclue en 1288: Pise cède le château de Cagliari, Sassari, quatre châteaux dans le judicat de Torres,

doit démolir la tour de son quartier d'Acre et remet à Gênes 100.000 livres et l'île d'Elbe, en garantie de la bonne exécution du traité³⁴.

Comment comprendre le succès de Gênes et l'échec de Pise? Une première explication a été traditionnellement avancée: le stratagème utilisé par Benedetto Zaccaria, déroband ses galères à la vue de l'adversaire. L'argument semble un peu court: comment un banc de sable de quelques décimètres de hauteur pourrait-il cacher une trentaine de galères, même si les voiles ont été amenées? L'effet de surprise a pu jouer, mais il ne suffit pas à expliquer la déroute de la flotte pisane.

La différence d'armement a eu des conséquences majeures³⁵. En effet les Génois sont passés maîtres dans l'usage de l'arbalète. Le soldat, abrité derrière les châteaux et les parapets du navire, peut charger son arme en toute sécurité et tirer en l'appuyant sur le parapet. Le vireton a une grande force de pénétration et provoque de loin de gros dommages, avant l'abordage. Face aux arbalétriers génois qui combattent sans grande protection, mais sont plus agiles sous la grande chaleur du mois d'août, les Pisans sont vite épuisés sous leurs lourdes armures; ils font confiance à leurs archers, dont les flèches ne peuvent rivaliser avec les viretons de l'adversaire. Dans les deux stratégies qui s'opposent, Gênes a eu l'avantage des armes.

Elle l'emporte aussi dans la définition des objectifs de guerre. Car pour la Superbe il s'agit de détruire radicalement et pour toujours Pise, comme puissance maritime, en l'obligeant à abandonner ses prétentions sur la Corse et la Sardaigne: une « guerre définitive », qui ne doit laisser qu'un maître en mer Tyrrhénienne. Pour Pise, Gênes représente le problème majeur limitant l'expansion de la ville. Les sources pisanes conservées manifestent que la bataille a été décidée sur les rives de l'Arno après une évaluation réaliste des forces en présence, mais non sans orgueil et ressentiment³⁶. Comme le déclare Villani, les Pisans étaient fatigués des revers subis. Ils ont voulu la bataille, événement rare et décisif, forçant le Ciel à se déclarer et à manifester une fois pour toutes où se trouve le bon droit³⁷. Toute leur

³⁴ LISCIANDRELLI, p. 91, n. 434.

³⁵ CIANO 1984, pp. 411-412.

³⁶ TANGHERONI 1984a, pp. 96-97.

³⁷ La distinction entre la guerre, aventure saisonnière provoquant des dommages limités mais ne décidant rien, et la bataille, événement décisif, appartenant au domaine du sacré, est de DUBY, p. 146.

attitude le démontre. Ils viennent à grands cris provoquer les Génois devant Gênes, s'embarquent fin juillet sur la flotte dans un grand élan d'enthousiasme, bénis par l'archevêque. Mais la chute de la croix que portait l'étendard de la ville au moment de la cérémonie est un présage funeste. Villani ne manque pas de mettre en relief l'orgueil des Pisans et le fait que la victoire génoise est une revanche prise sur les lieux mêmes de la défaite génoise de 1241. Pise a provoqué le Ciel qui s'est prononcé contre elle.

S'agit-il pourtant de l'écroulement définitif de la puissance de Pise, comme le pensait Rossi Sabatini? En fait, ce qui est touché c'est la flotte de guerre, mais non les navires de commerce qui au moment de la bataille se trouvaient dispersés dans toute la Méditerranée. Dans les années qui suivent la Meloria, on voit les nefs pisanes parcourir à nouveau les routes de l'Orient. Partout, sauf en haute Romanie, où ils ne semblent jamais avoir été des concurrents très dangereux, les Pisans restent des marchands actifs, bien que se réduisent les interventions politiques de leur gouvernement dans les affaires d'Orient. Ils se tournent vers les Pouilles, Ancône, Venise, l'Asie mineure turque, l'île de Chypre. Bref, la bataille de la Meloria n'a pas vraiment constitué un coup d'arrêt irrémédiable à l'activité commerciale des Pisans³⁸.

Elle reste une grande bataille navale, mais dont on a sans doute exagéré les effets. Le déclin de Pise vient surtout d'une croissance démographique insuffisante, due peut-être aux effets de la malaria. Il vient aussi de la concurrence de Florence qui va rapidement dominer l'économie toscane et obtenir le libre passage de ses marchandises par le port de Pise, avant d'annexer la ville elle-même en 1406. L'intervention catalano-aragonaise en Sardaigne limite les possibilités d'expansion pisane dans l'île, alors même que le retournement de la conjoncture dans la première moitié du XIV^e siècle frappe de plein fouet l'économie pisane. La bataille de la Meloria n'est donc que le premier symptôme d'un déclin dont les raisons profondes sont d'une toute autre complexité.

³⁸ BALARD 1984a, pp. 197-208.

Assurances et commerce maritime à Gênes dans la seconde moitié du XIV^e siècle

Dès l'Antiquité, les sociétés méditerranéennes ont éprouvé le besoin de se prémunir contre les aléas des transports maritimes. A Rome, par exemple, le problème du risque maritime avait été résolu par la mise au point du *foenus nauticum*, qui tient davantage du prêt que de l'assurance maritime au sens moderne du terme. Le contrat prévoit en effet que la somme empruntée ne doit être rendue que si un navire ou une cargaison déterminée arrive à bon port. Les fonds restitués étant naturellement supérieurs aux capitaux empruntés, la différence constitue l'intérêt ou le profit du prêteur. Marchands et armateurs italiens ont d'abord recours à ce procédé, mais, pour éviter toute mention d'un profit considéré par l'Église comme usuraire, ils s'accordent pour passer des contrats *mutuo gratis et amore*, c'est-à-dire sans profit apparent. En 1236, toutefois, le pape Grégoire IX condamna cette pratique par la décrétale *Naviganti vel eunti ad nundinas*. Le prêt à la grosse disparut pour un temps des pratiques commerciales¹.

Il fallut donc trouver d'autres solutions au problème du risque maritime. A Gênes, quatre furent successivement adoptées. La première dérive du contrat de change maritime. Un marchand s'engage à rembourser une créance, non pas en une somme fixée d'avance, mais selon le prix d'une cargaison déterminée confiée en gage au prêteur et vendue après l'arrivée à bon port du navire transportant la marchandise. Le prix d'achat au lieu d'origine étant spécifié par contrat, le bénéfice du prêteur équivaut au profit que celui-ci aurait tiré d'un investissement, à condition que la cargaison arrive saine et sauve à destination. On choisit de préférence les marchandises les

* Publicato in *Les transports au Moyen Age. Actes du VII^e Congrès des Historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public. Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 85 (1978/2), pp. 273-282.

¹ Sur les origines de l'assurance maritime, cfr. BENSA; DOEHAERD 1941, I, pp. 138-141; EDLER, pp. 172-200; DOEHAERD 1949, pp. 736-756; HEERS 1959b, pp. 7-18; HEERS 1961, pp. 206-217; LIAGRE DE STURLER, I, pp. XC-CXXIII; BOITEUX, pp. 59-89; GIOFFRÈ 1969a, pp. 11-37; MELIS 1975.

plus communément transportées sur un itinéraire déterminé: ainsi entre Caffa et Gênes, des fourrures, des cuirs, de la soie et de la cire servent de gage, alors qu'entre Gênes et Caffa le choix se porte sur des draps et des barres d'argent². Cette formule n'est qu'une variante du contrat de change maritime simple, généralement utilisé. Un homme d'affaires met en gage une marchandise à un tiers qui lui en avance le montant et reçoit à terme une certaine quantité de monnaie ayant cours légal au lieu de destination. L'opération de change ainsi prévue est annulée si la marchandise n'arrive pas à bon port. En cas de sinistre, le marchand se trouve remboursé d'avance et, si le voyage est heureux, l'assureur touche un gros intérêt sur le change³.

A la fin du XIII^e siècle, l'on a recours à Gênes à un second procédé, masquant lui aussi le prêt, la vente de marchandises avec faculté de rachat par le vendeur au lieu de destination, à un prix convenu d'avance. Ainsi procède Paléologue Zaccaria, le fils du célèbre Benedetto Zaccaria, en 1298: il déclare avoir reçu 3.000 livres pour 650 cantares d'alun livrés à Enrico Suppa et à Baliano Grillo; il s'engage à faire parvenir gratuitement la marchandise d'Aigues-Mortes à Bruges, sur son propre navire, aux risques de ses deux créanciers, et à la racheter au prix de 3.360 livres tournois, à l'arrivée. Un change de Bruges sur Gênes transfère en Ligurie le remboursement à un taux déterminé à l'avance, à condition encore qu'une autre marchandise, mise en gage lors du seconde voyage, arrive à bon port. Le change et le rechange qui couvrent deux pratiques d'assurance successives laissent à Enrico et à Baliano un bénéfice de 780 livres, équivalant à 26% d'intérêt⁴. La généralisation de l'assurance maritime au XIV^e siècle devait faire baisser sensiblement ces taux.

Les deux formules précédemment examinées ne permettaient pas à l'assureur de bénéficier d'un dédommagement, à savoir le versement anticipé de la prime. Aussi, à partir des années 1340, l'usage s'établit à Gênes de recourir à un prêt fictif. L'assureur reconnaît avoir reçu de l'assuré *gratis et amore* une somme qu'il promet de lui restituer dans un délai fixé par contrat, sauf si la marchandise ou le bateau assuré arrivent à bon port. En fait l'assureur n'a touché que le montant de la prime, que l'acte notarial ne

² BRATIANU 1927, p. 50; BALARD 1973, p. 51.

³ BENSÀ, pp. 33-45; DOEHAERD 1941, I, p. 138; GIOFFRÈ 1969a, p. 14.

⁴ DOEHAERD 1941, doc. 1530 et analyse de ce texte, *Ibidem*, I, pp. 140-141 et in BOITEUX, pp. 78-79.

signale jamais, et doit, en cas de sinistre, verser au marchand la somme qu'il s'est engagé à lui rembourser⁵. Cette formule notariale qui donne naissance au contrat d'assurance est utilisée à Gênes dès 1343; j'en ai retrouvé les premiers exemples que le regretté Federigo Melis se proposait d'étudier dans un ouvrage sur l'histoire de l'assurance, laissé inachevé⁶.

Les garanties des deux parties se précisent encore, lorsqu'à la formule du prêt fictif se substitue celle de la vente fictive vers les années 1362⁷. L'assureur déclare avoir acheté à l'assuré *tot de suis rebus* qu'il promet de payer à un prix fixé d'avance, à moins que les dites marchandises n'arrivent à bon port; en ce cas, le contrat serait *cassum et irritum et nullius valoris*⁸. Bien entendu, rien n'a été vendu, acheté ou transféré, mais la vente fictive permet d'éviter la condamnation pour usure, toujours menaçante, en dépit de l'interdiction du législateur génois « contre ceux qui allèguent que changes et assurances sont usuraires »⁹. Par rapport au procédé du prêt fictif, l'assureur et l'assuré trouvent ici plus d'avantages: le premier peut éventuellement faire valoir ses droits sur les épaves, le second ne risque plus de voir la partie adverse se dérober à ses obligations, en prenant prétexte d'une prétendue usure. Sous la forme de la vente fictive, le contrat d'assurance notarial est constamment utilisé jusqu'au XV^e siècle, quoique s'introduise alors l'usage du contrat d'assurance conclu sous seing privé *ad florentinam*, par l'intermé-

⁵ BENSA, pp. 192-193; DOEHAERD - KERREMANS, pp. XX-XXVII; LIAGRE DE STURLER, pp. XCI-XCII; HEERS 1961, pp. 209-210; BOITEUX, p. 81; GIOFFRÈ 1969a, p. 15; MELIS 1975, p. 7.

⁶ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Notai antichi*, n. 229, c. 67v (édité par MELIS 1975, pp. 184-185) et c. 257r (transport de vin de Naples à Péra en avril 1343). Ces deux premiers contrats d'assurance connus ne sont pas isolés. Les minutes du notaire Tommaso di Casanova en conservent de nombreux exemples, en dehors de ceux que signale MELIS 1975, p. 7: ASGe, *Notai antichi*, n. 231, cc. 17r et 20r (mars 1344); n. 232, cc. 269r, 275r-v, 326r (1347) et 333v (ce dernier, du 23 octobre 1347, fut édité par BENSA, p. 192, et considéré jusqu'à une date récente comme le plus ancien contrat d'assurance connu), n. 234, cc. 22v-23r, 144r, 170v-171r, 213v (1348), etc.

⁷ D'après MELIS 1975, pp. XXII et 7, le passage du prêt fictif à la vente fictive se réalise entre 1356 et 1362, le premier contrat connu sous forme de vente fictive étant celui du 17 septembre 1362, instrumenté par le notaire Teramo di Maggiolo.

⁸ BENSA, p. 60; EDLER, pp. 184-186; LIAGRE DE STURLER, pp. XCVII-XCVIII; HEERS 1959b, p. 11; HEERS 1961, p. 210; GIOFFRÈ 1969a, p. 13; MELIS 1975, pp. XXII-XXIII.

⁹ Décret du doge Gabriele Adorno du 22 octobre 1369 publié par BENSA, pp. 149-151 et MELIS 1975, p. 231.

diaire d'un courtier, comme c'était le cas dans les milieux d'affaires toscans et catalans dès la fin du XIV^e siècle¹⁰. Mais, sans doute par souci de cacher l'existence de la prime derrière de prudentes formules, les marchands génois restèrent longtemps fidèles, en matière d'assurance, à des pratiques anciennes, devenues, avec le temps, archaïques.

Au XIV^e siècle, le contrat d'assurance maritime revêt encore à Gênes la forme du prêt fictif ou de la vente fictive: j'ai pu rassembler 1 169 actes de ce type s'échelonnant de 1343 à 1400, mais dont la majorité a été instrumentée dans les deux dernières décennies du siècle. Ils mettent en présence un assuré et un nombre variable d'assureurs, couvrent les risques encourus par un bateau ou par une marchandise sur un itinéraire déterminé et pour une période limitée. C'est dire que, par un traitement automatique des données, il était possible de connaître le monde des assureurs et des assurés, les types de navires utilisés, le fret transporté et l'extension du réseau commercial génois dans la seconde moitié du XIV^e siècle. C'est sur ces quatre points que je voudrais apporter quelques précisions.

Le contrat d'assurance est un accord entre un assuré – trois actes seulement en citent deux – et un nombre d'assureurs pouvant s'élever jusqu'à une vingtaine¹¹. La légèreté de la prime versée par le marchand vient en effet du fractionnement du risque entre plusieurs assureurs. 83% des actes sont passés par des assurés d'origine génoise, 10% par des ligures et seulement 7% par des étrangers, au premier rang desquels figurent des Toscans, Florentins et Pisans, intéressés par le transport de la laine anglaise ou des draps flamands jusqu'à Porto Pisano. Parmi les assureurs, les proportions sont du même ordre: 86% des capitaux sont garantis par des Génois, 4% par des Ligures et 10% par des étrangers dont 9% par des Florentins et des Pisans. De 1390 à la fin du siècle, 685 contrats d'assurance ont été conclus: ils mettent en présence 246 assurés et 394 assureurs. C'est dire que beaucoup n'interviennent qu'à l'occasion d'un seul contrat, et pour des participations

¹⁰ BENSÀ, p. 64; HEERS 1959b, p. II; HEERS 1959a, p. 137; CARRÈRE, I, pp. 206-207; MELIS 1975, pp. XXVII-XXVIII.

¹¹ Vingt et un assureurs interviennent dans un contrat de 1399; cfr. ASGe, *Notai antichi*, n. 321, c. 68r. Étudiant les actes du notaire génois Branca Bagnara, 1427-1431, MELIS 1975, p. XXXII relève qu'en 2.471 contrats d'assurance la moyenne des interventions est de 4,53 assureurs par contrat.

limitées à 50 ou 100 florins, montant le plus courant¹². Mais quarante hommes d'affaires, soit un sixième de l'effectif, assurent des capitaux supérieurs à 1.000 livres et parmi eux se détachent quelques représentants éminents de l'aristocratie marchande, tels que Bartolomeo de Mari (11.030 livres), Valeriano Lomellini (9.204 livres), trois Spinola assurés pour près de 18.000 livres et deux Grillo pour 11.700 livres. Quarante-deux assureurs seulement, soit 10,6% des noms recensés, prennent en charge la couverture de risques supérieurs à 1.000 livres¹³, Simone Guascono di Moneglia et trois membres de la famille Cattaneo dominant le monde des assureurs, qui ne sont point encore des spécialistes. On ne rencontre en effet aucune association de professionnels assurant solidairement la couverture de plusieurs risques maritimes distincts, mais plutôt une étonnante prolifération de petits investisseurs agissant de manière autonome¹⁴. L'assurance loin d'être une activité financière spécialisée attire la moyenne épargne. Courtiers et notaires mettent en relations assureurs et assurés.

Le contrat peut prévoir une assurance sur corps ou bien une assurance sur facultés. Cinquante-six pour cent des actes et 51% des capitaux concernent l'assurance « sur corps » qui s'applique au corps du navire. L'assuré est alors l'un des propriétaires ou le propriétaire du bâtiment, dont l'assureur assume les risques pendant une période pouvant aller de quelques mois à un an. L'armateur est généralement libre dans le choix de son itinéraire, qui n'est donc pas précisé par contrat, sinon par la formule vague *quo Deus ei melius administraverit*¹⁵. La durée de couverture du risque ne correspond pas nécessairement avec le temps de navigation, puisque l'assurance couvre aussi le remboursement des nolis dus aux patrons du navire. Ainsi, sur les itinéraires orientaux, le délai fixé de 6 à 8 mois est suffisant pour que s'achèvent le voyage et les transactions financières qui le concluent.

¹² MELIS 1975, p. XXXI note également la fréquence élevée des participations d'un montant de 100 florins.

¹³ En 1427-1431, 60,4% du montant des assurances sont souscrits par 56 personnes; cfr. MELIS 1975, p. XXXII.

¹⁴ MELIS 1975, p. XXXIV y voit la confirmation du nombre élevé de petites et moyennes entreprises à Gênes, alors que Florence se distingue par la puissance financière de ses compagnies commerciales.

¹⁵ Sur ces deux formes d'assurances, voir surtout LIAGRE DE STURLER, p. XCVI-C et HEERS 1959b, pp. 11-12.

Sur quels bâtiments portent les contrats d'assurance? A Gênes, comme dans l'ensemble du monde méditerranéen, on distingue deux grands types de vaisseaux: les navires longs, généralement mus à la rame et les navires ronds équipés de voiles¹⁶. Au premier type appartiennent les galères. Les assurances ne portent pas sur les galères légères, *sottili*, qui poussent à l'extrême les avantages du vaisseau long à rames, finesse et rapidité, et qui se spécialisent dans des tâches d'escorte et dans le transport rapide de marchandises légères et de grand prix. Elle concernent plutôt, mais dans des proportions minimales – 4% des actes et 5% des capitaux – les grandes galères ou *galee grosse* dont les constructeurs s'efforcent de combiner les avantages de la galère et ceux du vaisseau rond – grande capacité de chargement – afin d'accroître la productivité des transports maritimes¹⁷. Selon les dispositions prises par l'*Officium Gazarie*, chargé de régler à Gênes les problèmes de navigation, ces lourds vaisseaux doivent être pourvus d'arbalétriers et d'un armement important¹⁸; l'homme d'affaires qui leur confie ses marchandises acquitte un nolis supérieur à celui qu'il paierait sur les grosses coques marchandes. Le coût du transport représente donc une assurance implicite; aussi n'y a-t-il pas lieu de s'étonner que nos contrats intéressent beaucoup plus les transports effectués par les nefes et les coques, fleuron de la marine marchande génoise au XIV^e siècle.

Navis-cocha, les deux mots sont synonymes à Gênes dans la seconde moitié du XIV^e siècle. Ils désignent un lourd bâtiment rond, équipé d'un gréement à traits carrés, facilitant la navigation par vent arrière, d'un gouvernail d'étambot, de bonnettes maillées ou de garcettes de ris qui évitent de changer constamment de voiles selon la force du vent. Il en résulte une appréciable économie de main-d'œuvre et une productivité accrue des transports maritimes¹⁹. Ce type de bâtiment, dont le premier exemple génois remonte à 1292²⁰, a supplanté progressivement la nef latine au début du XIV^e siècle et convient admirablement au transport des produits pondéreux,

¹⁶ La distinction est classique, mais il faut rappeler après LANE 1965, p. 2, que ces types ont beaucoup évolué entre les XIII^e et XIV^e siècles marqués, on le sait, par la « révolution nautique du Moyen Age ».

¹⁷ Sur ces questions, cfr. en dernier lieu LANE 1974, pp. 277-302 et HOCQUET 1978, II.

¹⁸ *Imposicio Officii*, pp. 313-320; PARDESSUS, IV, pp. 587-595; VITALE 1951, pp. 133-136. Ces dispositions sont commentées par FORCHERI.

¹⁹ Ces avantages sont soulignés par LANE 1966c, pp. 233-234 et LANE 1974, pp. 289-292.

²⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 71, cc. 93v-94r.

caractéristique du trafic génois. Vers 1400 les plus gros tonnages utilisés en Méditerranée portent la bannière de Saint-Georges²¹. Lourdes et inaptés aux manœuvres rapides, les coques étaient des proies faciles pour les rançonneurs des mers: aussi 73% des capitaux assurés concernent-ils ces navires marchands par excellence.

La généralisation de l'assurance maritime est telle que l'on n'hésite pas à y avoir recours pour des navigations côtières, effectuées sur de courtes distances par de petits bâtiments, tels que des linhs, des panfiles, des barques ou des *vachete*. *Lignum* désigne à Gênes tout bâtiment moyen ou même léger, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas nef, coque ou galère; aussi le mot est-il employé comme synonyme de panfile et de taride. Au XIV^e siècle le panfile est un bâtiment équipé de rames, mais dont les dimensions restent inférieures à celles des galères armées; quant aux barques et aux *vachete*, il s'agit de petits tonnages assurant la desserte locale des grands ports, les liaisons entre Gênes et ses *Riviere*, à la rigueur entre la Provence, la Ligurie et Porto Pisano²². Au total, ces bâtiments moyens et petits, complément indispensable d'une flotte marchande, regroupent un peu plus de 20% des capitaux assurés.

L'assurance sur facultés porte, suivant une définition juridique, sur les choses corporelles destinées à être transportées et revendues, en d'autres termes sur les marchandises. Cinquante-six produits apparaissent dans nos contrats. Tous n'ont pas la même importance. En tête et de très loin, viennent les draps dont la valeur atteint 22% des capitaux assurés, soit sur le trajet L'Écluse-Gênes, soit sur les itinéraires orientaux par lesquels les produits de l'industrie textile d'Occident sont largement diffusés vers le Proche-Orient musulman, byzantin ou mongol. Viennent ensuite deux produits alimentaires, les grains et l'huile, la Sicile, la Sardaigne et Caffa pourvoyant au ravitaillement en blé de Gênes, alors que le trafic de l'huile part de Gênes et de Séville vers les grandes escales d'Orient et, dans une moindre mesure, vers l'Écluse. Au troisième rang se classent les matières premières de l'industrie textile: la laine (6,5% des capitaux assurés) transportée d'Angleterre ou d'Espagne vers Gênes et Porto Pisano, le coton venant de Chypre (3% des capitaux), la guède (5%) exportée vers l'Angleterre et les Flandres et surtout l'alun qui, à partir de Péra, de Mytilène et de Phocée, prend la direction de l'Écluse et de Londres, formant ainsi un trafic

²¹ MELIS 1964, pp. 97-102.

²² HEERS 1958, pp. 107-118.

exactement complémentaire de celui des draps. Les assurances sur les épices sont moins nombreuses qu'on ne s'y attendrait: 9% seulement des capitaux, répartis sur des cargaisons de poivre, de cannelle et de sucre. L'utilisation des galères pour le transport des épices les plus chères explique sans doute que celles-ci ne fassent pas l'objet de nombreux contrats, non plus que la soie, les bijoux, l'or filé et autres produits de luxe habituellement chargés sur les galères annuelles du « passage de Romanie et de Syrie ». Restent à signaler quelques autres produits comme le vin (3,5% des capitaux assurés) transporté de Gênes ou de Naples vers Caffa et les Flandres, et les produits métalliques, fer, acier, armes, ancres, ustensiles de cuivre, qui prennent la direction de l'Orient. Les contrats d'assurances portent donc davantage sur des denrées alimentaires, des matières premières et quelques produits finis comme les draps que sur des produits de luxe qui, dans la seconde moitié du XIV^e siècle, ne tiennent plus qu'une place restreinte dans le trafic génois. L'usage de l'assurance s'est répandu et concerne à peu près toutes les marchandises faisant l'objet d'échanges entre l'Orient et l'Occident²³.

Ces contrats permettent ainsi de dresser une géographie des itinéraires fréquentés par les marchands génois. Le réseau commercial s'étend à l'ensemble du monde méditerranéen et à ses prolongements atlantiques: nos 1.169 contrats ne mentionnent pas moins de 220 lignes de navigation, d'importance bien sûr inégale. En éliminant celles dont la fréquence est inférieure à cinq, on retiendra 62 itinéraires qui forment l'ossature du réseau commercial génois. Quarante pour cent des capitaux assurés – marchandises ou navires – le sont au départ de Gênes, 25% seulement intéressent des cargaisons ou des bâtiments revenant en Ligurie. C'est dire que la métropole ligure ne commande plus directement l'ensemble du trafic que ses ressortissants animent.

Au départ de Gênes, deux lignes de navigation l'emportent tant par les fréquences que par le montant des capitaux assurés: Gênes-Southampton avec 15.686 livres et Gênes-Péra avec 12.156 livres; Séville et Malaga, Caffa, Porto Pisano, Aigues-Mortes et l'Écluse viennent ensuite avec des sommes comprises entre 5 et 10.000 livres. Beyrouth, Alexandrie, Chypre, Altologo, Chio et Rhodes attirent des capitaux inférieurs à 5.000 livres. Au retour, au contraire, les sommes assurées au départ de Beyrouth, d'Alexandrie et de

²³ Les esclaves sont également l'objet de contrats d'assurance, par exemple à l'occasion du transport de Caffa à Gênes: cfr. ASGe, *Notai antichi*, n. 381, c. 116v.

Famagouste – près de 9.000 livres pour chacun de ces ports – équivalent à celles qui partent de l'Écluse et de Southampton et l'emportent de beaucoup sur les capitaux assurés au départ de Péra et de Caffa. Le montant des assurances met ainsi en valeur le déséquilibre structurel du commerce génois: dans les échanges avec l'Orient byzantin et la mer Noire la balance des comptes est favorable, alors qu'elle est largement déficitaire dans le commerce alexandrin et que le trafic avec l'Outremont laisse des gains très limités.

Ces itinéraires, au centre desquels se trouve Gênes, commencent à perdre leur prédominance au profit de lignes de navigation qui établissent des liaisons directes entre les Flandres et l'Espagne d'une part, Alexandrie, Beyrouth, Chio, Péra et la mer Noire d'autre part. Le trajet direct Alexandrie-l'Écluse vient ainsi au troisième rang des grands itinéraires génois avec plus de 8.000 livres de capitaux assurés, tandis que de nombreuses assurances sont contractées au départ de Séville pour des voyages vers l'Écluse, Londres, Alexandrie et Chio. Les parcours Naples-Caffa et Péra ou la Turquie-l'Écluse, sont également très fréquentés. La souplesse de leur organisation commerciale et financière permet donc aux Génois d'assurer à Gênes même des marchandises sur les itinéraires maritimes les plus divers, de limiter les assurances aux parcours les plus exposés aux risques de la mer et des hommes, ce qui diminue le montant de la prime et facilite la généralisation de l'assurance maritime.

La formule de la vente fictive adoptée par les notaires et leur clientèle, cache, on l'a dit, l'existence de la prime. Il faut donc recourir à d'autres types de documents pour en évaluer le taux: quelques actes notariés et les « memoriali » conservés par les archives Datini. En 1391, une cargaison de 200 muids de grain, achetés à Caffa 700 livres 12 sous 6 deniers, a supporté une assurance de 6 *sommi* 11 *saggi*, soit au taux de change alors en vigueur, 47 livres 10 sous. La prime correspond donc à 6,8% de la valeur de la marchandise: le taux est très proche des tarifs appliqués au XV^e siècle sur les routes de l'Orient²⁴ et paraît très modeste, si on le rapproche du coût du transport, 602 livres 3 sous, soit 86% du prix du grain à Caffa. Les « memoriali » des archives Datini confirment le faible coût de l'assurance à la fin du XIV^e siècle: 4% de Gaète à Chio, 5% de Caffa à Gênes pour un fardeau de soie, 5% également de Chio à Gênes pour la cargaison d'une

²⁴ HEERS 1959b, p. 17 et HEERS 1961, p. 213.

coque²⁵. Les taux prélevés pour des voyages à Alexandrie et en Syrie sont du même ordre tandis qu'à destination des Flandres et de l'Angleterre ils oscillent entre 8 et 12%²⁶. Les exigences des assureurs restent donc très modestes, surtout en cette fin du XIV^e siècle où la situation politique en Romanie et en Occident est rien moins que stable.

De ces 1.169 contrats d'assurance maritime, dont l'analyse n'a été ici qu'ébauchée, ce qui ressort avant tout est la modernité du capitalisme génois, en dépit de l'attachement de nos hommes d'affaires à des formules anciennes. La division des risques maritimes entre un grand nombre d'assureurs fait participer de larges couches sociales au mouvement des affaires; l'épargne aisément mobilisable, puisque la durée moyenne des contrats est de six mois, trouve dans l'assurance autant de profit que dans l'achat des parts de la dette publique. La piraterie hésite à s'attaquer aux lourdes coques dont les cargaisons de produits pondéreux ne sont pas facilement négociables; le taux des primes peut donc rester assez bas, tandis que les hommes d'affaires acceptent de payer des nolis élevés pour les produits de luxe transportés surtout sur les galères armées, circulant de préférence en convois.

Ainsi l'usage généralisé de l'assurance maritime inclut le coût de la piraterie et de ses méfaits, protège tous les types de trafics, même ceux qui portent sur des marchandises de faible valeur, intéresse l'ensemble d'un réseau commercial dans lequel la métropole ligure tend à perdre son rôle d'escale obligée. En matière de transports maritimes, les grandes lignes du capitalisme génois des années 1450 sont en place dès la seconde moitié du XIV^e siècle.

²⁵ Archives d'État de Prato, *Memoriali da Genova*, n. 734, c. 334r-v (mars 1397).

²⁶ *Ibidem*, n. 733, cc. 135v, 137r, 138v.

II - IL COMMERCIO

Course et piraterie à Gênes à la fin du Moyen Age

Évoquer le commerce occulte et l'impact que celui-ci peut avoir sur l'économie d'une région ou d'un grand organisme portuaire à la fin du Moyen Age, ce serait envisager deux formes d'activités économiques parasites: la contrebande d'une part, la course et la piraterie de l'autre. On ne peut nier l'existence de la contrebande en mer Tyrrhénienne, c'est à dire d'un trafic qui cherche à échapper au système de taxes mises en place par la commune de Gênes. Les délibérations du Conseil des Anciens font état de navires qui vont directement de Chio en Flandre ou en Angleterre, au mépris des règlements imposant le passage par Gênes. Pour les armateurs, ce détour représenterait des frais jugés excessifs; les fermiers des gabelles en sont quittes pour de vaines protestations. D'autres délibérations s'élèvent contre les patrons des navires qui vont relâcher à Savone plutôt qu'au pied de la Lanterna, dans le but encore d'échapper à une fiscalité contraignante. D'autres enfin, mentionnent les marchands étrangers qui se font passer pour Génois, afin de bénéficier des privilèges douaniers que les autorités coloniales d'outremer réservent à leurs ressortissants. Ce sont là quelques formes d'une économie de contrebande qui échappe à toute quantification, mais dont l'existence est très sûrement attestée dans les sources génoises de la fin du Moyen Age.

Le second parasite de l'économie marchande est constitué par la course et la piraterie, l'une menée avec le soutien formel ou tacite de l'État, l'autre, initiative individuelle d'armateurs ou d'aventuriers des mers, qui vient se confondre avec la première, particulièrement en temps de guerre¹. « La piraterie en Méditerranée est aussi vieille que l'histoire », écrit Fernand Braudel dans son chef-d'œuvre sur la Méditerranée à l'époque de Philippe II, où des

* Pubblicato in *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals: El comerç alternatiu, Corsarisme i contraban* (ss. XV-XVIII), éd. G. LOPEZ NADAL, Palma de Majorque, 1990, pp. 29-40.

¹ La distinction entre course et piraterie, bien que souvent difficile, repose sur la lettre de marque ou de représailles délivrée par la puissance publique à un armateur dont les actions sont ainsi couvertes par la loi: cfr. FONTENAY - TENENTI, I, pp. 78-136; MOLLAT 1950, pp. 743-749; TENENTI 1973, I, p. 738.

pages d'une rare pertinence étaient consacrées aux écumeurs des mers. Parmi eux, les Génois occupent à la fin du Moyen Age une place non négligeable. La Commune de Gênes s'oppose à Venise en de longues guerres pour la suprématie commerciale en Orient. Dans le bassin occidental de la Méditerranée, elle résiste à l'expansion des Catalans qui utilisent les ports sardes et siciliens pour nuire aux intérêts commerciaux de leurs adversaires. Partout la piraterie est endémique et, en temps de guerre, la course menée par des armateurs privés, en mal d'affrètements, associe les particuliers aux combats et leur procure des revenus de substitution.

Peut-on évaluer ce que représentent les biens détournés des trafics commerciaux habituels? estimer la fréquence et le montant des pertes subies par les hommes d'affaires? déterminer le sort des prises, les lieux de recel et de vente, le pourcentage ainsi prélevé, en un mot l'impact économique de la course et de la piraterie sur l'économie génoise? A lire quelques-unes des lettres envoyées de Gênes par les facteurs de Francesco di Marco Datini, le marchand de Prato, le concert des lamentations ne souffre d'aucune fausse note.

«Tutto il mare è pieno di chorsali» écrit l'un des facteurs le 2 juin 1385; «I Dio pericoli ogni corsale», s'exclame un autre le 24 mars 1394, tandis qu'un troisième ajoute, le 5 octobre 1395: «per tutto per tanti corsali che pocho conto si puo fare di fare merchatantia senza gran pericholi» et un autre encore «maladetto sieno le ghalee e chorsali che ben sono chagione di ghua-stare il mondo»². Ce sont là des exclamations rituelles dont le caractère répétitif ne doit cependant pas faire illusion! car le représentant d'une compagnie toscane installé à Gênes peut-il avoir une vue d'ensemble du phénomène, distinguer les acteurs et les victimes, qui sont souvent les mêmes personnes, avoir l'objectivité d'un enquêteur dans l'évaluation des prises? Un de ses collègues, plus lucide sans doute, remarquait déjà le 25 mai 1395 la collusion d'intérêts entre corsaires et marchands, au détriment des étrangers³. A Gênes, comme dans les autres grandes places de commerce du monde méditerranéen, la course et la piraterie sont des « formes parasitaires

² Archives d'État de Prato (= ASPo), *Carteggio Pisa da Genova*, n. 507 (2 juin 1385); n. 517 (24 mars 1394); *Carteggio Firenze da Genova*, n. 658 (5 octobre 1395); *Carteggio Pisa da Genova*, n. 521 (22 décembre 1395).

³ *Ibidem*, n. 519 (25 mai 1395): «sieche vedete bella compagnia feciono dachordo in fra loro ne doveron essere».

et marginales de l'économie d'échanges »⁴, dont les conséquences risquent d'être surestimées, si l'on s'en tient aux récits romanesques des chroniques et aux expressions indignées des hommes d'affaires. L'impact économique de la course peut-il être justement évalué ?

Il faut d'abord établir les faits: les captures sont l'oeuvre de pirates professionnels ou occasionnels, utilisant certains moyens de navigation rapides, légers et peu coûteux, plutôt que d'autres plus lourds et inaptes aux coups de main brutaux. Elles ont lieu le plus souvent dans des points précis jalonnant les grandes routes de mer: côtes échancrées, îles protectrices, détroits et points de passage obligés, quand ce n'est pas à la sortie même des ports de chargement.

Elles concernent aussi bien les hommes à bord – membres de l'équipage et marchands – que les denrées embarquées ou le corps même du navire.

Elles aboutissent dans des ports de recel où donnent lieu à d'interminables négociations qui nous font connaître, au hasard des documents privilégiés, la liste des biens usurpés, leur valeur et le montant des dédommagements réclamés par les parties lésées. En utilisant une documentation génoise, mais aussi toscane, vénitienne, catalane et sicilienne, des actes notariés aussi bien que des sources judiciaires, on pourra alors essayer de déterminer à quel point course et piraterie ont perturbé les échanges, à quel degré l'insécurité des mers a entravé la vitalité de l'économie maritime de Gênes, aux derniers siècles du Moyen Âge.

Les Génois sont à la fois agresseurs et victimes, armateurs pour la course comme pour le commerce. Dès le XII^e siècle, quelques grandes figures sortent de l'ombre: Guglielmo Grasso et Gafforio écumant la mer Égée et les côtes micrasiatiques. Leurs méfaits provoquent de sérieuses tensions dans les relations byzantino-génoises⁵.

Après 1204, la Commune s'efforce d'entraver la domination vénitienne sur le nouvel empire latin de Constantinople, en soutenant l'action de ses corsaires contre les navires de sa rivale: Enrico Pescatore, comte de Malte, Alamanno Costa, Leone Vetrano sont les auxiliaires de la politique agressive de Gênes après 1204⁶. La restauration de l'empire byzantin en 1261 ne met

⁴ L'expression est de MOLLAT 1950, p. 746.

⁵ BALARD 1978, II, pp. 588-589; DAY 1988, pp. 151-152.

⁶ GEROLA, pp. 1-44; BALARD 1978, II, pp. 589-590.

pas un terme à la piraterie en mer Égée: des Génois se mêlent aux pirates embusqués dans les îles et que pourchassent les flottilles impériales aidées par les Zaccaria⁷. La mer, pour reprendre l'heureuse expression d'A. Tenenti, devient 'une dimension permanente d'insécurité'. Les rivalités vénéto-génoises sur les routes du Levant donnent à la course et à la piraterie un rythme confus et saccadé au cours du XIV^e siècle.

Les représailles succèdent aux captures; les incidents navals, entre ressortissants des deux républiques maritimes, forment une chaîne continue qui ne se distend qu'au cours du XV^e siècle⁸.

En Méditerranée occidentale, mais aussi jusque dans les eaux de Rhodes et de Chypre, l'affrontement avec les Catalans est sévère.

De 1280 à 1360, les Catalans harcèlent le trafic génois dans les parages de la Sicile; de 1392 à 1460, la monarchie sicilienne fait de l'île un relais de la course ibérique qui atteint son paroxysme au temps de la conquête de Naples par Alphonse V. Les prises effectuées au détriment des Génois provoquent des ripostes de la Commune, tels le sac de Mazara ou la prise de Malte par une armada génoise⁹. La correspondance Datini entre 1380 et 1405 fait une large place aux perturbations qu'apportent les Catalans au trafic¹⁰.

Du côté génois, on n'en est pas en reste. Encore faut-il distinguer les pirates occasionnels de ceux qui sont de la guerre de course une activité lucrative quasi permanente. Parmi les premiers, on distingue d'abord les habitants des *Riviere* qui, en cas de disette, n'hésitent pas à s'en prendre aux barques conduisant le long de la côte ligure le blé de Provence à Gênes. Les Grimaldi de Monaco lancent ainsi leurs fustes contre des proies sans défense¹¹. Viennent ensuite des armateurs réquisitionnés par la Commune; la course est pour eux une manière de faire tourner bateaux et capitaux, quand les affaires sont difficiles. Le contrat leur assure les trois quarts des prises et des nolis sur les marchandises transportées, parfois même le monopole du

⁷ CHARANIS 1973b; AHRWEILER 1966, pp. 363-370.

⁸ TENENTI 1973, I, pp. 725-727 et 739-741 distingue les opérations de course des actes de piraterie, en ajoutant toutefois qu'aucune césure réelle ne les sépare.

⁹ BRESC, I, p. 340.

¹⁰ A titre d'exemple, ASPo, *Carteggio Pisa da Genova*, n. 507 (27 mai 1385); n. 509 (30 mars 1387); n. 514 (26 janvier 1392); n. 517 (24 mars 1394), etc.

¹¹ HEERS 1961, pp. 303-304.

trafic sur une direction donnée. Ainsi, Nicolò di Moneglia, dont les actions effraient les correspondants de Francesco di Marco Datini, a été chargé par Boucicault, gouverneur français de Gênes, d'aller harceler les Vénitiens au sortir du Golfe et jusqu'en mer Égée. Aux protestations du syndic envoyé par la Sérénissime, le gouverneur de Gênes répond hypocritement qu'il ne peut rien faire, puisque la nef de Nicolò di Mongleia a été armée au nom personnel de Boucicault et non aux frais de la Commune¹².

Encore une association temporaire pour la course: en 1462, trois patrons, Maurizio Cattaneo, Meliaduce Cigalla et Melchione Gentile placent leurs navires et leurs équipages sous le commandement d'Edoardo Grillo pour une expédition de deux mois en mer Égée; le contrat prévoit à l'avance la répartition des prises¹³.

Avec les pirates professionnels, on aborde un autre monde, celui de l'entre-deux, des féodaux privés de ressources, des petits nobles qui ne réussissent pas à s'adapter à la mentalité capitaliste et marchande de Gênes à la fin du Moyen Age. Parmi eux, quelques figures notables. Giovanni Spinola part en course en 1395-1396 et ne distingue pas ses compatriotes des Vénitiens et des Catalans parmi ses nombreuses victimes¹⁴. Le droge-archevêque, Paolo Fregoso, chassé de Gênes, s'empare de quatre bâtiments et réunit près de cinq cents hommes. Il installe son quartier général en Corse d'où il fond sur ses victimes, tout navire passant à sa portée¹⁵. Il représente l'exemple-type de l'exilé génois qui ne s'estime pas lié par les obligations contractées par la mère-patrie et qui, des années durant, peut vivre de ses rapines. La piraterie devient aussi la ressource principale d'une seigneurie génoise de l'Archipel, celle des Gattilusio, maître de Mytilène.

Longtemps au service des empereurs de Byzance, la dynastie se tourne vers le pillage de la mer, lorsque tombe Constantinople en 1453. Giuliano Gattilusio apparaît en Occident en 1456 et, pendant près de dix ans, maintient un puissant État corsaire dont le centre nerveux est une fois encore la

¹² Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Archivio Segreto*, *Diversorum Negociorum*, n. 501, c. 130v.

¹³ HEERS 1961, pp. 301-302.

¹⁴ ASPo, *Carteggio Pisa da Genova*, n. 519 (25 mai 1395); n. 520 (23 mai 1396); ASGe, *Archivio Segreto*, *Diversorum negociorum*, n. 501, c. 132n.

¹⁵ HEERS 1961, p. 306.

Corse, Bonifacio et Portovecchio¹⁶. A Gênes, comme à Sicile¹⁷, les chefs de ces entreprises sont des nobles déclassés, incapables de faire face à un revers de fortune, sans tomber dans la marginalité: la course est le fait de ‘seigneur périphériques’ palliant l’essoufflement des activités commerciales par l’essor du bandiste maritime.

Celui-ci s’exerce dans des lieux choisis, au point où les routes principales de la mer côtoient îles, caps ou criques bien cachés: la Gorgone, l’île du Giglio, le Monte Argentario, la région de Piombino, le sud de la Corse et les rivages découpés de la Sardaigne, les îles Lipari, Favignana ou Malte sont autant de caches momentanées pour les coups de main contre les lentes nefes du trafic oriental¹⁸.

Plus loin, les îles Ioniennes, les presqu’îles du Péloponnèse, Nègrepont, les îles de l’Archipel jouent le même rôle, tandis que les chevaliers de Rhodes, si proches des Catalans, n’hésitent pas à s’en prendre aux coques génoises se rendant en Syrie ou à Alexandrie. A l’extrême nord du réseau commercial génois, les régions pontiques ne sont pas épargnées; le despote Dobrotitch harcèle les transports du blé danubien vers Constantinople, de même que les roitelets du Dniepr et des côtes de Crimée à l’encontre des barques génoises allant décharger à Caffa.

En Occident, les côtes provençales constituent de bons repaires pour les pirates génois et autres, dont l’activité n’épargne aucun littoral. La route génoise des Flandres, au long de la côte ibérique, est jalonnée d’incidents: en juin 1395, le facteur génois de Francesco di Marco Datini signale des opérations de course entre Catalans et Génois, à proximité de Séville¹⁹. En revanche, les Génois ne s’illustrent guère aux abords de l’Ifliqiya, où les pirates catalans, font merveille.

Il est généralement admis que la course utilise des navires rapides, galiotes, brigantins, fustes et parfois grandes galères, et que les victimes se rangent plutôt parmi les navires de petit tonnage, barques, linhs, fustes ou

¹⁶ *Ibidem*, pp. 306-307.

¹⁷ BRESK, I, p. 342.

¹⁸ DEL TREPPO, pp. 496-497 donne la liste des lieux les plus dangereux: en tête vient la mer Tyrrhénienne avec 11 incidents près des côtes de Sicile et de Calabre, 10 au large de la Toscane, 6 près de la Sardaigne et 3 au voisinage de la Corse.

¹⁹ ASPo, *Carteggio Firenze da Genova*, n. 658 (18 juin 1395).

parmi les bâtiments de charge, nefes ou coques²⁰. Les correspondants génois de Francesco di Marco Datini ne s'intéressent qu'aux gros tonnages. Ils signalent parmi les agresseurs des nefes, des galères et des galiotes, les premières l'emportant en nombre sur les secondes. Dans les dernières décennies du XIV^e siècle marquées par de sévères affrontements entre Génois, Catalans, Vénitiens et Turcs, il est hors de doute que les navires de charge, insuffisamment rentabilisés par le trafic des marchandises, se transforment en unités de course. Giovanni Spinola, Paganino di Biascia, Andrea Lomellino, Paolo Lercario et sans doute Nicolò di Moneglia, au service de Boucicault, courent la mer avec leur navire marchand. Les victimes sont parfois des galères (Francesco di Fermo en 1392) ou des *grippariae*²¹, mais plus généralement de lourdes nefes ou des barques de chantier qui les escortent. Pirates et corsaires s'en prennent de préférence aux bâtiments de charge, plus vulnérables que les galères: leur lenteur, leur équipage réduit, la valeur des cargaisons, autant de facilités offertes aux écumeurs des mers.

Qu'ils soient agresseurs ou victimes, les Génois exercent ou subissent les méfaits de la course et de la piraterie au long des principaux circuits commerciaux mis en place. Aussi la piraterie apparaît-elle comme un parasite des échanges. Elle se développe lorsque s'essoufflent les activités commerciales et suit pas à pas les progrès des luttes maritimes entre les diverses puissances. C'est à dire que les prises ne sont pas sélectives. Elles concernent trois catégories de biens: le corps même du navire ou une partie de son équipement, les hommes et les femmes se trouvant à bord ainsi que les objets appartenant à l'équipage, mais surtout la cargaison.

Le corps du navire, l'armement et l'appareillage technique peuvent intéresser ceux qui font de la course une activité quasi permanente. Le doge-archevêque Paolo Fregoso s'empare, on l'a vu, de quatre navires qui vont constituer la base de sa flottille corsaire.

En 1403, la coque vénitienne de Nicolò Rosso est arraisonnée près de Cadix par le Génois Nicolò di Moneglia. Celui-ci conduit le navire à Bruges et le dépouille de son armement et d'une partie des planches qui forment le

²⁰ BRESC, I, p. 341; UNALI, pp. 132-133.

²¹ ASPo, *Carteggio Pisa da Genova*, n. 516 (26 janvier 1392); ASGe, *Archivio Segreto*, *Diversorum negociorum*, n. 501, cc. 130v-132r. La *griparia* est un bâtiment proche du brigantin, cfr. JAL 1972, p. 821

corps même du bâtiment²². Deux ans plus tard, le Conseil des Anciens se plaint auprès du syndic de Venise d'un incident survenu dans la petite île de Sapienza, au large de Modon. Le Génois Antonio Lercario y avait détaché une barque avec quelques hommes qui furent pris par une nef vénitienne et emmenés jusqu'à la cité des doges²³. Dernier exemple: en 1413 la nef Santa Maria de Pietro di Voltaggio est attaquée par Rodrigo de Luna, neveu de Benoît XIII, dans le port de Tunis. Une partie de l'équipage est massacrée et la nef prise est emmenée en Catalogne²⁴. La capture de navires ennemis renforce à bon compte l'armement du corsaire, mais expose l'État qui autorise sa fructueuse activité à des représailles ou au versement de dédommagements.

L'équipage du navire agressé subit un préjudice tout aussi considérable. En 1390, une nef revenant de Caffa a été prise aux bouches de Romanie (les Détroits) par une galère vénitienne: plus de quarante hommes ont été victimes de cette attaque²⁵. Les trente-cinq marins et arbalétriers de la coque de Nicolò Rosso perdent en 1403 la totalité de leurs biens personnels et ont sans doute été incarcérés par les Génois jusqu'au règlement tardif de l'affaire. Ils déclarent la perte de leurs instruments de travail, de leurs armes et du coffre individuel (capsa) enfermant leurs effets personnels et quelques marchandises – épices et bocassins, sans compter l'argent liquide et quelques tonneaux de vin romaniote ou crétois – qu'ils voulaient vendre en Flandre. Au total, l'estimation des dommages subis par l'équipage s'élève à 2.600 ducats contre 13.400 pour l'ensemble des marchands²⁶. En 1413, la nef de Pietro di Voltaggio perd seize ou dix-sept hommes lors de l'assaut lancé par la flottille de Rodrigo de Luna. Le procès intenté contre le pirate donne la liste des biens confisqués au détriment de l'équipage: 665 livres d'argent possédées par le patron du navire et les marins, 2350 livres pour les vêtements, la literie et les armes, 253 jarres de beurre, 11 pièces de drap grège, 3 sacs de laine, 10 caissettes et 12 cuillères d'argent, sans compter les aliments de bord et la cargaison²⁷. Les pertes matérielles ne sont rien à côté du sort

²² BRAUNSTEIN 1987, II, pp. 123-135.

²³ ASGe, *Archivio Segreto*, *Diversorum negotiorum*, n. 501, c. 134r-v.

²⁴ UNALI, p. 122.

²⁵ ASPo, *Carteggio Pisa da Genova*, n. 513 (12 décembre 1390).

²⁶ BRAUNSTEIN 1987, pp. 127, 132 et 134-135.

²⁷ FOSSATI RAITERI 1974, pp. 387-393; cfr. également UNALI, p. 146.

que certains pirates réservent à leurs prises, qu'elles soient chrétiennes ou musulmanes: vente des femmes comme esclaves, mise à la rame des hommes et exigence d'une rançon auprès des officiers. C'est ainsi que Pictro de Grimaldi, ancien patron d'une des galères de la Commune prise par les Vénitiens sur la route de Roumanie, a été contraint de verser 2.000 florins à ses ravisseurs; il se retourne contre la Commune de Gênes qui décide de le rembourser sur le produit des gabelles de Péra²⁸.

Les prises effectuées au détriment de l'équipage sont assurément très fructueuses pour le pirate, mais restent largement inférieures au profit apporté par la saisie de la cargaison. Les actions des pirates ne sont pas sélectives: les prises portent aussi bien sur des denrées alimentaires que sur des articles de luxe venus d'Orient – épices et soieries – ou sur les produits textiles de l'Occident.

Sur une quinzaine d'incidents mentionnés dans la correspondance des facteurs Datini, installés à Gênes, les saisies concernent des marchandises aussi diverses que la cire et la soie, le blé, l'alun, le cuir, les épices, les fourrures, les bijoux, l'huile et les cendres.

En 1395, ser Prè, pirate catalan, s'empare d'une nef génoise dans les eaux de Rhodes; il confisque 120 *pondi* de poivre, 36 *pondi* de lin, 36 caisses de mastic, 25 *pondi* de cannelle, 6 sacs de coton, 10 caisses de poudre de sucre, 30 *pondi* de garance et 10 d'indigo²⁹. Corrado Doria, dont la *gripparia* a été prise par une galiote de Nègrepont, a perdu, outre ses vêtements, ses armes et son harnois, des pièces de martres et de loup cervier, de velours et de camocat de Damas, ainsi que des turquoises, pour une valeur totale de 2944 ducats³⁰. La cargaison saisie par le corsaire Nicolò di Moneglia en 1403 comporte 150 tonnes de vin de Roumanie et de Crète, des peaux, des soieries, 23 balles de papier, 15 tonnes de salpêtre, 6.000 éponges et surtout des épices de toute nature venues de l'Océan indien: cannelle, *semencina*, gingembre, borax, bois de santal et de Brésil, card amome, orpiment, mumie, rhubarbe et thymiane. Les dommages sont estimés, d'après les déclarations individuelles des marchands, à près de 16.000 ducats.

²⁸ ASGe, *Archivio Segreto*, Diversorum negociorum, n. 501, c. 113r.

²⁹ ASPo, *Archivio Datini*, B. 1171.

³⁰ ASGe, *Archivio Segreto*, Diversorum negociorum, n. 501, cc. 132v-133r.

Les denrées les plus précieuses disparaissent presque totalement après l'arrivée de la coque à Bruges, alors que les plaignants peuvent récupérer une grande partie du vin, du papier et du salpêtre. Les pondéreux semblent être moins touchés par les pillages des Génois³¹.

En Méditerranée occidentale, la course frappe durement les cargaisons de matières premières et de produits alimentaires. Sur vingt-six saisies de navires chargés de froment sicilien, la moitié est effectuée au détriment des Génois³². Un mémorandum remis en 1451 par les ambassadeurs génois à Barcelone énumère 53 incidents dont ont été victimes les armateurs et marchands de la Commune entre 1444 et 1450. Les Lomellini, Fieschi, Grimaldi, Spinola et Centurioni ont perdu des milliers de ducats sur les cargaisons saisies par les pirates catalans: peaux et laine anglaises, draps de Londres, fer et cuirs, cochenille, cire et soie, venus de Londres, de Lisbonne ou de Séville³³. La navigation atlantique de Gênes est à la merci des pirates catalans et majorquins. Toute saisie est profitable, à condition de pouvoir la vendre. Où s'effectue la vente des marchandises?

Les ports de recel sont rarement les ports d'armement des navires de course. Les pirates génois du XV^e siècle ont leurs bases en Corse, mais c'est à La Spezia qu'ils vont écouler, aux dires des Florentins, une grande partie des marchandises saisies³⁴. Savone joue un rôle semblable, de sorte que l'économie de course affaiblit le trafic portuaire de Gênes pour conforter en revanche celui de ses rivales ligures, moins doués pour les activités marchandes. On remarquera toutefois qu'en 1392 la nef Garzella qui s'est emparé du grain transporté par le navire de Francesco di Fermo va le décharger à Gênes³⁵, en temps de disette, les autorités communales oublient sans doute d'examiner la provenance de la marchandise. De même, les biens capturés par les Génois au détriment des marchands catalans sont vendus à Gênes, tandis que les cargaisons confisquées aux Génois par les Catalans arrivent sur le

³¹ BRAUNSTEIN 1987, Pourtant en 1413, la cargaison d'huile et de froment portée par la nef Santa Maria constitue la plus partie grande du butin enlevé par Rodrigo de Luna: cfr. UNALI, p. 146.

³² BRESO, I, p. 339.

³³ DEL TREPPO, p. 496.

³⁴ HEERS 1961, p. 307.

³⁵ ASPo, *Carteggio Pisa da Genova*, n. 516 (26 janvier 1392).

marché de Barcelone³⁶. Toutefois, on voit deux nefes génoises transporter leurs prises à Gaète et non vers les grandes escales de la Tyrrhénienne, habituellement fréquentées par les armateurs de la Commune. L'île de Malte apparaît aussi comme port de recel dans la correspondance Datini³⁷. La course génoise favorise ainsi des places de commerce secondaires, véritables parasites des grands organismes portuaires.

Le prélèvement ainsi effectué sur le cours normal des affaires est-il considérable? Peut-il être précisément évalué? Rares sont les procédures d'indemnisation permettant de chiffrer les pertes.

Elles interviennent lorsque les prises ont été effectuées en temps de paix ou au détriment des ressortissants des pays amis ou alliés ayant embarqué des marchandises sur les navires attaqués. A la suite de l'arraisonnement par Nicolò di Moneglia de la coque de Nicolò Rosso en 1403, une convention a été passée le 22 mars 1404 entre Gênes et Venise pour la restitution réciproque des biens confisqués. Il faut attendre quatre ans pour qu'un arbitrage de Florence fixe à 12.753 florins le montant des dommages, six ans pour qu'un accord se fasse sur l'échelonnement de la dette. En 1417, n'ont encore été payés que 1442 ducats³⁸. La correspondance Datini donne quelques montants des dommages infligés par les pirates: en 1387, l'attaque de sa nef coûte 35 à 40.000 florins à Percivale Spinola; en 1390, une nef catalane prise par la Garzella vaut 40.000 florins, tandis qu'Andrea de Grimaldi doit payer un tribut de 6.000 florins pour retrouver son navire.

En 1394, Paolo Lercario s'approprie 60.000 florins en vendant la cargaison de la nef qu'il vient de prendre. En 1401, Antonio di Guarco se saisit au large de Famagouste d'une nef sarrasine estimée 50.000 florins³⁹. Dans le memorandum qu'ils présentent à Alphonse V d'Aragon, en 1451, les deux ambassadeurs génois évaluent à plus de 100.000 ducats le montant des dommages subis par leurs concitoyens d'entre 1444 et 1450. Mais, si l'on se souvient que le nombre des incidents signalés est de cinquante-trois, les

³⁶ UNALI, p. 147 et DEL TREPPO, p. 496.

³⁷ ASPo, *Carteggio Pisa da Genova*, n. 513 (12 décembre 1390); n. 517 (24 mars 1394) et n. 518 (15 août 1394).

³⁸ BRAUNSTEIN 1987.

³⁹ ASPo, *Carteggio Pisa da Genova*, n. 509 (30 mars 1387), n. 513 (12 décembre 1390), n. 518 (17 novembre 1394), n. 521 (29 novembre 1401).

pertes moyennes seraient d'à peine 2.000 ducats par navire ⁴⁰. Les dommages subis par les victimes s'en trouvent singulièrement diminués.

Ces évaluations invitent à s'interroger sur l'impact économique de la course et de la piraterie à la fin du Moyen Age. Deux indicateurs devraient permettre de le mesurer: le nombre des pertes, la valeur des marchandises saisies. En ce qui concerne Gênes, aucune statistique d'ensemble n'est disponible. Mais en Sicile, H. Besc a pu comptabiliser 120 à 130 prises sur 3.800 mouvements de navires connus; c'est dire qu'un navire sur quarante est victime de la course au départ de la Sicile. Or, entre 1392 et 1460, on ne compte qu'une douzaine de saisies opérées au détriment des Génois, contre une trentaine à celui des Vénitiens ⁴¹. Les cinquante-trois incidents énumérés dans le mémorandum remis à Alphonse V portent sur sept années, soit à peine huit actes de piraterie catalane par an. Or, *l'Officium Maris* de Gênes enregistre, en dehors du trafic de cabotage qui échappe à sa compétence, la sortie de trente vaisseaux d'août 1402 à juillet 1403 et de soixante-deux en 1409 ⁴². Si l'on admet avec F. Braudel ⁴³ que les petits tonnages sont dans un rapport d'environ 1 à 10 avec les gros cargos, et qu'ils sont tout autant que ceux-ci victimes de la piraterie, le nombre des pertes relevé dans les eaux siciliennes paraît pouvoir s'appliquer à l'ensemble de la navigation génoise: 2 à 3% des bâtiments risquent de connaître l'infortune de la mer.

Rapporté à l'ensemble du trafic, la valeur des marchandises saisies n'est pas non plus considérable. Les correspondants de Francesco di Marco Datini énumèrent quelques prises, dont la plus élevée, une nef saisie par Paolo Lercario, vaudrait 60.000 florins. Or dans le même temps – 1395 – le chargement des dix galères vénitiennes rentrant d'Orient, trois d'Égypte, cinq de Syrie, deux de Roumanie, s'élève à 630.000 ducats, soit à 63.000 ducats en moyenne par galère ⁴⁴.

On signale même en 1396 l'arrivée à Gênes de deux galères de Syrie, dont la cargaison dépasserait en valeur 200.000 florins ⁴⁵. L'arraisonnement

⁴⁰ DEL TREPPO.

⁴¹ BESC, I, pp. 339-340.

⁴² FERRER I MALLOL 1974, pp. 268 et 270.

⁴³ BRAUDEL 1966, I, p. 272.

⁴⁴ HEERS 1955a, p. 189.

⁴⁵ ASPo, *Carteggio Pisa da Genova*, n. 519 (18 février 1396).

d'un navire venu d'Orient est certes un coup sévère porté aux intérêts économiques de Gênes, mais la perte n'est pas irrémédiable, d'autant que la cargaison vendue par le pirate se trouve réintroduite dans le circuit économique et que par le jeu des négociations, des dédommagements et parfois des représailles, l'armateur lésé peut retrouver une partie de son capital. Sur l'ensemble du trafic, la ponction du pirate reste marginale.

Un autre fait vient le confirmer: l'examen des assurances maritimes à Gênes. Le taux de la prime demeure modéré, quelle que soit la période que l'on considère. En 1391, un transport de grain de Caffa à Gênes acquitte une prime de 6,8% de la valeur de la cargaison⁴⁶.

L'année suivante, deux assurances sur le corps d'une nef allant de Gênes à Famagouste sont au taux de 2 et de 4% tandis que le tarif est de 3% sur des balles de cochenille pour le trajet inverse⁴⁷.

Des balles de drap d'Angleterre chargées à Cadix pour un voyage vers Rhodes sont grevées d'une prime au taux de 5 1/3% et d'autres marchandises sont transportées de Gaète à Chio au taux de 4%. En 1397, alors que les Turcs menacent Constantinople, la prime sur une balle de soie allant de Caffa à Gênes n'est que de 5%; le taux passe à 3% sur une cargaison des galères de Syrie⁴⁸. Au milieu du XV^e siècle, les assurances contractées à Gênes pour des voyages vers Famagouste, Chio et Péra oscillent entre 4 et 8%, taux inférieurs de moitié à celui qu'on exige à Barcelone. Seuls les transports vers les Flandres et l'Angleterre, en raison de la piraterie catalane au long des côtes ibériques, acquittent des primes un peu plus élevées, 7 à 8% en moyenne⁴⁹. A la fin du XV^e siècle, un registre d'assurances de 1485-1486 mentionne des taux annuels de 8 à 12% sur le corps des gros bâtiments, tandis que, selon les secteurs du trafic maritime, la prime oscille de 2,3 à 10%: vers la Sardaigne, 4,5% vers les Baléares, 2,3% vers la Sicile, 3% vers Cadix, 8,7% vers l'Angleterre, 5,75% vers Alexandrie, 3,6% vers Chio et 10% pour des voyages directs de Chio à Middelbourg⁵⁰. Le taux est donc généralement modeste et ne dépasse 10% que dans des cas tout à fait

⁴⁶ ASGe, *Notai antichi*, n. 448, c. 145v.

⁴⁷ ASPo, *Memoriali da Genova*, n. 733, cc. 135v, 137r, 138v.

⁴⁸ *Ibidem*, n. 734, c. 28v, 334r-v et n. 735, c. 179r.

⁴⁹ DEL TREPPO, pp. 517-521.

⁵⁰ HEERS 1959b, pp. 15-17.

exceptionnels. Le faible coût de l'assurance maritime à Gênes à la fin du Moyen Age confirme l'incidence réduite de la piraterie sur les échanges.

Malgré quelque incertitude sur la proportion des prises par rapport au mouvement des navires, les indices qui ont pu être réunis permettent d'affirmer que le commerce occulte a une importance très réduite dans l'économie génoise à la fin du Moyen Age.

Certains armateurs, certes, n'hésitent pas, pour frauder le fisc, à décharger hors du contrôle des gabelots ou à faire passer pour génoise une part de cargaison revenant à un étranger. La contrebande, comme la piraterie, est aussi vieille que l'histoire; elle ne semble pas avoir ébranlé les piliers de l'économie génoise que sont la banque et le commerce à longue distance. La course et la piraterie sont des formes parasitaires les plus graves de l'économie d'échanges. Leur histoire est confuse, saccadée, malaisée à saisir. A Gênes, elles ne constituent qu'une ressource d'appoint, réservée à quelques marginaux des mers, très rarement aux armateurs en place pour qui le commerce maritime, sous ses formes légales et reconnues, demeure l'activité normale.

Plutôt victimes qu'agresseurs, mais confiants dans leurs moyens navals et dans l'excellence de leurs techniques commerciales, les Génois à la fin du Moyen Age ne paient qu'un tribut modeste au banditisme des mers.

Les actes notariés génois au Moyen Age

Les archives de Gênes ont acquis une renommée internationale en raison de deux fonds extrêmement riches, les Archives du Banco di San Giorgio, puissante association des créanciers de l'État, qui en vient à l'époque moderne, à contrôler une grande partie de la vie financière et économique de la Ligurie et même de l'Europe par son rôle d'intermédiaire entre l'Espagne et les Pays-Bas et sa participation active aux foires de change¹. L'autre fonds important est constitué par les minutiers et les liasses des notaires déposées depuis le XII^e siècle et dont la masse défie les chercheurs².

En effet la première caractéristique de ce fonds est son importance quantitative et son ancienneté. Les historiens génois et ceux de l'école de Wisconsin se sont beaucoup intéressés aux registres notariés du XII^e siècle, aujourd'hui presque totalement publiés³. Gênes possède en effet le plus ancien minutier notarial du monde méditerranéen, celui de Giovanni scriba, dont les actes ont été préservés pour les années 1154 à 1164. Avant cette date, nous conservons, bien sûr, des actes notariés isolés provenant d'offices tenus par des ecclésiastiques, comme c'est le cas à Venise où les premiers contrats notariés connus viennent de clercs instrumentant pour les églises locales. A Gênes, ont été sauvegardés une dizaine de fragments de minutiers du XII^e siècle. Mais dès le siècle suivant, le nombre passe à plus de cent cinquante et, si l'on comptabilise les liasses et minutiers antérieurs au XVI^e siècle, l'on arrive à près de sept cents unités archivistiques⁴. Sur ce nombre, très peu ont été publiés lorsqu'ils ont été rédigés à Gênes même⁵. En revanche, la plupart des

* Publicato in *Univers du Texte. Genèse, Fonction et Constellation*, éd. SH. SATO, Nagoya 2006, pp. 252-264.

¹ Sur les archives du Banco di San Giorgio, voir FELLONI 1998, I, pp. 451-459 et les volumes d'inventaires publiés sous la direction de G. Felloni par le Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Roma.

² Voir en dernier lieu *Cartolari (150-299)*.

³ *Giovanni Scriba; Oberto (1186); Oberto (1190); Guglielmo Cassinese; Lanfranco*.

⁴ MORESCO - BOGNETTI.

⁵ Voir par exemple, FERRETTO 1906.

minutiers instrumentés dans les colonies génoises d'Orient sont aujourd'hui édités⁶, à l'exception de quelques fragments provenant de Famagouste, de Pera et de Caffa, mais dont le contenu ne devrait pas révolutionner notre connaissance de l'histoire des établissements génois d'Orient. Il faut noter toutefois que ce n'est qu'à partir de 1466 que le gouvernement génois se préoccupa de conserver les actes des notaires défunts, en obligeant les héritiers à les remettre au « Collegio », organisme dirigeant de la corporation des notaires, qui devait désigner deux de ses membres pour relire et conserver les actes qui leur étaient remis⁷. Dans la constitution du fonds notarial, il faut aussi évoquer le bombardement de Gênes par la flotte du roi de France, Louis XIV, en mai 1684 et l'incendie qui s'en suivit dans le dépôt notarial. Il en résulta un grand bouleversement des fonds, mal réorganisés par la suite, de sorte qu'aujourd'hui dans un même registre peuvent figurer des actes de plusieurs notaires ayant exercé leur art à des époques très différentes. La nécessité d'un catalogue scientifique, identifiant l'auteur des actes, leur date, le lieu d'instrumentation est donc impérative. Malheureusement le travail en ce sens évolue lentement, de sorte que seuls les trois cents premiers minutiers ont fait l'objet d'une étude systématique, de même qu'une partie d'un fonds annexe, appelé « Notai ignoti », regroupant des fragments de minutiers d'identification incertaine⁸. Aussi, en l'absence de tout catalogue thématique, chaque chercheur est-il encore obligé de reprendre le dépouillement complet des minutiers ou des liasses qui concernent sa période d'étude, au moins pour les minutiers et liasses dont la numération est postérieure au numéro 299 du catalogue ancien des notaires génois.

Pourquoi cette floraison d'actes notariés à Gênes? Comme dans toutes les villes méditerranéennes, héritières d'un long passé romain, marqué par

⁶ Actes de Pera: ROCCATAGLIATA 1982a; BALARD 1987c, pp. 9-78; ROCCATAGLIATA 1999, pp. 101-160.

Actes de Caffa: BALBI - RAITERI; BALARD 1973; AIRALDI 1974.

Actes de Chio: ARGENTI 1958, III; GIOFRÈ 1962a, pp. 319-404; ROVERE 1979; ROCCATAGLIATA 1982b; BALARD 1988b; BASSO; PIANA TONIOLO.

Actes de Famagouste: PAVONI 1982; POLONIO 1982; BALARD 1983c; BALARD 1984b; PAVONI 1987; BALARD - DUBA - SCHABEL; BALARD - BALLETTTO - SCHABEL.

Actes de L'Aïas: BALLETTTO 1989.

Actes de Kilia-Licostomo: PISTARINO 1971; BALBI - RAITERI; BALARD 1980.

⁷ COSTAMAGNA 1970, pp. 223-224.

⁸ BOLOGNA.

l'activité des *tabularii*, le notaire est un personnage essentiel de la vie citadine⁹. N'imaginons surtout pas qu'il s'agisse d'un notable disposant d'une *scribania* de grand confort, à l'image de ce que sont aujourd'hui les notaires dans nos villes. J'ai pu retrouver le testament du notaire Lamberto di Sambuceto, dont j'ai publié les actes de Caffa et une partie des actes de Chypre entre 1289 et 1307¹⁰. A son retour en métropole, il continue à travailler puis dicte son testament en mars 1325: il lègue près de quatre livres de Gênes aux églises qui devront dire des messes pour le repos de son âme, possède 118 livres données à ses proches, mais sur cette somme cent livres proviennent de la dot de son épouse. C'est dire que nous avons affaire à un personnage modeste dont les aventures outre-mer pendant plus de vingt ans n'ont pas fait la fortune. La plupart du temps, le notaire installe son banc dans un lieu public, à la croisée de deux voies citadines, près du porche d'une église, sous la *loggia*, le portique où se déroulent les rites d'un clan familial, ou bien près du port. Ce n'est pas un spécialiste ne recueillant qu'un seul type d'affaires. On trouvera dans un minutier aussi bien la vente d'une maison ou d'un terrain qu'une procuration, aussi bien un contrat commercial pour un voyage lointain que la vente à crédit d'une vache ou d'une paire de draps. L'extrême variété des affaires traitées est une source considérable d'information dans les domaines les plus divers. Les actes notariés renseignent en effet sur la propriété foncière, sur le droit commercial et la pratique des affaires, la condition juridique des personnes, le droit familial et successoral, la diplomatie communale puisqu'il n'est pas rare de trouver dans un minutier des instructions remises à des envoyés ou des lettres reçues de personnalités du monde politique ou ecclésiastique. Point de distinction entre les fonctions publiques du notaire, agissant comme scribe de chancellerie, et ses fonctions privées au service d'une clientèle de marchands, de boutiquiers, d'artisans ou de simples paysans. On peut néanmoins s'attendre à trouver davantage d'actes commerciaux chez un notaire qui instrumente dans les quartiers des affaires à Gênes, plutôt qu'auprès d'un autre dont l'activité se déroule tout entière dans un petit bourg de la Riviera ligure¹¹. Chez celui-ci, les actes fonciers, les petites ventes à crédit l'emporteront sûrement sur tout autre forme de contrat.

⁹ Cfr. *supra* COSTAMAGNA 1970.

¹⁰ BALARD 1984b, pp. 413-414.

¹¹ Voir par exemple BALLETO 1985.

Comment travaille le notaire génois? Installé à son banc, il accueille les clients de passage et hèle deux ou trois témoins pour qu'ils acceptent de figurer au bas de l'acte et d'attester son caractère exécutoire. Il ne peut dans ces conditions rédiger un acte comportant toutes les formules juridiques qui en garantissent l'authenticité. Il se contente de rédiger une « notule » sur une feuille volante. Celle-ci comporte les formules initiales de l'acte, mentionnant les parties en présence, puis les formules finales avec le nom des témoins, le lieu, le jour et l'heure de la rédaction. Dans les parties restées en blanc, le notaire résume le contenu de l'acte, avec des renvois en marge abrégant les formules qui devront être développées. On rencontre encore aujourd'hui quelques-unes de ces « notules » dans les minutiers, à la page où se trouve développé le texte de l'acte auquel elles se réfèrent. Le second stade de la rédaction de l'acte notarié s'effectue sur un « manuale », sorte de cahier de brouillon utilisé par le notaire. Chaque acte est réduit à une extrême concision: l'invocation est le plus souvent réduite à un signe de croix; le texte ne comprend que les éléments strictement indispensables à l'intelligence de l'affaire; les clauses finales de sanction ou de renonciation sont assez brèves. Il manque généralement les formules du protocole initial et la date se réduit souvent à l'indication du jour du mois. Le notaire a parfois l'habitude de barrer d'un trait oblique un acte transcrit dans son « cartulaire » (minutier), ou trace une ligne ondulée pour les actes interrompus ou cassés par la volonté des parties. L'usage du « manuale » ne correspond pas à une nécessité juridique, mais à des avantages pratiques: l'acte est rapidement rédigé devant les témoins, leur est lu et ensuite le notaire transcrit le document dans son « cartulaire »¹².

Le troisième stade de la rédaction, beaucoup plus formel, est la transcription dans un minutier. Le document comporte alors trois parties: le protocole initial avec une invocation symbolique (une croix) ou verbale (« In nomine Domini amen ») et l'énoncé des parties en présence; le texte avec le dispositif et les formules finales de renonciation et de sanction; l'eschatocole avec l'indication du lieu, extrêmement précise, de la date (année, jour, mois, heure, indiction) et les noms des témoins. Il est entendu qu'il faut deux témoins pour la rédaction d'un acte concernant la vie courante, mais cinq doivent être présents lors de la rédaction d'un testament. Les minutiers sont semblables pour les transactions commerciales, les testaments, les sentences ou les inventaires. Mais, après 1250, la chancellerie des

¹² COSTAMAGNA 1961.

consuls de justice, à cause du grand nombre d'actes demandés, se sert de cartulaires particuliers pour les inventaires et les sentences: on parlera alors de « notai giudiziari », qui constituent un fonds particulier au sein des archives notariales de Gênes¹³. Dans ses minutiers, afin de se retrouver plus facilement, le notaire porte en marge le nom des parties contractantes et une indication chiffrée (souvent *III*, c'est-à-dire trois deniers) pour mentionner le paiement des émoluments qui lui sont dus pour la rédaction de l'acte. Lorsque son client le lui demande, le notaire peut à partir de son minutier délivrer une « grosse » sur parchemin, soit le texte développé de l'acte à l'intention d'une des parties contractantes. Mais le notaire qui jouit de la *publica fides* peut se contenter du minutier pour attester en justice de la vérité d'un contrat. Parfois une grosse est restée dans les feuillets du minutier, quand elle n'a pas été remise au client du notaire, et l'on peut alors comparer la rédaction avec celle qui se trouve dans le minutier. Le seul complément notable est constitué par le *signum* du notaire, qui, bien évidemment, ne figure pas dans le minutier.

Pour suivre le travail du notaire au jour le jour, examinons l'activité de Lamberto di Sambuceto dont nous avons conservé quatre séries d'actes instrumentés à Caffa en Crimée: la première va du 23 avril au 20 août 1289, la deuxième du 24 octobre au 22 décembre 1289, la troisième du 22 avril au 28 mai 1290, la quatrième du 29 mai au 17 août 1290, soit neuf mois et demi d'activité sur seize mois de séjour, les autres actes notariés pouvant être considérés comme perdus. Au total, subsistent 903 documents, inégalement répartis dans le temps. Pendant les mois de printemps et d'été, Lamberto di Sambuceto a rédigé 819 actes répartis sur 193 jours, soit un peu plus de quatre actes par jour. Ce n'est là qu'une moyenne; or, d'un mois à l'autre, le notaire a un rythme de travail fort variable. En 1289, au cours de la belle saison, il instrumente 352 actes en 89 jours, soit à peine quatre actes par jour. Son activité faiblit en mai et surtout en juillet, alors qu'elle est intense en juin et en août. L'année suivante, la moyenne se relève: 467 actes en 104 jours. Le notaire est très actif en avril et en août, beaucoup moins en mai¹⁴.

Les variations journalières sont encore plus sensibles. Le 8 juin 1289 et le 27 avril 1290, Lamberto di Sambuceto instrumente jusqu'à seize actes

¹³ *Cartolari (150-299)*, pp. 16-17.

¹⁴ BALARD 1973, pp. 16-17.

dans la même journée, dont treize au cours de l'après-midi. Au contraire, pendant trente-huit jours, répartis à peu près également tous les mois et correspondant le plus souvent à des samedis, dimanches et veilles de fêtes religieuses, le minutier ne contient qu'un seul acte par jour. Encore peut-on se demander si le notaire n'a pas plutôt daté le moment de la transcription sur son minutier d'un contrat que les parties intéressées seraient venues antérieurement conclure. Vingt-deux journées en 1289, treize en 1290 ne sont représentées par aucun document, lacune qui correspond à peu près aux dimanches et aux grandes fêtes religieuses, traditionnellement célébrées dans la chrétienté médiévale. Il faut aussi tenir compte des deux voyages que le notaire fit à Solgat, à l'intérieur de la Crimée, en 1290. Ces déplacements interrompent son activité et provoquent un certain désordre chronologique dans les textes du minutier. Reste une lacune inexplicable: aucun acte n'a été rédigé entre le 1^{er} et le 7 août 1289. Le minutier ne présentant aucune solution de continuité, il faut supposer que le notaire est resté inactif pendant ce laps de temps.

Au cours de l'automne et de l'hiver, le travail du notaire est moins intense. Encore actif dans les derniers jours d'octobre et les premiers de novembre – 23 documents ont été rédigés entre le 24 octobre et le 3 novembre – le notaire voit ensuite beaucoup moins de clients recourir à ses bons offices. Avec l'hiver, les transactions commerciales se ralentissent, quand elles ne cessent pas tout à fait, de telle sorte qu'entre le 7 novembre et le 22 décembre, vingt actes seulement ont été instrumentés. Au contraire, l'approche du printemps ranime les affaires: le notaire a transcrit 36 actes sur son minutier entre le 14 et le 27 mars 1290.

Son activité quotidienne est rythmée par les sonneries des heures canoniales «seuls points de repère de la journée», selon l'expression de Jacques Le Goff¹⁵. Lamberto di Sambuceto se règle sur les sonneries des cloches pour dater ses actes, après y avoir inscrit l'année, l'indiction, le mois et le jour. Il reçoit quelques clients le matin entre prime et tierce; mais le plus grand nombre de documents – 523 sur 903 – a été rédigé en début d'après-midi, avant nones et jusqu'à vêpres. Dans la soirée les clients se font plus rares, mais parfois notre notaire doit exercer jusqu'aux dernières cloches du soir, et la rédaction de six actes l'oblige même à instrumenter au-delà de cette dernière sonnerie du jour.

¹⁵ LE GOFF 1964, p. 229.

Le notaire doit en effet répondre aux désirs de sa clientèle, marchands affairés, armateurs inquiets ou moribonds soucieux de dicter leurs dernières volontés. Les autorités locales font appel à lui: le consul Oliverio Doria et son frère comparaissent, à l'occasion de procurations ou de quittances; les petits fonctionnaires, attachés à la cour du consul, sont souvent cités, parfois comme parties, plus souvent comme témoins. Les artisans viennent devant notaire reconnaître une dette, ou engager un apprenti. Des Grecs, des Arméniens, des Sarrasins (entendons par là des Turco-Tatars) sont cités dans le minutier; leurs affaires requièrent la présence d'un interprète. Mais ce sont surtout les marchands qui constituent les plus fidèles clients: ils ont recours au notaire pour recevoir des sommes en « commande », emprunter, changer, affréter un navire, vendre un esclave ou des marchandises. En ce sens, grâce à une clientèle riche et variée, le travail de Lamberto di Sambuceto est lié à l'activité économique de Caffa sous tous ses aspects.

Contrairement à beaucoup de ses confrères qui indiquent dans les marges, soit les destinataires des « grosses » sur parchemin, soit l'annulation de l'acte par accord des parties ou extinction du contrat, Lamberto di Sambuceto ne porte guère d'annotations marginales sur son minutier. La lettre « f », abréviation de *factum*, signifie qu'un acte authentique sur parchemin a été délivré. Lorsque plusieurs « f » sont inscrits en face d'une même minute, il semble que plusieurs « grosses » aient été délivrées, sans doute pour chacune des parties en présence. Les annotations marginales correspondent le plus souvent aux actes annulés d'un trait de plume oblique. Elles constituent à elles seules un véritable document: date, noms des parties et des témoins, quittance accordée par un créancier satisfait, annulation par accord des parties, ou bien à la suite d'une erreur de transcription¹⁶.

Dans le minutier, les documents se suivent avec une apparente belle continuité; séparés les uns des autres par un espace uniforme d'environ deux centimètres, ils ne sont jamais précédés d'un feuillet laissé en blanc, partiellement ou totalement. L'ordre chronologique est dans l'ensemble respecté. Quelques interversions n'en sont pas moins remarquables. Certaines résultent vraisemblablement d'erreurs du scribe, par exemple sur le quantième du mois. L'ordre chronologique journalier n'est pas exempt d'anomalies: le notaire fait passer parfois des actes datés du matin après d'autres rédigés dans l'après-midi ou en fin de soirée. Ne serait-ce pas l'indice que la minute

¹⁶ BALARD 1973, pp. 23-24.

est transcrite sur le registre bien après l'audition des parties? Les interversions provoquées par les voyages du notaire le confirment: les actes instrumentés durant ses déplacements ne figurent pas à leur place chronologique dans le minutier. Il est probable qu'à son retour à Caffa, le notaire transcrit immédiatement les contrats les plus urgents, puis, au premier moment de liberté, reporte d'après ses notes le texte des accords instrumentés hors de Caffa. La minute ne serait donc pas rédigée au moment où les parties expriment leurs volontés, ce que semble démontrer le *ductus* régulier de l'écriture. La rédaction des minutes n'est pas exempte d'erreurs. Certaines ont été relevées par le notaire, d'autres négligées. Un trait de plume barre un mot erroné, soit le nom d'une des parties, soit un chiffre inexact, soit le premier mot d'une formule venue sous la plume, avant que la phrase précédente ne soit achevée. Le notaire corrige alors dans l'interligne, en ajoutant un mot à la place que celui-ci devrait normalement occuper dans le texte. Si l'oubli concerne une formule entière, celle-ci est ajoutée en fin d'acte, et un signe dans le texte annonce le renvoi. Il semble bien que l'activité intense du notaire soit responsable des erreurs. Devant transcrire sur son registre seize actes instrumentés en une seule journée, le 8 juin 1289 ou le 27 avril 1290 par exemple, il relâche son attention, particulièrement au moment des clauses de renonciation qu'il connaît de mémoire. Ajoutons encore, dans ce sens, l'inobservation de l'ordre chronologique horaire. Au moment de la transcription, le notaire fait passer en tête les actes les plus urgents, relègue les autres à la fin de son travail, même s'ils sont antérieurs aux premiers. L'existence d'un « manuale » est enfin mise en évidence par l'impossibilité matérielle d'écrire directement sur le registre plusieurs actes datés de la même heure: quatre contrats *circa vespervas* le 2 juin 1290, six autres *inter nonam et vespervas* le 24 octobre 1289, six actes *circa terciam* le 5 mai 1289. Il est certain que Lamberto di Sambuceto avait un « manuale » à sa disposition, et qu'il a développé ensuite sur le « cartulaire » les notes prises en présence des parties et des témoins¹⁷.

Intéressons-nous maintenant à quelques aspects de la rédaction de l'acte notarié. Celui-ci comprend toujours une invocation, de formulation très simple « In nomine domini amen », et invariable, quelle que soit la nature du document. La suscription comporte l'énoncé des parties prenantes, avec l'indication de leur filiation s'il s'agit d'un mineur ou pour éviter toute

¹⁷ *Ibidem*, pp. 25-28.

confusion avec un parent proche, ou s'il s'agit d'une femme, le nom est complété par celui de son mari et de l'un de ses proches qui lui sert de conseiller ou de garant. Le dispositif des minutes respecte les usages génois. Les clauses de forme sont très courtes dans les contrats commerciaux, plus étendues au contraire dans le texte des testaments, des contrats de nolisement et de vente. Les clauses de style, renonciations, obligations et sanctions, sont longuement développées; le notaire veut leur donner un relief particulier, sauf dans quelques procurations où il les abrège.

L'eschatocole, qui suit les clauses de style, s'ouvre par l'indication du lieu où le contrat a été conclu. Lamberto di Sambuceto instrumente d'habitude soit à la *logia Ianuensium*, soit au *fondico Ianuensium* de Caffa. La *logia* est sans doute un portique dépendant de la maison du consul: celui-ci y tient sa cour, et son entourage de familiers et de petits fonctionnaires est très souvent requis pour témoigner des actes passés par le notaire. Le principal entrepôt des marchands génois est tout proche, au point que parfois *logia* et fondouk sont confondus. Les actes de l'automne et de l'hiver ont été rédigés, en majorité, dans le fondouk des Génois, bâtiment sans doute couvert, tandis qu'à la belle saison, Lamberto di Sambuceto se tient plus volontiers à la *logia*. Le notaire est aussi appelé par ses clients à leur domicile. Quarante-neuf actes concernant des affaires commerciales, ou enregistrant les dernières volontés d'un mourant, ont été passés dans des maisons privées, désignées par le nom du propriétaire. Des marchands appellent le notaire dans leur boutique, située parfois dans le même bâtiment que leur domicile.

En ce qui concerne la datation des actes, Lamberto di Sambuceto est très précis et respecte les usages génois. La date est toujours inscrite à la fin de l'acte dans un ordre immuable: année, indiction, jour, mois et heure. Le style de l'année est celui de la Nativité, indiqué par la formule *anno domi-nice nativitatis*, suivie de 1289 ou 1290, en lettres et en chiffres romains. Le notaire se montre plus négligent au moment d'écrire l'indiction, comptée suivant le système génois à partir du 24 septembre. La numération des jours est progressive à l'intérieur de chaque mois; elle est écrite généralement en chiffres romains, mais en toutes lettres pour les premiers jours du mois et pour le dernier. La datation horaire donne lieu à des indications très précises. Il importait en effet de marquer la priorité de certains actes par rapport à d'autres, en cas de contestation. Pour dater ses minutes, le notaire fait usage d'indications variées, pas assez nombreuses toutefois pour éviter que plusieurs actes ne soient datés du même moment. La succession chronologique est la suivante: *circa primam, inter primam et terciam, circa terciam, inter*

terciam et nonam, circa nonam, inter nonam et vespervas, circa vespervas, inter vespervas et completorium, circa completorium, circa campanas nocturnas. L'heure exacte est donc donnée par les sonneries des heures canoniales. On remarquera que sexte n'est jamais mentionnée, ce qui sous-entendrait que tierce correspond au *triborium* du matin, se terminant à midi. Quinze pour cent de nos textes ont été rédigés *inter primam et terciam*, aux environs de neuf heures du matin, soixante actes *circa terciam*, 119 en début d'après-midi. Dès ce moment, les minutes se succèdent nombreuses: entre midi et vêpres, Lamberto di Sambuceto instrumente près des deux tiers de ses actes. Après le coucher du soleil, les clients se font plus rares: 86 actes entre vêpres et complies, 36 au moment des dernières sonneries du jour et seulement six au-delà de cette heure. Ainsi s'achève la longue journée du notaire. Installé à son banc dès les premières heures du jour, il voit arriver les premiers clients, peu nombreux, mais pressés. Il a fort à faire en début d'après-midi, notant à la hâte la volonté des parties. Après vêpres, son activité se relâche, et Lamberto peut se rendre chez un particulier, transcrire sur son registre les actes de la journée, ou préparer les « grosses » que réclament ses clients¹⁸.

L'acte juridique n'aurait aucune valeur sans la présence des témoins. Le notaire les cite toujours à la fin de l'acte, par la formule *presentibus testibus* ou par une autre plus solennelle *testes vocati et rogati*, à l'occasion de la rédaction de testaments. Dans 90% des cas, le nombre des témoins est réduit à deux. Il passe à trois dans 65 documents, à quatre dans cinq actes, à cinq et même à sept à l'occasion des testaments. Le nombre des témoins est d'autant plus élevé qu'est importante la nature de l'acte, ou éminente la position sociale des parties. La présence de trois témoins est requise pour la conclusion de contrats de nolisement, de *societas*, pour des ventes d'esclaves, de bateaux, de maisons, pour certaines opérations de change ou pour des quittances portant sur des sommes élevées, mais jamais pour de simples accords commerciaux. Un certain nombre de ces textes mettent en présence Latins et indigènes; en ce cas, le troisième témoin est l'interprète qui a facilité la transaction. Quels sont les témoins appelés par le notaire? Il s'adresse à des personnes occasionnellement présentes au moment de la constitution de l'acte juridique, ce qui nous permet de connaître un bon nombre d'habitants de Caffa qui ne comparaissent jamais en tant que parties. Souvent les mêmes noms se retrouvent dans plusieurs accords

¹⁸ *Ibidem*, pp. 30-31.

successifs conclus à la même heure: deux notaires, collègues de Lamberto, mais dont on n'a pas conservé les actes, deux greffiers et l'interprète attaché à la cour du consul. On imagine volontiers notre notaire en quête d'un témoin, appeler l'un des employés venu prendre l'air à la porte de la maison commune. Aucune femme n'est mentionnée parmi les témoins. Lorsqu'un contrat est conclu avec une femme, la présence de deux conseillers, *consiliatores*, est requise; ils servent alors de témoins.

Dans son activité, le notaire Lamberto di Sambuceto a à faire surtout avec une clientèle de marchands résidents ou venus pour un temps limité à Caffa. Les contrats commerciaux et financiers dominent dans son minutier. Ils permettent aux hommes d'affaires de trouver les capitaux, les marchandises, les bateaux dont ils ont besoin. A cela s'ajoutent des contrats intéressant la vie sociale, qui fournissent d'utiles indications sur les maisons, les conditions de travail, la fortune de quelques Génois de Caffa à la fin du XIII^e siècle.

L'importance des contrats commerciaux et financiers est mise en évidence par leur nombre dans le minutier: 659 textes, soit plus des deux tiers du total. D'où proviennent les capitaux qui alimentent le grand commerce? Les bénéfices réalisés à l'occasion d'affaires anciennes fournissent en partie l'argent nécessaire à de nouvelles. Les bailleurs de fonds remboursés remettent d'autant plus vite leurs capitaux en circulation qu'ils recouvrent dans un délai de quelques mois, parfois même de quelques semaines les sommes qu'ils avaient confiées en commande. Loin de thésauriser, les Génois de Caffa investissent. Si élevés que soient les bénéfices réalisés dans le commerce en mer Noire, ils ne sauraient suffire à eux seuls à l'essor des affaires. Un apport extérieur est indispensable. Il provient tout naturellement de Gênes, et surtout de Pera, la colonie génoise de Constantinople, qui, grâce à un essor plus ancien, dispose de fonds abondants. La métropole envoie des barres d'argent, le métal blanc étant très recherché dans les pays mongols. De Pera proviennent des hyperpères à la frappe de Constantinople qui sont l'objet d'opérations de change complexes. Les capitaux, une fois réunis, sont rapidement réinvestis. Prêteurs et preneurs passent devant le notaire pour conclure des accords commerciaux, dont la forme est tout à fait semblable à celle des actes passés en Occident¹⁹.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 35-36.

Parmi ces contrats domine la « commande », avec 133 actes de ce type. On rappellera que ce contrat, conclu pour un seul voyage, rapproche un investisseur sédentaire qui apporte la totalité du capital et un marchand itinérant dépourvu de capitaux propres et qui offre sa seule force de travail²⁰. Les bénéfices, à la fin du voyage, sont généralement répartis à raison des trois quarts pour l'investisseur et d'un quart pour le marchand itinérant, la répartition pouvant parfois être de deux tiers et d'un tiers. L'objet du contrat est toujours mentionné; le capital est représenté par une somme en monnaie de Caffa – l'aspre baricat – petite monnaie d'argent – parfois en hyperpères de Constantinople ou même en livres de Gênes, lorsque la répartition des bénéfices doit s'effectuer en métropole. Dans soixante accords, des marchandises constituent le capital prêté au marchand: tissus et pelleteries ou bien produits alimentaires divers. Que ce soit pour obtenir des fonds ou des marchandises négociables, le marchand s'adresse généralement à plusieurs prêteurs, réunissant la part de chacun dans une même entreprise. Participant aux risques de mer, puisqu'il ne retrouve son capital qu'au terme du voyage, l'accommodant a un droit de regard sur les modalités de l'expédition. Il fait préciser devant notaire le lieu où le commerce doit s'exercer et impose des limites à l'initiative de son mandataire. Il prévoit la répartition des bénéfices et le lieu où doit se dérouler la reddition des comptes, le plus souvent à Caffa, au retour du voyage, parfois à Gênes, lorsque le capital est représenté par des livres génoises que le propriétaire entend rapatrier après les avoir fait fructifier, l'espace d'un voyage. A la « commande », on peut adjoindre la *societas maris* qui se différencie de la précédente par le fait que le marchand itinérant apporte une part du capital, souvent la moitié de celle de l'investisseur. Au retour du voyage, les bénéfices sont partagés par moitié. La souplesse du contrat de commande permet à des gens de toute classe sociale de participer au commerce maritime, sans pour autant éloigner les plus fortunés. Elle correspond donc aux besoins d'un temps où les effets du commerce maritime et les espoirs de profit qu'il fait naître se répandent dans toute la société génoise. Au contraire, la *societas maris* est réservée à de gros contrats, où le capitaliste et le marchand ne se distinguent l'un de l'autre que par la somme qu'ils mettent en jeu, mais absolument pas par leur condition sociale. Les deux contrats ont le même objectif: rassembler les capitaux nécessaires au

²⁰ PRYOR 1983, pp. 133-194.

commerce maritime, faire coopérer capitaliste et marchand à ses risques, rétribuer chacun en fonction de son apport et de son travail²¹.

Le commerce maritime implique la possession ou la location de navires. Les ventes de bateaux, pas très nombreuses, font l'objet d'un contrat notarié très précis: l'acheteur fait préciser qu'il se rend acquéreur non seulement de la coque du navire, mais aussi de tout son équipement, et, plus encore, de tous les droits que son ancien propriétaire pouvait revendiquer auprès de tiers, à propos de son bien. Plus que la vente qui concerne de gros « capitalistes », la location de navires intéresse les marchands. L'accord entre propriétaires et locataires comporte des clauses très précises, dont l'ensemble constitue un contrat de nolisement²². Celui-ci est divisé en trois parties: les obligations des propriétaires ou *patroni* du navire, les obligations des marchands ou *naulizatores*, enfin les garanties prévues en cas de non exécution du contrat. Les patrons s'obligent à équiper leur bateau, à rassembler les vivres et à recruter les marins, afin de tenir leur navire prêt à la date de départ fixée par le contrat. Les escales sont déterminées en accord avec les marchands. Le but du voyage étant variable, le taux de location des navires l'est aussi. Les marchands – ils sont généralement plusieurs à affréter le même navire – peuvent payer le nolis au poids de marchandises qu'ils embarquent, ou bien retenir un bateau entier pour une somme donnée. Pour réduire les délais de paiement, normalement exigible à l'arrivée du navire à destination, le propriétaire peut se faire attribuer un nolis en nature, c'est-à-dire une part de la cargaison, prélevée dès l'arrivée du bateau à bon port²³. On voit apparaître les nolis différenciés, non seulement selon les destinations prévues pour le voyage, mais aussi selon les marchandises transportées, de sorte que les produits lourds – matières premières, denrées alimentaires – en arrivent à subventionner le transport des marchandises les plus précieuses, soie ou épices²⁴. La souplesse de ce type de contrat ménage les intérêts du transporteur et du marchand et contribue à l'essor du commerce maritime.

²¹ LOPEZ 1974, pp. 107-115; TANGHERONI 1996, pp. 341-350.

²² TANGHERONI 1996, pp. 228-239.

²³ BYRNE 1930.

²⁴ MELIS 1964, pp. 85-149.

Dans une cité comme Caffa, l'organisation du crédit, les prêts à intérêt, l'échange des monnaies, sont autant de problèmes que les marchands ont à résoudre. Le prêt simple est conclu *mutuo gratis et amore*, afin de tourner l'interdiction ecclésiastique du prêt à intérêt. Il suffit que le débiteur déclare devoir une somme supérieure à celle qu'il a effectivement reçue pour cacher l'existence de l'intérêt. Le contrat de prêt maritime soumet le remboursement de la somme prêtée à l'arrivée du navire à bon port et est parfois assorti d'une clause fixant le profit du prêteur au bénéfice que rapporterait une marchandise embarquée à Caffa et destinée à Gênes. Quant au contrat de change, il constitue un prêt lucratif, car il suppose une opération de change monétaire avec remise de place, mais écarte généralement le risque maritime; l'intérêt est masqué dans la différence de valeur des monnaies concernées. Les mandats par lesquels un créancier confie à un tiers le soin de recouvrer sa créance ou d'agir en son nom, ainsi que les reçus et quittances mettant un terme à une affaire entre un investisseur et un marchand, entre un créancier et un débiteur, sont les compléments indispensables des contrats précédents. Ils donnent à la vie commerciale et financière une grande souplesse, garantissent les droits des prêteurs et des emprunteurs, créent un réseau d'affaires et de représentation qui s'étend à l'ensemble du monde occidental²⁵. Le notaire est ainsi au cœur de toute l'activité économique; il adapte son formulaire aux besoins et aux exigences des hommes d'affaires, tout en satisfaisant aux normes éthiques d'une société où l'argent est encore l'objet de mainte suspicion, lorsqu'il apporte un profit justifié par la durée d'un crédit ou le risque d'un change en pays lointain²⁶.

Le notaire génois intervient encore dans d'autres types de contrats: des ventes d'esclaves exportés de mer Noire vers l'Occident ou vers les pays mamlûks, des ventes de biens immobiliers dont l'acte donne la situation, la description, ainsi que les confins; les engagements de travail portant sur des apprentis dans un métier artisanal ou des serviteurs au service d'un homme d'affaires; les contrats de dot révélant la situation sociale de quelques familles; les testaments enfin qui, au moins à Caffa, ne mentionnent que peu de biens mobiliers et immobiliers, mais davantage de créances et de dettes, signe d'une société jeune où l'argent circule vite et sert avant toute

²⁵ BALARD 1973, pp. 50-54.

²⁶ LE GOFF 1999, pp. 1261-1340.

chose aux opérations commerciales. A la fin du XIII^e siècle, les Génois d'outre-mer sont des intermédiaires, non des consommateurs.

Ce vaste panorama des activités notariales dans le cadre d'un établissement génois d'Orient montre la place essentielle du notaire dans la vie économique, sociale et même culturelle d'une grande cité médiévale italienne. Au cours des XIII^e et XIV^e siècles, beaucoup d'activités qui nécessiteront plus tard un écrit entre particuliers, une *apodixia*, passent par l'intermédiaire du notaire, dont la *publica fides* est reconnue par tous. Il adapte son formulaire aux besoins de sa clientèle, à partir d'un socle juridique constant; il développe son écrit pour garantir les parties qui viennent le consulter contre tout vice ou toute lacune; il tient avec rigueur ses registres dont des extraits peuvent être délivrés aux clients qui le demandent. Le notaire génois est la mémoire de la société. L'on ne s'étonnera pas dès lors que ses écrits, tout lacunaires qu'ils soient aujourd'hui en raison des vicissitudes subies par les archives, soient pour les chercheurs une mine quasi inépuisable d'informations sur la vie économique et sociale d'une des plus grandes villes de l'Italie médiévale.

Le commerce génois à Alexandrie (XI^e-XIV^e siècle)

L'ancienneté des relations commerciales entre Gênes et l'Égypte n'est plus à démontrer. La découverte, l'édition et l'exploitation des documents de la *Geniza* sont venues ajouter, aux quelques rares notices d'origine occidentale, des faits qui attestent la présence des marchands génois en Égypte au moins dès le début du XI^e siècle. Souvent confondus, sous le terme de Rum, avec leurs homologues de Byzance ou des territoires byzantins d'Italie du Sud, ils sont parfois individualisés sous leur origine proprement ligure¹. La concomitance du début du commerce du Levant avec les croisades, telle qu'elle s'exprimait encore dans les œuvres de Wilhelm Heyd ou d'Adolf Schaube², est aujourd'hui totalement controuvée.

De fait, si l'on ne peut affirmer que des Génois figuraient parmi les marchands occidentaux suspects de préparer l'incendie de la flotte fatimide préparée contre Byzance, et victimes de la fureur populaire en 996³, une lettre de la *Geniza* écrite en arabe et envoyée par Nathan b. Nahray d'Alexandrie à son cousin Nahray b. Nissîm, riche marchand et banquier du Vieux Caire, signale « l'arrivée de nefes venues de la terre des Rûm, de Gênes et d'ailleurs », ce qui semble indiquer qu'à la date de la lettre – vers 1060 – il n'était pas exceptionnel que des navires génois abordent Alexandrie. La légende rapportée par le chroniqueur génois Caffaro, selon laquelle Godfrey de Bouillon, dans les décennies précédant la Première croisade, serait parti de Gênes sur un navire génois pour un pèlerinage en Palestine et serait revenu par les mêmes moyens, s'appuie sans doute, pour être acceptée par ses lecteurs, sur des voyages attestés de Génois vers Alexandrie⁴.

* Pubblicato in C. DÉCOBERT - J.-Y. EMPEREUR - CH. PICARD, *Alexandrie médiévale 4*, Alexandrie 2011, pp. 125-134.

¹ GOITEIN, I; KEDAR 1983, pp. 19-30; JACOBY 1995, pp. 76-89.

² HEYD; SCHAUBE.

³ CAHEN 1953, pp. 1-8.

⁴ *Annali genovesi*, I, pp. 99-100.

Dès le début du XII^e siècle, la documentation se fait plus riche. Une lettre de la *Geniza* envoyée du Vieux Caire à Aden mentionne l'incarcération par le calife al-Malik al-Afdal de marchands génois, un incident qui a provoqué une suspension temporaire des affaires⁵. Faut-il y voir une mesure de rétorsion des autorités fatimides, à la suite de l'engagement de la Commune de Gênes dans les opérations de conquête des cités syro-palestiniennes à l'occasion de la croisade? L'incident n'eut guère de suite puisqu'une autre lettre envoyée au calife al-Amir (1101-1130) signale l'arrivée continuelle de marchands Rum apportant du bois en Égypte; parmi eux, se trouve un Génois *Bwn Snywon*, que Stein propose d'identifier comme un Bon Signore et Goitein comme un Bon Seniore, nom qui se retrouve parmi les participants génois à la Première croisade⁶. Quelle que soit l'identification, l'auteur de la lettre, un officier fatimide, semble considérer comme habituelle la fréquentation d'Alexandrie par les Génois. Après 1130, les témoignages se multiplient: en 1131, un navire génois de retour d'Égypte fait naufrage sur les côtes de Calabre⁷; vers 1135, d'après deux lettres manuscrites conservées dans une collection viennoise de modèles de correspondance, les Embriaci, célèbre famille vicomtale de Gênes, sont en relations d'affaires avec Alexandrie⁸. Enfin, en 1143, une liste des dîmes et taxes perçues par l'archevêque de Gênes fait état d'importations en provenance d'Alexandrie, une dîme de 22 sous et demi étant prélevée sur chaque navire⁹.

Au milieu du XII^e siècle, quand apparaissent les premiers actes notariés connus, ceux de Giovanni scriba (décembre 1154-août 1164)¹⁰, les hommes d'affaires génois sont déjà très familiers du marché égyptien. Le premier document de ce minutier conditionne d'ailleurs le remboursement d'un prêt à l'arrivée à Gênes des nefes d'Alexandrie. Dans le registre sont insérées quelques lignes en arabe, provenant d'un diplôme délivré par un souverain musulman à une ville d'Occident, sans doute Gênes; ce

⁵ GOITEIN, I, p. 45.

⁶ STERN, pp. 532-533; GOITEIN, I, p. 402, n. 32 et KEDAR 1983, p. 22.

⁷ HEYD, I, p. 391, n. 1.

⁸ WATTENBACH, pp. 79-80.

⁹ BELGRANO 1862, p. 9; cf. ABULAFIA, p. 71.

¹⁰ *Giovanni Scriba*, I, doc. I p. 1.

texte promet sa protection aux marchands de la dite ville dans toute l'étendue de ses possessions ¹¹.

Que représente pour Gênes le commerce alexandrin dans la seconde moitié du XII^e siècle? Les quelques minutiers notariaux préservés renseignent sur les acteurs, les moyens navals utilisés, les investissements et les produits du commerce. Entre 1155 et 1164, les actes du notaire Giovanni scriba attestent la domination de l'aristocratie vicomtale, qui monopolise également le commerce avec la Syrie, mais laisse aussi des gens de rang social inférieur s'intéresser au trafic avec l'Égypte. À côté des della Volta, Vento, Burone, quelques personnalités notoires apparaissent parmi les plus gros investisseurs: Bonogiovanni Malfigliastro, Guglielmo Filardo, Blancardo et Solimano de Salerne. Dans ces deux derniers, on a voulu voir des marchands juifs, alors qu'il s'agit plus vraisemblablement d'hommes d'affaires provençaux et salernitains, installés plus ou moins durablement à Gênes ¹². Bien que les investissements soient en partie dispersés entre petits et moyens entrepreneurs, le commerce avec Alexandrie dans cette première phase d'expansion ligure, est encore aux mains des vieilles familles dirigeantes de la Commune: Marchione della Volta, Guglielmo Vento sont au premier rang des investisseurs avec Guglielmo Filardo et le banquier Stabile.

Giovanni scriba mentionne l'envoi à Alexandrie de dix navires, soit une moyenne d'un par an. Mais en 1160, quatre bâtiments différents prennent la route d'Alexandrie, dont la nef de Solimano de Salerne, à la fois investisseur et armateur. En revanche, de 1162 à 1164, on n'a plus trace d'un quelconque voyage vers Alexandrie. Les projets de conquête du roi de Jérusalem, Amaury, écartent les marchands occidentaux de l'Égypte, malgré une brève reprise des relations en 1164. Tous les bâtiments cités sont des nefs, navires ronds, équipés de voiles latines, les galères étant utilisées dans d'autres directions méditerranéennes. L'expression «ad adventum navium Alexandriam», rencontrée dans le minutier de Giovanni scriba, semble suggérer que les nefs génoises naviguent de conserve vers l'Égypte.

Pour ce qui est des investissements, 58 contrats conclus entre 1155 et 1164 pour un voyage vers Alexandrie réunissent 9031 livres de Gênes, soit une moyenne de 155 livres par contrat. Ils sont accordés dans le cadre

¹¹ *Ibidem*, 2, p. 259, n. 2 et p. 273, n. 3.

¹² KRUEGER 1957, pp. 255-272; SLESSAREV, pp. 22-65; KRUEGER 1985, pp. 11-23.

traditionnel de la *societas maris*, forme dominante des contrats commerciaux avec l'Orient au milieu du XII^e siècle, bien que l'*accomendacio* soit déjà d'un usage fréquent, en particulier au bénéfice de facteurs d'un rang moyen ou médiocre¹³. Les capitaux recueillis pour le commerce avec Alexandrie arrivent au second rang des investissements en Méditerranée après la Syrie (10.075 livres), mais la moyenne par contrat reste inférieure de moitié au montant investi vers la Syrie aux mêmes dates¹⁴. Il paraît certain que Gênes, au milieu du XII^e siècle, s'intéresse davantage aux comptoirs des États francs qu'au marché alexandrin.

Benjamin de Tudèle décrit vers 1165 « le grand trafic d'épiceries qu'on y [à Alexandrie] apporte de l'Inde et que les marchands y achètent »¹⁵. Les actes notariés génois ajoutent peu de chose à cette remarque. Drogues et condiments constituent en effet dès le XII^e siècle le principal attrait des marchands venus à Alexandrie. Solimano de Salerne, Guglielmo Vento et Guglielmo Filardo, principaux investisseurs génois au milieu du XII^e siècle, font ainsi venir trois produits principaux: poivre, cannelle et bois de brésil, auxquels s'ajoutent parfois laque et noix muscade¹⁶. Mais les Génois ne négligent pas non plus les productions locales: le lin, matière première de toiles qui, selon Ibn Hawqal¹⁷, sont ensuite réexportées vers tout le Moyen Orient, d'autres fibres textiles comme la laine et le coton, et surtout l'alun d'Égypte, dont l'intérêt pour l'artisanat occidental était primordial avant l'exploitation de l'alun de Phocée¹⁸. Parmi les exportations occidentales, figurent le bois et les objets métalliques, si recherchés en Égypte, le corail, l'huile et les peaux de lapin. Les draps d'Outremont n'apparaissent pas encore dans les chargements à l'époque fatimide, mais un facteur de Bonogiovanni

¹³ KRUEGER 1957, I, pp. 415-426.

¹⁴ ABULAFIA, p. 90, reprenant les calculs BACH, pp. 50-51. En fait, ces chiffres doivent être légèrement majorés, ces auteurs ayant écarté les investissements ayant plusieurs destinations possibles, au choix des hommes d'affaires, partie prenante aux contrats.

¹⁵ *Itinerary* 1907, p. 76.

¹⁶ *Giovanni Scriba*, docc. CCLII p. 136, CDXXV p. 226, CDXXVI p. 226, CDXXVII p. 227, CXI p. 59.

¹⁷ IBN HAWQAL, p. 114 de l'édition arabe de 1934.

¹⁸ CAHEN 1963, pp. 433-447. Solimano de Salerne importe à Gênes de l'alun d'Égypte en 1160: cf. *Giovanni Scriba*, doc. DCLVIII p. 354.

Malfigliastro emporte des futaines à Alexandrie, tandis qu'un autre, lié à Marchione della Volta, se charge d'une centaine de tuniques de cuir¹⁹.

Bien qu'ils aient sans doute bénéficié de deux traités concédés par les souverains égyptiens, l'un antérieur à 1156 dont le minutier de Giovanni scriba a conservé des extraits, l'autre à la suite d'une ambassade menée par Rosso della Volta auprès de Saladin en 1177, les Génois n'ont pu, comme les Pisans et les Vénitiens, jouir d'un *funduq* particulier avant les dernières années du XII^e siècle: son existence est attestée en août 1200 par un contrat d'engagement d'un boulanger qui promet de se mettre au service de Zorio de Castello pendant deux ans dans le *funduq* des Génois à Alexandrie²⁰. Leur présence sur le marché alexandrin varie en effet selon la conjoncture politique et militaire. D'après les actes notariés conservés, entre 1179 et 1203, les investissements génois restent modestes: Alexandrie est largement dépassée par la Syrie, la Sicile et Ceuta et atteint à peine le niveau des capitaux se dirigeant vers Constantinople²¹. Ils sont aussi très irréguliers, comme le montre le tableau suivant:

- 1182: 13 contrats totalisant 540 l. de Gênes
- 1184: 6 contrats totalisant 174 livres
- 1186: 13 contrats totalisant 681 livres
- 1190: 1 quittance pour une caisse de corail
- 1191: pas d'acte
- 1192: 1 acte: 10 livres
- 1198: 19 contrats totalisant 877 livres
- 1201: un achat de 25 livres de poivre
- 1203: 49 documents totalisant 4282 livres
- 1205: aucun acte

¹⁹ *Ibidem*, doc. DCCXLVI p. 402; II, doc. DCCCLXXX p. 38.

²⁰ ORIGONE 1986, pp. 311-312.

²¹ BALARD 1966, dépliant, pp. 471-472, repris dans BALARD 1989, n. 1. Le tableau suivant rassemble les données tirées des éditions d'actes notariés: *Oberto (1186)*; *Oberto (1190)*; *Guglielmo Cassinese*; *Bonvillano*; *Giovanni di Guiberto et Lanfranco*. Voir également les tableaux dressés par ASHTOR 1986b, pp. 31-32, qui permettent de mettre en parallèle les investissements vers l'Égypte et vers la Syrie entre 1155 et 1262.

Les années bien représentées correspondent aux périodes pendant lesquelles l'accès des Génois à Constantinople est rendu difficile, voire même impossible: émeute xénophobe à l'avènement d'Andronic I^{er} Comnène (1182), éloignement des Génois de la Corne d'Or de 1182 à 1186, négociations difficiles avec Alexis III Ange qui favorise les Vénitiens en Romanie (1198), Quatrième croisade à laquelle les Génois ne participent pas (1203-1204). En revanche, la quasi disparition des Génois du marché alexandrin entre 1190 et 1192 correspond à la période de la Troisième croisade opposant les Occidentaux à la dynastie ayyoubide, maîtresse de l'Égypte. La plupart des contrats sont passés en septembre ou en octobre – en 1203, 47 contrats sur 49 concernant Alexandrie – ce qui suggère l'organisation d'un seul convoi par an, convoi d'automne imposant un séjour hivernal en Égypte. De fait, selon le continuateur de Guillaume de Tyr, pendant l'hiver 1187-1188, plusieurs vaisseaux marchands génois ont séjourné dans le port d'Alexandrie²². Les Annales de Gênes évoquent également des nefes se rendant dans le port égyptien ou en revenant, à l'occasion d'incidents maritimes²³. Le trafic semble particulièrement intense entre 1194 et 1204.

Les informations sur les marchands génois à Alexandrie au cours du XIII^e siècle sont beaucoup plus rares. Le chroniqueur Ogerio Pane signale la présence à Alexandrie de deux consuls génois en 1204, Ogerio de Insulis et Belmusto Lercario, placés sans doute à la tête du *funduq* qui avait été concédé aux Génois peu de temps auparavant²⁴. Mais on ne saurait comparer leur rôle à celui de leurs homonymes dans les États francs de Syrie-Palestine, ou plus tard dans la zone pontique. En effet, ils ne jouissent d'aucune juridiction territoriale, sont confinés dans l'espace du *funduq*, qui reste une propriété de l'État, et peuvent tout juste exercer leur autorité sur leurs propres ressortissants²⁵. Élus sans doute localement par ceux-ci, ils sont aidés par des ambassadeurs venus périodiquement de la métropole pour renforcer les droits de la Commune: en 1205, Guglielmo Spinola et en 1231 Enrico Mulazana della Volta et Pagano de Rodolfo, envoyés pour conclure avec le soudan un traité qui n'a pas été préservé²⁶. Les minutiers

²² HEYD, I, p. 399.

²³ *Annali genovesi*, I, p. 243; II, pp. 49, 83, 91, 95-96.

²⁴ *Ibidem*, II, p. 92.

²⁵ JACOBY 1995, pp. 87-88; MANSOURI, pp. 90-91.

²⁶ *Annali genovesi*, II, p. 97; III, pp. 57-58.

notariaux du début du XIII^e siècle n'accordent pas une grande place aux affaires vers Alexandrie. Entre 1231 et 1253, la ville n'est pas citée, à moins d'admettre que les capitaux qui y seraient portés se confondent avec ceux qui sont destinés à la Syrie, sous le nom d'*Ultramare*; ceux-ci représentent, selon les années de 40 à 71% des investissements génois en Méditerranée²⁷. Il est vrai que l'arrestation des marchands occidentaux en 1215 à Alexandrie, puis les Cinquième et Septième croisades qui prirent la route de l'Égypte ne pouvaient que décourager les affaires.

Celles-ci reprennent modestement en 1257, sans doute pour compenser les pertes subies par les hommes d'affaires génois expulsés d'Acre à l'occasion de la guerre de Saint-Sabas. En septembre et octobre 1258, vingt-deux commandes portent à Alexandrie des objets d'or filé, une spécialité de l'artisanat ligure, des toiles de Lombardie, des draps et du mercure. L'année suivante, des reçus font état de l'arrivée de poivre, d'indigo et de sucre, alors que des ceintures d'argent et des *canoni* d'or sont exportés vers l'Égypte²⁸. Dans les dernières décennies du XIII^e siècle, les notaires enregistrent chaque année une demi-douzaine de contrats portant sur quelques dizaines de livres, à l'exception d'une grosse *societas* de 11.000 livres, formée en 1285 par les frères Zaccaria avec trois associés²⁹: peu de chose en comparaison des investissements envoyés vers Constantinople et la mer Noire qui atteignent certaines années 60 à 70% de l'ensemble des capitaux investis dans le commerce méditerranéen³⁰. Le trafic génois n'est pas sans risques, comme le rappelle l'annaliste Iacopo Doria, citant l'arrestation par le soudan en 1286 d'un navire appartenant aux Spinola, délestés de 12.000 besants vieux³¹. Les exportations génoises vers l'Égypte comportent des objets d'or filé, des ceintures d'argent, des draps, des toiles de Lombardie, des vêtements de laine, des fourrures, des couteaux, du cuivre, de l'acier, de l'étain, du safran et des monnaies d'or, pour compenser sans doute le déséquilibre structurel

²⁷ BALARD 1966, dépliant entre les pp. 489 et 490; voir également PISTARINO 1986, pp. 116-117.

²⁸ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Notai antichi*, n. 33, cc. 80v, 81v; n. 60, cc. 325r-v, 328v, 329r.

²⁹ *Ibidem*, n. 81, cc. 98v-99r. Les tableaux dressés par BALLETO 1986a, pp. 175-249, ne mentionnent pas Alexandrie parmi les destinations du commerce génois.

³⁰ BALARD 1978, II, p. 681.

³¹ *Annali genovesi*, V, p. 75.

de la balance des paiements. Les produits importés d’Alexandrie sont tous de grande valeur: poivre surtout, cannelle, gingembre, sucre, indigo, bois de brésil, lin, perles et pierres précieuses sont cités dans les actes notariés de la fin du XIII^e siècle³². Le basculement vers le nord des grands axes du commerce international après 1260 réduit certainement la part d’Alexandrie dans le réseau d’affaires en Méditerranée.

La perte des États latins de Syrie-Palestine en 1291 conduit la papauté à renforcer les prohibitions pontificales du commerce avec les Sarrasins³³. Quel effet ces mesures ont-elles sur le trafic génois vers Alexandrie? Après avoir désavoué Benedetto Zaccaria promoteur de la résistance face aux Mamlûks, la Commune a envoyé Alberto Spinola conclure un pacte avec le soudan. Par le traité du 13 mai 1290, celui-ci garantit aux Génois la sécurité des biens et des personnes et la liberté d’entrée et de sortie dans les domaines mamlûks, même en temps de guerre contre les Francs de Syrie. Le texte détaille les pouvoirs juridictionnels du consul et les droits à payer par les marchands génois qui pourront disposer de notaires pour leurs contrats, ainsi que de l’église Sainte-Marie d’Alexandrie pour leurs dévotions³⁴. Il est douteux que ces clauses aient été parfaitement respectées après 1291, bien que les Mamlûks tirent grand profit de l’importation d’esclaves depuis le comptoir génois de Caffa, alors en plein essor³⁵. En effet nos marchands subissent mainte difficulté lorsqu’ils veulent poursuivre leurs affaires sur le marché égyptien: en 1291 le soudan a fait saisir des marchandises appartenant à des Génois pour une valeur de 11.678 besants, de sorte que la Commune a dû envoyer un ambassadeur, Tommaso Spinola, pour récupérer ces biens³⁶. Sept ans plus tard, Matteo Zaccaria, cousin de l’amiral Benedetto, vainqueur des Pisans et grand homme d’affaires génois³⁷, est emprisonné sur ordre du soudan³⁸. En 1311, à nouveau, puis en 1319, des marchands

³² En dehors des documents inédits ici utilisés, voir FERRETTO 1901, pp. 115-116, 244, 305.

³³ RICHARD 1984, pp. 120-134, repris dans RICHARD 1992; LEOPOLD, pp. 119-135.

³⁴ HOLT, pp. 101-108.

³⁵ BALARD 1978, II, pp. 827-828; BALARD 1996, pp. 77-87.

³⁶ ASGe, *Notai antichi*, n. 78, cc. 176r-v, 192v; n. 13/2, c. 73r; *Notai ignoti*, B. 2, fr. 15, cc. 55v-56r.

³⁷ LOPEZ 1996, 2^e éd., p. 271.

³⁸ ASGe, *Notai ignoti*, B. 17, fr. 3, c. 13r-v.

génois sont incarcérés à Alexandrie; la Commune envoie une ambassade pour les faire libérer contre rançon³⁹.

Une petite communauté génoise se maintient néanmoins. Le 13 août 1291, Gabriele della Volta dicte son testament à un notaire qui y est établi. En 1293, Giacobino di Busalla qui y est allé commercer, malgré les interdits pontificaux, se repent de contrevenir aux lois de l'Église et promet de restituer ses bénéfices au chapelain de San Lorenzo, pénitencier de l'archevêque⁴⁰. Au cours de la première décennie du XIV^e siècle, le Génois Segurano-Sakran Salvaigo s'est mis au service du sultan al-Nasir qu'il a comblé de cadeaux. Il aurait fourni à l'Égypte plus de 10.000 esclaves, selon Guillaume Adam⁴¹, et serait intervenu pour faire libérer une ambassade mamelouke, de retour de la Horde d'Or, et emprisonnée à Chio⁴². Ces interventions expliquent sans doute qu'en 1311, encore, Gênes soit représentée à Alexandrie par un consul, assisté d'un notaire, Bombolognus Balianus, qui reste en place plusieurs années⁴³. Selon Simone Simeonis, consulat et *funduq* existent encore en 1322⁴⁴.

En 1317, Gênes interdit à ses sujets la vente de matériel de guerre aux musulmans, ce qui ne signifie pas la rupture de toute relation commerciale, bien que le Génois Martino Zaccaria ait été chargé, au nom de la papauté, de faire la chasse aux contrevenants⁴⁵. De fait, plusieurs navires marchands génois continuent à se rendre à Alexandrie au plus fort des interdictions pontificales: en 1312, 1313, 1317 et 1319⁴⁶. Mais le trafic cesse pendant vingt ans, jusqu'en 1339, alors qu'un mince flux se maintient avec la Syrie. Des documents de 1348 rappellent en effet que le *devetum* porte sur les relations « ad partes prohibitas, scilicet Alexandriae et partium Egypti », ce qui

³⁹ *Ibidem*, Busta 8, fr. 93, c. 235v et Busta II, fr. 55, cc. 26v-27r.

⁴⁰ *Ibidem*, *Notai ignoti*, B. 19, fr. 3, pièce 8, c. 4v; *Notai antichi*, n. 130, cc. 119v-120r. En 1325 encore, un marchand s'accusant de s'être rendu à Alexandrie, en contrevenant aux prohibitions pontificales, fait pénitence (*Ibidem*, n. 272, doc. 62).

⁴¹ ADAM, II, pp. 525-526.

⁴² KEDAR 1977, pp. 75-87; MANSOURI, p. 99.

⁴³ ASGe, *Notai antichi*, n. 147/2, f. 83v.

⁴⁴ HEYD, II, p. 37.

⁴⁵ GATTO, pp. 325-345.

⁴⁶ BALARD 2007c, I, p. 198. Mais, dès 1291, Manuele Lercari qui s'est rendu à Alexandrie avec sa galère, « contra mandatum domini papae » est condamné par la Commune à payer une amende de 1000 livres: cfr. *Annali genovesi*, V, p. 133.

sous-entend que pour les Génois la Syrie échappe à ces interdits⁴⁷. En 1343, encore, quatre contrats de commande excluent la possibilité d'un voyage vers l'Égypte par la formule « preterquam in terris Soldani Babilonie »⁴⁸. Dès lors, on peut considérer que l'embargo pontifical le plus strict n'est observé que pendant une courte période d'une bonne vingtaine d'années, entre 1320 et 1344, c'est-à-dire au moment où d'autres voies d'accès aux produits de l'Asie s'ouvrent aux marchands occidentaux, par la mer Noire ou par la Cilicie arménienne. Les troubles dans l'Il-khanat de Perse puis l'arrivée des troupes mongoles sous les murs de Caffa incitent les marchands occidentaux à solliciter des dérogations aux interdits pontificaux et à reprendre la route d'Alexandrie. La seconde moitié du XIV^e siècle voit un essor sans précédent des échanges entre Gênes et le grand port égyptien.

Dès 1345, un mince filet de trafic s'ébauche. Des investisseurs hésitent encore à fournir bateaux et capitaux pour le marché alexandrin ou sollicitent de la papauté une licence pour se rendre chez les Infidèles⁴⁹. Mais en 1350, en raison sans doute du conflit entre Génois et Vénitiens pour le contrôle des Détroits et du commerce pontique, Alexandrie redevient rapidement un grand centre d'affaires: en mars, est conclue une *societas* entre Bartolomeo de Vivaldis, Andalò Maruffo et Nicolò de Caneto pour un montant de 16.060 livres de Gênes et, en février, la *cocha* d'Antonio Panzano est nolisée pour aller charger 5.000 jarres d'huile à Séville et les porter à Alexandrie⁵⁰. La Commune instaure une gabelle de 0,5% (« drictus medii pro centenario de Alexandria ») sur la valeur des marchandises envoyées vers l'Égypte ou importées de ce pays. Mentionné pour la première fois en 1353, ce droit s'élève à 1% en 1367, selon le registre fiscal qui a été conservé, base de l'étude menée par Eliyahu Ashtor⁵¹.

Ce volume permet d'évaluer le commerce génois à Alexandrie, deux ans après la désastreuse expédition du roi de Chypre Pierre 1^{er}, qui a pillé la

⁴⁷ ASGe, *Notai antichi*, n. 233, cc. 58v, 61r, 275r.

⁴⁸ *Ibidem*, n. 229, cc. 182v, 186v, 250v, 267v.

⁴⁹ *Ibidem*, n. 235, cc. 195v-196r (février 1350); n. 237, c. 232v (octobre 1352); *Notai ignoti*, B. 61A (juillet 1382); *Notai antichi*, n. 446, c. 1r-v (janvier 1387); n. 324, c. 195v (août 1393).

⁵⁰ *Ibidem*, n. 235, cc. 272v-273r et 195v-196r.

⁵¹ ASHTOR 1983b, pp. 375-433, repris dans ASHTOR 1992, p. 391-432

ville en octobre 1365 et entraîné, malgré eux, les marchands génois à subir la vengeance des autorités mameloukes. Le registre du *dricus Alexandriae* couvre quatre années de 1367 à 1371. Quatre bâtiments génois se sont rendus à Alexandrie chaque année, sauf en 1369 où cinq *coche* et deux galères ont fait voile vers la ville, portant avec eux l'ambassade de Pellegrino Maraboto, envoyé conclure la paix avec le soudan⁵². Les hommes d'affaires, qui appartiennent tous à l'aristocratie marchande de la Superbe, ont profité de cette opportunité pour se rendre en nombre à Alexandrie et accroître leurs investissements. Le retour des navires s'effectue en début d'année entre janvier et mars. La valeur des cargaisons passe de 209.549 livres en 1367 à 483.973 livres en 1371, pour retomber à 103.323 livres en 1371, mais il semble bien que les données soient incomplètes pour cette année-là. Vient en premier le poivre, qui représente entre un tiers et la moitié de la valeur des marchandises importées, devant le gingembre, le sucre, le coton et diverses épices, comme la cannelle, le bois de brésil et la laque. Curieusement, en dehors du coton, les productions locales égyptiennes, tel le lin, n'apparaissent pas dans les cargaisons.

En 1376-1377, les autorités génoises prélèvent une taxe de 1 pour 1000 sur les exportations vers l'Égypte et la Syrie, qu'elles proviennent de Gênes elle-même ou d'autres pays où s'activent nos marchands (Espagne, Naples et Italie du Sud), ainsi que sur les produits importés du Proche Orient musulman. Le registre publié par John Day⁵³ montre qu'au cours de l'année 1376, quatre *coche* et une nef ont fait voile vers Alexandrie, depuis Gênes, transportant huile, noisettes, cuivre, pelles et draps, deux *coche* depuis l'Espagne, chargées exclusivement de jarres d'huile, deux *coche* et un panfile depuis les ports de Campanie, Naples et Gaëte, avec des chargements d'huile et de noisettes. L'année suivante, six *coche* partent pour Alexandrie avec dans leurs cales des draps, de l'huile, du chanvre, du cuivre, de l'or et du corail pour une valeur totale de 104.835 livres. Dix *coche* reviennent d'Alexandrie en 1377 avec des cargaisons valant 346.944 livres, dont 137.143 livres en poivre soit 39,5%, 84.106 livres en bijoux et perles, soit 24,2% et 67.891 livres en gingembre, soit 19,5%. Le contraste entre la valeur des exportations génoises et celle des produits importés souligne le déséquilibre structurel de la balance des comptes à Alexandrie, qui est compensé soit par des versements en

⁵² BALARD 1974, pp. 243-264.

⁵³ DAY 1963.

métal précieux, soit par les bénéfices des services de transport effectués par les armateurs génois entre les pays du Proche-Orient ⁵⁴.

À la fin du siècle, la documentation provenant des archives Datini illustre le trafic entre Gênes et Alexandrie. Elle a donné lieu à des interprétations divergentes. Alors que Jacques Heers considère les dernières décennies du XIV^e siècle comme une période de déclin du commerce génois, Eliyahu Ashtor insiste sur l'intensité du trafic, dont font preuve les actes notariés instrumentés en métropole et des indices tirés d'un notaire vénitien instrumentant à Alexandrie en 1399-1400 ⁵⁵. Les lettres de chargement des archives Datini ⁵⁶ signalent qu'en 1394, trois nef revenues d'Alexandrie portent une cargaison de 378.193 livres, en 1395 une nef et une galère un chargement évalué à 125.458 livres et en 1396 trois nef et deux galères des marchandises d'une valeur de 448.100 livres. Comparés aux chiffres livrés par le *drietus Alexandriae* de 1369, ces montants sont tout à fait équivalents, et même légèrement supérieurs par rapport au nombre de navires utilisés. La hiérarchie des produits est en tout point comparable: 36% de poivre, 21% de gingembre et 25% de sucre, les autres épices venant largement en retrait de ces trois marchandises. La prospérité des affaires est attestée par le grand nombre des contrats d'assurances maritimes conclus entre 1393 et 1400 pour des vaisseaux se rendant à Alexandrie ⁵⁷. Basilio Cattaneo est autorisé à y envoyer six nef en 1400, Benedetto de Vivaldis dix galères en 1393 ⁵⁸. D'après les documents d'un notaire vénitien qui y instrumente en 1399-1400, la nation génoise est la plus nombreuse. Le réseau qu'établissent ses membres les met en relations avec des Français, des Aragonais et des Toscans, mais très peu avec des Vénitiens ⁵⁹. Incontestablement, le siège de Constantinople par les Ottomans et les difficultés de la navigation vers les régions pontiques ont reporté vers Alexandrie hommes d'affaires, capitaux et navires génois.

⁵⁴ Voir BALARD 2007c, pp. 208-213.

⁵⁵ HEERS 1955a, pp. 157-209; ASHTOR 1983b, pp. 391-392. Voir également MUSSO 1975, pp. 134-135.

⁵⁶ Archives d'État de Prato, *Archivio Datini*, Busta 1171.

⁵⁷ ASGe, *Notai antichi*, nn. 313, 314, 319, 321.

⁵⁸ *Ibidem*, n. 324, c. 195v.

⁵⁹ Communication de F. Apellaniz au séminaire de Chr. Picard sur les réseaux en Méditerranée.

Cette intensification des échanges dans les dernières décennies du XIV^e siècle ne signifie pas pourtant un accroissement du nombre de résidents génois à Alexandrie. La communauté ne comprend que deux dizaines de marchands permanents, facteurs locaux des hommes d'affaires de la métropole, qui entourent le consul, assisté d'un trésorier, de deux conseillers, d'un chapelain, d'un interprète et d'un domestique. Le consul est nommé par les autorités génoises en principe pour un an, en fait pour deux à trois ans, et même davantage, car, en raison du petit nombre de résidents, il lui arrive de permuter avec le trésorier⁶⁰. Il semble avoir été rétribué par moitié sur les revenus du *dricus Alexandriae*, perçu sur les marchandises importées et exportées, moitié par le sultan lui-même qui apparaît comme le protecteur de la communauté et le responsable de la sécurité de ses membres⁶¹. Comme dans les autres comptoirs génois, le consul contrôle l'activité de ses concitoyens, leur rend la justice, résout les controverses et, face aux autorités mameloukes, veille au respect des traités passés avec le Sultanat. Le *funduq* accordé aux Génois et décrit par Anselme Adorno en 1470 comme « pulcherrimum et magnum »⁶², comprend une église, Sainte-Marie d'Alexandrie, et un bain. Il est réservé exclusivement à l'usage des marchands ligures et son entrée, surveillée par des gardiens qui en ferment les issues à des heures et jours fixes, est interdite aux étrangers, de telle sorte qu'il sépare Occidentaux et indigènes, plutôt que d'en favoriser les contacts. Il est une frontière entre deux mondes qui s'ignorent.

L'essor du marché alexandrin à la fin du XIV^e siècle est-il exceptionnel? À en juger par la documentation réunie par E. Ashtor⁶³, les Vénitiens vont au cours du XV^e siècle prendre le dessus sur leurs rivaux et pousser leurs avantages au point de dominer totalement le commerce des épices dans les dernières décennies précédant l'arrivée des Portugais aux Indes. Le recul des Génois est difficilement explicable: est-ce l'effet d'une politique extérieure chaotique, provoquée par les dominations successives de la France et du Milanais, alternant avec des dogats « populaires »? Mais les vicissitudes intérieures n'ont jamais empêché à Gênes l'essor des affaires.

⁶⁰ PETTI BALBI 1997, pp. 339-353.

⁶¹ PETTI BALBI 2005, pp. 210-224.

⁶² HEERS - GROËR, p. 166.

⁶³ ASHTOR 1983a.

Est-ce la conséquence de la suprématie génoise à Chypre où Famagouste a toujours cherché à rivaliser avec Alexandrie pour devenir « l'entrepôt général du commerce avec le Levant »? Est-ce le résultat de forces insuffisantes pour s'imposer à Alexandrie et maintenir à la fois les comptoirs égéens et pontiques, au moment même où les hommes d'affaires génois se tournent résolument vers la Méditerranée occidentale? Toujours est-il qu'après 1400, les Génois ne connaîtront plus sur le marché alexandrin la prospérité qui fut la leur pendant la seconde moitié du XIV^e siècle.

Importation des épices et fonctions cosmétiques des drogues

Pour parler des épices, l'historien d'aujourd'hui doit se distinguer des auteurs de manuels médiévaux. Pour ceux-ci¹, le terme englobe, on le sait, une multitude d'articles de nature et de provenance diverses: des produits condimentaires, pharmaceutiques et tinctoriaux, mais aussi la cire, le corail, l'huile, le miel et même quelques métaux. Il suffit donc qu'une marchandise provienne d'Orient pour être qualifiée d'épice. On tend aujourd'hui à restreindre le terme à l'ensemble des drogues que fournissent l'Extrême-Orient et les pays de l'Océan Indien, et qui parviennent aux hommes d'affaires occidentaux par l'intermédiaire des Sarrasins ou des Tatars². Fidèle à Gilles de Corbeil, médecin de Philippe-Auguste, je ne retiendrai que « ces épices, achetées à prix d'or, que l'Indien au visage pâle nous apporte et qu'on paye cher »³.

A l'intérieur de cette gamme de produits, qui reste considérable, les fonctions particulières de chacun se laissent mal distinguer. Beaucoup sont tour à tour présents dans les recettes de cuisine, dans les prescriptions médicales et dans les préparations cosmétiques. Il faut donc déterminer des taux de fréquence dans l'utilisation de ces diverses épices, à partir des traités médicaux qui s'intéressent aux soins externes du corps; ensuite, seulement, les manuels de commerce, les mercuriales, les lettres de chargement et les registres douaniers seront mis à contribution pour suivre l'acheminement en gros des drogues jusqu'à l'échoppe de l'apothicaire, que divers inventaires français et italiens nous font connaître.

Les manuscrits médicaux français du Moyen-Age, analysés par Wickersheimer⁴, font peu de place aux soucis d'embellissement du corps. Une

* Pubblicato in *Les soins de beauté au Moyen Age*, Nice 1987, pp. 125-133.

¹ UZZANO, IV, pp. 1-196; BALDUCCI PEGOLOTTI; BORLANDI 1936; BORLANDI 1963; CIANO 1964; BAUTIER 1970, pp. 311-320; LOPEZ - AIRALDI, pp. 99-134.

² BAUTIER 1970, p. 293.

³ VIEILLARD, p. 218.

⁴ WICKERSHEIMER.

practica d'Alexandre de Tralles, conservée dans un manuscrit d'Angers⁵, donne des conseils contre l'alopecie ou pour blondir les cheveux: thèmes inspirés de Galien, que l'on retrouve dans les grands traités médicaux du XIV^{ème} siècle. De nombreux manuscrits de Chartres, de Laon, de Montpellier, de la Bibliothèque Nationale de Paris conservent une liste des remèdes à prendre chaque mois⁶; dans ces prescriptions, qui relèvent davantage de la diététique que des soins externes du corps, le gingembre, le rhapontic, le costus, le mastic, le poivre, la cinnamome et le spic sont conseillés pendant les mois d'automne et d'hiver. Les soucis d'embellissement du corps paraissent encore tout à fait secondaires.

Avec les grands traités médicaux des XIII^{ème} et XIV^{ème} siècles, les cosmétiques entrent en scène. J'ai retenu quatre de ces oeuvres, qui ont eu une influence certaine sur la société du temps. La plus ancienne est le traité sur le régime du corps de maître Aldebrandin de Sienna, qui l'a composé en 1256 sur la demande de la comtesse de Provence, Béatrix de Savoie⁷. Comme l'a montré F. Féry-Hue au Congrès national des Sociétés savantes de Montpellier⁸, ce traité d'hygiène et de diététique est le premier qui ait été rédigé en langue vulgaire. Connu par 65 manuscrits, traduit en flamand, en catalan et en italien, recopié tantôt dans des recueils médicaux, tantôt avec des textes de dévotion, il eut un rayonnement incontestable et répandit, pour ce qui nous concerne, des prescriptions venues directement du Canon d'Avicenne.

Le second est l'oeuvre du chirurgien italien, Lanfranc de Milan, qui composa à Paris en 1296 sa « Grande Chirurgie », où il fait des emprunts nombreux à Galien, Avicenne et Averroès⁹. En matière de soins externes du corps, il ne s'intéresse guère qu'aux cheveux et à la rougeur du visage. Son oeuvre inspire directement Henri de Mondeville, chirurgien de Philippe le Bel et de Louis X le Hutin; dans sa chirurgie, composée entre 1296 et 1320¹⁰, il consacre trois chapitres à l'embellissement des hommes et des femmes, tout en précisant que le sujet ne l'intéresse guère; il ne le mentionne que pour

⁵ *Ibidem*, p. 15.

⁶ *Ibidem*, pp. 24, 40, 47, 59, 137, 151, 157.

⁷ LANDOUZY - PÉPIN.

⁸ FÉRY-HUE, p. 12.

⁹ ALANFRANC.

¹⁰ MONDEVILLE.

favoriser l'avantage matériel de ses confrères, soucieux d'obtenir la faveur des dames de milieu aisé¹¹.

Le quatrième traité retenu est celui de Guy de Chauliac, dont la « Grande Chirurgie » fut écrite en 1363 en Avignon¹²; l'auteur était l'un des médecins des papes Clément VI, Innocent VI et Urbain V. L'oeuvre fait référence constante à Hippocrate, Galien, Mésué, Razès, Avicenne et Ali Abbas, dont il reprend les formules en une vaste compilation, qui juxtapose les apports des pharmacopées antique et arabe.

Deux régions du corps retiennent l'attention de nos auteurs: les cheveux et le visage. La théorie des humeurs, chère à Galien, sous-tend les prescriptions destinées à combattre l'alopecie et la calvitie; mais il en est d'autres pour rendre les cheveux roux, jaunes, noirs ou tout simplement les blanchir. Elles s'accompagnent toujours de notations diététiques, puisque les aliments sont eux aussi classés en fonction de la théorie des humeurs. Des formules de dépilatoire, où l'usage des drogues se combine avec la récitation d'un Miserere¹³, complètent ce qui a trait aux poils et à la chevelure. C'est ainsi que pour combattre l'alopecie, maître Aldebrandin préconise l'usage de l'huile de myrte, du ladanum fondu dans du vin, de l'huile de mastic¹⁴, alors que la formule de dépilatoire, empruntée à Avicenne, retient la chaux vive, l'orpiment et l'aloès¹⁵. Parfois les mêmes drogues sont utilisées dans des prescriptions à effet contraire; il suffit de faire varier leurs proportions dans le mélange.

Les soins du visage sont examinés tantôt du point de vue de l'esthétique, tantôt de celui des maladies de la face. Le modèle idéal, le parangon de la beauté, est le visage d'une bonne couleur. Il faut éviter à la fois la rougeur excessive, en utilisant un emplâtre de cendres de semelles brûlées et de miel, et la blancheur exagérée du teint, à laquelle peut remédier l'emploi d'arsenic citrin détrempe dans du lait¹⁶. Mais on se préoccupe aussi des taches, aspérités et pustules de la peau, et des moyens de contrarier par

¹¹ *Ibidem*, p. 582.

¹² CHAVLIAC.

¹³ *Ibidem*, p. 452.

¹⁴ LANDOUZY - PÉPIN, p. 86.

¹⁵ CHAVLIAC, p. 452.

¹⁶ MONDEVILLE, pp. 582-583.

l'usage de matières odorantes la puanteur des narines et du nez. Les méfaits du soleil, qui laissent souvent indifférentes les belles d'aujourd'hui, sont énergiquement combattus par un mélange de suif, de poudre de mastic, d'encens, de céruse, de camphre et d'eau de rose¹⁷.

L'ensemble des prescriptions cosmétiques des quatre traités fait intervenir soixante-neuf drogues d'origine orientale, mais de manière très inégale. En tête viennent l'aloès et son suc, l'aloïne, d'origine extrême-orientale, qui fixe les odeurs, et le mastic, gomme des lentisques de Chio (quinze mentions). Avec plus de dix mentions, prennent le second rang l'alun, produit des mines génoises de Phocée, le camphre de Chine ou de Bornéo, la gomme adragante d'origine méditerranéenne, la myrrhe venue surtout d'Afrique orientale. Vient ensuite (entre cinq et dix mentions) l'arsenic citrin, l'encens, le fenugrec, la noix de galle, les clous de girofle, le ladanum, la litharge, le myrte, le musc, les noix muscades, l'orpiment, le safran d'Orient et la tutie. Le poivre ne fait l'objet que de trois mentions, la cannelle et la cardamome de deux, le gingembre d'aucune. Les ingrédients de la cosmétologie médiévale sont donc assez différents des produits prônés par les livres de cuisine, selon les statistiques de fréquence relevées par J.-L. Flandrin et B. Laurioux¹⁸. A l'exception du safran et des clous de girofle, les grandes épices alimentaires, gingembre, cannelle, poivre, galanga, graine de Paradis, ne sont guère utilisées dans les fonds épicés de la cosmétologie médiévale. Les ingrédients préconisés par nos auteurs ont néanmoins une origine géographique aussi diversifiée: à la fois des produits d'Extrême-Orient, des pays riverains de l'Océan Indien, de la Perse et de l'Asie Centrale, du Proche-Orient et du bassin méditerranéen. Les premiers surtout sont apportés à Alexandrie, sur la côte syrienne ou dans les régions pontiques par de grosses caravanes terrestres et maritimes, dont l'arrivée détermine à son tour l'organisation de convois par les Occidentaux. Les drogues à usage cosmétique se distinguent-elles des autres dans les cargaisons des navires italiens ou catalans?

Le meilleur point d'observation est ici représenté par les archives Datini de Prato. La correspondance des facteurs de Francesco di Marco Datini et les lettres de chargement conservées aident à préciser la place tenue par ce que les documents appellent les «spezierie minute», les menues épices. Voici, par exemple, la nef du Génois Paolo Lercario, partie d'Alexandrie le 12 novembre

¹⁷ *Ibidem*, p. 583.

¹⁸ LAURIOUX 1983, pp. 15-31; FLANDRIN 1984, pp. 85-86.

1396, et arrivée le 6 janvier 1397 à Aigues-Mortes, escale sur son itinéraire vers la Flandre; elle porte 600 poids de poivre, 37 de cannelle, mais seulement 4 de zédoaire, 4 d'encens, 5 de clous de girofle, 2 de cardamome, et un colis d'aloès hépatique. La nef de Cristiano Lomellino, qui l'accompagne, a chargé en Égypte 590 poids de poivre, mais seulement sept faisceaux de clous de girofle, deux caisses d'encens et d'orpiment, quatre poids de zédoaire. Le même contraste existe dans la cargaison de la troisième nef, celle de Novello Lercari, qui a voyagé de conserve avec les précédentes¹⁹. La place des menues épices est un peu plus importante sur les galères de Syrie, alors que sur celles de Romanie l'alun arrive de loin au premier rang des cargaisons.

Du côté vénitien, prédominance absolue du poivre sur les galères d'Alexandrie, place honorable des menues épices et de l'encens sur celles de Syrie et de Romanie: ainsi, en 1405, les trois galères de Beyrouth transportent 202 colis de menues épices contre 820 poids de poivre et 823 de gingembre²⁰. Chez les Catalans, les galères de Beyrouth chargent d'importantes quantités de menues épices et d'orpiment, bien que poivre et gingembre, cannelle et sucre l'emportent généralement sur les autres drogues²¹. Ces proportions correspondent tout à fait à celles des caravanes terrestres qui arrivent à Damas et à Alexandrie, et dont les archives Datini nous ont conservé le détail: on y trouve, à côté des grandes épices, de l'encens, du bois de santal, des myrobolans, du macis et du nard indien²².

À côté du volume des cargaisons, les archives Datini donnent une idée de la valeur des drogues dans le trafic méditerranéen des républiques maritimes. Quelques exemples suffiront. En 1399, les cinq galères vénitiennes de Syrie portent une cargaison d'environ 350.000 ducats; sur ce chiffre, les menues épices sont estimées à 11.100 ducats, mais à 56.500 si l'on y inclut clous de girofle, cannelle et noix muscade, dont les usages alimentaires sont sans doute supérieurs à leur utilisation en cosmétologie. En 1404, les menues épices représentent 8% de la valeur de la cargaison des trois galères vénitiennes de Syrie. Du côté génois, en 1401, la proportion est de 4,5%²³.

¹⁹ Archives d'État de Prato, *Archivio Datini*, B. 1171; MELIS 1975, p. 67.

²⁰ HEERS 1955a, p. 168.

²¹ *Ibidem*, pp. 174-175.

²² *Ibidem*, p. 175.

²³ *Ibidem*, pp. 185, 186, 190, 191.

Ces données, approximatives, puisque les lettres de chargement ne précisent pas toujours ce qu'il faut entendre par menues épices, peuvent être complétées par l'apport des registres douaniers génois, conservés pour les années 1376-1377²⁴. Vingt-quatre des soixante-neuf produits cosmétiques cités par les traités médicaux y apparaissent. Bien évidemment, poivre et gingembre, avec respectivement 179 et 161 mentions, l'emportent de loin sur les autres épices. Parmi les drogues utilisées en parfumerie, le bois d'aloès, le ladanum, le myrobolan, le bois de santal, le bois de Brésil, la gomme adragante, la gomme arabique, le mastic, le sang de dragon, la bourrache et l'alun sont taxés pour des cargaisons d'une valeur supérieure à 100 livres de Gênes. C'est dire que le trafic des autres drogues cosmétiques est réduit à quelques mentions et à des quantités d'une valeur médiocre.

Ces registres douaniers permettent néanmoins de préciser le mouvement des échanges et le rôle de Gênes comme centre de réexportation. Les principales drogues viennent de Beyrouth et d'Alexandrie – à cette date, la Roumanie et les régions pontiques ne sont plus que des pourvoyeurs médiocres de l'Occident – mais Famagouste joue un rôle de relais et d'entrepôt tout à fait semblable à celui qu'exercent Coron et Modon pour le trafic des galères vénitiennes. De Gênes repartent vers la Provence du bois de Brésil, de la bourrache, des clous de girofle, du sang de dragon; vers l'Espagne, du ladanum, de l'orpiment, de la gomme adragante et de la tutie; vers Pise, de la gomme arabique, tandis que l'Espagne, Naples et la Sicile pourvoient Gênes et l'Orient en savon, et bien sûr, en huile d'olive²⁵.

A la lecture des registres douaniers génois, on constate, malgré tout, que les drogues plus particulièrement utilisées en cosmétologie ont une place très réduite par rapport aux grosses épices, ingrédients nécessaires de la cuisine médiévale. Serait-ce qu'il ne faut pas en exagérer l'importance dans les soins externes du corps, ou bien qu'en raison de la cherté des produits l'on cherche des solutions plus économiques, des substances de remplacement d'origine locale, qui peuvent tout aussi bien que les drogues orientales servir à l'embellissement du visage et à l'entretien de la chevelure? Que retiennent de toutes ces drogues les apothicaires desservant une clientèle urbaine, et les prescriptions à l'usage du commun?

²⁴ DAY 1963.

²⁵ *Ibidem*, pp. 279, 286, 318, 889, 348, 730, 669, 508, 827, 449, 761, 530, 534.

Les inventaires d'apothicaires examinés touchent aux domaines français et italiens. Il s'agit pour la France, au sens large, d'un inventaire de la pharmacie de Pernes en 1365 et d'un autre de Dijon en 1439²⁶; pour l'Italie, d'un inventaire génois inédit et fort détaillé de novembre 1361²⁷, et de six inventaires siciliens publiés par A. Giuffrida²⁸.

Cinquante-et-un produits sur les soixante-neuf que préconisaient les traités médicaux en matière de cosmétiques, sont mentionnés dans les inventaires, où l'on retrouve la même prépondérance du mastic, du bois d'aloès, de la gomme adragante, de la litharge etc.... Mais seuls onze produits se retrouvent dans tous les inventaires: ambre, cardamome, encens, clous de girofle, litharge, mastic, noix muscade, poivre, safran, sucre, zédoaire; dix-neuf apparaissent dans trois inventaires. Malgré leur diversité et leur longueur inégale, les listes siciliennes sont plus riches en produits cosmétiques que l'inventaire génois, et celle de Pernes plus complète que celle de Dijon. Faut-il y voir la conséquence d'une clientèle plus aisée dans les villes siciliennes et à proximité de la cour pontificale d'Avignon? d'une plus grande accoutumance aux soins de beauté que les Génois plus sérieux en affaires et moins frivoles négligeraient quelque peu? Il est bien difficile de le dire.

Quoi qu'il en soit, l'usage des drogues en cosmétologie nous ramène au même problème que pose la pharmacopée médiévale: quelle pharmacopée et pour quel public? Si l'on se place loin des grands centres commerciaux, dans les vallées pyrénéennes dont on a conservé des recettes médicales du XV^{ème} siècle en langue vulgaire²⁹, force est de constater que pour les soins de la chevelure, là où maître Aldebrandin préconisait l'huile de myrte, l'huile de mastic, le ladanum, le spicanard, l'euphorbe et la cannelle³⁰, la sagesse populaire met en avant le suc d'ortie, le suc d'oignon et le suc des feuilles de vigne³¹. Pour les taches sur le visage, là où Guy de Chauliac, après Avicenne et Razès, conseillait la litharge, le fenugrec, la myrrhe, le vif argent et le bdellium³², les

²⁶ PANSIER, pp. 111-123; DORVEAUX 1892, pp. 1-29.

²⁷ Archives d'État de Gênes, *Notai antichi*, n. 373, cc. 7v-11r.

²⁸ GIUFFRIDA, pp. 465-504. Nous devons cette référence à H. Bress.

²⁹ BRUNEL.

³⁰ LANDOUZY - PÉPIN, pp. 86-87.

³¹ BRUNEL, pp. 4, 17, 29.

³² CHAVLIAC, p. 588.

paysans pyrénéens prenaient des amandes amères, du miel, du sang de lièvre, l'herbe pyrèthre, le fumetère, le plantain, l'huile de noix et la graisse de poule³³. Quelques rares épices – alun, indigo, écorce de Bougie – sont utilisées pour le traitement des furoncles, mais l'on sort ici de la cosmétologie³⁴. D'ailleurs Guy de Chauliac lui-même, après avoir exposé les recettes tirées de Galien, de Razès et d'Avicenne, constate qu'à Montpellier, à Bologne et à Paris, le genêt, le buis, la racine de gentiane et la racine de berbérís sont plus communément utilisées que la myrrhe, le myrobolan, la noix de galle et les clous de girofle dans les soins de la chevelure³⁵.

En cosmétologie, comme en médecine, l'on pourrait répéter avec Gilles de Corbeil l'adage des médecins: «en échange de vaines paroles, nous prescrivons les herbes des montagnes. Contre la forte somme, nous donnons des aromates et des épices»³⁶.

³³ BRUNEL, pp. 99, 100, 107.

³⁴ *Ibidem*, p. 117.

³⁵ CHAVLIAC, p. 452.

³⁶ VIEILLARD, p. 219.

Du navire à l'échoppe: la vente des épices à Gênes au XIV^e siècle

On a coutume d'affirmer que le commerce des épices a été le moteur du renouveau du commerce international à partir du XI^e siècle, un enjeu pour les grandes puissances maritimes méditerranéennes¹. Sans remettre totalement en cause cette affirmation, de nombreuses études au cours des dernières décennies ont rappelé l'importance d'autres denrées, les céréales, le sel, l'alun, les métaux, la laine et les textiles, dans les trafics organisés par les grandes républiques marchandes². Néanmoins, à en juger d'après les lettres de chargement des navires d'Orient³, les épices restent, en valeur, sinon en tonnage, la marchandise la plus précieuse du grand commerce méditerranéen.

Mais que recouvre exactement le terme? Peut-on suivre du port d'embarquement jusqu'à l'échoppe de l'apothicaire les produits très divers que les hommes d'affaires du Moyen Age, aussi bien que les historiens d'aujourd'hui, classent parmi les épices? En un sens restreint, on entend d'habitude sous ce mot l'ensemble des drogues condimentaires, tinctoriales et pharmaceutiques, venues d'Extrême-Orient et des pays de l'océan Indien et qui, par l'intermédiaire des marchands arabes, arrivent aux mains de l'aristocratie marchande des grandes cités méditerranéennes d'Occident⁴. En outre les tarifs de gabelles et de péages ainsi que les manuels de marchands⁵ rangent

* Pubblicato in « Asian and African Studies », 22/1-3 (1988), pp. 203-226.

¹ C'est la thèse que soutenaient HEYD et SCHAUBE. ASHTOR 1983a, accorde également une place considérable au commerce international des épices.

² A titre d'exemple HEERS 1961; HOCQUET 1978; BALARD 1978; LAURENT 1935.

³ HEERS 1955a, pp. 157-209; ASHTOR 1983a, pp. 166, 181, 190-193, 195-197.

⁴ BAUTIER 1970, p. 293.

⁵ A titre d'exemple de tarif de gabelles, voir le Livre du Tarif des Gabelles d'Avignon publié par GRANDEL. Principaux manuels de marchands publiés: UZZANO; *Tarifa* 1925; BORLANDI 1936; BALDUCCI PEGOLOTTI; CIANO 1964; BAUTIER 1970, pp. 311-320; GUAL CAMARENA; DINI; LOPEZ - AIRALDI, pp. 99-133.

également parmi les *spezierie* un grand nombre de produits de l’Orient méditerranéen, d’origine agricole, extractive ou même artisanale.

Il faut donc interroger les contemporains et essayer de déterminer, par le biais de leur consommation, ce que l’on entendait exactement par épices. En confrontant les manuels de marchands, les lettres de chargement des navires et les inventaires des détaillants, *speciarii* ou apothicaires, retrouvés dans les minutiers notariaux, on pourra déterminer quelles étaient les épices faisant l’objet d’une grande consommation et, par contraste, celles que le goût du public délaissait.

Notre enquête se limitera au marché génois, bien connu au XIV^e siècle grâce aux lettres de chargement des galères marchandes et à quelques inventaires d’apothicaires récemment découverts. Un examen préalable de la liste des *spezierie* établie par Pegolotti⁶ fournit un élément utile de comparaison.

Rappelons que Francesco Balducci Pegolotti, d’origine florentine et facteur de la compagnie des Bardi, a effectué deux longs séjours en Orient, essentiellement en Chypre, carrefour de toutes les nations d’Occident, dans la première moitié du XIV^e siècle. Dans sa *Pratica della mercatura*, tirée de son expérience orientale, notre auteur dresse une liste des épices « Cioè nomi di spezierie, e tutte quelle che averanno il punto di capo s’intende che sieno spezieri minute »⁷. Ce catalogue comporte deux cent quatre-vingt six rubriques, mais quatre-vingt treize peuvent être négligées pour double emploi: Pegolotti enregistre par exemple onze types d’alun, onze qualités de cire, huit de coton et de sucre. Une fois éliminés tous les doublons, il reste cent quatre-vingt treize produits que l’on peut distinguer selon l’usage qui en est fait et selon la provenance.

Bien que les distinctions ne soient pas toujours aisées, puisqu’un même produit peut relever de la pharmacopée, de la cuisine et de l’atelier, la liste de Pegolotti contient cent quatre produits soit 53 pour cent de l’ensemble, qui sont utilisés dans la pharmacopée médiévale. Il s’agit de la grande majorité des épices, qui appartiennent aux trois règnes, minéral, animal et végétal, avec une prépondérance de ce dernier. Trente-huit produits, soit 20 pour cent, constituent le stock classique des substances condimentaires – cannelle, cardamome, gingembre, poivre, etc.... – mais comportent aussi des aliments

⁶ BALDUCCI PEGOLOTTI, pp. 293-297.

⁷ *Ibidem*, p. 293.

qui ne sont plus considérés comme des épices aujourd'hui – fruits exotiques, miel, sucre, riz, par exemple. Quarante-deux noms (soit 22 pour cent) se réfèrent à des produits industriels utilisés soit pour la teinture des tissus (de l'alun à l'orpiment) soit pour la parfumerie et les soins du corps⁸. Enfin, 5 pour cent des vocables cités par Pegolotti n'ont pu être identifiés.

La différenciation des provenances est encore moins aisée que celle des utilisations. Les lieux d'origine peuvent être déterminés avec sûreté pour cent dix-neuf produits. L'Inde, la Chine et l'Extrême-Orient en fournissent trente-et-un soit 26 pour cent, qui forment la gamme complète des grandes épices orientales, caractérisées par leur cherté et par la part éminente qu'elles prennent dans le grand commerce entre Indous et Arabes. De Perse et d'Asie centrale proviennent seize substances, soit 13 pour cent; du Proche-Orient et d'Égypte vingt-quatre, soit 20 pour cent; d'Afrique, huit, soit 6,5 pour cent; de la mer Noire, cinq, soit 4 pour cent; et surtout du bassin méditerranéen trente produits, soit 25 pour cent de l'échantillon. Il s'ensuit que les productions locales des diverses régions de l'Orient méditerranéen représentent la majorité des produits qualifiés de *spezierie* au Moyen Age, loin devant les drogues condimentaires, tinctoriales et pharmaceutiques fournies par l'Extrême-Orient et les pays de l'Océan Indien.

Mais quelle confiance peut-on avoir dans la liste donnée par Pegolotti? Une comparaison avec la *Memoria di tucte le mercantie*, manuel pisan rédigé en 1278⁹, montre que le facteur des Bardi a repris des paragraphes entiers de son prédécesseur. Celui-ci ne fournit pas une liste de *spezierie*, mais donne, à propos de chacun des ports de la Méditerranée orientale, une nomenclature d'épices un peu différente de celle de Pegolotti. Un rapprochement avec l'antidotaire de Nicolas de Salerne, traité fondamental de la pharmacopée médiévale¹⁰ révèle chez celui-ci une douzaine de produits qu'ignore la *Pratica della mercatura*: proportion infime par rapport à l'ensemble des drogues utilisées. On peut donc considérer que le texte de Pegolotti mentionne plus de 90 pour cent des épices connues et utilisées en Europe au XIV^e siècle. Mais les besoins des consommateurs portent sur un stock plus limité de produits.

⁸ A leur sujet, cfr. BALARD 1987a, pp. 125-133.

⁹ LOPEZ - AIRALDI, pp. 119-133.

¹⁰ DORVEAUX 1896. Une édition plus récente est donnée par GOLTZ.

Tableau 1 - *Cargaisons d'Égypte 1367-1371 (18 navires) d'après le Drietus Alexandrie*¹¹

Épices	Valeur des cargaisons (en livres de Gênes)	%
Poivre	395.290	41,08
Gingembre	173.868	18,07
Sucre	116.834	12,14
Coton	72.828	7,57
Laque	42.336	4,40
Bois de Brésil	32.039	3,33
Cannelle	27.858	2,90
Ivoire	12.147	1,26
Casse	8.459	0,87
Indigo	8.208	0,85
Perles	5.476	0,57
Safran	3.628	0,38
Clous de girofle	2.757	0,28
Encens	2.757	0,28
Zédoaire	2.404	0,25
Gemmes	2.230	0,23
Épices diverses	1.399	0,15
Lin	1.282	0,13
Aloès	1.271	0,13
Galanga	1.173	0,12
Camelots	1.117	0,12
Spic	1.048	0,11
Sang de dragon	981	0,10
Mélasse	748	0,08
Cubèbe	615	0,06
Tutie	570	0,06
Gomme ammoniacque	404	0,04
Macis	368	0,04
Santal	353	0,04
Dattes	330	0,03
Baume	305	0,03
Cardamome	283	0,03
Mummie	272	0,03
Menues épices	41.210	4,24
Total	962.398	100,00

¹¹ Le tableau récapitule par valeur des produits les cargaisons des navires relevées par ASHTOR 1978, pp. 397-405, réimprimé dans ASHTOR 1986a, étude V.

Ils nous sont révélés par les lettres de chargement des galères marchandes et des coques en service sur les routes du Levant. Voici par exemple la galère de Niccolò Pinelli qui rentre à Gênes en 1350 après avoir fait escale à Chio et à Chiarenza¹². Sept marchands, tous d'origine génoise, ont chargé à Chio poivre, cire, encens, cochenille et noix muscades; à Chiarenza, le grand port de la Morée, poivre, cochenille, soie et cire. Les chargements effectués sur les marchés de gros d'Orient donnent une liste précise des épices en usage. D'après le *Dricus Alexandriae*, droit de douane imposé en 1367 sur tous les navires en partance pour l'Égypte, ou de retour de ce pays, les cargaisons de dix-huit navires revenant d'Alexandrie entre 1367 et 1371 s'établissent comme suit (voir tableau 1).

Quatre épices dominent en valeur les cargaisons: le poivre qui représente les deux cinquièmes des investissements, le gingembre près d'un cinquième, le sucre et le coton. A elles seules, ces quatre marchandises monopolisent les quatre cinquièmes des achats effectués à Alexandrie. Le poivre est présent sur quinze navires, les diverses qualités de gingembre sur les dix-huit bâtiments connus, le sucre sur quatorze vaisseaux et le coton sur treize. Mais derrière ces quatre marchandises majeures, quelle diversité! Près de cinquante autres épices se partagent le reste des investissements, soit 21 pour cent: parmi elles, la laque, le bois de Brésil, la cannelle et l'ivoire ont engagé plus de 10.000 livres de capitaux. Pour les Génois, comme pour les autres Occidentaux, Alexandrie est un marché d'approvisionnements très diversifiés en menues comme en grosses épices¹³.

La même source indique les cargaisons de six navires revenus de Syrie et de Chypre en 1368-1369. Le cumul des valeurs des cargaisons donne les résultats suivants (voir tableau 2).

Ici encore on retrouve en tête le gingembre, le poivre et le sucre, mais l'ordre est inversé: le gingembre dépasse le poivre. Le coton a disparu au profit du bois de Brésil, et, derrière ce dernier, les perles, les clous de girofle, la laque et la cannelle sont les seules épices donnant lieu à des investissements non négligeables. Huit produits représentent à eux seuls près de 97 pour cent des capitaux investis en achats d'épices, et dix-huit autres seulement 3 pour cent. L'éventail des produits offerts à la vente sur

¹² Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Banco di San Giorgio*, Sala 37/16, Notularium Nicolai Pinelli.

¹³ DAY 1963.

le marché syrien est beaucoup plus resserré qu'à Alexandrie, et leur nature n'est pas absolument identique. Des perles et des tissus d'Orient viennent se glisser parmi les épices traditionnelles.

Tableau 2 - *Cargaisons de Syrie et de Chypre 1368-1369 (6 navires)* ¹⁴

Épices	Valeur des cargaisons (en livres de Gênes)	%
Gingembre	33.737	31,06
Poivre	31.476	28,91
Sucre	13.269	12,22
Bois de Brésil	12.819	11,81
Perles	5.680	5,23
Clous de girofle	3.597	3,31
Laque	3.335	3,06
Cannelle	1.400	1,29
Encens	730	0,67
Galanga	550	0,51
Camelots	369	0,34
Sagapenum	290	0,26
Épices diverses	1.364	1,33
Total	108.616	100,00

Quelques années plus tard, les registres du *commerchium* de 1376-77, publiés par J. Day et utilisés à nouveau par E. Ashtor, conduisent à des remarques du même ordre. La valeur des cargaisons de quatorze navires rentrés d'Orient – treize d'Alexandrie et un de Syrie – s'élève à 479.069 livres de Gênes. Si l'on fait abstraction des cargaisons diverses, d'un montant de 183.084 livres, la valeur des épices taxées s'élève à 295.985 livres. Elle se répartit comme suit (voir tableau 3).

La triade poivre-gingembre-sucre absorbe à elle seule plus des quatre cinquièmes des investissements. Les pierres précieuses et les perles devancent la laque et la cannelle qui conservent leur classement antérieur. Des tissus – camelots, bocassins, camocats, galons, draps d'or – se mélangent aux drogues condimentaires et pharmaceutiques, une trentaine d'entre elles se partageant moins de 15 pour cent des capitaux investis. La gamme des épices est un peu plus réduite qu'en 1367-1371, mais tout laisse à penser que de nombreuses « menues épices » entrent dans la rubrique très fournie

¹⁴ D'après les données détaillées ASHTOR 1978, pp. 408-418.

des « produits divers ». Le registre douanier de 1376-1377 n'est pas aussi détaillé que les lettres de chargement.

Tableau 3 - *Cargaisons d'Égypte et de Syrie 1376-77 (14 navires)*

Épices	Valeur des cargaisons (en livres de Gênes)	%
Poivre	148.319	50,10
Gingembre	72.310	24,43
Sucre	17.537	5,92
Pierres précieuses	14.750	4,98
Perles	6.099	2,06
Cannelle	5.911	2,00
Laque	5.540	1,80
Safran	4.515	1,52
Camelots	3.119	1,05
Casse	3.007	1,01
Oripelle	1.872	0,63
Galons	1.784	0,60
Bocassins	1.719	0,57
Camocat	1.253	0,42
Lin	1.144	0,38
Draps d'or	867	0,29
Myrobolan	859	0,29
Ivoire	802	0,27
Soie	677	0,22
Zédoaire	594	0,20
Autres épices	3.307	1,26
Total	295.985	100,00

Les documents de ce type, préservés dans les archives Datini, ont été exploités par J. Heers, F. Melis et E. Ashtor. Toutefois, ceux-ci s'intéressent davantage au volume et à la valeur des produits qu'à leur nature même et n'utilisent pas toujours la totalité des lettres disponibles¹⁵. Nous avons pu réunir un *corpus* de trente-huit lettres de chargement: huit concernent des voyages de Beyrouth et de Famagouste vers Gênes, quinze des bâtiments quittant Alexandrie et quinze des navires revenant de Romanie, à des dates échelonnées de 1380 à 1401. Les comparaisons entre les diverses marchandises ne sont pas toujours aisées. La diversité des unités de mesure est grande: les

¹⁵ Archives d'État de Prato, *Archivio Datini*, B. 1171. Voir HEERS 1955a, pp. 170-173 (pour les galères génoises); MELIS 1970, pp. 371-373; ASHTOR 1978, pp. 421-427.

grosses épices sont évaluées en *pondi*, mais le sucre en pains (*pani*) ou en *botti*, la casse et diverses drogues en *fardi*, le gingembre vert en jarres, la laque en caisses et l'alun en cantares. La cire est mesurée tantôt en pains, tantôt en *colli* ou en sacs. Un même produit peut être évalué en unités de poids ou de contenance diverses dans deux lettres successives ou dans une même lettre¹⁶. Bref, il est impossible d'établir une hiérarchie des achats aussi précise qu'à partir des registres douaniers. En revanche, la nomenclature des épices est beaucoup plus large: les huit lettres de chargement des galères et coques de Syrie et de Chypre ne citent pas moins d'une soixantaine de *spezierie*. En regroupant les produits mesurés en mêmes unités pondérales, la hiérarchie des épices s'établit comme suit (voir tableau 4).

Les cargaisons en provenance de Syrie, via Chypre et Rhodes, sont les plus diversifiées. On y rencontre quatre-vingt produits, dont quatorze sont tout à fait étrangers au monde des épices: bocassins, laine, porcelaine, cuivre, etc.... Huit épices ne figurent pas dans la nomenclature de Pegolotti: *lisciadra*¹⁷ cendres¹⁸ cochenille, serapino, *veschati* (glu?), *camuca*, *sodo* et *opopanax*. En revanche, les grandes épices sont toutes au rendez-vous. Par quantités embarquées, vient en tête le sucre, suivi par le gingembre, le poivre, la cannelle, la laque, l'indigo et le bois de Brésil. Le coton, chargé en sacs, est aussi l'objet d'un gros trafic, de même que l'alun, mais celui-ci n'apparaît que dans une seule cargaison. Les lettres de chargement ignorent une dizaine de produits d'Extrême-Orient – costus, styrax, musc par exemple – dont les quantités commercialisées devaient être si réduites qu'on les regroupait sous le nom générique de « menues épices » citées dans deux cargaisons sur huit. Les ports syriens demeurent pour les navires génois de la fin du XIV^e siècle un marché important, mais inférieur à celui d'Alexandrie, pour l'approvisionnement en grosses épices¹⁹.

¹⁶ Sur ce problème des unités utilisées dans la documentation Datini, voir MELIS 1972, ad indicem, pp. 622-625.

¹⁷ Le mot semble désigner la gomme ammoniac.

¹⁸ Sur les cendres, voir ASHTOR - CEVIDALLI, pp. 475-522.

¹⁹ Deux exemples de cargaisons sont données par HEERS 1955a, p. 172 et ASHTOR 1978, pp. 424-425.

Tableau 4 - *Cargaisons de Syrie, de Chypre, d’Alexandrie et de Romanie 1380-1401 (38 lettres de chargement)*

Épices	Navires génois de Syrie et de Chypre (8 lettres de chargement)	Navires génois d’Alexandrie (15 lettres de chargement)	Navires génois de Romanie (15 lettres de chargement)	Total
Poivre (<i>pondi</i>)	612	4.874	94	5.580
Gingembre (<i>pondi</i>)	1.125	1.653	182	2.960
Gingembre vert (jarres)	72	172	5	249
Cannelle (<i>pondi</i>)	355	499	33	887
Indigo (<i>pondi</i>)	103	325	–	428
Indigo (<i>colli</i>)	–	–	2	2
Galle (<i>pondi</i>)	–	104	122	226
Clous de girofle (<i>pondi</i>)	25	60	6	91
Clous de girofle (<i>fardi</i>)	–	86	–	86
Noix muscade (<i>pondi</i>)	54	1	4	59
Zédoaire (<i>pondi</i>)	9	24	–	33
Aloès (<i>pondi</i>)	9	15	–	24
Séné (<i>pondi</i>)	8	10	2	20
Santal (<i>pondi</i>)	3	12	–	15
Sucre (caisses)	1.653	912	38	2.603
Sucre (pains)	–	2.346	–	2.346
Laque (caisses)	354	281	4	639
Coton (sacs)	1.151	912	454	2.517
Coton filé (balles)	69	86	29	184
Alun (cantares)	11.808	2.232	28.377	42.417
Cire (pains)	74	–	2.090	2.164
Cire (<i>colli</i>)	8	–	498	506
Cire (sacs)	–	–	447	447
Mastic (<i>cafesi</i>)	2	–	310	312
Casse (<i>fardi</i>)	–	203	12	215
Casse (<i>pondi</i>)	–	–	40	40
Bois de Brésil (<i>fardi</i>)	133	82	–	215
Soie (<i>fardi</i>)	9	1	129	139
Encens (<i>coffe</i>)	17	35	10	62

La diversité des cargaisons provenant du grand port égyptien est moindre. Les quinze lettres de chargement conservées n’énumèrent que cinquante-trois produits, dont quatre seulement – lin, porcelaine, soie et *ciambeloti* – ne se rangent pas parmi les *spezierie*. C’est dire qu’Alexandrie est

quasi exclusivement un grand marché d'épices pour les hommes d'affaires génois. Sur quarante-neuf produits, quarante-sept figurent sur la liste de Pegolotti. Les achats portent d'abord sur le poivre qui arrive toujours en tête dans les cargaisons d'Égypte, alors qu'il était dépassé par le gingembre sur les navires de Syrie. Viennent ensuite le gingembre, la cannelle, l'indigo et la laque. A deux exceptions près, le sucre est l'objet de chargements modestes; le coton est toujours présent, mais en quantités moindres que sur les navires de Syrie. Parmi les épices d'Extrême-Orient citées par Pegolotti, une dizaine manque à l'appel, comme sur les cargaisons de Syrie. Mais la casse fait l'objet d'achats réguliers, alors que le myrobolan n'apparaît pas à Alexandrie. L'alun entre dans quatre cargaisons sur quinze et divers colorants – bois de Brésil, orpiment – sont régulièrement embarqués. A la fin du XIV^e siècle, c'est vraiment à Alexandrie que l'on acquiert les principales drogues pharmaceutiques et condimentaires en usage en Occident²⁰.

En comparaison, le marché romaniote fait pâle figure. A la fin du XIV^e siècle, les routes mongoles de la soie et des épices sont quasi fermées, et seul un mince courant de trafic fait parvenir quelques produits d'Asie centrale et d'Extrême-Orient dans les régions pontiques²¹. Les lettres de chargement traduisent cet affaissement d'un commerce jadis prospère, dans la première moitié du XIV^e siècle: soixante-sept produits y sont cités, mais vingt-trois n'appartiennent pas au groupe des drogues orientales. Trente-huit épices figurent sur la liste de Pegolotti, six autres – *oripello*, manne, cendres, *camuca*, cochenille et *schiuma* – n'y sont pas. Les grandes épices qui entrent dans les cargaisons des navires de Syrie et d'Alexandrie sont peu représentées: le poivre, le gingembre, la cannelle, les clous de girofle, la noix muscade et la laque sont là, mais en quantités modestes. En revanche, un peu de galle et surtout de gros transports d'alun, de cire, de soie et de mastic donnent un caractère très particulier au commerce romaniote de Gênes. Une complémentarité s'instaure ainsi entre les approvisionnements en épices venus de Syrie et d'Égypte et ceux que l'on trouve à Péra, en mer Noire ou en mer Égée.

²⁰ Deux exemples de cargaisons dans HEERS 1955a, p. 171 et neuf dans ASHTOR 1978, pp. 422-427.

²¹ Sur ce déclin, voir BAUTIER 1970, pp. 295-296 et BALARD 1978, II, pp. 719-723.

Arrivée en Ligurie, la plus grosse part de ces épices est réexportée vers l'Italie péninsulaire et padane, vers la Provence et l'Outremont, quand elle n'est pas transportée d'Orient vers les Flandres par la voie maritime directe²². Le reste sert à la consommation locale et est distribué par les *speciarii* ou apothicaires.

Ceux-ci, qui sont à la fois des préparateurs, donc des artisans, et des vendeurs de médicaments²³ doivent répondre à une demande très diversifiée que leurs inventaires après décès permettent de préciser. Celui du *speziale* Giorgio Galazio, mort en octobre ou novembre 1361, est l'un des plus détaillés que l'on connaisse à Gênes²⁴. Giorgio Galazio appartient à une famille originaire de San Remo, que l'on rencontre dans les actes génois dès le XII^e siècle²⁵. L'un des deux exécuteurs testamentaires, Odone Galazio, lui aussi originaire de San Remo, et peut-être le propre frère du défunt, est aussi apothicaire; il a été élu en 1382 comme recteur de l'hôpital de S. Benedetto di Fassolo²⁶. Il s'agit donc d'une famille tenant le haut du pavé dans le monde des apothicaires. Le défunt, Giorgio Galazio, avait son échoppe et sa maison dans le quartier de Caneto il Lungo, qui fait partie de la *compagna* Maccagnana: un quartier contigu au port, à la *Ripa maris* et situé dans la zone la plus commerçante de Gênes, entre la piazza de Marini et les églises de S. Giorgio et de S. Torpete²⁷. A en juger d'après l'inventaire, l'échoppe était distincte de la maison d'habitation, où aucune drogue n'est conservée, mais seulement des objets d'usage domestique, des vêtements et quelques récipients pouvant servir à l'apothicaire. Giorgio Galazio laissait à sa mort quelques effets dans la maison d'Odone et possédait des droits sur des terres à San Remo et sur une petite maison de Gênes, sise dans le quartier de Putteo curlo, proche de l'église S. Ambrogio.

²² DOEHAERD - KERREMANS; LIAGRE DE STURLER; BARATIER, pp. 147-168; BALARD 1978, II, pp. 862-867. Une partie des épices orientales subit une rupture de charge à Gênes (KEDAR 1976, p. 15), mais au XV^e siècle encore la route directe d'Orient en Flandre est fréquemment utilisée (HEERS 1961, pp. 455-456).

²³ LACORRE, p. 15.

²⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 373, cc. 7r-11r (voir le texte en appendice).

²⁵ KRUEGER 1985, p. 82; Ottone Galazio est propriétaire d'un bucius en 1191. Dans les actes de Vintimille de 1263, BALLETTTO 1985, p. 552 figure un certain Constancius Galafius (pour Galasius) de San Remo en décembre 1263.

²⁶ MARCHESANI - SPERATI, pp. 109-110 et 306.

²⁷ GROSSI BIANCHI - POLEGGI, pp. 191, 196-197, 238.

La partie de l'inventaire qui concerne la boutique de l'apothicaire énumère près de cent-vingt produits, auxquels s'ajoute une longue liste d'instruments et de récipients propres à l'art du *speziale*. Un dixième des substances n'a pu être identifié. Un autre dixième concerne des produits composés: thériaque, poudres, onguents, emplâtres et surtout électuaires, faits de poudres diluées dans le miel ou dans un sirop. C'est le cas de l'électuaire Dialthée, un onguent à base de racine de guimauve, de la poudre diacameron (*dicaramente*) et de la *rosata novella*, dont la composition est donnée par l'antidotaire de Nicolas de Salerne.

Parmi la centaine de produits simples, certains sont conservés en diverses confections: la poudre de sucre voisine avec le sucre en morceaux et la *tutia integra* avec la tutie broyée. L'apothicaire vend aussi des produits alimentaires et non-alimentaires d'usage courant: des huiles diverses, du vinaigre, de l'encre, de la perse fine et du lin de Naples. L'essentiel du stock n'en reste pas moins constitué d'épices qui appartiennent aux trois règnes: onze au règne animal (beurre, ambre, graine de vers, cire, miels, *castoreum*, corne de cerf, cochenille, savon), douze au règne minéral (mercure, sulfate de cuivre, tartre, borax, litharge, sel gemme, vert de gris, tutie, argent sublimé, alun, soufre) et plus de soixante-dix au règne végétal, qu'il s'agisse de racines, d'écorces, de feuilles, de fleurs, de sucres et de résines, de fruits et de baies, ou de graines. Parmi toutes ces substances, certaines, fréquemment citées, sont indispensables aux préparations de l'apothicaire: le miel (13 mentions), les amandes (cinq), la poix grecque (quatre), la cire (quatre) et le beurre (trois). En revanche, Giorgio Galazio possède peu d'épices à usage industriel: alun, bois de Brésil et *grana* de Murcie sont les seules teintures de son stock. On remarque aussi la place réduite des condiments, sauf le gingembre et ses composés; cannelle, poivre et zédoaire n'apparaissent qu'une fois. Est-ce le reflet de modes alimentaires qui privilégient le gingembre et le sucre au détriment du poivre et de la cannelle? Mais les témoignages des livres de cuisine italiens du XIV^e siècle attestent une grande diversité régionale dans la consommation des grosses épices²⁸.

Tel quel, le stock épicerie réuni par Giorgio Galazio en 1361 est beaucoup plus ample que ce que révèlent les inventaires antérieurs. Le 2 octobre 1227, l'apothicaire Enrico della Torre ne laisse dans son échoppe que vingt-huit

²⁸ FLANDRIN 1981, p. 207; LAURIOUX 1983, p. 15-31; LAURIOUX 1985, pp. 43-76.

substances, quatre produits du règne minéral (alun, orpiment, réalgar, tutie), un du règne animal (*castoreum*) et les grandes drogues végétales, poivre, gingembre, cannelle, sucre, cardamome, galanga, spic, gomme arabique, sang de dragon, mastic et cumin²⁹. Le 5 mai 1312, Gregorio Montis acquiert le stock d'une boutique d'apothicaire: aucun produit d'origine minérale, cinq d'origine animale (savon, beurre, cire, miel et mummie), deux composés (thériaque et sirops) et surtout une trentaine de drogues végétales, où se distinguent le gingembre, les amandes, le safran, l'anis et le mastic. La liste voit apparaître des épices nouvelles: graine de Paradis, macis, scammonée, musc, cubèbes, casse, rhubarbe et zédoaire³⁰. Seul le gros apothicaire, Dondino, peut rivaliser avec Giorgio Galazio: il offre en 1259 seize composés et une cinquantaine de drogues végétales, au premier rang desquelles le gingembre, le sucre et la laque³¹. D'un siècle à l'autre, l'apothicaire tend à délaïsser les épices condimentaires au profit de celles qu'on utilise dans la pharmacopée médiévale.

Est-ce une évolution générale en Occident? Une rapide comparaison avec quelques autres inventaires publiés³² montre que notre apothicaire ne se distingue guère de ses confrères de Pernes (1365), de Dijon (1439), d'Amiens (1500) ou de Metz (1509). Douze produits se retrouvent dans toutes les boutiques: l'alun, la gomme ammoniacque, la cardamome, le gingembre, les clous de girofle, la litharge, le mastic, la noix muscade, le poivre, le soufre, le sucre et la tutie, c'est-à-dire toutes les « grosses épices », sauf la cannelle et le macis. Trente-huit autres figurent dans cinq de ces listes. C'est dire qu'il y a pour tous les apothicaires, qu'ils soient de Gênes, de France ou d'Empire, un fonds commun obligatoire qui comprend toutes les épices d'origine orientale et des produits répandus dans le bassin méditerranéen³³. Toutefois les inventaires manifestent la prépondérance des épices à usage pharmaceutique, au détriment des épices à usage strictement alimentaire ou industriel: peu de

²⁹ BALLETO 1986b, pp. 82-85.

³⁰ *Ibidem*, pp. 118-121.

³¹ *Ibidem*, pp. 90-101.

³² PANSIER, pp. 111-123; DORVEAUX 1892, pp. 1-29; THOREL, pp. 1-245; DORVEAUX 1894. Sur l'inventaire d'Amiens, voir aussi VALETTE, pp. 549-557.

³³ On pourrait rapprocher ces listes de celles qu'a étudiées GOITEIN, II, pp. 267-269. Malheureusement les lettres de la Geniza ne contiennent que des factures d'apothicaires, et non des inventaires après décès. Il n'en est pas moins remarquable d'y trouver une facture comportant 54 drogues, et une autre 34.

cannelle, pas de raisins secs, peu de produits tinctoriaux. A la fin du Moyen Age, le *speciarius* est devenu davantage l'auxiliaire du médecin que le fournisseur de la table des grands.

Dans ce double rôle, l'apothicaire a acquis une certaine aisance sociale, dont témoignent les inventaires après décès. L'abondance des instruments de travail³⁴ – balances, ampoules, mortiers, objets de bronze ou de cuivre, vases, porcelaines – est remarquable chez Giorgio Galazio, tout autant que la richesse de la literie et de la garde-robe. Le mobilier, en revanche, est d'une grande simplicité, au point que les exécuteurs testamentaires en oublient de noter les rayonnages de l'échoppe, mais non les tables et les barils servant à la préparation des médicaments et à la conservation des produits.

D'Alexandrie, de Beyrouth ou de Constantinople à l'échoppe de la via Caneto à Gênes, il n'y a point de solution de continuité. Les hommes d'affaires génois s'intéressent à toutes les épices qui figurent dans leurs «pratiche della mercatura». Ils diversifient leurs approvisionnements entre les plus grands marchés orientaux, tout autant que leurs moyens de transport. A Gênes même, l'apothicaire vend de tout; du XIII^e au XIV^e siècle son stock épice s'accroît, mais il tend à devenir plus un homme de l'art qu'un épicier au sens actuel du terme. Il y gagne en aisance et en considération sociale. L'inventaire après décès de Giorgio Galazio nous rappelle qu'on ne saurait confondre l'apothicaire avec un quelconque boutiquier.

³⁴ Notre liste d'ustensiles peut être comparée à celle qui figure dans un document de la Geniza de janvier 1104: cfr. GOITEIN, I, p. 151. Notre inventaire est beaucoup plus riche, mais la diversité des produits mis en vente par les marchands d'Égypte est du même ordre: *Ibidem*, pp. 153-154.

Appendice

Inventaire des biens du speciaris génois Giorgio Galazio (18 novembre 1361)

ASGe, *Notai antichi*, n. 373, cc. 7r-11r

In nomine domini amen. Georgius Capelus et Odonus Galasius de sancto Remulo speciarii, cives et habitatores Ianue, tutores et curatores Anthonii, filii et heredis testamentarii quondam Georgii Galasii, olim speciarii Ianue in contracta Caneti, ut de tutela et cura ac inventario per ipsos curatores et tutores confecto constat duobus publicis instrumentis scriptis manu mei Iohannis de Bargono notarii infrascripti hodie modo paulo ante, scientes et cognoscentes dictis nominibus dictum quondam Georgium decessisse et condidisse testamentum suum scriptum manu Iacobi Danieti notarii, M^o CCC^o LX^o primo, die XXVII septembris, ac eciam codicilum seu codicilos scriptum seu scriptos manu dicti Iacobi notarii dicto millesimo, die II^a octubris, et hereditatem ipsius quondam Georgii eidem Anthonio tamquam filio et heredi testamentario dicti quondam Georgii patris sui delactam esse insolidum tamquam unico et solo filio et heredi dicti quondam Georgii, et vollentes dictis nominibus dictam hereditatem adhibere consulte et cum beneficio inventarii et gaudere beneficio sacratissimi principis domini Iustiniani pro heredibus inventarium conficientibus introducto, et evitare penas statutas contra heredes inventarium non conficientes, constituti dictis nominibus in iure et in presencia domini Hectoris de Sarzana iurisperiti vicarii domini potestatis civitatis Ianue et districtus, pro tribunali sedentis ad solitum banchum iuris, et suam auctoritatem et comunis Ianue ac decretum interponentis, causa plene cognita, nec non in presencia infrascriptarum publicarum personarum, videlicet mei notarii infrascripti predicti scribentis et Nicolai Mastracii notarii se subscribentis, iussu et mandato ipsorum tutorum et curatorum dictis nominibus, ac eciam ipsorum tamquam fideycommissariorum dicti quondam Georgii, lictarum ignarum seu minus suficientes ad debitam subscriptionem faciendam, promissi prius venerabilis signis sancte crucis ++ manibus propriis ipsorum Georgii et Odoni dictis nominibus impressis, ac remotoa omni fraude et malicia in celandis bonis seu rebus dicte hereditatis, citatis prius et convocatis voce preconis per civitatem Ianue et loca consueta, ut moris est, creditoribus et legatariis dicti quondam Georgii et quibuscumque aliis volentibus interesse confectioni presentis inventarii, et loco absentium seu interesse nolencium vel non valencium adhibitis infrascriptis testibus viris

utique bone opinionis et fame et ydoneam substanciam possidentibus ac nulus malignitatis consciis in oculandis seu celandis bonis seu rebus dicte hereditatis, dictum heredem et dictum defunctum cognoscentibus, videlicet Anthonio de Octono cultelerio, Bartholomeo de Manarolia acimatore, filio Conradi, et Raffaele de Quarto candelerio, dictam hereditatem dicti quondam Georgii, dicti tutores et curatores dictis nominibus adhiberunt et apprehenderunt cum beneficio inventarii, asserentes se esse et esse velle dictis nominibus tutorio et curatorio dicti Anthonii heredes ipsius quondam Georgii, ex forma dicti testamenti cum beneficio inventarii, et de bonis et rebus in dicta hereditate repertis seu inventis inventarium seu repertorium fecerunt et fecisse confessi fuerunt dictis nominibus in hac forma. Im primis namque dixerunt se in bonis dicte hereditatis invenisse silicet in apotheca quam conducebat dictus quondam Georgius posita in contracta Caneti de Ianua libras triginta duas in pondere burri neti in jarreto. Item libras XXVII burri neti in una alia jarreta. Item libras XXX burri in alia jarreta. Item libras XX rase pini. Item libras XV amidi. Item libras III populionis. Item libras VIII burri veteri. Item libram I diayris. Item libras V dialtee. Item libram $I\frac{1}{2}$ olei olive ad mensuram. Item uncias sex inguenti fuschi. Item libram I uncias VI dialtee. Item libras III vischi. Item libram I amindolarum sachatarum. Item uncias VII diambre. Item libram I pulveris Cipri. Item libras III paste citoniorum melis. Item libras III paste citoniorum talis quallis. Item libras XII zucari coroti. Item libram I conserve zucari. Item libras II veze. Item uncias VIII mescuri. Item libras VIII penelorum. Item libram I uncias VIII giniabrate. Item libras X uncias VI ordeï mundi. Item uncias VI grane vermorum. Item libras XVIII nucium confetarum cum ganofanis. Item libras III paste citoniorum melis. Item libras III burri. Item libras XXXII ceriate. Item libras XV ceriate. Item libras XXIII dicaramente. Item libras III uncias VIII speciarum minutarum. Item libras II uncias III speciarum dulcium. Item uncias II quarterium I safrani. Item libram I uncias III argenti vivi. Item libras III siropi acetosi. Item libras III melis rosati. Item libram I siropi limonorum. Item uncias VI paste borrame. Item libras VI burri talis qualis. Item libram I vischi puaschi. Item libras X melis. Item libras II uncias VI diaculonis. Item uncias V siracrocii. Item libram I picis grece piste. Item pinta dimidia aque indune. Item pinte II aque vite talis quallis. Item pinte III aque fegie. Item media pinta aque fegie. Item libras X melis. Item libras III lantuarri pro vermis. Item libras V trementine. Item libras II cere albe none. Item libras VIII amendolarum sachatarum. Item libras V ginabrate inpugnata. Item libram I inguenti albi. Item libras II populionis. Item libram I capsie tracte. Item libras XII girapre. Item libram I uncias VI cere

rubeae. Item libram I uncias VI cere viridis. Item libras II prenexe. Item muschatum im busoleta. Item libras V comini pisti. Item uncias III cere vetere. Item libram I trementine tallis quallis. Item libras IIII prenexe coroti in pugnata. Item libram I uncias VI picis pro nave. Item uncias III arumi zucarini. Item uncias VIII lisagrate. Item libras II uncias VI litargirii pisti argenti. Item uncias VI salgeme. Item uncias III verderami. Item uncias V senaprii. Item uncias VIII castorni. Item libram I pulveris pro dentibus. Item uncias II pulveris pro scagnando corpus. Item uncias V borame lanate. Item unciam I mastici pisti. Item uncias VI mastici integri. Item unciam I incenssi pisti. Item libram I uncias II incenssi integri. Item libram I uncias V angeloti. Item unciam I mire. Item libras II litargii integri. Item unciam I speciarum rosate novelle. Item uncias VI argenti solimati. Item uncias VIII garofanorum. Item uncias VI viridis eris pisti. Item uncias VI vernicis piste. Item libram I sene piste. Item uncias VIII armoniaci. Item uncias XI endeci. Item unciam I tutie. Item libras X olei camamille. Item libras III olei persici. Item libram I uncias VI olei mastici. Item libras II amindolarum. Item libras II olei rosati. Item libras II olei aneti. Item libras II uncias VI olei lili. Item uncias X nucium muscatarum. Item uncias XI pilatri. Item uncias IIII cardamone. Item uncias II pulveris garofarum. Item libram I sirimontani. Item libram I uncias VI cardamonii. Item libram I senete integre. Item unciam $\frac{1}{2}$ spigni. Item uncias IIII raubarbarii. Item unciam I brazilis. Item libras II uncias VI giniabri mechini. Item uncias III bemalbi. Item uncias III bemrubei. Item uncias III tutie integre. Item libras II canelle. Item uncias III schinati menui. Item libras II uncias VI citoarie minute. Item libras IIII uncias VIII raubarbarii veteri quarta media amindolarum amalarum. Item uncias VII zucari. Item libras LXX burri in duabus barrilibus. Item libras XXXX capsie minute. Item libras XXV scorciarum cerii. Item libras III rose siche. Item pecii IIII veiramis de vella. Item libras LXX fenuculi. Item libras XXXV linose. Item libras XXV cimini. Item libras XII lini neapolitani. Item libras XII cortici citri. Item libras XXV camamille. Item libram I zucari coroti. Item uncias VI perse fine. Item uncias VI pomeletorum rose. Item libras II speciarum prenexe integrarum. Item libras IIII uncias VI porsemori. Item libras II epitami. Item rubi V canavose. Item pinte VI atrementi. Item nuce in melle in barille una libras XXXXVII. Item in una alia barrille nuce in melle libras LXXX. Item in una alia barrille nuce in melle libras LXVII. Item in una alia barrille nuce in melle libras LXXIII. Item in una alia barrille nuce in melle libras XXXXV. Item in una alia barrille nuce in melle libras LXXX. Item in una alia barrille nuce in melle libras LXXXXVI. Item nuce in melle in alia barrille libras LV. Item riso in uno sacho rotoli LXXX neto. Item

scaiola in uno sacheto libras LXXX neto. Item riso libras XXXXI. Item rubi IIII libras VIII picis grece. Item rubi VI et libras XXIII picis grece. Item pigne in numero DL. Item veriorii finireise cantarii et rotoli XXXXV. Item libras VII lirii. Item melle in una jarreta rotoli LXI. Item trementine in una jarra rotoli LXXX. Item mina una amindolarum. Item libras XVI et uncias VI piperis. Item pecii novem veirame. Item libras IIII giniabri grossi. Item libras IIII giniabri beledi. Item rotoli LXVII saponi. Item saponi rotoli LXXXII. Item melis rotoli LXXVI. Item melis rotori XX. Item senapis cantarium I et rotoli XXVIII. Item pulegii libram I. Item semen siliu libras IIII. Item scorcie mandragore uncias IIII. Item semen presemori libram I uncias VI. Item agaricho libram I uncias VI. Item grane murte libras IIII. Item fegie libras VI. Item aluminis pisti libras III. Item liberetum unum de cartis pro medicinis. Item triache libram I. Item scaiole libras XVII. Item borseta una. Item panigium libras XXXXIII. Item semen see salvaygue libram I. Item novele libras IIII. Item ferregii libras IIII. Item alume de rocha libras XII. Item libras IIII sulfari jalni. Item libras V jache. Item uncias VIII senoneri. Item libras IIII menutorum. Item sachetorum pro speciis DCCVII. Item filum pro parmario libras II uncias III. Item aquerose dimidia pinta. Item asencii libras IIII. Item bocereti III pro aquarosa. Item tortorolii II rami pro speciis. Item ampoletate V vitri pro oleo. Item paria tria balancietarum pro apotheca pro fenestra in graya. Item paria IIII balanciarum mediarum. Item par unum balanciarum magne. Item aliud par balanciarum magnum. Item carcatar unus. Item picheta una. Item balancerium unum pro ponderando florenos. Item paria duo tabularum pro scribendo. Item ampole quinque daurate siropi. Item ampoletate VII parve daurate sbocate pro siropis. Item pugnate mezze daurate VIII. Item pugnate daurate magne VI. Item pugnate pisanesche mediane XXIII. Item pugnate II daurate magne fracte. Item pugnate VI pisanesche magne. Item pugnate de manegiis pisanesche VI. Item pugnate II de manegiis parve pisanesche. Item pugnate IIII pisanesche magne. Item dogii II magni pro oleo. Item dogii mediani VIII pro oleo. Item ampole pro oleo pisanesche quinque. Item dogii II bianchi magni pro deo (sic). Item amore VIII de Mulcia. Item ansula una parva. Item cantere sive capsietate picta VI. Item bussole IIII alexandrine. Item canterete longe VI. Item marsapaneti IIII picti. Item marsapani VIII magni pro confectis. Item busore III magne pro speciis. Item boiolum sive sigelum. Item vasselum unum plombi pro safrano. Item vasselum unum plombi pro argento vivo. Item vax unum plombi magnum pro triacha. Item caciote III pro speciis. Item vax unum parvum pro triacha plombi. Item garbeli III pro speciis. Item garbe II. Item tefania una daurata magna pro fenestra. Item garbelum unum de ponito. Item

mola una pro senape. Item tefanie quinque mediane parve pro fenestra. Item banchale unum de duabus clavaturis. Item capsie due. Item banchale unum de una clavatura. Item paria duo tesojarum pro fenestra. Item calamarium unum pro fenestra. Item bancheta una longeta pro fenestra. Item busolette XXX pro pulvere. Item bocereti XI pro pulvere. Item bocereti quinque novi pro confectis. Item cantera una pro sachetis. Item serra una. Item sacheti parvi pro speciis dozine VIII. Item quaterni quinque papirri pro squarzando. Item coperta una pro tenendo papirrus. Item papirrus pro squarzando libras VI. Item sacheti XXXI pro comino. Item sacheti parvi pro rebus in numero L. Item mortaletum sive pileta marmoris. Item spatulle III de ferro. Item vernigarii novem pro rebus tenendis. Item pila una marmoris cum pestelis duobus de ligno. Item pesteli IIII ferri in pondere rubi II et libre XV. Item mortaletum unum bronzii cum pestelitis duobus parvis bronzii in pondere libras XIII et uncias II. Item tefania una magna rami in pondere libras XXII. Item suate pro mortario. Item cantaletum unum bronzii cum romano. Item cantare unum sine romano. Item mortarium unum magnum de brunzio in pondere cantare I et rotori VII. Item capseta una. Item barrillia XVII et in parte aliqua earum sunt nuce in melle. Item barriletum unum. Item bocerium unum pro senape. Item raitarelium unum ferri. Item bacille unum rami. Item suspitalle unum. Item rubi II et libre VIII scoani. Item calderia una rami in pondere rubum unum et libras VI. Item sachi XI. Item sachum unum magnum sive canabacium pro sachis. Item schala una pro apotheca. Item carrateli II pro sapono. Item rubi III de pignolis integris. Item telle due pro garbelis. Item petre due de rubo I pro quolibet pro ponderando. Item petra una de rubo medio. Item tapetum unum. Item panerium unum magnum. Item garba una. Item boiolum unum brunzi de medio rubo. Item ronchora una. Item ansula una de pintis IIII. Item cofa una rotunda. Item marsapanum unum longum pro ceroniis. Item libras VII de persis spesatis in cantera pro ponderando. Item graya una pro apotheca et pro fenestra. Item tabula una pro peccunia. Item res infrascripte erant in domo habitacionis dicti quondam Georgii posita in dicta contracta Caneti et quas aposuerunt in presenti inventario. Primo tornum unum pro spremendo res. Item vegetes due talles qualles. Item pavensses sex. Item panesotum unum. Item balistrum unum cum crocho. Item bancha una. Item boya una. Item discha duo cum tripodibus duobus. Item banchale unum de tribus clavaturis. Item banchale unum aliud cum tribus clavaturis. Item banchale unum de una clavatura. Item scamelina IIII nova. Item scamelina duo vetera. Item bancheta una parva. Item cathedra una. Item ensa duo cum uno bocolerio. Item clapa una pro confectionibus. Item concha una rami plana. Item conche

due ligni. Item capsia una pro peccunia pro apotheca. Item batarolie due. Item tabula una pro pane. Item capsia duo rami pro confeciendo. Item borsete due. Item capcia una parva rami. Item bacille unum latoni. Item paela una rami. Item ramarolium unum rami. Item barrillia octo vacue. Item labetem unum lapidis. Item labetem unum lapidis medianum. Item labetem unum parvaletum. Item mortale unum marmori cum pestelo. Item labetem petre medianum. Item sicula una cum capsia rami. Item seacia duo. Item stagnarie due stagni. Item tefania una stagni. Item clape III intaliate. Item pugnate III pisanesche pro apotheca. Item nuce in melle rubum I. Item bocerium unum pro seneva. Item paironium unum rami fractum. Item rubum unum sepi. Item bulcelum unum de vitro. Item gladium unum laterinum. Item ense una. Item stagnaria una vetera. Item brandalle unum ferri pro rosas volgedis. Item brandalle unum ferri magnum. Item aliud brandale ferri. Item catena una. Item coscinum unum plenum de pluma. Item strapunta una pro familia. Item strapunta allia pro familia. Item copertorium unum talle qualle. Item sclavina una. Item pugnate II pisanesche. Item tapetum unum. Item cultris una. Item sclavina una. Item capsia una parva. Item capsonum unum pro armis. Item guanti duo de ferro. Item coiracia una cum manicis et musachinis. Item copertorium unum burdi. Item copertorium unum panni virmilii cum una pena. Item coscinum unum plumarum. Item tapetum unum. Item culcidreta una pro balneo parva. Item coscinum unum plumarum. Item strapunte III pro lecto. Item culcidra una plumarum. Item coscinum unum plumarum. Item copertorium unum burdi. Item oregerium unum. Item cultris una alba grossa. Item torcular unum. Item bancha una pro lecto. Item par unum linteaminum. Item paria duo linteaminum pro lecto suo. Item paria tria mutandarum pro homine. Item paria III linteaminum pro famillia. Item gausape duo. Item gausape unum subtile magnum. Item guardanapa duo. Item gausape tria. Item manutergium unum. Item verpe due albe pro homine talles qualles. Item tefania una parva daurata. Item caputergium unum recamatum. Item aliud caputergium. Item manutergium unum. Item fodratura una cendati jalni pro gamerra. Item sonie III pro oregeriis. Item fustanea duo pro homine. Item bialdum unum pro domina. Item acia una fili tenti celestrii. Item maiestates due. Item cortina una scachata circa lectum. Item boya una circha lectum. Item claronum unum virmilium. Item cantera una pro uvetis. Item capsia una nupcis parva. Item banchalia duo de una clavatura pro quolibet. Item capsia una nupcis magna. Item banchalia duo de una clavatura pro quolibet. Item sperona duo. Item filum album in uno sacheto libras XXXI. Item linum pentenetum libras XXII. Item vax unum corii pro taciis. Item septi

corii pro sedendo. Item pena una de murretis pro gamerra. Item supersotum unum panni miscli pro homine novum. Item cannam I et dimidiam vel circa panni albi saye. Item craupertica una vergata. Item capucium unum pro homine fodratum miscli quod habet in pignore a quodam forensse. Item berretina una cendati pro armando. Item subum unum de pena vulpis pro homine. Item tunica una alba pro domina. Item tunica una medietatis pro domina. Item epitogium unum miscli rotundum pro domina fodratum pene talle qualle. Item upa una panni et una alia saye pro homine. Item capa una arangini pro domina pro aqua cum crochets paria XV argenti cum trenis. Item epitogium unum medielanum pro domina. Item capucia tria pro homine. Item paria caligarum pro homine. Item epitogium unum medielanum fodratum pene pro homine. Item mantelina una medietatis pro homine fodrata pene de murretis. Item mantelum unum arangini pro domina fodratum cendati jalni. Item mantelum unum de duobus pannis septe pro domina fodratum cendati jalni cum trenis et cum paribus VI crochetorum argenti et cateneta una argenti. Item crochia una paonacie pro homine fodrata pene dossiorum. Item tunica una virnilia de grana pro homine cum pomelis argenti quinquaginta duobus. Item mantelum unum bruneti pro domina cum trena. Item corpetum unum intrenetatum pro domina. Item bacille unum latoni. Item aliud bacille rami. Item clape III intaliate. Item tefania una rami magna. Item mascra una pro farina. Item jarre due pro oleo. Item spetum unum ferri. Item aliud spectum ferri. Item barille XV vacue. Item quarta una pro farina. Item catena una ferri. Item banchale unum de duabus clavaturis. Item strapunca una vergata. Item cortina una virnilia de Tripoli. Item cortina una alba. Item culcidra una plumarum. Item capsonum unum. Item capsia una nupcis. Item torcular unum. Item capseta una. Item rota una cum duabus manegiis ferri pro molendino. Item caredta [sic] una pertusata. Item maiestas una. Item stupa rubo I et dimidium. Item coclearia tria argenti. Item res infrascripte fuerunt dicti quondam Georgii que sunt in domo habitacionis dicti Odoni et quas ponit in presenti inventario: primo epitogium unum scarleti albi pro domina fodratum cendati virmillii cum trenis. Item epitogium unum scarleti virmillii pro domina fodratum pene talle qualle cum trenis. Item epitogium unum paonacie pro domina fodratum pene conigii infrixiatum et cum trenis. Item upa una cendati virmillii pro domina. Item tunica una scarleti virmillii pro domina. Item mantelum unum de velutis duobus pro domina infrixiatum et fodratum cendati jalni. Item tunicha una medietatis et gamerra una eiusdem fodrata cendati jalni pro homine cum pomelis XXVI argenti. Item gamerra una paonacie sive miscli virmillii pro homine cum pomelis XXXVII argenti. Item epitogium unum

paonacie sive miscli virmilii pro homine fodratum pene dossiorum. Item tunica una medietatis pro homine et gamerra una eiusdem fodrata pene panigerie pro homine. Item capucium unum scarleti pro homine. Item capucium unum scarleti pro domina cum pomelis XVIII argenti et cum trenis. Item cultris una alba subtilis. Item gregetum unum perlarum veracium. Item campanille unum perlarum veracium. Item jus quod dictus quondam Georgius habebat et eidem competeat in quadam domo parva posita in contracta Putei curli cui coheret et cetera. Nichilominus protestatur dictus Odonus suo proprio nomine de omnibus juribus qua habet in ipsa domo quacumque occasione vel causa et tam cum cartis scripturis quam sine et ipsis tamen juribus et rationibus salvis et reservatis eidem Odonu. Item certas terras positas in potestacia Sancti Remuli de confinibus quarum ad presens ignorat³⁵.

Spacium vero superius relictum est ut si quid aliud memorie dictorum tutorum et curatorum dictis nominibus de bonis dicte hereditatis dicti quondam Georgii Galasii speciarii occurrerit addatur et ponitur et conscribatur.

Actum Ianue in palacio novo comunis, ad banchum ubi jus redditur per dominum vicarium domini potestatis Ianue et districtus, anno dominice nativitatis M° CCC° LX° primo, indicione XIII, secundum cursum Ianue, die XVIII novembris, hora inter nonam et vespas, presentibus testibus ad predicta vocatis et rogatis Anthonio Schase speciario, Iohane Masicio notario et Raffaele de Bargono quondam Armanini, civibus Ianue.

³⁵ Fin du folio 10r et folio 10v en blanc.

Il sale a Genova tra Mar Nero e Mediterraneo occidentale

Al contrario di Venezia che ha costruito la sua prima espansione sul commercio del suo sale¹, Genova non possiede saline sulle ampie distese del suo distretto. Da Monaco al capo Corvo la topografia rocciosa delle coste rivierasche non consente l'insediamento di saline, perciò Genova è costretta a comprare al di fuori del suo territorio tutto il sale richiesto per il consumo dei suoi cittadini e per quello delle città dell'entroterra che dipendono per il loro rifornimento delle importazioni genovesi.

I bisogni della città e delle sue dipendenze sono immensi: sale per i pesci, per la carne, per i formaggi, e soprattutto per il consumo quotidiano degli uomini, della cavalleria e delle greggi. Da dove il grande emporio genovese può ricavare il suo approvvigionamento? Jacques Heers nel suo studio sulla Genova del Quattrocento² ha insistito sulla divisione dello spazio tra le due grandi città marinare italiane: Venezia avrebbe costruito il suo monopolio sul sale dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale; Genova si sarebbe riservata le risorse del bacino occidentale. C'è da chiedersi dunque se il rifornimento di Genova sia così limitato o se i Genovesi, con la duttilità della loro politica economica, non abbiano cercato di impadronirsi o almeno di approfittare di tutte le fonti di rifornimento, sia che esse siano in Oriente o in Occidente, creando così un traffico del sale più complesso di quello che si pensava.

Fuori dell'ambito adriatico, dove Venezia esercita un monopolio quasi assoluto, troviamo i Genovesi in tutte le saline maggiori del Mediterraneo. In Oriente, il loro insediamento sulla costa della Crimea intorno agli anni 1280 li mette in contatto con le saline del mare di Tana. Secondo Barbaro³, esistono più o meno 400 laghi salati tra Caffa e Tana, i maggiori dei quali

* Pubblicato in *Storia del commercio del sale tra Mediterraneo e Atlantico*, a cura di S. PIRA, Cagliari 1997, pp. 43-55.

¹ HOCQUET 1978.

² HEERS 1961, p. 356.

³ SKRZINSKAJA 1971, pp. 120, 21 e 129, 45.

sono i laghi Kiatkoe e Staroe nell'istmo di Perekop. Gli atti rogati a Caffa dal notaio Lamberto di Sambuceto nel 1289-1290 fanno cenno a carichi di sale in un luogo chiamato 'Luzuprico' o 'Juprico'⁴. Orbene, l'atlante 'Luxoro', un insieme di carte nautiche genovesi dell'inizio del Trecento, non conosce 'Luzuprico', ma 'Lo Ciprico', riferendosi alle saline della rada, di Touzlah⁵, quelle stesse che il viaggiatore francese Jean Chardin, nel suo itinerario verso la Persia, visita il 30 agosto 1672:

« La nostra nave fece vela da Caffa in direzione di un luogo chiamato Dousla, cioè le Saline. Sono grandi saline sulla spiaggia a 50 miglia da Caffa. Ci arrivammo il 31 agosto, di mattina, e subito tutto l'equipaggio si mise a caricare il sale, che era senza guardia di nessuno. Si assicura che ogni anno duecento navi vengono a caricarlo, e che potrebbero essere il doppio, se fosse necessario »⁶.

Barbaro cita ancora le saline di Bosagaz, a quaranta miglia da Tana, dove il sale è grosso come quello da Ibiza, e sulla costa settentrionale del mare di Tana un luogo chiamato Zuchala « ivi el se ritrova saline grandissime, le qual se arpiano da sua posta ».

Sulla base di quelle risorse, e sotto l'impulso dei Genovesi ma anche degli Alani e Armeni di Caffa e di Solgat, si è organizzato alla fine del Duecento un traffico del sale di grande ampiezza nelle zone pontiche. Caricato a piene navi nel mar di Tana, il sale è avviato verso le coste settentrionali dell'Anatolia, e soprattutto verso Trebisonda, dove il Gran Comneno è tra i clienti dei Genovesi. Il guadagno dei mercanti si rivela cospicuo: comprato 1,75 aspro baricato il *moggio*⁷ alla produzione⁸, il sale è oberato da spese di trasporto equivalenti a tre volte il suo valore iniziale: da 5,6 a 6 aspri il moggio. Vale a dire che gli armatori possono comprare a un prezzo migliore le merci d'Oriente che arrivano a Trebisonda tramite la Persia. Nell'ambito ristretto dal mar Nero, il sale è dunque connesso al grande commercio internazionale.

⁴ BALARD 1973, docc. 586, 626, 629, 696, 768, 797, 843.

⁵ BELGRANO - DESIMONI, p. 253.

⁶ CHARDIN, I, pp. 12-13, citato da HOCQUET 1978, p. 29.

⁷ Il *moggio* di Caffa si stima a 361 litri, cioè più o meno 281 kg: si veda BALDUCCI PEGOLOTTI, p. 26 e Archivio di Stato di Genova (= ASGe), *Banco di San Giorgio*, Caffa Masaria 1386, c. 382r.

⁸ BALARD 1973, doc. 696.

Ma a partire da quando si rivela uno dei componenti del traffico tra l'Oriente e l'Occidente? Già nel 1278 un carico di sale pontico è fermato a Costantinopoli dagli agenti del *kommerkion* che ne trattengono la metà e richiedono dall'armatore, Corrado di Rinaldo da Noli, il versamento di una cauzione⁹. Malgrado la debolezza del suo potere, l'impero bizantino fino alla fine del Trecento è riuscito a mantenere il suo monopolio sulla vendita del sale nella capitale e forse anche a Pera. Mitigate per quel che riguarda il commercio del grano, le regole per il sale sono più rigorose: secondo il regolamento del 1317, nessun Genovese ha la licenza di esportare carichi di sale a Costantinopoli o a Pera per metterlo in vendita. Viene autorizzata soltanto l'esportazione del sale pontico verso l'Occidente, su navi che possono fare scalo, ma non scaricare a Pera¹⁰. Dai documenti della *Massaria* di Pera della fine del Trecento, risulta l'esistenza a Pera di un *Officium Salis*, ma il suo bilancio modestissimo – 602 iperperi nel 1402¹¹ – dimostra che non si trova, come quello di Genova, al centro del traffico del sale, ma deve contentarsi di rivendere ai propri concittadini il sale comprato dagli agenti del *kommerkion* imperiale.

Dalle saline pontiche, una parte della produzione arriva in Occidente. Certo, per Genova, il sale della Crimea non ha la stessa importanza di quello di Ibiza o della Provenza. La lunghezza del trasporto giustifica nondimeno che sia stato offerto un prezzo migliore agli armatori che lo portano a Genova: 18 soldi per *mina*¹², cioè un soldo più del sale occidentale. Un aumento di poco rilievo se si giudica dalle entrate registrate dall'*Officium salis* negli anni 1366-1369: nel 1366, il sale di Romania rappresenta con 3012 *mine* l'8,9% delle entrate, nel 1367, con 2504 *mine* il 17,9%, ma sparisce dai conti nei due anni successivi.

Meno pregiati sono gli altri sali d'Oriente, quello di Cipro e quello di Alessandria. Già prima di impadronirsi di Famagosta nel 1374, i Genovesi fanno ricorso al sale dei laghi di San Lazzaro, sulla costa meridionale di Cipro, presso Larnaca. I registri dell'*Officium Salis* citano l'importazione di

⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 79, cc. 269v-270r.

¹⁰ BELGRANO 1877, p. 120. Sulle vertenze tra l'impero e le autorità di Pera a proposito del grano e del sale, si veda LAIOU 1972, pp. 261-263.

¹¹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Peire Massaria 1402, c. 55r.

¹² La *mina* di Genova corrisponderebbe a un peso di sale di circa 130 kg: si veda HOCQUET 1985, pp. 416-418.

sale di Cipro nel 1358, 1360, 1362-1367 e 1368 e si deve pensare ad un aumento di questo flusso nell'ultimo quarto del secolo, in coincidenza con l'abbandono temporaneo dell'isola da parte delle flotte veneziane¹³. Alessandria raccoglie una parte della produzione delle saline del delta; l'esportazione verso l'Occidente dai Genovesi deve essere considerata come la zavorra delle navi caricate di spezie, ma talvolta, quando si tratta di quantità ingenti, come un carico autonomo: nel 1367, 3263 mine sono scaricate dalla nave di Eliano da Camilla e nel 1369, 3500 mine da un'altra nave¹⁴.

Questi trasporti di sale orientale rimangono meno frequenti di quelli di provenienza provenzale o spagnola studiati da Heers, da Gioffrè e da Hocquet¹⁵. Dall'inizio del undicesimo, Genova ha potuto stringere accordi con i signori di Hyères e di Tolone e poi, nel 1229, riservarsi il monopolio del sale provenzale. Nel Trecento, malgrado la diversificazione del suo rifornimento, la città compra soprattutto il sale di Hyères, che rappresenta il 70% delle importazioni nel 1366, il 55% nel 1367, il 60% nel 1368 e il 44% nel 1369. Ma si deve tener conto dei trasporti diretti da mercanti genovesi e liguri verso le città di consumo, sulle Riviere o nella pianura padana. Nel Quattrocento, un grosso mercante, Gaspare Lercario, in associazione con un Finalese, controlla la distribuzione del sale di Hyères e partecipa allo sfruttamento delle saline di Lavalduc, vendute all'incanto dal re Renato d'Angiò. Ma dal registro della gabella del 1450 risulta che il sale di Hyères prende piuttosto la via del Piemonte o della Lombardia che quella di Genova, dove nel 1450-1451 rappresenta il 4% delle importazioni registrate dall'*Officium Salis*¹⁶.

Le saline di Cagliari sono state oggetto di una forte concorrenza tra Genova e Pisa nel Duecento: la città ligure se ne era impadronita nel 1288, perdendole nel 1299, successivamente sotto il dominio catalano, le navi genovesi le hanno sfruttate a intervalli: il Manca rileva la loro presenza tra il 1361 e il 1365, poi dal 1389 al 1394, esportando in questi periodi fino all'88% del sale sardo, verso Genova e la Liguria (40%), ma soprattutto verso i diversi porti tirrenici dalla Toscana fino alla Calabria e alla Sicilia¹⁷. Resterebbe da

¹³ HOCQUET 1978, II, p. 258; STÖCKLY 1995a.

¹⁴ ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 33/40, Cartularium salis 1371, 4 febbraio 1367, 5 marzo 1369.

¹⁵ HEERS 1961, pp. 352-354; GIOFFRÈ 1958, pp. 3-32; HOCQUET 1978, II, pp. 600-612.

¹⁶ *Ibidem*, tabella p. 604.

¹⁷ MANCA; BAUTIER 1959, p. 188; HOCQUET 1978, pp. 601-602.

chiarire l'influsso delle vicende politiche sul commercio genovese del sale sardo: sparisce del tutto nel Quattrocento e non si può spiegare in maniera plausibile questo fatto con la dominazione catalana sull'isola, poiché la Corona d'Aragona fornisce a Genova parte del suo rifornimento dal Duecento fino agli ultimi decenni del Medioevo.

Già dal 1258, Genova riceveva il sale dall'isola d'Ibiza, il più grande centro di esportazione date le sue capacità di produzione e la scarsità del consumo locale. Nella seconda metà del Trecento, Ibiza viene al secondo posto dei fornitori di Genova dietro Hyères: 21% delle importazioni nel 1366, 16% nel 1367, 39% nel 1368 e nel 1369. Il prodotto è molto pregiato: l'*Officium Salis* offre agli armatori un prezzo di 17 soldi per *mina*, maggiore di quello offerto per il sale di Cipro e di Alessandria e appena inferiore a quello della Romania. Nel Quattrocento, Ibiza occupa il primo posto, come risulta tanto dal registro delle gabelle del 1450, dove i più grossi carichi vengono dall'isola, quanto dall'alto numero dei contratti di noleggio, di prestito e di assicurazioni marittime¹⁸. La banca dei Centurioni partecipa al finanziamento di questo traffico. Rispetto ad Ibiza, gli altri centri di produzione nella penisola spagnola sono più modesti. Gli armatori genovesi frequentano Tortosa e La Mata, ma il sale non costituisce un carico esclusivo a bordo: viene considerato come zavorra della nave che trasporta la lana e altre merci dell'agricoltura spagnola.

Nel corso di due secoli i fornitori di Genova non sono rimasti gli stessi. La Provenza ha ceduto il primo posto a Ibiza nel Quattrocento, il sale d'Oriente è stato confinato a giuocare un ruolo di moneta di cambio nel commercio pontico dei Genovesi. Ma la diversità geografica nell'approvvigionamento, secondo le vicende politiche od economiche, non deve trascurare i caratteri perenni del commercio genovese del sale, ben diverso di quello veneziano per quel che riguarda i mezzi di trasporto, la navigazione e l'organizzazione della distribuzione.

I mezzi di trasporto si differenziano secondo la distanza tra il luogo di produzione e quello di scaricamento. Dalle liste dell'*Officium Salis* non risulta che sia stata utilizzata alcuna galera per il trasporto del sale: questo naviglio è riservato alle merci pregiate e di scarso volume. Invece dal mar Nero, da Alessandria, da Cipro ed anche da Ibiza il sale è caricato su navi tonde, so-

¹⁸ HEERS 1961, pp. 355-356 e HOCQUET 1978, p. 604.

prattutto le *coche*, con un massimo di 5703 *mine*, cioè 740 tonnellate, caricate sulla nave di Pietro Piccono¹⁹. Invece si utilizzano piccole imbarcazioni per il sale di Hyères: nel 1366, il trasporto di 32.260 *mine* richiede 80 *legni*, modeste navi rotonde, che portano dunque una media di 403 *mine*, cioè 52 tonnellate, con un massimo di 1475 *mine* (192 tonnellate) e un minimo di 124 (16 tonnellate): un flusso continuo di piccole navi che seguono la Riviera di Ponente tra l'inizio di agosto e la metà di novembre²⁰. Ancora nel Quattrocento, i mezzi di trasporto si differenziano secondo la provenienza del sale: alle navi che vengono da Ibiza, da La Malta e da Tortosa si oppongono le barche e le saette utilizzate sulla rotta di Hyères²¹. È stato osservato che certi anni, forse sotto la pressione di una produzione più ampia, si utilizzano anche le *coche* per un cabotaggio lungo la Riviera: nel 1361, l'esportazione del sale di Hyères richiede 121 mezzi di trasporto, tra i quali 66 barche ma anche 33 *coche*²².

Malgrado ciò, una certa specializzazione distingue Genova da Venezia. Nella Serenissima, è piuttosto raro l'uso di un intero naviglio per il trasporto del sale. Il prodotto viene quasi sempre a completare un carico. Gli ordini del Senato riservano al sale il ruolo di semplice zavorra, che può essere scaricata se allo scalo della nave si trovano pronte all'imbarco delle merci più pregiate²³; benché serva a compensare il noleggio di queste, il sale veneziano è sempre in posizione subordinata. Certo a Genova la necessità della zavorra non è trascurata, ma esiste una vera flotta del sale, quelle navi che fanno il servizio diretto da Ibiza a Genova con un carico esclusivo di sale: la linea rapida del sale, descritta dallo Heers, ma che si ritrova anche tra l'Oriente e Genova, quando la *cocha* di Carlino Doria rientra dalla Romania con 2504 *mine*, cioè 325 tonnellate, o quella di Eliano de Camilla da Alessandria con 3263 *mine*, cioè 425 tonnellate, nel 1367.

L'uso del padiglione distingue anche Genova da Venezia. La Serenissima riserva il trasporto delle sue merci, leggere, preziose o ponderose, alle proprie navi. Genova, invece, si indirizza ai suoi cittadini al pari degli stra-

¹⁹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 33/40, Cartularium salis 1371.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ HOCQUET 1978, p. 604.

²² GIOFFRÈ 1958, pp. 9-10.

²³ HOCQUET 1978, pp.145-146.

nieri. Nel 1366, il trasporto del sale di Hyères è quasi riservato ai Liguri. Sugli 80 *ligna* registrati, 29 sono di proprietà di armatori genovesi, 19 di armatori del Ponente, 11 di sconosciuti e soltanto 3 di armatori non liguri, due Fiorentini e un Astegno. Ma, lo stesso anno, le sei *coche* provenienti da Ibiza si distribuiscono a metà tra Genovesi e Catalani-Maiorchini²⁴. Nel 1402, 11 navi genovesi si interessano al trasporto del sale, ma anche 5 catalane e 2 castigliane²⁵ e, secondo la gabella del sale del 1450, ai 7 armatori genovesi o liguri si oppongono 13 spagnoli²⁶. D'altra parte, Jacques Heers ha sottolineato l'ampia partecipazione dei Baschi al trasporto del sale di Ibiza nel Quattrocento²⁷. Ma viceversa, i Genovesi trasportano il sale per conto d'altri: lo si è potuto constatare per il sale di Cagliari negli anni 1360; un secolo più tardi, l'approvvigionamento di Roma e della Maremma è nelle mani di armatori genovesi²⁸.

Difatti, Genova tiene un posto di primo piano nella redistribuzione del sale. Il sistema definito dall'*Officium Salis*, e poi ripreso dal Banco di San Giorgio, prevede la libera importazione del sale ma costringe tutti gli armatori a vendere il loro carico all'*Officium* ad un prezzo fisso, un po' più alto per i Genovesi che per gli stranieri²⁹. L'*Officium* intende in questo modo controllare le esportazioni verso le città delle Riviere e negoziare la vendita con le potenze straniere, città o sovrani. Tuttavia malgrado un'armata di doganieri e di controllori, malgrado la minaccia di confiscare le navi o le bestie da soma di chi froda, non può proibire il contrabbando in Riviera e nell'Appennino. I porti di Savona e di Finale, il territorio dei Fieschi o dei Fregosi sfuggono al controllo del Banco e, per evitarlo, certi contratti prevedono che la nave non passi nel porto di Genova.

Eppure, l'*Officium* e dopo il 1454 il Banco riesce a dirigere una fitta rete di esportazioni e ad imporre un certo controllo sulla distribuzione. Ai mercanti vende una *conducta* per portare una definita quantità di sale fuori Genova; organizza i convogli di mulattieri che tramite i passi dell'Appen-

²⁴ ASGe, *Banco di San Giorgio*, sala 33/40, Cartularium salis 1371.

²⁵ *Ibidem*, Cartularium salis 1402.

²⁶ HOCQUET 1978, II, p. 604.

²⁷ HEERS 1955b, p. 303.

²⁸ HEERS 1961, p. 351.

²⁹ Ad esempio nel 1367, la differenza è di un soldo per *mina*.

nino assicurano il rifornimento delle città padane; appoggia contratti con i principi, come quello degli anni 1448-1450 con il quale Francesco Sforza compra 22.000 e poi 32.000 *mine* con un prestito nel quale intervengono i maggiori azionisti del Banco; aiuta la compagnia che vende il sale alla Camera Apostolica e sfrutta l'allume di Tolfa; difende i consumatori anche contro il governo della città, mantenendo il prezzo del sale a un livello quasi costante. In questo modo, l'*Officium* si trova al centro di quasi tutta la vita commerciale e finanziaria della città.

Senza risorse proprie, Genova ha costruito un monopolio del sale, indirizzandosi a tutte le saline esportatrici del Mediterraneo, al di fuori dell'Adriatico, dominio veneziano per eccellenza. Il sale genovese è il sale mediterraneo, sfruttato, trasportato, tassato e riesportato dai Genovesi o da stranieri per conto di Genova. Si crea dunque un'ampia rete di traffici che non si limitano al bacino occidentale del mare, ma che non sorpassano gli stretti di Gibilterra.

Al contrario di Venezia, Genova non ha la supremazia della bandiera; accetta i carichi da qualunque luogo al prezzo stabilito e non cerca di abbassare i noli delle merci preziose aumentando le spese di trasporto del sale. Sa utilizzare il prodotto come un mezzo di scambio essenziale, tanto in Oriente quanto in Occidente, mai in una posizione subordinata, ma sempre connesso ai traffici complessi del grano, dell'allume, dei pesci, della carne e dei formaggi. Un modo di affermare ancora una volta che i prodotti alimentari o ponderosi hanno fatto la fortuna dei Genovesi al pari delle merci pregiate dell'estremo Oriente.

Le mastic de Chio, monopole de la Mahone génoise

« Il y a aussi énormément de bois d'aloès ici, mais ce n'est pas une chose de grand profit; on peut en attendre au contraire de la gomme de lentisque, parce que nous n'en possédons que dans la dite île de Chio, où, je crois, si ma mémoire ne me trompe, qu'on en tire bien cinquante mille ducats »¹.

Parmi les produits que recherche Christophe Colomb à son arrivée dans les îles des Bahamas, la gomme du lentisque occupe une place non négligeable, à côté de l'or et des épices. L'Amiral de la mer Océane sait en effet par expérience que l'île de Chio fournit à l'ensemble du monde connu l'unique qualité de mastic commercialisable. N'a-t-il pas lui-même participé à ce trafic, lors d'un voyage en mer Égée que l'on situe traditionnellement en 1474 ou 1475?² L'excellente qualité de son mastic fait encore la renommée de Chio à la fin du XV^e siècle, une renommée dont on peut suivre l'essor depuis les premiers temps de la colonisation génoise de l'île. Aussi convient-il d'examiner, à la lueur des actes notariés génois, inédits et publiés³, quels sont les fondements d'un monopole institué par les Zaccaria, puis consolidé par la Mahone après 1346, et dans quelles conditions a disparu ce système dont on ne trouve plus guère de traces au XVI^e siècle.

Chez tous les voyageurs qui au cours du Moyen Âge ont fait étape à Chio, la renommée de l'île vient du mastic, au point que, par une étymologie douteuse, Henricus Martellus Germanus fait dériver le nom de l'île du mot syriaque qui désigne la principale de ses productions⁴. L'un des premiers

* Publicato in *Res Orientales VI. Hommages à Claude Caben*, Paris 1994, pp. 223-228.

¹ COLOMBO, p. 108 (à la date du 12 novembre 1492).

² TAVIANI, I, pp. 49-52.

³ ARGENTI 1958; GIOFFRÈ 1962a; ROVERE 1979; ROCCATAGLIATA 1982b; BALARD 1988b. Parmi les minutiers notariaux inédits instrumentés à Chio, figurent les registres ou liasses des notaires Antonio Fellone (Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Notai antichi*, n. 175), Gregorio Panissaro (*Ibidem*, n. 523) et Giovanni Balbi (*Ibidem*, n. 603).

⁴ ARGENTI - KYRIAKIDIS. On rappellera toutefois que dans sa *Géographie*, Aboulféda en 1321 appelle Chio « Gezyré Masthic », c'est-à-dire l'île du mastic.

textes médiévaux qui en fasse mention, après bien sûr le traité de Plin l'ancien, est le récit de l'higoumène Daniel en 1106⁵. À partir de cette date, voyageurs et pèlerins s'attardent plus ou moins longuement à décrire les mérites du mastic et à affirmer que Chio a l'exclusivité de sa production⁶, bien que Enea Silvio Piccolomini dans sa *Cosmographie* et en 1546 Pierre Belon du Mans dans ses *Observations de plusieurs singularités* fassent allusion l'un au mastic lybien, l'autre à celui d'Égypte⁷. Il n'en reste pas moins que les Génois ont su organiser un monopole de la production et de la commercialisation, au point que jusqu'au début de la Renaissance on ne connaît d'autre mastic que celui de Chio, et que le produit assure les principales recettes de la Mahone et devient la base financière du maintien des Génois dans l'île.

À quelques nuances près, les témoignages des voyageurs sur les conditions de la production concordent. Celle-ci est localisée dans la partie méridionale de l'île de Chio, la Catomorea. Autour de Mesta, de Pyrghi, de Kalamoti, de la Kampochora jusqu'à l'extrémité sud-est de l'île, appelée précisément cap Mastico, les lentisques parsèment la campagne, alors que la partie nord de l'île, l'Apanomorea, en est totalement dépourvue. La nature de l'arbre producteur pose problème aux voyageurs: pour les uns, il s'agit sans nul doute de lentisques (*Pistacia lentiscus*), pour d'autres – Clavijo par exemple⁸ – ce n'est qu'une probabilité.

Héritiers des parèques byzantins, les paysans chiotes de la Catomorea ont sur leurs stases un certain nombre de pieds de lentisques, comptabilisés par la Mahone qui leur confie, semble-t-il par fermage, le soin de les entretenir, de dégager de toute végétation et impureté l'aire sous-jacente, afin que la gomme soit recueillie dans les meilleures conditions possibles. Bien que libres, tous les paysans de la zone de production sont astreints au service du mastic réparti par l'administration génoise; même les immigrants, s'ils épou-

⁵ KHITROWO, p. 6.

⁶ Voir par exemple Martin 'A Baumgarten en 1507: « Chius, quae sola ex omnibus mundi insulis masticem gignit » (ARGENTI - KYRIAKIDIS). Même témoignage chez Ludolph de Sudheim en 1333: « Haec insula specialiter est nobilis in qua crescit masticus, et non in alia parte mundi, licet arbores ejus in altris partibus bene crescant tamen fructus non reperitur » (SUDHEIM, p. 331).

⁷ ARGENTI - KYRIAKIDIS.

⁸ GONZALES DE CLAVIJO, p. 100.

sent une femme de la Catomorea, deviennent *masticarii* et endossent les obligations des Grecs du lieu⁹. Ceux-ci sont astreints à fournir à la Mahone une quantité de gomme, pesée en *pendaria* et proportionnelle au nombre d'arbustes qui leur ont été confiés. Cela implique un recensement de la main d'œuvre; de fait, deux documents évoquent les livres des *argatollogi*, où les producteurs sont répartis entre les quatre *logariastilli* de la Catomorea¹⁰.

Sur les conditions de la récolte, Nicolas de Nicolay, dans ses *Navigations et pérégrinations orientales*, écrites en 1558, est le plus précis parmi tous les récits de voyageurs¹¹. Au cours des mois de juillet et d'août, les *masticarii* viennent inciser l'écorce des lentisques, d'où s'écoule la précieuse gomme qui est recueillie dans le courant du mois de septembre, soit sur le tronc de l'arbre, soit au sol. Aboulfeda et Henricus Martellus prétendent que ce travail était effectué au printemps, mais Buondelmonti, Hieronimo Giustiniani et Vincenzo Coronelli confirment le témoignage de Nicolas de Nicolay¹². Les livraisons sont obligatoirement faites auprès des représentants de la Mahone, sans doute à la « maison du mastic », un entrepôt où vient instrumenter en 1348 le notaire Pellegrino de Bracellis¹³. La récolte est-elle bonne? les *masticarii* bénéficient d'une prime pour les quantités excédentaires. Est-elle mauvaise? ils doivent payer une amende: un ducat par *pendarium* manquant pour ceux de la Kampochora, un hyperpère pour ceux de la Catomorea. Leur seul privilège est d'être exemptés de l'imposition de deux hyperpères par foyer, instituée en 1395 et payable par tout chef de famille¹⁴.

De telles dispositions impliquent un contrôle rigoureux, mis en œuvre par une administration particulière. De fait, dès la première convention conclue avec la Commune de Gênes, les participants de l'expédition victorieuse de 1346 se réservent le droit d'organiser la production et la récolte du mastic et d'exercer une force de coercition sur les paysans qui s'y livrent, sans avoir à en référer à la Commune de Gênes ou à ses représentants locaux, le podestat

⁹ ARGENTI 1958, I, pp. 396-398.

¹⁰ ROVERE 1979, p. 318-319 et 337-338.

¹¹ ARGENTI - KYRIAKIDIS.

¹² *Ibidem* et ABOULFEDA, II, p. 268; CORONELLI, p. 131.

¹³ ARGENTI 1958, III, pp. 482-483.

¹⁴ *Ibidem*, I, p. 418.

et ses officiers¹⁵. En 1362, pour la première fois, est cité un *scriba masticis*, au salaire de 100 florins, et, en 1379, un second scribe, préposé à la vente du mastic, s'adjoint au premier¹⁶. Recrutés exclusivement parmi la population d'origine latine, ces deux officiers peuvent forcer les paysans à exécuter leur tâche et ont un droit disciplinaire sur l'ensemble de la main d'œuvre. Dans les cas de vol ou de recel, les sanctions, très dures, vont de la mutilation d'un membre à la pendaison¹⁷. Les deux scribes doivent rendre des comptes aux gouverneurs de la Mahone à la fin de l'exercice annuel, fixé au 1^{er} mai, c'est-à-dire au moment où commence une nouvelle campagne de récolte¹⁸.

Est-il possible d'en évaluer le montant? Sur la foi de deux documents mal interprétés, C. Hopf estimait que la production était limitée à 434 *centenaria*, c'est-à-dire à 138 quintaux¹⁹. En fait, dès 1347, Simone Vignoso, alors trésorier des conquérants génois, s'est obligé à livrer 1500 *centenaria*, soit 476 quintaux à Cristiano Spinola, sur la récolte de l'année. En 1348, associé à ce même Spinola, il remet à un Florentin 1166 *centenaria* et 91 livres de mastic de la récolte de 1347, sans qu'il soit possible de dire si cette dernière quantité, équivalant à 371 quintaux, représente ou non une partie de la vente précédente²⁰. Entre 1391 et 1410, les ventes contingentées par zones géographiques attestent une production minimale de 346 quintaux, auxquels peuvent s'ajouter les quantités distribuées à titre de salaire, comme les cinq caisses remises en 1420 à l'évêque de Chio²¹. Au début du XVI^e siècle, la production ne dépasse pas 300 quintaux²² et ira en s'affaiblissant lors des dernières décennies de l'occupation génoise.

Le contingentement de la production et la contrainte pesante exercée sur les paysans n'ont d'autre objet que d'instituer un strict monopole au

¹⁵ *Ibidem*, 2, p. 52.

¹⁶ ROVERE 1979, p. 121 et ARGENTI 1958, I, p. 196.

¹⁷ *Ibidem*, I, pp. 472-473.

¹⁸ ROVERE 1979, pp. 318-319.

¹⁹ HOPF 1882, p. 83.

²⁰ BALARD 1978, II, p. 744. ARGENTI 1958, III, pp. 483-484 confond *cantaria* et *centenaria*, ce qui le conduit à une fausse évaluation des ventes: le minutier de Pellegrino de Bracellis (ASGe, *Notai antichi*, n. 317, c. 3r) porte en fait le mot *centenaria*.

²¹ ROVERE 1979, pp. 329-331.

²² ARGENTI 1958, I, p. 487.

profit du groupe dirigeant. Au début du XIV^e siècle, celui-ci est représenté par la famille Zaccaria qui, en se rendant maîtresse de Chio, a sans doute voulu ajouter au monopole de l'alun, obtenu par la possession de Phocée, celui du mastic, tout aussi profitable. En 1310, la veuve de Manuele Zaccaria et ses fils ont droit à une part de la récolte²³. Paléologue Zaccaria, toujours à court d'argent, utilise les ressources de Chio pour gager les emprunts qu'il contracte. Pour faire face aux grosses dépenses nécessaires pour leur ambitieuse politique anti-turque, Benedetto II et Martino Zaccaria obtiennent du pape Jean XXII l'autorisation de vendre du mastic à Alexandrie et chez les Sarrasins, privilège qui leur est par deux fois renouvelé²⁴. Sous leur domination, le trafic du mastic devient un instrument de puissance et de richesse: Jean Cantacuzène évalue en effet à 120.000 pièces d'or le revenu annuel de l'île, provenant essentiellement de la production du lentisque²⁵.

Avec les participants de l'expédition génoise de 1346, le monopole individuel du temps des Zaccaria devient collectif; mais il ne change point de caractère. Pour éviter toute concurrence et maintenir la solidarité d'intérêt des membres de la *compera*, le mastic n'est pas partagé entre les bénéficiaires, mais vendu en bloc. Les profits de la vente, après déduction des charges d'administration et de défense de l'île, sont alors partagés entre les Mahonais. En raison de gros besoins d'argent, ceux-ci en viennent rapidement à concéder la vente du mastic à des compagnies privées, voire à anticiper sur les récoltes. Dès 1347, un groupe de cinq Génois, mené par Cristiano Spinola, négocie à Péra avec un représentant de Simone Vignoso, alors trésorier de l'Ancienne Mahone, l'achat de la récolte de 1347, au prix de 23 hyperpères le *centenarium*²⁶. Dans ce groupe entre en 1348 Pietro Reccanelli, originaire de Voltri, qui pendant près de quarante ans va dominer le trafic du mastic. Dix ans plus tard, alors qu'à l'Ancienne Mahone se substitue un nouveau groupe de participants formant la Nouvelle Mahone, une autre société se forme pour régler la vente du mastic et éviter toute concurrence entre les deux formations également détentrices à cette date d'une partie de la production. L'Ancienne Mahone devra apporter les trois cinquièmes du mastic détenu par Raffaele de Furneto et ses associés de la

²³ ASGe, *Notai ignoti*, busta IV, pièce 5.

²⁴ MOLLAT 1906, nn. 11081, 15644 et 21494.

²⁵ CANTACUZÈNE, I, pp. 371 et 380.

²⁶ ARGENTI 1958, III, pp. 490-491.

Nouvelle Mahone. Le produit sera vendu au-delà de Rhodes, en Chypre, en Syrie ou en Égypte et les profits seront également partagés entre les deux groupes. La Nouvelle Mahone s'engage en contre-partie à limiter ses ventes, à un prix convenu, dans les autres régions de consommation non couvertes par les termes du contrat²⁷. Dès 1360, Pietro Reccanelli passe au premier plan de la société adjudicataire: les Mahonais lui accordent d'abord le droit exclusif de négocier annuellement en Turquie et chez les Sarrasins 30 cantares de mastic pendant trois ans, puis, à partir de 1364, 120 cantares à distribuer au-delà de Chypre, en Arménie et en Turquie. L'homme d'affaires a ses propres facteurs établis à Beyrouth et à Damas; à sa mort, antérieure à 1392, il est l'un des plus riches de la Mahone, dont il détient deux *duodena* ainsi que des propriétés dans l'île²⁸.

À cette date, la Nouvelle Mahone n'a plus de part directe dans la commercialisation du mastic. Elle s'en remet à une société adjudicataire, qui semble avoir le monopole de la vente, à l'exception d'un contingent de 320 *centenaria* réservé aux Mahonais. Les documents de la fin du XIV^e siècle mettent en évidence deux groupes liés entre eux. En mars 1391, Guirardo Squarciafico et Moruele Cigala reçoivent l'exclusivité de la vente du mastic en Occident pour une période de dix années, soit 120 *centenaria* par an, vendus sur la base de 41 livres 10 sous le *centenarium*²⁹. À la fin de l'année 1393, un nouveau contrat est passé par la Mahone avec une société de huit personnes – sept Génois et un seul Giustiniani – pour la vente du mastic dans deux autres zones géographiques: l'Orient au-delà de Rhodes d'une part, la Turquie, la Roumanie et la mer Noire d'autre part. D'année en année, cette société ne change guère, puisqu'en l'espace de cinq ans, de 1394 à 1399, seuls Badasal Cibo, qui s'est substitué à Guirardo Squarciafico à la mort de celui-ci, et Moruele Cigala, qui a remplacé Luchino de Bonavey, entrent parmi les associés. Ce dernier assure le lien avec la société adjudicataire des mastics d'Occident³⁰.

L'*appalto* (l'adjudication) porte sur des sommes considérables: 200 *centenaria* à 25 ducats l'unité pour les ventes en Turquie et en Roumanie, et

²⁷ ROVERE 1979, pp. 102-106 et 111-118.

²⁸ ASGe, *Notai antichi*, n. 450, c. 32r-35r.

²⁹ ROVERE 1979, pp. 170-175.

³⁰ BALARD 1988b, doc. 45, pp. 130-132, et ASGe, *Archivio Segreto*, *Diversorum negotiorum*, n. 500, c. 49v.

surtout 114 cantares, soit 855 *centenaria* à 31 livres 13 sous 2 deniers l'unité pour les ventes au-delà de Rhodes, c'est-à-dire dans tout l'Orient mame-louk. En 1395, Badasal Cibo a affermé la vente d'une partie (4/25) des mastics de Syrie et d'Égypte pour 1.315 livres, c'est-à-dire que l'ensemble de l'adjudication pour cette seule zone géographique représente 8.218 livres 15 sous. En 1401, la vente aux enchères de tout le mastic rapporte 43.750 livres aux Mahonais³¹. Puisqu'à cette date le mastic est vendu à Chio 41 livres 10 sous le *centenarium*³², si l'on admet 25% pour les frais et les bénéfices de la société concessionnaire, c'est au minimum 1315 *centenaria* de mastic qui sont réellement mis en vente, soit environ 415 quintaux.

Au cours des deux derniers siècles de la domination génoise, la pratique de l'adjudication demeure. En octobre 1450, un contrat portant sur 113 caisses de mastic est passé entre Federico Grimaldi, Giovanni Paterio et Paolo Giustiniani³³. En juin 1514, une autre société, composée de quatre Mahonais et de deux Génois, Domenico Calvo et Ludovico Doria, se rend acquéreur pour une période de huit ans de l'exclusivité de la vente du mastic dans toutes les parties du monde. Elle recevra chaque année 220 caisses, au prix de 61 ducats 1 gigliat de Chio l'unité. Le capital de la société est ensuite divisé en 26 parts, acquises par 14 participants³⁴. Cinquante ans avant la fin de la domination génoise, c'est là l'ultime document connu sur la commercialisation du mastic.

Par la mise aux enchères, l'objectif de la Mahone est d'éviter toute concurrence, de fixer les prix au plus haut niveau possible et de s'assurer par avance de l'argent frais. La société adjudicataire a en effet la quasi-exclusivité de la vente du mastic dans l'une ou dans plusieurs des trois zones géographiques délimitées: l'Orient musulman au-delà de Rhodes, le monde micrasiatique, grec et pontique, et enfin l'Occident. Peu d'entorses sont faites à ces privilèges, ce qui explique le très petit nombre de ventes au détail signalées dans les actes notariés³⁵. Le contrat d'adjudication prévoit parfois

³¹ BALARD 1978.

³² ROVERE 1979, pp. 237-242.

³³ ARGENTI 1958, III, pp. 609-610.

³⁴ *Ibidem*, p. 837.

³⁵ Le caractère officiel des ventes explique que le mastic apparaisse peu dans les contrats notariés du XV^e siècle: cfr. BALLETTTO 1979, pp. 175-198; ORIGONE 1982, pp. 121-224.

des exceptions en faveur de tel ou tel Mahonais qui, antérieurement aux enchères, a pu envoyer quelques caisses de mastic dans une région que l'*appalto* attribue ensuite à la société adjudicataire. Le prix de vente varie selon les zones; à la fin du XIV^e siècle, il est plus élevé en Occident (41 livres 10 sous le *centenarium*) qu'en Orient où les prix se tiennent: 25 ducats en Turquie et en Roumanie, 25 florins 1/3 au-delà de Rhodes³⁶. En revanche, au témoignage des voyageurs du XVI^e siècle, les prix s'effondrent à mesure que s'accroissent la pression ottomane et les difficultés financières de la Mahone: le quintal ne vaut plus que 105 ducats au temps de Pierre Belon du Mans (1546) et 100 ducats à l'époque d'André Thévet (1549), alors qu'il atteignait 400 ducats à la fin du XIV^e siècle³⁷.

Cette chute des prix est évidemment préjudiciable à la Mahone pour laquelle les ressources tirées de la vente du mastic constituent les plus importantes de ses recettes. Les 43.750 livres tirées des enchères du mastic en 1401 permettent aisément de faire face aux dépenses d'administration et de défense qu'un compte de 1379 estime à 31.711 livres³⁸. Tous les voyageurs, depuis Enea Silvio Piccolomini jusqu'à André Thévet soulignent la richesse de la Mahone: au XVI^e siècle encore, les ventes atteignent 8.000 ducats, chiffre corroboré par un compte du 14 août 1498 faisant état de 8.170 ducats tirés de la vente de 215 caisses de mastic³⁹. Mais bien souvent cette richesse n'est qu'une apparence: les maîtres de Chio vivent au-dessus de leurs moyens et engagent à l'avance les ressources provenant de la vente du mastic.

C'est déjà le cas avec les Zaccaria. Paléologue, fils de Benedetto, utilise le mastic comme gage des emprunts qu'il contracte. En 1333, le célèbre Megollo Lercari se porte créancier de Martino Zaccaria, alors emprisonné à Byzance, pour un montant de 332 *centenaria* de mastic, soit près de 105 quintaux⁴⁰. Nul doute que le maître de Chio ait eu besoin de mettre en gage auprès de son compatriote une partie de la récolte pour obtenir un prêt. La pratique se développe au cours des XV^e et XVI^e siècles, alors même que les besoins d'argent de la Mahone deviennent criants. En mars 1478, Simone

³⁶ ROVERE 1979, pp. 171, 190 et 202.

³⁷ ARGENTI - KYRIAKIDIS, et ROVERE 1979, p. 190.

³⁸ ARGENTI 1958, I, p. 386.

³⁹ *Ibidem*, I, p. 268.

⁴⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 225, docc. 102 et 103.

Lercario avance 4.000 ducats aux Giustiniani et reçoit en gage une quantité équivalente de mastic, ainsi que la perception pendant neuf ans de la *gabella censaria*. Sachant que celle-ci représente un revenu d'environ 750 ducats par an, on a pu calculer que le prêt de Lercario était assorti d'un intérêt voisin de 18% par an⁴¹. À la fin du siècle, la Mahone doit recourir à l'assistance financière de la métropole qui crée une *comperetta* rassemblant ceux qui ont souscrit à l'emprunt: les revenus du mastic servent à payer les intérêts aux possesseurs des parts de la dette⁴². En 1514, la *comperetta* n'est pas encore éteinte; les Mahonais sont contraints de donner en caution tout le mastic invendu et celui des futures récoltes, jusqu'à concurrence de 10.031 ducats⁴³. Les ressources des Giustiniani sont ainsi hypothéquées à l'avance pour faire face aux besoins pressants.

Parmi ceux-ci figure le paiement du tribut dû aux Ottomans. Il suffit de comparer deux chiffres provenant du compte déjà cité de 1498: cette année-là, la vente de 215 caisses de mastic a rapporté 8.170 ducats, alors que le tribut s'élève à 10.430 ducats⁴⁴. C'est dire que le produit annuel de la récolte est une nécessité vitale pour la Mahone dont la survie dépend du paiement régulier du tribut dû aux Turcs. Or celui-ci s'élève constamment et atteint 12.500 ducats en 1530⁴⁵; la vente du mastic et l'affermage des gabelles de l'île suffisent à peine au paiement. Quatre ans plus tard, la détérioration de l'activité commerciale est telle que l'*appalto* n'a aucun succès. La Mahone est contrainte de lever 34 ducats auprès des détenteurs des 304 parts, dont elle se compose à cette date, pour faire face à ses obligations vis-à-vis des Ottomans⁴⁶. Désormais pour les Giustiniani de Chio c'est une hantise de pouvoir rassembler les sommes dues aux Turcs, alors même que s'effondre le commerce du mastic. Toute la correspondance échangée entre l'île et le gouvernement de la métropole ou avec l'Office de Saint-Georges se fait l'écho de ces préoccupations. Le déclin du commerce du mastic fait de la Mahone une proie facile pour ses voisins ottomans.

⁴¹ ARGENTI 1958, I, p. 238.

⁴² *Ibidem*, p. 266

⁴³ *Ibidem*, pp. 295 et 297.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 268.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 336.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 349.

Resterait à expliquer ce déclin que la domination turque sur les régions égéennes ne suffit pas à elle seule à faire comprendre. Nécessairement la demande s'est affaïssée, peut-être en raison d'une mutation du goût, dont l'histoire offre maint exemple. La mastication de la gomme de lentisque, longtemps en faveur dans les pays musulmans et jusqu'en Occident, pouvait correspondre à une mode qui, avec le temps, a progressivement disparu. Mais l'engouement même de Christophe Colomb pour le mastic, lors de son arrivée en Amérique, ne signifie-t-il pas que d'autres sources d'approvisionnement ont été trouvées, à un prix moindre que celui que la Mahone s'efforçait de maintenir pour préserver son monopole et sa source principale de revenus? C'est une hypothèse parmi d'autres, qu'il appartiendrait aux spécialistes de l'économie des temps modernes de vérifier. Il faut en tout cas remarquer la coïncidence entre le déclin du commerce du mastic chiote et les bouleversements économiques introduits par les Grandes Découvertes.

L'activité économique des ports du bas-Danube au XIV^e siècle

Depuis les études de N. Iorga et de G.I. Bratianu¹, la création et le développement des comptoirs italiens dans les régions du bas-Danube n'ont cessé d'intéresser les historiens roumains², génois³ et quelques autres médiévistes⁴. La localisation de Vicina, de Kilia et de Licostomo a suscité des hypothèses contradictoires, au terme desquelles il semble aujourd'hui admis que Kilia et Licostomo sont deux cités distinctes, sises sur le bras septentrional du Danube, l'une plus en amont, l'autre près de l'embouchure, tandis que Vicina est à rechercher dans le voisinage de l'actuelle Isaccea, où se trouve un ancien gué du fleuve, à quelques kilomètres en amont du delta⁵.

L'installation de petites communautés génoises dans ces comptoirs ne pouvait manquer de susciter l'essor économique des régions environnantes, dont les ressources, essentiellement agricoles, allaient être introduites dans le vaste réseau commercial construit en mer Noire par les hommes d'affaires italiens⁶. En se fondant sur les actes du notaire Antonio di Ponzò, qui a

* Pubblicato in *Travaux et Mémoires du Centre de Recherche d'Histoire et Civilisation de Byzance*, 8 (1981), pp. 35-43.

¹ IORGA 1929; IORGA 1899, pp. 168-191; BRATIANU 1923, pp. 113-190; BRATIANU 1929; BRATIANU 1935; BRATIANU 1940; BRATIANU 1965, pp. 34-38; BRATIANU 1969.

² L'historiographie roumaine sur ces questions fait l'objet de l'article de PASCU, pp. 35-46. Nous y renvoyons le lecteur. Voir en outre ILIESCU 1977b, pp. 113-129; ILIESCU 1978a, pp. 203-213; ILIESCU 1978b, p. 229-238; PAPACOSTEA 1973b, pp. 138-159; PAPACOSTEA 1976, pp. 421-436; PAPACOSTEA 1978, pp. 65-79; GIURESCU 1976, pp. 587-600 (ce texte en anglais est le même que celui publié en français dans le recueil *Genovezii*, pp. 47-61); DIACONU 1970, pp. 275-295; DIACONU 1975, pp. 243-245; DIACONU 1976, pp. 407-447; NASTUREL 1972, p. 231-235; NASTUREL 1974, p. 121-134.

³ PISTARINO 1972, pp. 9-11; AIRALDI 1972, pp. 967-981; AIRALDI 1970, p. 9-12; PETTI BALBI 1977, pp. 63-86.

⁴ ТАПКОВА-ЗАЙМОВА, pp. 82-83; BALARD 1975, pp. 21-32.

⁵ GIURESCU 1977, p. 49, note 7; BALARD 1979, pp. 1-12.

⁶ Sur ce réseau commercial, cfr. BALARD 1978, II, pp. 849-857.

instrumenté à Kilia en 1361, O. Iliescu a montré comment les régions du bas-Danube ont participé, au XIV^e siècle, au ravitaillement de Byzance⁷. La découverte d'une nouvelle série d'actes de ce même Antonio di Ponzò (1360) nous incite à reprendre le problème, d'autant que les informations fournies par le notaire concernent une période de l'activité économique – l'été et l'automne – différente de celle qu'illustrait la première série d'actes publiés – l'hiver et le printemps⁸. Malgré quelques lacunes, le minutier d'Antonio di Ponzò permet de caractériser les instruments de l'activité économique et de définir les produits et les routes du commerce dans les régions du bas-Danube au milieu du XIV^e siècle.

Parmi les instruments monétaires en usage, l'effacement de la monnaie génoise est à peu près total. La livre de Gênes n'apparaît comme moyen de paiement que dans deux contrats portant sur la vente de biens immobiliers situés sur la Riviera du Levant⁹. En revanche, tous les actes commerciaux sont libellés soit en aspres et *sommi*, soit en hyperpères. De ce point de vue, les comptoirs génois du bas-Danube connaissent une situation identique à celle des autres établissements formant la Romanie génoise, où le *genovino* n'a jamais réussi à s'imposer pour devenir l'instrument privilégié des échanges¹⁰. A Kilia, tout comme en Gazarie génoise, domine l'étalon-argent. L'unité de référence est le *χaum*, en italien *sommo*, poids d'argent constant obtenu à partir de barres de ce même métal. Dans un *sommo* est frappé un nombre déterminé d'aspres d'argent, deux cent deux à l'époque où écrivait Pegolotti; sur ce nombre, douze aspres sont retenus pour les frais d'émission et le bénéfice de l'atelier¹¹. Le poids du *sommo* varie d'un lieu à l'autre; d'où l'utilisation par le notaire de l'expression *summorum bonorum argenti et iusti ponderis ad pondus eiusdem loci Chili*¹², *ad pondus Licostomi*¹³, ou bien *ad*

⁷ ILIESCU 1965, pp. 105-116. Ces actes d'Antonio di Ponzò ont été publiés par PISTARINO 1971.

⁸ Dans les références qui suivent, nous utiliserons la numération des documents figurant dans BALARD 1980.

⁹ Docc. 14 et 15.

¹⁰ Voir BALARD 1978, II, pp. 643-672.

¹¹ BALDUCCI PEGOLOTTI, p. 25.

¹² Cfr. par exemple docc. 19, 31, 35, 36, etc.

¹³ Doc. 18.

*sagium Chili*¹⁴, le mot *sagium* ou *exagium* désignant l'étalon local à l'aide duquel l'on procédait à la vérification du lingot d'argent. O. Iliescu, en se fondant sur le poids moyen des barres trouvées dans le trésor de Mihail Kogălniceanu (près de Tulcea, en Dobroudja) a pu déterminer le poids du *sommo* à Kilia: 198 g¹⁵. Quant à l'aspre, il est bien difficile d'en connaître la valeur exacte, car cette monnaie n'a cessé de se déprécier au cours du XIV^e siècle, au point que les trésoriers de Caffa qui utilisent dans leurs registres la monnaie de compte – le *sommo* – et la monnaie réelle – l'aspre – prennent soin de préciser le taux de la conversion, quand ils passent de l'une à l'autre¹⁶; en 1374-1375, on taillait à Caffa 139 aspres dans un *sommo* d'argent¹⁷. A Kilia en 1360, le nombre d'aspres par *sommo* reste inconnu.

L'autre instrument monétaire constamment utilisé dans nos textes est l'hyperpère byzantin *ad sagium Peyre*, étalon légèrement inférieur à celui de Constantinople: 4,40 g au lieu de 4,426 g¹⁸. Il s'agit toujours d'hyperpères d'or, quoique l'on en ait abandonné la frappe dans les années qui suivent la restauration de Jean V Paléologue sur le trône impérial. Mais, avant d'être évincé par le métal blanc entre 1380 et 1390, l'hyperpère d'or a continué à circuler pendant de nombreuses années¹⁹. En 1360, le rapport entre le *sommo* et l'hyperpère est de 1 à 12, d'après un contrat qui prévoit, il est vrai, une opération de change surévaluant le *sommo*²⁰ la valeur réelle doit être plus proche de 10 hyperpères par *sommo*, comme le précise un texte vénitien de 1358²¹, alors qu'en 1374-1375, le *sommo* est évalué à 11 hyperpères 12 *keratia* par la Massaria de Caffa²². Les nombreux contrats de change instrumentés par Antonio di Ponzò ne donnent pas le taux auquel sont effectuées ces opérations financières. Leur fréquence dans le minutier est

¹⁴ PISTARINO 1971, p. 11.

¹⁵ ILIESCU 1977a, p. 165.

¹⁶ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, 1386, c. 62v.

¹⁷ *Ibidem*, Caffa Massaria 1374, c. 11v.

¹⁸ BERTELÈ 1973, II, p. 113.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 22-25 et 138-139.

²⁰ Doc. 30.

²¹ THIRIET 1958, I, p. 89, n. 328.

²² ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, c. 257r et *Antico Comune*, Magistrorum rationalium introitus et exitus, n. 57, c. 205.

un indice certain des relations économiques privilégiées qui se sont établies entre les régions du bas-Danube et Péra-Constantinople.

Les liaisons sont assurées par la flottille de Kilia. Il existe sur place un petit chantier naval, qualifié d'*uscharium*, comme en Ligurie; l'ancien consul des Génois à Kilia y a fait construire un panfile avec lequel il s'apprête à naviguer vers Péra²³. Mais ce *scario* ne joue qu'un rôle secondaire; la plupart des bâtiments en usage viennent de Péra-Constantinople, de divers ports de la mer Noire, voire même de Gênes. Parmi eux dominent les tonnages moyens, c'est-à-dire les linhs, appelés *ligna de orlo*, en raison de la pavesade ou du bastingage dont ils sont munis. Le *Liber Gazarie* désigne par là de petits bâtiments à voile²⁴ qui, d'après les actes notariés génois, portent, au XIV^e siècle, des cargaisons allant de cinquante à cent tonnes métriques. Il en est de même à Kilia, où nos estimations portent sur cinq unités de ce type ainsi réparties:

- linh *S. Iobanes* de Guglielmo Piloso: 123 tonnes métriques;
- linh *S. Nicolaus* de Giovanni di Negro: 88 tonnes métriques;
- linh *S. Anthonius et S. Guirardus* de Francesco Bonaspina di Mulazzo: 50 tonnes métriques;
- linh *S^a. Maria* de Giovanni Ioardo di Recco: 50 tonnes métriques;
- linh *S^a. Maria* de Triffo Sineto et de Niccolò de Mayrana: 17 tonnes métriques²⁵.

Au total, quarante-trois linhs fréquentent en 1360-1361 les échelles danubiennes; ce type de bâtiment moyen et léger convient parfaitement à la navigation fluviale dans le delta et littoral jusqu'à Constantinople. Un seul linh, le plus gros, peut franchir les Détroits, son patron s'engageant à se rendre jusqu'à Famagouste, à la demande éventuelle des marchands²⁶.

Les autres types de navires sont beaucoup moins bien représentés à Kilia: une seule *cocha* atteint Licostomo, c'est-à-dire l'embouchure du Danube, alors que la coque est devenue depuis le début du XIV^e siècle l'unité par

²³ Doc. 23. Les actes publiés par G. Pistarino citent également un calfat d'origine grecque, Chirixi, habitant Kilia (PISTARINO 1971, doc. 97).

²⁴ JAL 1848, pp. 932-933; FORCHERI, p. 38.

²⁵ Docc. 13, 78, 62, 48, 30 et PISTARINO 1971, doc. 70, p. 123.

²⁶ Doc. 78.

excellence de la flotte marchande génoise²⁷. Il est hors de doute que les bas-fonds des bras du Danube empêchaient ces lourds bâtiments de remonter jusqu'aux échelles de Kilia. Une galiote s'y trouve en avril 1361²⁸; on désigne par là une petite galère birème, ayant de 16 à 22 bancs, deux mâts et au moins deux gouvernails latéraux²⁹. Quant aux panfiles, dont quatre unités sont mentionnées, il s'agit de bâtiments de 70 à 84 rames, équipés généralement pour la course ou la surveillance côtière et qui se rapprochent des galères armées, tout en gardant une forme très tonturée³⁰. Enfin nos textes mentionnent huit *cigute*, bâtiment le plus original des régions du bas-Danube au XIV^e siècle, et que nous n'avons jamais rencontré dans les actes instrumentés à Gênes ou dans les comptoirs génois d'Orient. Il s'agit, comme le précise un contrat, d'un petit *linh*³¹, de dimensions modestes, puisqu'il peut être tiré à terre dans la cour d'une maison³². Deux de ces *cigute*, toutefois, peuvent emporter des cargaisons de grain de 23 et de 39 tonnes métriques³³. Il y a donc une certaine diversité à l'intérieur de ce type, puisque certaines *cigute* ne servent qu'à des transports locaux, alors que d'autres sont utilisées entre Kilia et Péra³⁴.

A l'exception d'une coque, la prépondérance des moyens et petits tonnages est donc totale. Ces bâtiments assurent des transports à moyenne distance et ne dépassent presque jamais les Détroits. Ils correspondent tout à fait aux besoins des petits comptoirs génois dispersés sur le pourtour de la mer Noire; ceux-ci rassemblent les productions locales pour les envoyer vers les deux grands *emporion* de Péra et de Caffa, clefs de voûte du réseau commercial génois en haute Romanie. Dans ces petits comptoirs, l'activité économique est rarement aux mains des membres de l'aristocratie mar-

²⁷ PISTARINO 1971, doc. 74, p. 130. Sur l'importance des coques à Gênes, voir BALARD 1978, II, p. 555-557.

²⁸ PISTARINO 1971, doc. 49, p. 83.

²⁹ JAL 1848, p. 759-760.

³⁰ *Ibidem*, pp. 1121-1122; BASTARD DE PÉRÉ, p. 350.

³¹ PISTARINO 1971, doc. 62, p. 105: « ligni parvi sive cigute de orlo ».

³² *Ibidem*, doc. 25, p. 42.

³³ *Ibidem*, docc. 32 et 62.

³⁴ Une *ciguta*, la *S. Iohanes*, est vendue 6 *sommi*, soit à peu près le prix d'un esclave (cfr. doc. 25), alors que les *cigute* assurant les transports de grain vers Péra ou les régions bulgares sont tout à fait comparables aux *linhs de orlo* (PISTARINO 1971, docc. 20, 32, 62).

chande de Gênes; ce sont les facteurs des grands hommes d'affaires, parfois même des indigènes qui se chargent de la collecte des denrées locales, avant qu'elles n'entrent dans les circuits du commerce international. A Kilia, par exemple, les Grecs occupent une place importante, soit comme propriétaires de navires, soit comme gens de mer.

On tient généralement pour négligeable la flotte marchande byzantine dans les deux derniers siècles de l'empire³⁵. Certes, il subsiste des trafics régionaux auxquels participent des Grecs: transports d'huile vers le port d'Ainos³⁶, de marchandises diverses entre Tana et Constantinople³⁷, ravi-taillement en blé de Gênes, où interviennent en 1384, 1388 et 1389 la coque de Manuel Cabasilas et un navire du basileus³⁸. Récemment, P. Schreiner vient de commenter un fragment de livres de comptes byzantin du XIV^e siècle, qui atteste la participation des Grecs au commerce maritime du lin, des noisettes, du fromage et même du caviar en mer Noire³⁹. Enfin, l'activité des Vénitiens, principalement dans le Péloponnèse, passe pour avoir suscité l'essor des villes littorales et la collaboration de marchands grecs⁴⁰. Cependant aucune autre source que la nôtre ne montre mieux le maintien des traditions et des activités maritimes dans le monde byzantin au XIV^e siècle.

A Kilia, en 1360-1361, les Grecs possèdent, en tout ou partie, 30% des unités dénombrées, soit dix-sept bâtiments sur cinquante-sept. Il y a parmi eux des habitants des régions danubiennes, tels Iane Coschina et Chaleostiriono de Kilia; des patrons de navires venus de régions proches, comme Moncastro ou Mésembria, ou plus lointaines, comme Caffa, Cérasonte et

³⁵ « At best whatever maritime activity was still in Greek hands was of a local nature and economically inconsequential, for both external and regional coastal trade was now in the hands of the Italians », écrit par exemple G.B. Léon in *Greek Merchant*, p. 14, en parlant des derniers temps de l'empire byzantin.

³⁶ ASDRACHA, p. 225.

³⁷ DORINI - BERTELÈ, p. 416 et BERTELÈ 1960, p. 57: mention d'un capitaine d'Ainos, Georges Doscaropoulos.

³⁸ Voir BALARD 1978, II, p. 758 et 760, et MUSSO 1975, p. 162. Ainsi en 1384, la coque de Manuel Cabasilas apporte à Gênes 3667 mines de grain réparties entre trente-quatre marchands, dont vingt-quatre Grecs.

³⁹ SCHREINER 1979.

⁴⁰ Les travaux de HROCHOVA 1967a et HROCHOVA 1967b, pp. 3-34, n'apportent guère de données précises sur le maintien d'un commerce maritime byzantin.

Simisso. Mais la plupart des Grecs sont originaires de Constantinople même ou du comptoir voisin de Péra. Les parts de navires ou « carats » sont l'objet d'une extrême division: dans l'armement du *linh de orlo Iesus Christus*, deux Grecs possèdent chacun la moitié de quatre carats et demi, tandis qu'un de leurs compatriotes en détient trois et un marchand de Savone la moitié du navire, soit vraisemblablement douze carats⁴¹. Les Grecs sont en effet fréquemment associés à des armateurs d'origine occidentale: Theodorus de Vighinico, habitant Constantinople, partage avec Giacomo Sparano de Gaète le *linh de orlo S. Nicolaus*, tandis que le *linh S. Demetrius* appartient à un Génois de Constantinople, à un Grec de Péra et à un marchand d'Arenzano⁴². Qu'ils agissent seuls ou en association avec des Ligures, les Grecs n'ont pas seulement la propriété du bâtiment; ils forment aussi la majorité de l'équipage. Voici par exemple un Constantinopolitain, Triffo Sineto, qui partage avec un Pérote, Niccolò de Mayrana, le commandement du *linh S^a. Maria*; le pilote et le scribe sont des Grecs de la capitale byzantine, qui, au nom des autres marins, Grecs eux aussi, donnent leur accord au pacte de nolissement conclu par les patrons du navire⁴³. L'activité de ces armateurs grecs ne se distingue pas de celle des Génois: elle est tout entière orientée vers Constantinople au ravitaillement de laquelle ils contribuent, au même titre que leurs concurrents ou associés d'origine occidentale.

Quoique, aux dires de Pegolotti⁴⁴, le blé de Vicina soit inférieur en qualité à celui des régions de Rodosto, de Caffa ou d'Anchialos, le commerce des céréales est la grande affaire des comptoirs du bas-Danube. Son importance quantitative peut être précisément évaluée grâce aux contrats de change conclus à Kilia et dont le remboursement est lié à l'arrivée à Péra d'une cargaison de grain, servant de gage aux prêteurs. Les emprunts contractés à Kilia permettent en effet de payer l'achat du blé sur place et sont remboursés à Péra avec le produit de la vente des céréales. Du 11 août au 30 octobre 1360, le montant des prêts sur Péra ainsi consentis s'élève à 8.460 hyperpères pour cinquante contrats, soit au taux de 12 hyperpères par *sommo*⁴⁵, à 705 *sommi*. Le prix du grain étant d'un *sommo* pour dix

⁴¹ PISTARINO 1971, docc. 17, 18 et 22.

⁴² Doc. 99 et PISTARINO 1971, doc. 66.

⁴³ Doc. 30.

⁴⁴ BALDUCCI PEGOLOTTI, p. 42.

⁴⁵ Doc. 30.

muids ⁴⁶, 7.050 muids auraient été ainsi transportés pendant cette période. Mais, si l'on tient compte d'une lacune du minutier du 23 septembre au 15 octobre, correspondant à une cinquantaine de documents ⁴⁷, on peut estimer que, du 11 août au 30 octobre, le trafic a porté sur près de 10.200 muids. Le muid de grain de Licostomo équivaut à trois mines de Gênes, soit à 247,3 kg ⁴⁸. C'est dire que 25.217 quintaux de grain ont été transportés des bouches du Danube à Péra en deux mois et demi, d'après les actes d'un seul notaire. Appliqué aux textes publiés par Geo Pistarino, le même type de calcul donnerait un trafic de 16.631 quintaux entre le 8 mars et le 12 mai 1361, alors que de fin novembre au début mars le commerce des blés est inexistant, à en juger par les actes d'Antonio di Ponzò. Il s'agit donc là d'un commerce céréalier de grande ampleur, auquel participent non pas, comme entre l'Orient et l'Occident, quelques grosses coques, mais un nombre élevé de bâtiments moyens qui ne cessent de parcourir la route maritime côtière entre les bouches du Danube et le Bosphore.

Ce trafic de masse se justifie par le faible coût du produit à l'achat. D'après une source génoise de 1361, la mine valait à Kilia 7 sous 5 deniers, alors qu'elle atteignait 35 sous 6 deniers à Gênes à la même époque ⁴⁹. Le grain peut donc supporter des frais de transport relativement élevés: de Kilia à Péra, le taux du nolis est d'un hyperpère 15 *keratia* par muid ⁵⁰, de Kilia à Gênes de 20 sous 9 deniers par mine ⁵¹. L'écart est tel entre régions productrices et centres de consommation en Occident que, de ce point de vue, les régions danubiennes sont vraiment pour les Génois des colonies d'exploitation au sens moderne du terme. Aussi ont-ils cherché à s'en réserver le monopole en obligeant leurs concurrents byzantins ou vénitiens

⁴⁶ Docc. 74 et 75. Le doc. 30 indique un prix d'un *sommo* pour onze muids; mais comme il s'agit d'un prix de reprise du grain, il a paru préférable de s'en tenir à la valeur donnée par un contrat de vente.

⁴⁷ Voir à ce sujet l'introduction à notre édition des actes d'Antonio di Ponzò.

⁴⁸ ASGe, *Archivio Segreto*, Massaria Communis Ianue, n. 8, c. 158v et ROCCA, p. 108. Les calculs d'O. Iliescu (ILIESCU 1965, p. 107) sont faussés, puisque l'auteur admet un muid de 8 kg, contrairement à l'équivalence donnée par le scribe de la Massaria de Gênes.

⁴⁹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Gabella grani, 37/26, cc. 13v, 16v; *Notai antichi*, n. 232, c. 309v; n. 233, c. 5r.

⁵⁰ Docc. 13 et 78. Le taux du nolis varie selon les contrats d'un hyperpère 12 *keratia* (PISTARINO 1971, doc. 17) à un hyperpère 17 *keratia* (BALARD 1980, doc. 30).

⁵¹ Voir BALARD 1978, II, p. 765.

à s'associer avec eux, comme s'en plaint le gouvernement de Venise⁵². On comprend donc qu'ils aient défendu avec acharnement ce trafic menacé dès les années 1360 par le despote Dobrotitch; il s'ensuivit une série d'escarmouches puis une guerre, marquée par la formation d'une mahone à Licostomo et l'intervention des Génois de Caffa en 1374-1375⁵³.

Sur les autres productions des régions danubiennes, les actes inédits d'Antonio di Ponzò n'apportent guère d'informations nouvelles. Deux contrats d'achat à terme et de nolissement de cire s'ajoutent à ceux que l'on connaissait; la cire a d'ailleurs été la grande exportation de la Moldavie et de la Valachie pendant des siècles⁵⁴. Le miel qui fait l'objet de six contrats dans les actes de 1361, n'est pas cité en 1360. Restent les esclaves: trois Tatars, un Russe, une Grecque et une Gothe, dont les âges s'échelonnent de 12 à 28 ans et qui se répartissent en quatre femmes et deux hommes. Leur servitude est récente, puisqu'ils sont proposés à la vente par des Tatars, des « Sarrasins »⁵⁵ et des Arméniens et qu'ils portent tous des noms païens, à l'exception de la grecque Maria⁵⁶. Le sort de cette dernière illustre les progrès du droit à l'émancipation des esclaves grecs qui se fait jour en Occident à la fin du XIV^e siècle; ladite Maria a en effet été rachetée par un Génois aux Sarrasins de Moncastro, mais sa maîtresse, abandonnée par son mari, est obligée, malgré elle, de la mettre en vente, pour payer ses dettes⁵⁷.

⁵² Les Vénitiens envoient à Gênes un ambassadeur se plaindre de ce que les Génois se réservent le monopole du commerce céréalier dans ces régions: cfr. THOMAS, II, pp. 57-58, et PAPACOSTEA 1978, p. 71-72; PAPACOSTEA 1973a, II, p. 601. En fait l'on voit un Vénitien participer en 1361 au commerce du blé à Kilia: cfr. PISTARINO 1971, docc. 71, 88 et 96.

⁵³ Doc. 99; cfr. AIRALDI 1972, pp. 970-971; ALEXANDRESCU-DERSCA BULGARU, 2, p. 19; CIOBANU, p. 405.

⁵⁴ GIURESCU 1976, p. 594.

⁵⁵ Ce terme de « Sarrasins » peut prêter à équivoque. Dans les régions pontiques, il ne s'agit pas des Arabes, mais plus vraisemblablement des Comans, dont le nom slave est Polovtsiens. En effet, d'après la chronique de Nestor, les Sarrasins tirent leur nom du mot turc *sary*, qui signifie « de couleur fauve »; or, le nom des Polovtsiens vient du mot slave *plovi* qui a même signification. Le rapprochement des deux termes ethniques s'impose d'autant plus que les *Sarraceni* sont constamment associés aux Turcs et aux Tatars dans les chroniques d'Europe orientale. Un exemple: le continuateur de la chronique de Detmar les cite parmi les adversaires de l'Ordre Teutonique, à la bataille de Grunwald, à côté des Turcs et des Tatars, auxiliaires de Jagellon; cfr. *Chroniken*, p. 151. Nous remercions S. Szysman de nous avoir donné ces précisions.

⁵⁶ BALARD 1980, docc. 17, 41, 50, 56, 86 et 122.

⁵⁷ Doc. 41.

Comme il est normal dans des actes instrumentés à Kilia, où les investissements commerciaux sont prépondérants sur les reçus, les importations génoises passent au second plan. Elles comprennent surtout deux produits: le vin et les textiles. La Toscane et la Grèce fournissent le vin, transporté sur des bateaux génois et vendu par nos hommes d'affaires à des marchands spécialisés, tel un certain Antibus de Opicis de Moneglia⁵⁸. Quant aux textiles, il s'agit de pièces de camelots et de draps *stameti*⁵⁹. Par ses importations, Kilia ne diffère guère des autres comptoirs pontiques, où les produits textiles d'Occident et le vin servent de monnaies d'échanges contre les produits agricoles ou les denrées exotiques venues par les routes mongoles aboutissant à Tana et à Trébizonde.

En 1360-1361, lorsqu'Antonio di Ponzò instrumente à Kilia, le grand commerce intercontinental passant par la mer Noire a perdu une grande partie de son importance. Un nouveau réseau commercial s'est établi, qui privilégie les relations inter-régionales et favorise la prolifération de petits comptoirs; en les créant, les hommes d'affaires italiens cherchent à mettre la main sur les productions locales, pour compenser le déclin du commerce de la soie et des épices dans les régions pontiques. A partir de Kilia, le grand axe du trafic est celui qui relie les régions danubiennes à Péra et à Constantinople. C'est là que se concentre la grande majorité des investissements; sur un total de 16.792 hyperpères remboursables à la suite des contrats de change établis à Kilia, 336 hyperpères seulement sont payables en une autre place; c'est dire que Péra et le trafic céréalier attirent 98% des capitaux investis à Kilia d'août à octobre 1360 et de mars à mai 1361. Péra est toujours la place financière où ont lieu les paiements, que ceux-ci soient dus à des Ligures ou à des Grecs de Constantinople. De même Péra et la capitale byzantine sont le point d'arrivée de presque tous les contrats de nolisement, sauf un dans lequel est envisagée l'extension du voyage vers Famagouste⁶⁰.

⁵⁸ Docc. 81 et 107. Contrairement à ce qu'avance PAPACOSTEA 1978, p. 76, le vin vendu à Kilia est un produit d'importation et non une production des régions danubiennes.

⁵⁹ PISTARINO 1971, doc. 92 et le doc. 81 de notre édition. Le doc. 34 précise que la vente de douze pièces de camelots a permis d'acheter 100 muids de grain; autrement dit, une pièce de camelot vaudrait environ 37 *saggi*.

⁶⁰ Doc. 78.

En conséquence, les autres routes commerciales partant des régions danubiennes n'ont qu'un intérêt secondaire. Entre Kilia et les Détroits, se trouvent quelques relais comme Mésembria et Sozopolis, buts d'un pacte de nolisement et d'un contrat de change; à Simisso doit être remboursé un prêt de 21 *sommi* contracté par un armateur grec originaire de cette ville⁶¹. Vers le nord, un seul transport est prévu, celui d'une cargaison de sel vers Illice⁶². Une dizaine d'habitants de Caffa, dont l'Arménien Sarchis, gros acheteur de cire et de miel, apparaissent dans nos actes. Mais aucun contrat de change, aucun pacte de nolisement ne concerne la Gazarie génoise. Les relations économiques entre Caffa et les régions danubiennes ne sont pas inexistantes cependant; un registre de la Massaria de Caffa nous fait connaître la perception en 1381 d'un droit sur le trafic entre Caffa et Licostomo. Ce *commerchium*, au taux de 3%, rapporte 80 *sommi* et 1486 aspres⁶³, ce qui signifie que la valeur totale des échanges entre ces deux places ne serait que de 3.000 *sommi*, soit 37.500 hyperpères, au taux alors en vigueur de 12 hyperpères et demi par *sommo*⁶⁴. Comparons maintenant les trafics en rapprochant les chiffres: d'un côté, vers Péra, 16.456 hyperpères pour une période de quatre mois et demi, qui ne comprend pas la fin du printemps et le début de l'été où les échanges sont intenses, soit environ 45.000 hyperpères par an, d'après les actes d'un seul notaire; de l'autre, 37.500 hyperpères représentant la somme totale des transactions entre Caffa et Licostomo. La balance penche en faveur de Péra. En 1360-1361, Kilia vit dans l'orbite économique de Péra-Constantinople et n'entretient que des relations épisodiques avec Caffa et la Gazarie génoise.

Une dernière question mérite d'être posée: Kilia a-t-elle supplanté le comptoir voisin de Vicina avec lequel les Génois commerçaient à la fin du XIII^e siècle, allant même jusqu'à porter à Vicina en 1281 le cinquième des capitaux investis en mer Noire par les Pérotes?⁶⁵ Pour S. Papacostea, les Génois auraient transféré leurs activités de Vicina à Kilia à l'occasion de la Guerre des Détroits, qui provoqua la perte de toute influence byzantine sur les régions du bas-Danube; ce transfert serait en tout cas antérieur à 1359,

⁶¹ PISTARINO 1971, docc. 62 et 63 et BALARD 1980, doc. 118.

⁶² PISTARINO 1971, doc. 76.

⁶³ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, 1381, cc. 40r et 277v.

⁶⁴ *Ibidem*, c. 317r.

⁶⁵ BRATIANU 1929, p. 47; CAMPINA, p. 202; GIURESCU 1977, p. 51.

date à laquelle le trafic du blé s'effectue par Kilia et Licostomo⁶⁶. La substitution de Kilia à Vicina n'est peut-être pas aussi rapide que le pense notre collègue roumain. Car d'une part plusieurs mentions de Vicina se trouvent encore dans les actes d'Antonio di Ponzò: avec Caffa, Trébizonde, Constantinople, Vicina est l'une des places commerciales où peut être poursuivi un débiteur défaillant⁶⁷. Le comptoir reste en 1360 le lieu de chargement de céréales transportées à Péra, ce qui implique le maintien à Vicina d'une petite communauté ligure⁶⁸. Celle-ci a d'ailleurs subsisté après 1360. Une minute notariale inédite du 19 mars 1374 nous apprend en effet que le 20 juin 1373 le notaire Bartolomeo de Ursetis di Voltaggio a instrumenté à Vicina un contrat en faveur de Cristiano Ghisolfi qui a payé 99 hyperpères « au poids de Vicina » à un certain Oberto Marischetto⁶⁹. La présence d'un notaire à Vicina à cette date atteste le maintien d'une activité commerciale génoise non négligeable, orientée elle aussi vers Constantinople et Péra, puisque sont encore utilisés des hyperpères pesés à l'étalon local, comme à la fin du XIII^e siècle⁷⁰. Le déclin de Vicina et le transfert des activités génoises vers Kilia se sont effectués lentement; pendant plusieurs décennies, les trois comptoirs du bas-Danube ont fonctionné concurremment, Licostomo jouant plutôt un rôle militaire, tandis que Vicina et Kilia collectaient les produits agricoles pour les expédier vers Constantinople.

En ce sens, l'activité économique de ces comptoirs ne diffère guère à cette époque de ce qu'elle était sous la domination byzantine: la collecte des céréales, du miel et de la cire s'y exerce au profit de Constantinople et de Péra, d'où une partie du grain est sans doute réexpédiée vers Gênes et les grands centres de consommation de la Méditerranée occidentale. L'installation des Génois à Vicina d'abord, puis à Kilia et Licostomo n'a fait que donner plus d'ampleur à des trafics préexistants, longtemps assurés par des marchands byzantins, obligés désormais de s'associer avec les hommes d'affaires italiens. Dans la décennie suivante, une nouvelle dimension sera donnée au commerce de nos régions. Grâce à l'élimination des Tatars, le Danube devient une grande artère du commerce international, sous la

⁶⁶ PAPACOSTEA 1978, pp. 71-75.

⁶⁷ Docc. 15 et 22 et PISTARINO 1971, docc. 16 et 56.

⁶⁸ Docc. 19 et 97.

⁶⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 461, not. Iohanes de Bozolo 1392, c. 239r-v.

⁷⁰ BRATIANU 1929, p. 50.

protection, parfois pesante, de Louis d'Anjou, roi de Hongrie, avec lequel Gênes entretient d'excellentes relations. Dès lors, Kilia sert de point de départ à une route continentale acheminant les produits orientaux à l'intérieur de l'Europe centrale et les produits de l'artisanat européen vers les régions pontiques⁷¹. En prenant le relais des Byzantins, les Génois ont donc assuré la fortune de Kilia et favorisé la mise en place de nouveaux circuits commerciaux entre l'Europe et l'Asie. Puisse un jour la masse des documents inédits des Archives de Gênes jeter quelque lumière sur ces nouvelles activités!

⁷¹ PAPACOSTEA 1978, p. 77-78.

III - LA SOCIETÀ GENOVESE

Remarques sur les esclaves à Gênes dans la seconde moitié du XIII^e siècle

I

Dans une société en pleine expansion démographique¹, le recours à l'esclave comme force complémentaire de travail n'est pas indispensable. Gênes au XIII^e siècle ne reçoit pas ces groupes compacts d'Orientaux, dénombrés par « têtes » dans les livres de bord des coques et des galées aux deux siècles suivants², mis en vente ou réexportés dès leur arrivée en Ligurie. Pourtant, le prodigieux essor du commerce génois au XIII^e siècle, tant en Méditerranée occidentale que dans les mers du Levant, ne pouvait laisser le grand port ligure étranger aux grands courants de la traite, en provenance d'Espagne ou de mer Noire. De fait, les minutes notariales génoises ont conservé la trace de ces Sarrasins et de ces Orientaux au service des marchands, des artisans et des grandes familles. Ces textes permettent par exemple de reconstruire l'histoire des circuits commerciaux liés à l'esclavage, d'étudier les prix de l'esclave-marchandise, et le sort que pouvaient connaître les non-libres dans un grand port méditerranéen au Moyen Age. L'ampleur de la recherche nécessaire dans les archives génoises nous a conduit à limiter l'enquête à la seconde moitié du XIII^e siècle.

Bien des études ont déjà utilisé les très riches fonds notariaux des Archives de Gênes. A la fin du siècle dernier, Cibrario, dans son livre sur l'esclavage, dressait une première liste de documents, non sans quelques erreurs³. De nombreux actes de vente d'esclaves, rédigés entre 1265 et 1281, ont été

* Pubblicato in *Mélanges de l'École Française de Rome*, 80 (1968), pp. 627-680.

¹ BELOCH, III, pp. 339-344; *Congrès*, I, pp. 66-67; RUSSELL, pp. 109-111.

² GIOFFRÈ 1971, et BALARD 1970a, pp. 431-469.

³ CIBRARIO, I, p. 227 e sgg. Il faut émettre bien des réserves sur les transcriptions d'actes notariés effectuées par Cibrario. Les documents cités pp. 228 et 229, et attribués à l'année 1249, sont en réalité de 1239 et de 1241. La lecture de certains noms propres laisse place à la plus grande fantaisie: ainsi (p. 230) Simon Picca pour Simon Seccamedalia, etc.

publiés par Ferretto⁴, et utilisés par M. Verlinden⁵, lorsqu'ils concernent des sujets sarrasins. La seule étude d'ensemble sur l'esclavage à Gênes est celle de L. Tria⁶; l'auteur, reprenant les fiches rédigées par Marcello Staglieno, à la fin du XIX^e siècle⁷, ne consacre que peu de pages à la période qui nous occupe, et ne cite que deux actes inédits du XIII^e siècle, l'un de 1269, l'autre de 1291⁸. L'ouvrage, d'autre part, concerne davantage l'aspect juridique du problème de l'esclavage – origines de la servitude, législation concernant les esclaves – que l'aspect proprement économique. Plus qu'une vue d'ensemble que n'autorise pas encore l'état de la recherche dans les minutes notariales génoises, des analyses précises portant sur des périodes limitées sont nécessaires. G. Balbi a ainsi étudié l'esclavage à Gênes, d'après les actes notariés publiés, des années 1186 à 1226⁹; R. Delort a mené une enquête minutieuse à partir de quelques registres de la fin du XIV^e siècle¹⁰, tandis que D. Gioffrè achève la mise au point d'une longue étude sur les esclaves à Gênes au XV^e siècle¹¹.

Les minutes notariales constituent la source de tous ces travaux. Mais d'un siècle à l'autre, la nature de l'acte notarié varie beaucoup. Pendant la seconde moitié du XIII^e siècle, la minute est généralement très brève. Les contrats de vente-achat mentionnent toujours le nom des parties, le prix et la dénomination de l'esclave, plus rarement son âge et son origine. D'autres actes notariés complètent notre information: procurations délivrées pour récupérer un esclave fugitif, contrats de location de services, plaintes d'acheteurs lésés. On ne négligera pas non plus les testaments qui, bien souvent, permettent de connaître le nom et le nombre des esclaves d'un chef de famille. A l'approche de la mort, le maître les affranchit ou leur accorde quelque donation en récompense de leurs services¹². C'est dire la diversité et l'intérêt des minutes notariales pour l'histoire de l'esclavage.

⁴ FERRETTO 1901.

⁵ VERLINDEN 1977, pp. 265, 266 et 267.

⁶ TRIA.

⁷ Ces fiches sont aujourd'hui déposées à la Società Ligure di Storia Patria.

⁸ TRIA, pp. 140 et 141.

⁹ BALBI 1966b, pp. 1025-1029.

¹⁰ DELORT 1966, pp. 215-250.

¹¹ Cfr. note 2.

¹² Il faut néanmoins tenir compte du fait que les esclaves qui ont recouvré la liberté avant la rédaction du testament de leur maître n'apparaissent pas dans ce type de document, à

On ne saurait l'esquisser sans effectuer un dépouillement systématique des minutiers. Il n'existe pas en effet au XIII^e siècle de notaire spécialisé dans la vente des esclaves, enregistrant par exemple la levée des taxes sur cette marchandise humaine. Il faut avoir recours à l'ensemble des minutiers parvenus jusqu'à nous, certains comportant davantage d'actes commerciaux, d'autres moins, mais tous susceptibles de contenir une information sur le commerce et le sort des esclaves. L'enquête a porté, dans ces conditions, sur la période comprise entre 1239 et 1300. 1239, parce qu'à partir de cette date la documentation notariale en notre possession est plus abondante et plus continue qu'au cours des décennies antérieures; en outre, la conquête du royaume de Valence vient de jeter sur le marché un bon nombre de captifs sarrasins¹³, et il importe d'en voir les conséquences à Gênes. 1300, d'autre part, afin d'étudier quels effets la création de comptoirs génois en mer Noire a pu avoir, à long terme, sur le commerce des esclaves. Entre ces deux limites chronologiques, 398 documents ont été réunis, rédigés par 67 notaires¹⁴. Ils concernent 418 esclaves et permettent de connaître, au moins dans leurs grandes lignes, les sources de l'esclavage, la personne même des esclaves et leur sort dans la société génoise.

1. *Les sources de l'esclavage à Gênes*

Les faits de guerre

Dans l'état catalano-aragonais, les faits de guerre ont été, au moins pendant le règne de Jaime I, la principale cause des réductions en esclavage¹⁵. L'expansion génoise en Méditerranée a-t-elle eu de semblables conséquences? Les conquêtes territoriales, la guerre de course, les razzias ont-elles jeté beaucoup d'esclaves sur le marché génois? En fait, ces épisodes de violence ont eu un rôle médiocre. Il faut sans doute attribuer à des pirates la prise de

moins qu'affranchis ils ne soient restés dans la même famille; ils sont en ce cas qualifiés de *servicialis*, terme parfois complété par l'expression *olim servus* ou *olim serva*.

¹³ VERLINDEN 1977, p. 252.

¹⁴ Les documents les plus nombreux ont été rédigés par les notaires « commerciaux ». Bonusvassalus de Cassino, Wilielmus de S. Georgio, Bartholomeus Fornarius, Iohannes Vegius, Manuel de Albara, Parentinus de Quinto, Iohanes de Corsio, Enricus Guilielmus Rubeus, Leonardus Negrinus, Guibertus de Nervio et Angelinus de Sigestro ont instrumenté à eux seuls 274 des 398 documents réunis.

¹⁵ VERLINDEN 1977, pp. 252-263.

ces esclaves grecs, bulgares et ruthènes que des marchands génois, pisans et vénitiens portaient de la région de Constantinople dans le royaume de Jérusalem, pour les vendre aux Sarrasins. Innocent IV, en 1246, se lamentait de voir ainsi des Chrétiens réduits en esclavage¹⁶. A Gênes même, trois documents éclairent ces pratiques, mais nous laissent ignorer l'origine et la race des victimes. Le plus étrange est le contrat de vente, en 1274, de deux *partes* d'une esclave Giovannina par 14 personnes¹⁷. Il y a là, côte à côte, deux Ligures de Vintimille, un Marseillais, un habitant d'Acre, un Grec de Négrepont, un Syrien, un habitant de Gaète, un de Sorrente, un Anglais, un Amalfitain, un sujet de Civitavecchia, et trois autres d'origine incertaine, dont sans doute deux Génois. Ne s'agirait-il pas de quelques marins d'une galère génoise qui, après avoir fait une bonne prise, désirent se partager une partie du butin, en mettant en vente la malheureuse Giovannina? Plus clair, l'acte d'août 1300 par lequel Ogerino de Bonifacio se défait d'un esclave olivâtre qu'il a pris sur les « six galères et le linh des ennemis de la Commune »¹⁸. Un troisième document mêle commerce et piraterie¹⁹. En 1275, les hommes de la nave « Sarzana » ont brûlé un autre navire, sur lequel Giovannino Musso et ses associés transportaient des esclaves, hommes et femmes. Les propriétaires ont porté plainte devant le notaire Giorgio di Camogli, mais le capitaine du peuple, Oberto Doria, les a contraints, l'année suivante, à verser 46 livres pour le rachat des esclaves, en les autorisant à se retourner contre les hommes de la « Sarzana ». Ces derniers sont-ils des pirates? ou bien les esclaves de Musso se trouvaient-ils sur un navire appartenant à des ennemis de la Commune? Le document ne permet pas de le savoir.

Autre fait de guerre: la conquête. L'expansion territoriale de Gênes en Méditerranée a-t-elle provoqué de nombreuses réductions en esclavage, les vainqueurs prenant possession des vaincus? Les conquêtes génoises ont eu, en ce domaine, des conséquences très limitées. Par exemple, la présence à Gênes d'esclaves sardes. Entre 1239 et 1254²⁰, quatre d'entre eux sont mentionnés

¹⁶ BERGER, I, p. 316, n. 2122.

¹⁷ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Notai antichi*, n. 79, c. 166v. Ce document a été publié par FERRETTO 1901, I, p. 366, qui n'a cité qu'une partie des vendeurs.

¹⁸ ASGe, *Notai antichi*, n. 119, cc. 58v-59r.

¹⁹ *Ibidem*, n. 63/1, c. 84r.

²⁰ Après 1254, on ne trouve plus qu'un exemple d'esclave peut-être sarde: en 1266 est mis en vente un esclave blanc appelé Sardus (ASGe, *Notai antichi*, n. 82, c. 24v, cité par FERRETTO 1901, I, p. 49).

dans nos documents. S'agit-il de Sardes réduits en esclavage pour s'être trouvés dans le camp du vaincu, lors des luttes entre Gênes et Pise, pour la domination de la Sardaigne?²¹ L'identité de deux des vendeurs tendrait à nous le faire croire: l'esclave Giovannino est mis en vente par Pietro Vilano de Sassari²², un certain Pietro par le notaire Tealdo de Sigestro qui, fixé à Bonifacio en 1238 et 1239²³, était dans ce poste avancé mêlé aux entreprises génoises de piraterie contre les Pisans, et aux luttes d'influence pour la conquête de la Sardaigne²⁴. Il est douteux que ces esclaves, tous baptisés, proviennent de communautés musulmanes établies en Sardaigne, comme le pense Mme I. Origo²⁵; plus probablement la misère a poussé certains chefs de famille à vendre leurs enfants, comme ils le faisaient déjà au temps de Grégoire le Grand²⁶.

A l'autre extrémité de la Méditerranée, sur les côtes syriennes, l'existence de fortes colonies latines, constamment menacées par les Sarrasins, a stimulé le grand commerce génois, celui des draps et des produits d'Orient, mais en aucune façon celui des esclaves. Très peu de documents notariés mentionnent des esclaves provenant de ces régions: quatre seulement. Encore deux de ces textes sont fort imprécis, puisque le notaire se contente d'écrire *de partibus ultramarinis*, pour indiquer l'origine des esclaves Margarita et Susanna, mises en liberté²⁷. A l'époque de ces affranchissements – 1276 et 1281 – le terme peut désigner aussi bien la côte syrienne que Chypre ou la Petite Arménie. Les esclaves sarrasins n'étaient pourtant pas rares dans les villes du royaume de Jérusalem²⁸, et il est fort probable que des marchands génois en ont acquis pour les ramener en métropole. Effectivement, deux actes notariés mentionnent, l'un la vente en 1267 d'une esclave Margarita, originaire d'Alep²⁹, l'autre l'affranchissement en 1288 d'une certaine Alisia,

²¹ VITALE 1955, I, pp. 33, 41-42, 46, 59, 66.

²² VITALE 1936, doc. 605.

²³ ASGe, *Notai antichi*, n. 25, c. 1 à c. 94 (édit. VITALE 1936).

²⁴ VITALE 1940, doc. 118.

²⁵ ORIGO, p. 335.

²⁶ VITALE 1949b, pp. 43-47.

²⁷ ASGe, *Notai antichi*, n. 65, c. 184r (cité par FERRETTO 1901, II, p. 89) et n. 97, c. 97r.

²⁸ RICHARD 1953, pp. 122-123.

²⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 70, c. 228r (cité par FERRETTO 1901, I, p. 91).

ayant même origine³⁰. Faut-il rappeler qu'en 1260 les Mongols d'Hulagu, aidés par le prince d'Antioche, se sont emparés d'Alep, partageant le butin avec les Arméniens d'Héthoum et les Francs d'Antioche?³¹ Nos deux esclaves pourraient bien avoir été les victimes de l'avance mongole.

Les actes rédigés par des notaires établis dans les comptoirs génois de Méditerranée orientale – en Petite Arménie, à Chypre, à Péra et sur les rives de la mer Noire – mentionnent des esclaves victimes de la traite, mais jamais des affrontements entre Latins et Orientaux. Les esclaves de l'Aïas portent tous des noms chrétiens, à l'exception d'une certaine Fatima, sarrasine³². La Petite Arménie était pour les Génois un important centre de traite: le 23 décembre 1288, le roi Léon III leur accordait un privilège abolissant les droits qu'ils payaient jusque là sur les esclaves, mais leur interdisant de vendre des Chrétiens aux Musulmans³³. Cette prohibition est la preuve que, jusqu'à cette date, les marchands génois conduisaient fréquemment des esclaves chrétiens de l'Aïas vers l'Égypte. D'où provenaient ceux-ci, sinon de Petite Arménie même?

Sur Chypre, la documentation est plus abondante et plus précise. Dans les actes instrumentés en 1300 par Lamberto di Sambuceto à Famagouste, sont cités des esclaves sarrasins d'Espagne et de Tunis, venus sans doute par Gênes, six esclaves juifs qui rachètent leur liberté et quelques Slaves: Dobla, Balaban, Bona de Sclavonia, venus probablement de mer Noire et des Balkans par Péra³⁴. Chypre constitue donc un centre de transit pour les esclaves, en aucune manière un centre de recrutement.

Il en est de même à Péra. A l'exception d'un certain Saïr Rezem d'Alexandrie et d'une Sarrasine Chuchina, tous les documents édités par Bratianu concernent des sujets abkhazes, circassiens ou russes, venant de mer Noire, et pour lesquels Péra n'est qu'une étape vers l'Occident ou vers les armées et les harems du Soudan³⁵. Restent les comptoirs génois de la mer Noire; le

³⁰ *Ibidem*, n. 120/1, c. 58v.

³¹ RICHARD 1953, pp. 305-308.

³² BALLETO 1989, doc. 43, pp. 61-62; doc. 80, pp. 112-113; doc. 84, pp. 116-117; docc. 102-103, pp. 142-143. Ces textes ont été étudiés par VERLINDEN 1953, II, pp. 91-103.

³³ *Liber Iurium*, II, col. 184.

³⁴ BALARD 1983c; BALARD 1984b; PAVONI 1982; PAVONI 1987; POLONIO 1982.

³⁵ HEYD, II, pp. 555-564; BRATIANU 1927, pp. 110, 116, 129-130, 136, 147, 151, 154, 157, 164-165, 168, 317, 322-323. Ces documents ont été étudiés par VERLINDEN 1963b, pp. 791-804.

recrutement des esclaves y est-il le résultat d'une conquête brutale, de conflits opposant Génois et indigènes, ou bien au contraire de pacifiques échanges commerciaux? L'installation des Latins en ces régions s'est effectuée lentement: quelques marchands transitaient par les ports de Crimée ou de l'empire de Trébizonde avant d'y élire demeure³⁶, d'y attirer des compatriotes, gens de métier, notaires, aventuriers, et d'y fonder véritablement une colonie. D'autre part, si les Génois s'étaient installés de force en ces régions, les indigènes réduits en esclavage auraient des âges très différents: des hommes adultes faits prisonniers au combat, des femmes, des enfants. Or, tant dans les actes de Péra de 1281 que dans ceux de Caffa de 1289-1290³⁷, la majorité des esclaves sont des adolescents, entre 10 et 15 ans, ce qui signifie que les Génois faisaient un choix dans un groupe d'âge bien déterminé, en un mot pratiquaient la traite.

La traite

L'étude des minutes notariales permet de distinguer les principaux circuits commerciaux par lesquels les esclaves arrivent sur le marché génois, et, dans une certaine mesure, les marchands qui se livrent à ce commerce. Au XIII^e siècle, les plus importants centres de la traite sont incontestablement l'Espagne, en raison de l'avance de la Reconquista, et la région nord-orientale de la mer Noire. L'Afrique du Nord – la « Berbérie » – et la Cyrénaïque fournissent, en comparaison, beaucoup moins d'esclaves.

En Espagne, Valence, Murcie, Minorque, et dans une moindre mesure, Majorque, Malaga et Grenade, sont les principaux lieux d'origine des esclaves sarrasins vendus à Gênes. Dès 1239, un an après la conquête du royaume de Valence, de nombreux esclaves venus de ces régions sont proposés aux acheteurs génois: de 1239 à 1248 on en compte dix de sexe masculin et quinze de sexe féminin³⁸. La plupart des ventes sont faites par des marchands de Tortosa. Entre ces deux dates, les documents notariés nous en font connaître vingt-deux, dont quelques-uns semblent avoir été de véritables spécialistes de

³⁶ BRATIANU 1929, pp. 165-196 et 198-208.

³⁷ Cfr. tableau IV.

³⁸ Deux autres esclaves de Valence apparaissent dans des documents de 1253 et 1257 (ASGe, *Notai ignoti*, B. 20, fragment 2, et B. 3, fragment 35). L'un des textes concerne un affranchissement, l'autre une procuration pour récupérer un esclave fugitif. Ils supposent donc tous deux un achat antérieur à ces dates.

ce genre de commerce: Bernardo et Giovanni Demora, sans doute deux frères, vendent quatre esclaves en octobre 1239, à quelques jours d'intervalle³⁹, et surtout Matteo Cortino de Tortosa, en mai 1248, vend huit esclaves en quelques jours, dont quatre originaires de Valence⁴⁰. L'avance de la Reconquista a surtout profité aux marchands des régions chrétiennes voisines des lieux de combat; dès que cesse la mise en vente des prisonniers sarrasins, les gens de Tortosa disparaissent du marché génois.

Le phénomène est moins net après 1266, date de la cession du royaume de Murcie à la Castille. Quelques esclaves originaires de ce royaume, surtout des femmes, sont alors proposés aux acheteurs génois. En juin 1266, un marchand de Valence, Giovanni Frenerio, en vend deux à quelques jours d'intervalle⁴¹. Nos documents les mentionnent encore en 1291, date à laquelle les trois frères Mallone affranchissent leurs trois esclaves, père, mère et fils, originaires de Murcie⁴². Si cette famille a été acquise vers 1266, elle paye par vingt-cinq ans de services le prix élevé de sa liberté.

En 1287, une nouvelle étape de la Reconquista – prise de Minorque par Alphonse III – a d'immédiates conséquences sur le marché génois. De juillet 1288 à septembre 1297, nos documents mentionnent la vente de onze esclaves venant de Minorque, chiffre modeste si l'on songe aux nombreuses réductions en esclavage qui suivirent la conquête de cette île⁴³. Il est vrai qu'à cette date Gênes recevait déjà beaucoup d'esclaves de Romanie et des comptoirs de la mer Noire; l'importation des esclaves sarrasins était donc moins nécessaire.

Par rapport à ces trois grands centres de traite – Valence, Murcie et Minorque – les autres régions d'Espagne ne fournissent que peu d'esclaves: trois sujets de Malaga, trois de Jativa, trois autres de Grenade, deux de Dénia, un de Séville, un d'Algésiras et un d'Almería sont cités dans nos

³⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 24, cc. 114v-115v, 120v Giovanni Demora réapparaît comme vendeur d'esclaves en juillet 1243 (*Notai ignoti*, B. 7, fragment 92).

⁴⁰ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 20/1, cc. 125v, 127r (cités par CIBRARIO, pp. 227-228, et VERLINDEN 1977, p. 268). Le nom de ce marchand a été déformé en Curtius par Cibrario.

⁴¹ ASGe, *Notai antichi*, n. 70, c. 144v (cité par FERRETTO 1901, I, p. 49 et VERLINDEN 1977, p. 267) et c. 145v.

⁴² ASGe, *Notai antichi*, n. 132, c. 65v.

⁴³ VERLINDEN 1977, pp. 253-258.

minutes. Il est vrai que l'acte notarié ne donne pas toujours les précisions souhaitées sur l'origine des esclaves. Dans quinze documents, le vendeur se contente de déclarer que son esclave vient d'Espagne; dans trente-et-un autres, il s'agit d'esclaves sarrasins qui, mis en vente par des marchands catalans ou majorquins, proviennent sans doute également d'Espagne⁴⁴.

Les Génois participent-ils directement à l'importation de ces esclaves ibériques? Leur rôle exact est bien difficile à établir. En effet il est impossible de distinguer les ventes de sujets sarrasins nouvellement arrivés à Gênes des reventes après quelques mois ou quelques années de services. On ne peut s'aider de l'âge des esclaves, car jusqu'en 1289-1290 les notaires le mentionnent très rarement. Plus important est le fait que, dans beaucoup d'actes de vente où comparaissent deux Génois, le vendeur et l'acheteur, l'esclave sarrasin porte encore un nom païen, ce qui pourrait indiquer que son importation est récente, et due peut-être à l'initiative du vendeur. On pourrait ajouter d'autre part, qu'en raison des sommes investies par les Génois dans le commerce avec l'Espagne⁴⁵, il est vraisemblable que, pour le voyage de retour, les marchands ligures devaient acquérir des esclaves, entre autres marchandises. Des textes font parfois allusion aux achats de sujets sarrasins effectués en Espagne même: ainsi, en 1274, Francesco di Spelo vend ses droits sur un esclave fugitif, qu'il déclare avoir acquis d'un Juif de Saragosse⁴⁶.

D'autres traitants participent, aux côtés des Génois, à ce commerce: sont cités comme vendeurs d'esclaves sarrasins, un marchand d'Antibes, un de Monaco, un autre de Montpellier, un Narbonnais et deux Marseillais. Mais Provençaux et Languedociens ne sauraient rivaliser avec les marchands espagnols. Nous avons vu le rôle des gens de Tortosa mettant en vente, entre 1239 et 1248, des esclaves originaires du royaume de Valence. Dans la seconde moitié du XIII^e siècle, l'activité des Catalans et des Majorquins apparaît encore importante. On rencontre parmi les vendeurs deux marchands de Lérida, sept Majorquins, trois habitants de Tarragone, trois autres de Valence. Mais il en est d'autres qui achètent des esclaves, car dans le même temps où Gênes en reçoit d'Espagne, elle devient aussi un centre de redistribution, surtout à partir du moment où l'initiative de la traite passe

⁴⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 84, c. 187v; n. 63/2, c. 134r.

⁴⁵ BALARD 1966, tableau des investissements génois en Méditerranée, p. 488.

⁴⁶ ASGe, *Notai antichi*, n. 82, c. 299r.

des marchands espagnols aux maquignons génois, en raison de l'ouverture de la mer Noire aux hommes d'affaires ligures.

Dans quelle mesure cet événement, si important pour l'orientation du commerce génois, a-t-il modifié les caractères de la traite pratiquée jusqu'alors? Il est remarquable d'abord que le traité de Nymphée n'ait pas eu, en ce domaine, de conséquences immédiates. Avant 1275, bien rares sont les esclaves d'origine orientale ou caucasienne, signalés dans nos documents. L'affranchissement d'une esclave Giacomina, appelée de son nom grec Caliza, en 1251, est un cas tout à fait isolé⁴⁷. Seuls quelques prénoms peuvent suggérer que l'on rencontre à Gênes des esclaves orientaux avant 1275. Ainsi, en 1271, un acte notarié mentionne une esclave blanche Helena, peut-être une Grecque, que possédait la veuve de Giacomo Gattiluso, membre d'une famille bien connue parmi les hommes d'affaires génois⁴⁸. L'année suivante, un certain Rollando Carcasio, sans doute circassien d'origine, paie la dot d'une esclave⁴⁹. En 1274, enfin, le notaire enregistre la vente de deux esclaves, vraisemblablement grecs, Balaam et Manuel, ce dernier possédé par Aude, veuve de Manuel Zaccaria, autre famille illustre sur les routes de l'Orient⁵⁰.

Il faut cependant attendre 1275 pour trouver le premier contrat de vente d'un esclave oriental mentionné comme tel: il s'agit de Balada, d'origine russe – *natum in Rusia*⁵¹. Il est le premier d'une longue suite de Circassiens, d'Abkhazes, de Bulgares, de Turcs, de Lazes, de Hongrois, de Russes et de Coumans, transportés jusqu'à Gênes depuis Caffa et Péra, au total 21 hommes et 38 femmes, auxquelles on peut ajouter neuf autres femmes dont les prénoms: Dochia, Doblì, Alaxina, Georgia, paraissent indiquer une origine orientale. Ce n'est sans doute pas un hasard si l'année 1275 peut être considérée comme une date importante dans l'histoire de la traite à Gênes. Plus que le traité de Nymphée, dont les effets ont été contrariés par la trahison du podestat Guglielmo Guercio, suivie de l'alliance

⁴⁷ ASGe, *Notai ignoti*, B. 3, fragment 32.

⁴⁸ *Ibidem*, B. 8, fragment 95.

⁴⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 37, c. 18r.

⁵⁰ LOPEZ 1933; LOPEZ 1975c, pp. 209-242.

⁵¹ ASGe, *Notai ignoti*, B. 22, fragment 3 (cité par FERRETTO 1901, II, p. 88 et VERLINDEN 1977, p. 266).

gréco-vénitienne de 1265⁵², l'accord conclu en 1275 par l'ambassadeur génois Lanfranco di S. Giorgio avec le basileus rétablissait les privilèges génois en Roumanie, parmi lesquels la libre pénétration en mer Noire⁵³.

On s'explique dès lors que la traite des esclaves orientaux se soit développée surtout après 1275 et qu'elle soit exclusivement aux mains des maquignons génois. Il est intéressant de retrouver comme vendeurs d'esclaves à Gênes quelques marchands dont la présence est attestée à Pétra en 1281, ou bien à Caffa en 1289-1290: c'est le cas de Giovanni Garibo di Fossatello, acheteur d'une esclave circassienne à Pétra en octobre 1281, et vendeur d'une esclave bulgare à Gênes en 1288⁵⁴. Dans les actes notariés génois concernant les esclaves, reparaissent également bien des noms cités à Pétra en 1281: les Grillo, Giovannino Murrino, Castellino di Campello, Pagano di Valdetario. Les rapprochements sont plus nets encore avec les actes de Caffa de 1289-1290⁵⁵: parmi les acheteurs d'esclaves en Crimée figurent Bianca Salvago, Andrea dell'Orto, Bernardo de Lambertis, Giovanni Beccario, Guglielmo Lercari, et des représentants des familles Musso, Ghizolfi, Baamonte, que nous retrouvons vendeurs d'esclaves à Gênes, dans les années suivantes ou immédiatement antérieures. On discerne bien, malgré le caractère très dispersé de notre documentation, l'importance de la traite sur les rives de la mer Noire et la participation à ses profits de quelques grands marchands génois.

Doit-on dès lors penser que, dans le dernier quart du XIII^e siècle, les facilités de la traite en mer Noire font exclure du marché génois les esclaves d'autres origines? En fait, l'arrivée à Gênes des esclaves orientaux ne bouleverse pas totalement les conditions antérieures. Nous avons évoqué les ventes de sujets sarrasins après la conquête de Minorque par Alphonse III. De Berbérie proviennent d'autre part onze esclaves, six hommes et cinq femmes, et il est bien difficile de connaître la manière dont ils ont été arrachés à leur terre d'origine. Sans doute la piraterie et les razzias sont-elles davantage responsables de leur présence à Gênes que la traite proprement

⁵² BRATIANU 1929, p. 86; MANFRONI, pp. 666-670.

⁵³ BERLOTTI, pp. 505-509; MANFRONI, pp. 673-679.

⁵⁴ BRATIANU 1927, p. 165, et ASGe, *Notai antichi*, n. 87, c. 66v.

⁵⁵ Nous ajoutons aux actes publiés par BRATIANU 1927, pp. 173-300, 415 documents notariés instrumentés à Caffa d'octobre à décembre 1289, en mars 1290 et de mai à août 1290: cf. BALARD 1973.

dite. On imagine fort bien les patrons de quelque nave ou galère s'emparant, à la faveur d'une courte halte, d'habitants de Pantelleria et de Djerba, vendus comme esclaves à Gênes, au retour. Certains de ces malheureux sont ensuite rachetés par des Sarrasins, telle Sibellina, en avril 1275, par Asmet de Tremezen (Tlemcen)⁵⁶. De même, en 1274, Alaxina femme d'Ottone Vento vend une esclave Fatima à trois Sarrasins de Tunis, ambassadeurs de leur souverain auprès du roi de France⁵⁷. A côté de ces sujets provenant d'Afrique du Nord, huit esclaves de Cyrénaïque, victimes sans doute eux aussi de la guerre de course, apparaissent dans nos documents après 1275. Il convient de remarquer que certains de ces esclaves sarrasins de Berbérie et de Cyrénaïque appartenaient, avant d'être vendus à Gênes, à des marchands de diverses origines: des Génois bien sûr, mais aussi des Toscans⁵⁸, des Sardes⁵⁹, des Corses⁶⁰, des Siciliens⁶¹. La guerre de course intéresse, on le voit, bien des cités de la Méditerranée occidentale.

Ces esclaves sarrasins vendus à Gênes dans les dernières années du XIII^e siècle sont-ils une exception? Dans quelle proportion les sujets des régions voisines de la mer Noire se sont-ils substitués aux esclaves sarrasins, seuls représentés, ou presque, sur le marché génois avant 1275? De cette date à 1300, nos documents nous font connaître, nous l'avons dit, 68 esclaves orientaux: 21 hommes et 47 femmes. Or, ils mentionnent également pour la même période 73 esclaves sarrasins: 35 hommes et 38 femmes. Ce rapprochement appelle cependant deux réserves. A côté de ces esclaves dont nous connaissons l'origine, il en est 72 – 25 hommes et 47 femmes – dont le notaire ne cite que le prénom, le plus souvent chrétien. Il est vraisemblable que, dans ce nombre, il y a beaucoup plus d'esclaves d'origine orientale, baptisés dans les colonies génoises d'Orient avant d'être transférés à Gênes, que d'esclaves sarrasins, dont le baptême semble être moins fréquent. D'autre part, il faut examiner de près les ventes d'esclaves sarrasins dans le dernier quart du XIII^e siècle, afin de déterminer s'il ne s'agirait pas de

⁵⁶ ASGe, *Notai ignoti*, B. 22, fragment 3, cc. 67v-68r

⁵⁷ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 79, c. 168r (cité par FERRETTO 1901, I, p. 365).

⁵⁸ Bontempo Talente de San Gimignano (ASGe, *Notai antichi*, n. 89, c. 68r), Lappus de Robussatis de Florence (*Notai ignoti*, B. 22, fragment 10).

⁵⁹ Petrus de Rosa de Sassari (*Ibidem*, *Notai antichi*, n. 90, c. 126r).

⁶⁰ Bolgarinus de Cuire de Bonifacio (*Ibidem*, n. 131, c. 136v).

⁶¹ Perellus de Benencasa de Messine (*Ibidem*, n. 109, c. 166v).

reventes de sujets depuis longtemps au service de familles génoises. Lorsque les ventes concernent des adolescents, on peut penser que ceux-ci sont arrivés depuis peu à Gênes; lorsqu'elles portent au contraire sur des sujets âgés, par exemple de plus de vingt ans, il peut s'agir de reventes. Malheureusement l'acte notarié n'indique pas toujours l'âge de l'esclave. Dans les cas où celui-ci est précisé – 33 actes sur 72 – seuls sept esclaves sarrasins mis en vente ont plus de vingt ans, et 14 moins de quinze ans. Il semble donc que, même après 1275, grâce à la conquête de Minorque, mais aussi au maintien des courants d'échanges entre l'Espagne et Gênes, l'importation d'esclaves sarrasins, originaires en grande partie d'Espagne, ne cesse pas. Les esclaves orientaux ne sont encore, entre 1275 et 1300, qu'une petite majorité sur le marché génois, et non les seuls comme cent ans plus tard⁶².

Si la traite constitue la plus importante source de l'esclavage à Gênes, la condition servile s'acquiert aussi par la naissance. Nos documents nous font connaître 14 de ces petits esclaves, nés d'une mère elle-même esclave. Ils sont le plus souvent mis en vente avec leur mère, telle cette petite Giacomina, âgée de trois mois, qui passe avec sa mère Giovannina dans les biens du drapier Illione di Arenzano⁶³; parfois avec père et mère, quand les parents sont tous deux esclaves, tels ces deux Sarrasins de Valence, vendus avec leur fille en 1239⁶⁴, ou encore cette famille sarrasine achetée par le drapier Simone di Ricio en 1266⁶⁵. Un père esclave engendre un fils esclave: c'est le cas d'Ali, fils de Ahmed de Bougie⁶⁶. Parfois, ces petits esclaves sont affranchis en même temps que leur mère⁶⁷ ou leurs parents⁶⁸, mais il est bien des cas où le maître affranchit un jeune esclave en laissant la mère dans la servitude⁶⁹; peut-être s'agit-il alors d'une faveur à l'égard d'un enfant naturel?

Ces exemples assez rares ne doivent pas faire penser que les Génois recherchaient pour leur service des familles d'esclaves ou des mères accom-

⁶² DELORT 1966, p. 219.

⁶³ ASGe, *Notai antichi*, n. 71, c. 193v.

⁶⁴ *Ibidem*, n. 24, c. 114v.

⁶⁵ *Ibidem*, n. 82, c. 20v.

⁶⁶ *Ibidem*, *Notai ignoti*, B. 22, fragment 1.

⁶⁷ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 9/1, c. 149r-v (cité par FERRETTO 1901, II, p. 167).

⁶⁸ ASGe, *Notai antichi*, n. 132, c. 65v.

⁶⁹ *Ibidem*, n. 70, c. 8v; n. 87, c. 309r; *Notai ignoti*, B. 16, fragment 4.

pagnées de leurs enfants. Il est trop coûteux d'entretenir de jeunes garçons ou fillettes dont l'âge ne permet pas d'attendre d'eux de bien grands services. L'étude des prix montrera d'ailleurs qu'un esclave vendu avec son enfant est beaucoup moins apprécié qu'un autre, célibataire, à âge égal. A Gênes on importe donc bien plus volontiers des esclaves qu'on n'en élève; la traite fournit la plus grande part du contingent servile. De là l'intérêt des contrats de vente qui nous font connaître non seulement les noms du vendeur et de l'acheteur, et donc en partie les circuits commerciaux, mais aussi les esclaves eux-mêmes, leurs particularités physiques, leur race, leur âge, ainsi que leur prix.

2. Les esclaves à Gênes

On s'attendrait à ce que, lors de la vente d'un esclave, les caractères somatiques aient une influence décisive. L'acheteur pourrait attacher de l'importance non seulement à la santé du sujet qu'il convoite, mais aussi à la force des mâles, à la beauté des femmes. Malheureusement, la minute notariale ne donne guère de détails, et lorsque nous en rencontrons, ils concernent davantage des signes distinctifs, permettant une reconnaissance facile de l'esclave, qu'une description précise.

Les premiers contrats de vente rédigés après 1239 sont très brefs; tout au plus voit-on apparaître, de temps en temps, une formule dont l'usage devient très commun à la fin du siècle: l'esclave est vendu « avec tous les défauts et vices qu'il a », ou bien *pro tali qualis est*, clauses impliquant que l'acheteur prend possession de l'esclave dans l'état où il se trouve et perd toute possibilité de se plaindre ultérieurement des défauts qu'il pourrait constater. Il arrive parfois que le vendeur garantisse la qualité de la marchandise: le notaire ajoute alors que l'esclave est vendu *sana et vita* (sic) *ab omni vicio et magagna et ab omni malo cohopto*⁷⁰, *pro bene sano*⁷¹, ou bien *sine aliqua infirmitate*⁷². En ce cas, l'acheteur pouvait demander une indemnité, s'il découvrait un défaut chez son esclave. C'est ainsi qu'en 1240 Guido del Molo reçoit 21 sous de Tombarello d'Antibes « en raison de l'infirmité et des défauts »

⁷⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 79, c. 157r (cité par FERRETTO 1901, I, p. 362 et VERLINDEN 1977, p. 266).

⁷¹ ASGe, *Notai antichi*, n. 276, c. 123v.

⁷² *Ibidem*, n. 24, c. 114v.

d'une esclave Sofla, vendue par ce dernier⁷³. Le vendeur peut même être contraint de reprendre son bien: en 1300 le banquier Ugolino de Messine exige que le pelletier Opezzino di Chiavari reprenne l'esclave Margarita, car elle est « malade et a un gros doigt infecté »⁷⁴.

Quelques particularités physiques signalées par les notaires ne manquent pas de pittoresque: l'esclave Axela *que non cadit de gutta* est vendue à bon prix en 1273, sans doute en raison de sa bonne santé⁷⁵, tandis que l'esclave noir de Pietro Lecavela est plus difficile à vendre à cause de son caractère peu ouvert, *viso secreto*⁷⁶. Les détails sont très précis lorsqu'ils peuvent aider à retrouver un esclave fugitif: la Sarrasine Laura, dite Flos, *habet in una ex manibus logiam unam*⁷⁷, tandis qu'un autre peut être reconnu grâce à une cicatrice⁷⁸. Les cheveux noirs, raides ou plats, un corps élancé, une marque sur le visage, les signes d'une grossesse sont autant de caractéristiques qui peuvent avoir une influence sur le prix⁷⁹.

Races et couleurs

La race et la couleur de l'esclave ont cependant plus d'importance pour l'acquéreur que ces particularités physiques. Le tableau I présente, résumée, la répartition par races des esclaves, en tenant compte des deux périodes que nous avons précédemment distinguées. Lors de la première – 1239-1274 – les Sarrasins représentent environ les trois quarts de la population servile à Gênes, et 70% d'entre eux proviennent d'Espagne, de manière certaine. Ils doivent laisser place, lors de la seconde période – 1275-1300 – à la vague des esclaves originaires des régions voisines de la mer Noire. En effet, les Sarrasins ne forment plus qu'un tiers de la population servile après 1275, et parmi eux les sujets venant d'Espagne sont concurrencés par les esclaves de

⁷³ ASGe, *Notai ignoti*, B. 3, fragment 47.

⁷⁴ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 119, c. 60v.

⁷⁵ *Ibidem*, n. 69, c. 97v. Cette expression signifie que l'esclave ne souffre pas d'épilepsie; cfr. DU CANGE, III, p. 599, s.v. *Gutta cadiva, caduca*.

⁷⁶ ASGe, *Notai antichi*, n. 83, c. 140r.

⁷⁷ *Ibidem*, *Notai ignoti*, B. 3, fragment 35.

⁷⁸ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 90, c. 126r.

⁷⁹ Sur ces particularités, cfr. *Ibidem*, n. 10, c. 12r; n. 71, c. 217r; n. 9/2, c. 9r; n. 43, c. 154v, etc.

Berbérie et de Cyrénaïque. Les Orientaux représentent eux aussi environ un tiers des esclaves connus par nos documents, mais il est certain que dans le nombre de ceux dont on ignore l'origine, figurent en bonne place des esclaves provenant de Romanie et des rives de la mer Noire. Parmi ceux-ci, la variété des races est grande⁸⁰: Circassiens ou Zygues⁸¹, Abkhazes, Lazes du Daghestan, Coumans, Turcs, mais aussi des esclaves chrétiens, Bulgares, Russes, Hongrois par exemple. Il est bien connu que le baptême n'empêchait en rien la réduction en esclavage et la vente de jeunes chrétiens à des acquéreurs eux-mêmes chrétiens⁸². Faut-il voir dans le nombre des esclaves orientaux appartenant à chaque race mentionnée sur le marché génois un fait purement accidentel? Il semble au contraire que le nombre de Circassiens, de Lazes, etc.... corresponde à l'état de la traite en mer Noire à la même époque. Ainsi la plus grande partie des esclaves vendus à Caffa en 1289-1290 provient des régions voisines du Caucase: les Circassiens ou Zygues avec 25 noms représentent 44% des ventes, les Lazes 23%, les Abkhazes 11%, les Coumans 3,5%⁸³, de telle sorte que sur cinq esclaves, quatre sont originaires des régions orientales de la mer Noire et du Caucase. Quelques sujets bulgares (13%), russes (6,5%) et hongrois complètent l'effectif. A Gênes, les Circassiens représentent 45% des esclaves orientaux mis en vente, les Lazes 17%, les Bulgares 12%, les Russes 5%. Le rapprochement entre ces deux séries de chiffres indique bien le caractère complémentaire du marché caffiotte et du marché génois. A Gênes comme à Caffa, la composition ethnique des esclaves mis en vente est la même à la fin du siècle; Gênes reçoit la marchandise humaine dont Caffa dispose.

⁸⁰ Sur les esclaves Coumans, cfr. VERLINDEN 1947, pp. 287-298.

⁸¹ La synonymie de ces deux noms a été signalée par ORIGO, note 22, p. 360; cfr. également MUSSO 1966, note 21, p. 323.

⁸² DELORT 1966, pp. 222-223.

⁸³ BALARD 1973.

Tableau I - Répartition par races des esclaves à gènes au XIII^e siècle

dates	Races	hommes		femmes		Total	
		en nombre	en% ¹	en nombre	en%	en nombre	en%
1° De 1239 à 1274	Sarrasins	57	77	94	71	151	73
	dont Sarrasins d'Espagne ²		32 43		62 47		94 46
	Sardes	3	4	2	2	5	2
	Greco ³	2	3	3	2	5	2
	Race non indiquée	12	16	33	25	45	22
2° De 1275 à 1300	Sarrasins	35	43	37	28	72	34
	dont Sarrasins d'Espagne ²		14 17		16 12		30 14
	Orientaux ²	21	26	47	36	68	32
	dont Circassiens		7		12		19
	Lazes		2		5		7
	Bulgares		2		3		5
	Hongrois		1		2		3
	Turcs		3				3
	Levantins				3		3
	Russes		2				2
	Abkhazes				2		2
	Coumans				1		1
	Race non indiquée	25	31	47	36	72	34

1. Les pourcentages ont été arrondis à l'unité.
2. Ne sont inclus dans ces chiffres que les esclaves dont la provenance est précisément indiquée.
3. Seuls les prénoms de ces esclaves paraissent indiquer une origine grecque.

II

En ce qui concerne la couleur des esclaves, une certaine prudence s'impose dans l'interprétation des documents notariés. Dans deux cas sur cinq, la couleur de l'esclave mis en vente n'est pas indiquée. Lorsqu'elle l'est, on peut éprouver quelque doute sur l'exactitude de l'appréciation portée par le notaire ou indiquée par ses clients. Que penser de cette esclave abkhaze Maria *bruna quasi blanca*, d'Adala qualifié de *noir ou d'olivâtre*, ainsi que du Sarrasin Asmet *brunus inter duos colores*?⁸⁴ L'hésitation entre brun et olivâtre se comprend mieux; de fait, dans de nombreux documents,

⁸⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 75/2, c. 195v; n. 103, c. 132v; CIBRARIO, p. 229.

ces deux adjectifs sont employés simultanément *brunus seu olivaster*, lorsque le choix de l'un de ces termes était difficile.

Le tableau II nous indique que les acheteurs génois recherchaient d'abord les esclaves blancs qui représentent environ la moitié de la population servile répertoriée. Ce résultat est dû surtout à l'arrivée des esclaves de Roumanie après 1275. Les Bulgares, les Hongrois, les Russes, une partie des Circassiens sont blancs de visage, de même que la majorité des captifs sarrasins jetés sur le marché génois après la conquête du royaume de Valence.

Tableau II – Répartition par couleurs des esclaves à Gênes au XIII^e siècle

Couleurs des esclaves	hommes		femmes		Total	
	en nombre	en%	en nombre	en%	en nombre	en%
Blancs	47	39	74	61	121	29
Bruns	11	32	23	68	34	8
Olivâtres	16	26	45	74	61	15
Noirs	23	57	17	43	40	10
Couleur non indiquée					162	38
					418	100

Les esclaves noirs forment à Gênes un groupe particulier. Venus de Cyrénaïque, de Berbérie, et dans une moindre mesure de Minorque, tous Sarrasins, ils ne représentent que 10% de la population servile génoise. Parmi eux 23 mâles et 17 femmes. Le nombre réduit des femmes laisse à penser que, pour leur plaisir ou les tâches domestiques, les maîtres recherchaient peu les Noires. Au contraire, la couleur noire des mâles, qui rendait les esclaves aisément reconnaissables même dans la foule très mélangée d'un grand port, pouvait constituer, pour certains propriétaires, une assurance contre la fuite, hypothèse soulignée également par les cours élevés de certains sujets noirs, alors que le prix des négresses ne se distingue pas particulièrement du prix des autres esclaves. Enfin, un tiers des esclaves vendus à Gênes à cette époque est constitué par des sujets bruns et olivâtres, groupe qui rassemble des Sarrasins d'Espagne, de Cyrénaïque et de Berbérie, des Circassiens, des Turcs et des Abkhazes.

L'étude des prénoms permet de compléter notre information. Il est remarquable que le notaire indique parfois les deux prénoms successivement portés par le même esclave, païen lors de sa réduction en servitude, chrétien lorsque le maître l'a fait baptiser. C'est ainsi qu'une Sarrasine de Valence, Zoura, porte le nom de Sibelina lors de son affran-

chissement⁸⁵; Catacuia est baptisée Georgia⁸⁶. De même, chez les hommes, deux Sarrasins Ali prennent le nom de Giovanni⁸⁷, et un certain Dantus devient Martin⁸⁸. Ces changements de prénoms ne doivent cependant pas faire croire que le baptême des esclaves est un fait général. Laissons de côté un certain nombre de prénoms insolites exprimant un détail physique ou le désir du maître de rendre favorable le destin: Picenina, Pucella, Benvenuta ou Benvegnuta, Boneta; ces noms ne donnent aucune indication sur la religion pratiquée par l'esclave.

Si l'on s'en tient aux prénoms qui témoignent du baptême⁸⁹, les résultats obtenus ne laissent pas d'étonner. En effet, pour reprendre les divisions chronologiques déjà évoquées, de 1239 à 1274, 65 esclaves seulement sur 206 (soit 31%) sont baptisés. Les Sarrasins venus directement d'Espagne et vendus à Gênes par les gens de Tortosa, de Valence ou de Tarragone, gardent dans leur immense majorité leur prénom païen; Asmet, Ali, Maomet, Fatima, Axia ou Axieta, Axona sont les plus fréquents⁹⁰. C'est le signe d'une réduction en servitude récente. Ces esclaves ont été amenés directement à Gênes pour y être vendus, sans avoir antérieurement rendu de longs services à un maître espagnol. Gênes est pour eux une première étape dans les circuits commerciaux complexes de la traite. Le nombre élevé de prénoms païens laisse à penser également que les Génois manifestaient peu d'empressement à faire baptiser leurs esclaves sarrasins, et ceux-ci peu de zèle à se convertir. Le baptême était cependant conféré avant l'affranchissement de l'esclave; dans tous les actes de mise en liberté rédigés avant 1274, le nouvel affranchi porte un prénom chrétien.

La seconde période, de 1275 à 1300, présente des caractères bien différents. Certes, beaucoup d'esclaves portent encore des prénoms qui attestent leur arrivée récente à Gênes. On rencontre des Sarrasins qui se nomment Ali, Sait, Adola, Asmet, Axia ou Fatima. D'autre part, quelques esclaves

⁸⁵ ASGe, *Notai ignoti*, B. 20, fragment 2.

⁸⁶ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 96, c. 164v.

⁸⁷ *Ibidem*, n. 38, c. 202r; n. 79, c. 127v.

⁸⁸ *Ibidem*, n. 90, c. 110v-111r.

⁸⁹ Encore faut-il manifester une certaine prudence en ce domaine, puisque le Sarrasin noir Georgius est qualifié de « païen » par le notaire (*Ibidem*, n. 105, c. 174r cité par FERRETTO 1901, I, p. 363).

⁹⁰ Il en est de même en Sicile au XIII^e siècle: cfr. VERLINDEN 1963a, p. 32.

orientaux n'ont reçu pour tout prénom que le qualificatif de leur race: trois Circassiens se nomment Carcaxius, quatre Circassiennes Carcaxia, tandis qu'un Turc est appelé Ottoman. D'autres prénoms ne peuvent tromper sur l'origine ethnique de ceux qui les portent: Balada est un Russe, Sabagi un Circassien, Gota une Criméenne (Goths de Crimée), Dobliza une Bulgare, Thiragi une Laze et Ibrieme un Turc. A côté de ces esclaves venus sans doute directement des rives de la mer Noire⁹¹, beaucoup d'autres, de même race, portent un prénom chrétien: les Georges, Martin, Jean, chez les hommes, Margarita, Maria, Helena, chez les femmes, sont très nombreux. Tous ces individus ont sans doute été baptisés lors des séjours qu'ils ont effectués dans les colonies génoises de la mer Noire, Caffa surtout⁹². Il est significatif que, de 1275 à 1300, le nombre des baptisés – 124 sur 212 – représente 58,5% de la population servile connue. Alors que les Sarrasins réduits en esclavage restaient dans la majorité des cas des Musulmans, les esclaves païens venus des tribus peuplant les contrées voisines de la mer Noire sont le plus souvent baptisés par leurs maîtres, soit en Orient, soit à Gênes. Ce fait nous permet de supposer que parmi les esclaves dont on ignore l'origine – 72 sur 212 – mais qui portent un prénom chrétien, une grande partie vient vraisemblablement d'Orient. De la première période que nous avons distinguée à la seconde, le nombre des baptisés est aussi différent que l'origine ethnique des esclaves est contrastée. Ce sont autant de signes d'une profonde mutation dans la population servile génoise.

Hommes et femmes

L'étude de la répartition par sexes des esclaves doit permettre de savoir quels services l'on attendait de ceux-ci. Sur 418 individus connus, on dénombre 155 hommes (soit 37,1%) et 263 femmes (soit 62,9%). Ces proportions restent constantes, quelle que soit la période considérée: 36,1% de mâles de 1239 à 1274, et 38,5% de 1275 à 1300. C'est dire que la répartition de la demande entre les hommes et les femmes ne varie guère, quand change la race des esclaves offerts à la vente. Les chiffres ci-dessus confirment les résultats obtenus par R. Delort⁹³. On peut en effet rapprocher nos

⁹¹ A Caffa, en 1289-1290, 77% des esclaves mis en vente portent encore des noms païens: c'est la conséquence de leur récent asservissement.

⁹² Cfr. DELORT 1966, p. 225.

⁹³ DELORT 1966, p. 227.

37,1% d'esclaves mâles, entre 1239 et 1300, du pourcentage étonnant d'hommes en 1376 (42,3%) et voir dans ce dernier chiffre le résultat moins d'une conjoncture particulière que des besoins en esclaves de la population génoise. Au contraire, il a été noté qu'en Toscane au XIV^e siècle, à Tana et en Crète, la proportion de femmes est beaucoup plus élevée⁹⁴. L'importance relative des esclaves mâles n'est cependant pas particulière à Gênes. En Sicile, à la fin du XIII^e siècle, les actes de deux notaires de Palerme mentionnent 39 femmes et 17 hommes, soit 30,3% d'hommes⁹⁵. A l'autre extrémité du monde méditerranéen, les actes notariés de Caffa de 1289 et 1290⁹⁶ nous font connaître 34 esclaves femmes et 26 mâles, soit 43,3%⁹⁷, chiffre très voisin de celui qu'obtint R. Delort et du nôtre. Reste à expliquer ce phénomène. Le rapprochement entre les pourcentages d'esclaves mâles à Gênes et à Caffa suggère d'abord que la situation du marché génois ne fait que traduire l'offre faite dans les colonies de la mer Noire⁹⁸; au nombre relativement élevé d'hommes vendus à Caffa en 1289-1290 correspond une proportion semblable à Gênes à la fin du siècle. S'en tenir là serait négliger le fait que le pourcentage des mâles est à peu près constant de 1239 à 1300, et que, nous l'avons dit, l'origine ethnique n'a guère d'influence sur la répartition par sexes des esclaves⁹⁹.

Seconde explication: la demande de sujets mâles est importante à Gênes. Cherche-t-on des hommes vigoureux, une main-d'œuvre bon marché pour les travaux de la terre? R. Delort a cité les agriculteurs qui, devant le notaire Bartolomeo Gatto, n'achètent que des esclaves mâles¹⁰⁰. Encore faut-il noter qu'il s'agit des *ortolani* de la vallée du Bisagno, seuls paysans génois à disposer de surfaces relativement planes pour produire les denrées dont la grande ville voisine a besoin. A cette exception près, les conditions de

⁹⁴ ORIGO, p. 336; VERLINDEN 1962, III, p. 593; VERLINDEN 1950, II, pp. 1-25.

⁹⁵ VERLINDEN 1963a, pp. 23 et 29.

⁹⁶ Cfr. BALARD 1978, p. 639.

⁹⁷ 38%, si l'on ne tient pas compte de quatre jeunes garçons de 6 et 3 ans vendus avec leurs mères.

⁹⁸ Cfr. BALARD 1978, p. 655.

⁹⁹ Il convient cependant de noter que parmi les esclaves orientaux dont la race est citée, la proportion des femmes est plus élevée qu'elle ne l'est dans les moyennes que nous avons établies: 69,1% au lieu de 62,9%.

¹⁰⁰ DELORT 1966, p. 229.

l'agriculture sur le territoire ligure sont si difficiles, selon les remarques de D. Gioffrè, qu'elles n'exigent guère de main-d'œuvre rurale¹⁰¹. Gênes importe la plus grande partie des denrées alimentaires qui lui sont nécessaires, et sur les parcelles de vigne, d'olivette ou de châtaigneraie accrochées aux pentes de l'Apennin ligure, le rendement est trop faible pour inciter le paysan à acquérir un esclave, coûteux à l'achat comme à l'entretien. Il est à cet égard significatif que de 1239 à 1300, aucun paysan ligure ne soit mentionné en tant que tel dans un contrat d'achat d'esclave.

Il faut chercher ailleurs l'explication. Le métier des propriétaires d'esclaves peut être l'indice des activités auxquelles l'on utilisait la main-d'œuvre servile. Nous avons dressé la liste des maîtres d'esclaves appartenant à quelques-unes des corporations les plus importantes de l'artisanat génois: drapiers, laineurs, merciers, fileurs, tailleurs, teinturiers, pelletiers, corroyeurs. Les représentants de ces « arts » achètent ou mettent en vente 32 esclaves femmes, mais surtout 34 hommes, soit une proportion d'hommes supérieure à la moyenne générale. Au contraire les membres des professions liées à la vie publique – notaires, scribes, chanceliers, avocats, gardes et crieurs – ont en leur possession 29 femmes et seulement 9 hommes. Le contraste est évident: l'artisanat génois a besoin d'esclaves mâles pour effectuer un travail souvent très dur, tandis que les « professions libérales » et les « fonctionnaires » demandent surtout des femmes pour effectuer les tâches domestiques. Un dernier document confirme cette hypothèse: dans son testament rédigé en mai 1296, le drapier Guglielmo Caffaraino affranchit ses esclaves¹⁰². Il s'agit de 5 hommes et d'une seule servante, les uns utilisés sans doute dans l'atelier du maître, l'autre pour aider la femme du drapier. Les besoins de l'artisanat génois expliquent donc la proportion élevée d'esclaves mâles, et il peut être intéressant de rappeler qu'à Barcelone il en est de même au XIII^e siècle¹⁰³. Ce caractère particulier de la demande a une influence certaine sur l'âge et la valeur marchande des esclaves.

¹⁰¹ GIOFFRÈ 1962b, V, p. 226.

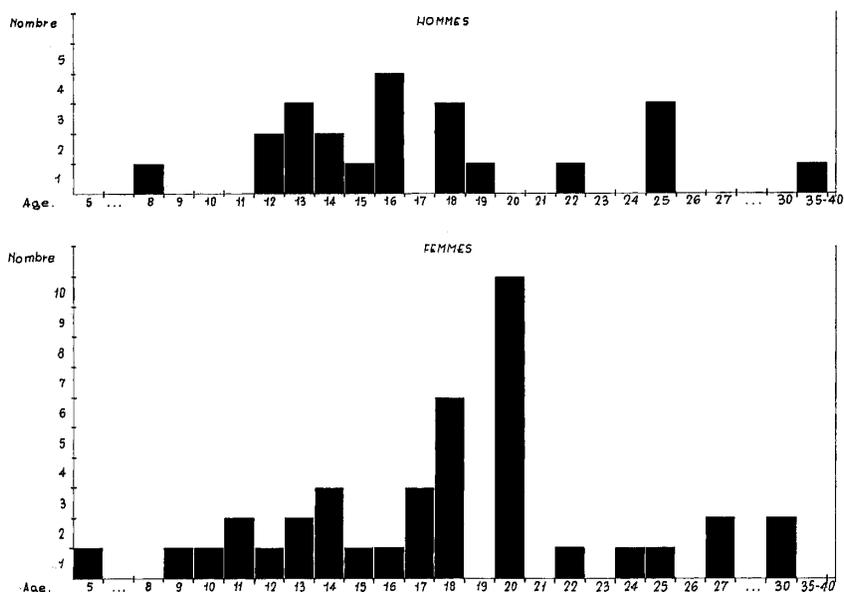
¹⁰² ASGe, *Notai antichi*, n. 90, cc. 110v-111r.

¹⁰³ VERLINDEN 1977, p. 285.

Les âges

L'étude de l'âge est assez difficile pour plusieurs raisons. Il est probable, comme l'a relevé R. Delort¹⁰⁴, que l'estimation de l'âge de l'esclave par le vendeur ou l'acheteur est souvent imprécise. On se contente parfois de reproduire l'indication fournie par le premier propriétaire de l'esclave, lors de la première mise en vente en Espagne ou sur les bords de la mer Noire. Le notaire génois le sait bien qui, lorsqu'il mentionne l'âge, ajoute l'expression *vel circa* pour bien marquer qu'il s'agit d'une approximation.

Tableau III - Répartition par âges des esclaves à Gênes de 1290 à 1300



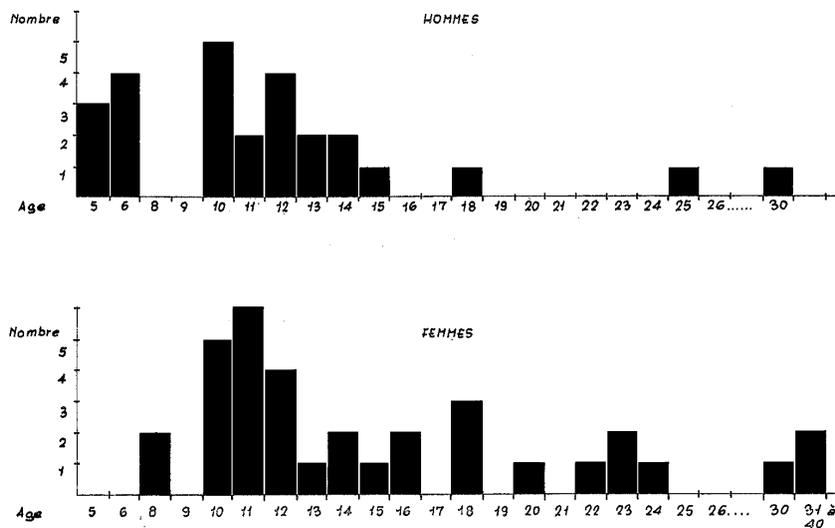
La lecture des tableaux III et IV montre que l'on ne connaît pour ainsi dire pas d'esclaves de 19 et 21 ans, alors que, du moins chez les femmes, les sujets de 20 ans sont nombreux. On préfère donc utiliser le chiffre 20 qui, plus commode, donne un ordre de grandeur, plutôt qu'indiquer un âge précis, le plus souvent ignoré. Les tableaux dressés par R. Delort permettent de faire les mêmes constatations¹⁰⁵.

¹⁰⁴ DELORT 1966, p. 230

¹⁰⁵ *Ibidem*, p. 231.

Seconde difficulté: au XIII^e siècle, le contrat d'achat-vente comporte très rarement la mention de l'âge de l'esclave. Nous ne la connaissons que pour 85 individus sur 418, et ce renseignement ne devient habituel que dans les actes de vente rédigés après 1290. C'est peut-être là un nouveau signe du développement extraordinaire de la traite au XIII^e siècle. Dans les premières décennies, la clientèle étant sans doute moins nombreuse, moins exigeante, se contentait de ce qu'on lui proposait. A la fin du siècle, au contraire, l'acheteur aime avoir plus de détails sur la marchandise qu'il acquiert: traits physiques, couleur de peau, origine et surtout âge de l'esclave. Dans ces conditions, il nous a paru opportun de négliger les 24 documents dispersés antérieurs à 1290, et de limiter l'étude à la période 1290-1300, pendant laquelle 61 documents comportent la mention de l'âge de l'esclave.

Tableau IV - Répartition par âges des esclaves à Caffa en 1289-1290



Le tableau III permet d'aboutir à des conclusions très proches de celles que R. Delort a dégagées¹⁰⁶. Les hommes sont dans l'ensemble plus jeunes que les femmes; chez ceux-là la moyenne d'âge s'établit à 16,7 ans, chez celles-ci à 17,9 ans. Les adolescents sont mis en vente en majorité à l'âge de

¹⁰⁶ *Ibidem*, p. 230.

12-16 ans, lorsqu'ils deviennent capables de produire un travail effectif. Le diagramme des femmes est beaucoup moins resserré. Les ventes les plus nombreuses concernent des sujets âgés de 17 à 20 ans. Au delà de 25 ans, les ventes sont rares. L'affranchissement, la mortalité en couches chez les femmes, et surtout le peu de services que fournit un esclave âgé expliquent le phénomène. Les contrats doivent concerner des individus d'une rare vigueur ou d'une singulière beauté; à défaut de ces qualités, on comprendrait mal que les prix se maintiennent, lors de la vente des esclaves âgés, à un niveau honorable, à deux exceptions près.

La jeunesse de la population servile génoise est donc remarquable. Il en est de même des esclaves mis en vente à Caffa en 1289-1290 (tableau IV). Certes, les ventes portent sur des sujets bien différents, des enfants de quatre et cinq ans, deux mères de famille de près de 40 ans jetées sur le marché avec leurs deux enfants. L'on vendait surtout de jeunes adolescents, âgés de 10 à 14 ans, tant garçons que filles. La moyenne d'âge s'établit à 11,3 ans chez les hommes, à 15,6 ans chez les femmes, mais seulement – et ce dernier chiffre est plus significatif – à 13,9 ans, si l'on fait abstraction des deux mères de famille dont nous venons de parler. Les marchands occidentaux se rendent acquéreurs de jeunes sujets, des bouches inutiles que les tribus ne peuvent nourrir et que les chefs de famille mettent en vente. Les femmes esclaves sont un peu plus âgées que les hommes: on peut utiliser longtemps une femme à des tâches domestiques, alors que les travaux artisanaux ou agricoles rendent vite improductive la main-d'œuvre servile des hommes.

Ainsi donc, à Caffa, les esclaves sont dans leur grande majorité des enfants; à Gênes, au contraire, les individus mis en vente sont un peu plus âgés. D'une part, certains viennent de Caffa où leur propriétaire, selon l'évolution de ses affaires en Romanie, a pu les garder quelques mois ou quelques années avant de les conduire à Gênes. D'autre part, ils ont sans doute été l'objet de plusieurs mises en vente en Orient avant d'apparaître sur le marché génois. Il faut enfin tenir compte des sujets sarrasins, qui, pris lors des guerres de la Reconquista, ou lors des razzias en Afrique du Nord, comportent davantage d'adultes, mais sans provoquer pour autant de renversement de tendance¹⁰⁷.

¹⁰⁷ Ainsi les quatre hommes âgés de plus de 25 ans sont des Sarrasins, et sur les quatre femmes de plus de 25 ans, une seule vient des rives de la mer Noire.

Les prix

L'âge de l'esclave a la plus grande importance pour la fixation du prix de vente. L'étude des prix se heurte à de grosses difficultés. En premier lieu, nous l'avons dit, nous ignorons l'âge de l'esclave dans plus de trois cas sur quatre. Il est dans ces conditions dangereux de vouloir établir une valeur moyenne, en regroupant indifféremment tous les prix connus par année. Une valeur très basse peut concerner ou bien un enfant encore inapte au travail, telle cette jeune Giacomina de 5 ans, vendue 5 livres en mai 1300¹⁰⁸, ou bien un esclave trop âgé pour rendre de grands services, comme ce Sarrasin noir Adala de Berbérie, dont la valeur en 1298 n'est plus que de 10 livres¹⁰⁹. Au contraire, un sujet particulièrement doué, comme cet esclave *scoliatius* de Bertolino di S. Ambrogio¹¹⁰, ou une jeune Circassienne attrayante peuvent atteindre des prix très élevés. Il conviendra donc d'éliminer ces valeurs trop basses ou trop élevées, afin d'obtenir un prix de marché. Seconde difficulté: si l'on veut préciser la tendance générale des prix de 1239 à 1300, trop de lacunes subsistent. C'est ainsi que de 1242 à 1247, de 1255 à 1264, de 1283 à 1285, de trop rares contrats nous interdisent d'établir une moyenne. Enfin l'on ne doit pas ignorer que beaucoup d'éléments qui nous sont inconnus interviennent dans la fixation du prix: les traits physiques de l'esclave, son humeur, son arrivée récente à Gênes, ou au contraire un séjour prolongé qui l'a habitué à sa nouvelle vie, son aptitude au travail etc.... La minute notariale nous renseigne cependant sur la race, la couleur, le sexe, et dans certains cas sur l'âge de l'esclave. Dans quelle mesure ces données influencent-elles la valeur marchande des individus?

L'influence de la race ne peut être appréciée qu'à partir du moment où entrent en concurrence Sarrasins et esclaves orientaux, à âge égal. Pour s'en tenir à l'époque 1290-1300, et à deux catégories bien représentées, les femmes de 18 ans et celles de 20 ans, on obtient les séries suivantes: 18, 20 et 21 livres pour les Sarrasines de 18 ans, 20, 20 et 23 livres pour les Orientales du même âge; 16, 18 et 22 livres pour les Sarrasines de 20 ans, 18, 18 et 30 livres pour les Orientales. Si le dernier prix indiqué doit être tenu pour exceptionnel, un léger avantage n'en subsiste pas moins au profit des esclaves venues des bords de la mer Noire. L'ignorance fréquente de l'âge des esclaves rend

¹⁰⁸ ASGe, *Notai ignoti*, B. 16, fragment 4.

¹⁰⁹ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 103, c. 132v.

¹¹⁰ *Ibidem*, n. 76, c. 83r.

difficiles de plus amples comparaisons entre les différentes races. On ne peut dire qui des Circassiens, des Lazes, des Abkhazes, des Russes ou des Bulgares est le plus apprécié sur le marché génois. Dans un seul cas l'influence de la race sur le prix est nette: les esclaves sardes valent généralement plus cher que les Sarrasins vendus au même moment qu'eux. La communauté de foi ainsi que la plus grande facilité de compréhension linguistique, devaient les rendre plus estimables aux yeux des acquéreurs génois.

Il est aussi délicat de déterminer l'influence de la couleur de l'esclave sur le prix de vente. En 1291, trois femmes blanches valent 18 livres, alors qu'une olivâtre est vendue 23 livres; mais l'année suivante, le plus haut prix, 25 livres, est atteint par deux esclaves, l'une blanche, l'autre noire, tandis que deux olivâtres ne sont achetées que 19 et 20 livres. Quelques tendances apparaissent néanmoins. Chez les femmes sarrasines, les blanches se vendent mieux que les brunes ou les olivâtres; les noires sont généralement peu appréciées, tandis que chez les Orientales, les olivâtres n'atteignent jamais les plus hauts prix par rapport aux blanches. Du côté des hommes, la couleur paraît avoir peu d'influence sur le prix, si l'on excepte quelques Noirs vendus 25 livres, mais l'on doit ajouter que d'autres se négocient à la même époque à un prix voisin de 13 livres. Dernière indication: entre 1290 et 1300, trois esclaves noirs de 25 ans sont mis en vente: l'un 10 livres, le second 18, le troisième 25. C'est la preuve que la couleur de l'esclave joue dans la fixation du prix un rôle négligeable, ou en tout cas difficilement appréciable.

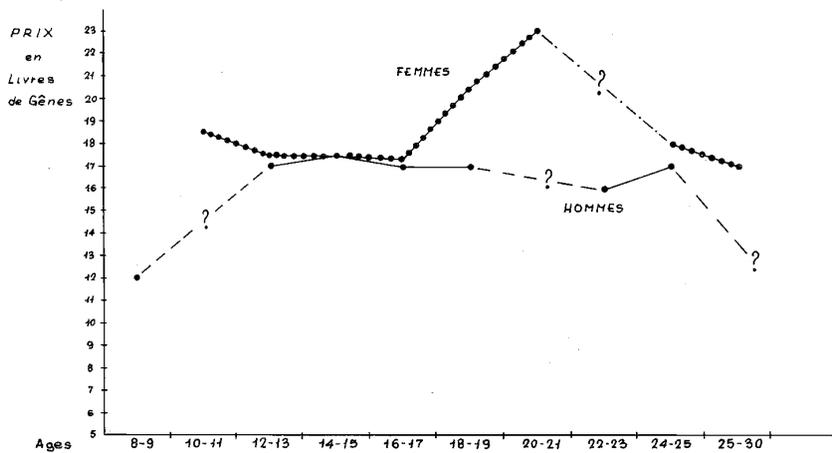
Le classement par sexes des esclaves met en évidence de plus grands contrastes. Pour garder à cette comparaison toute sa valeur, nous n'avons retenu que les contrats de vente échelonnés de 1290 à 1300 et indiquant l'âge de l'esclave. L'établissement d'une courbe suppose l'élimination de tous les cas exceptionnels. Ainsi, lorsque Simone Basso vend 5 livres une esclave Giacomina, âgée de 5 ans, à sa belle-mère Marieta, ce prix ne peut être considéré comme un prix de marché, puisque dans un contrat rédigé le même jour, la dite Marieta affranchit la petite Giacomina¹¹¹. Le gendre en vendant la fillette à si bas prix favorise l'acte d'affranchissement. De même, il est certain que si l'esclave olivâtre Pietrina, âgée de 20 ans, n'est vendue que 16 livres alors que ses autres compagnes d'infortune valent à âge égal jusqu'à 30 livres, c'est en raison de sa grossesse¹¹²; autre prix donc à éliminer. Du

¹¹¹ ASGe, *Notai ignoti*, B. 16, fragment 4.

¹¹² *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 90, c. 205r. Dans tous les exemples de ventes d'esclaves en-

côté des hommes, 22 livres constituent un maximum atteint par quatre esclaves: un olivâtre de 13 ans, deux autres de 16 ans, et un noir de 25 ans, sans que l'on puisse déterminer pourquoi ce dernier sujet valait tant. Chez les femmes, huit esclaves dépassent le seuil des 22 livres: une blanche valant 30 livres, deux autres 26 et 25 livres, et une olivâtre 25 livres. La différence de prix selon le sexe est donc sensible du côté des maxima. De grands écarts existent également entre les plus bas prix. Trois hommes, deux noirs et un olivâtre, ne valent que 10 livres, et un jeune noir de 16 ans est même acheté 8 livres, alors qu'une seule femme, une esclave olivâtre de 22 ans, vaut 10 livres, et trois autres 12 et 13 livres. A ces quatre exceptions près, tous les prix des esclaves femmes dépassent 15 livres.

Tableau V - *Prix des esclaves à Gênes de 1290 à 1300*



Aussi le contraste entre les deux courbes (cfr. Tableau V) est-il net: les prix des mâles sont toujours inférieurs à ceux des femmes¹¹³. L'irrégularité des courbes s'explique aisément: la moyenne des prix est plus élevée chez les hommes entre 12 et 16 ans, âge pour lequel la demande est la plus forte.

ceintes ou de jeunes mères accompagnées de leur enfant, le prix est toujours inférieur au prix moyen des esclaves du même âge.

¹¹³ Avec cette réserve toutefois que certains sujets mâles valent très cher: 25 livres pour le noir Giovanni en 1264 (*Ibidem*, n. 70, c. 90r), valeur atteinte chez les femmes en 1288 seulement; 30 livres en 1274 pour un certain Manuel (*Notai ignoti*, B. 22, fragment 2), chiffre cité en 1293 seulement dans une vente d'esclave femme.

Au contraire, les femmes atteignent les plus hautes valeurs entre 18 et 20 ans, âge auquel elles sont les plus nombreuses sur le marché, donc les plus demandées. L'écart de prix entre les deux sexes, qui se retrouve d'ailleurs un siècle plus tard¹¹⁴, permet de penser que si les besoins de l'artisanat génois expliquent la proportion relativement importante d'esclaves mâles, la valeur marchande plus élevée des femmes semble prouver qu'à Gênes on recherche surtout l'esclave pour l'utiliser à des tâches domestiques.

Retrouve-t-on la même différence en étudiant la tendance générale des prix de 1239 à 1300? Malgré les réserves qu'imposent les lacunes de nos documents et la difficulté d'établir un prix moyen pour certaines années¹¹⁵, il est incontestable que de 1239 à 1300 l'on assiste à une forte hausse des prix. Alors que les esclaves étaient vendus de 4 à 7 livres en 1239-1240, ils atteignent vers 1300 des valeurs moyennes comprises entre 18 et 22 livres. Il faut naturellement tenir compte des variations de la livre génoise¹¹⁶. En 1241, d'après un acte notarié, un sou de Gênes équivalait à 3,299 grammes d'argent au poids, soit une livre à 65,98 gr.¹¹⁷. En 1309, la livre ne valait plus que 47,54 gr. en argent fin¹¹⁸, soit une dépréciation d'environ 28%¹¹⁹. Par rapport à l'or, la livre, selon Desimoni¹²⁰, représentait 7,070 gr. d'or fin vers 1240 et seulement 4,118 gr vers 1302, soit une dépréciation de 41%. D'après C.M. Cipolla, la perte serait plus sensible encore, mais ses calculs portent sur la période comprise entre 1252 et 1315-1325¹²¹. Les variations de la livre atténuent la hausse du prix des esclaves exprimé en monnaie courante, elles ne la démentent pas. Si la dépréciation de la livre avait seule provoqué la hausse des prix, les esclaves en 1300 auraient été vendus entre 6 et 10 livres. Or à cette date ils valent, nous l'avons vu, de 18 à 22 livres, soit une hausse de 220 à 300% par rapport aux prix de 1239. Raréfaction de l'offre? Accroissement de la demande? Seule l'étude de la courbe peut permettre de donner une réponse, au moins partielle, à ces questions.

¹¹⁴ DELORT 1966, p. 242.

¹¹⁵ On a regroupé les prix en séries de deux ans, afin d'obtenir plus aisément un prix moyen.

¹¹⁶ DELORT 1966, p. 244.

¹¹⁷ DESIMONI 1887, p. 221.

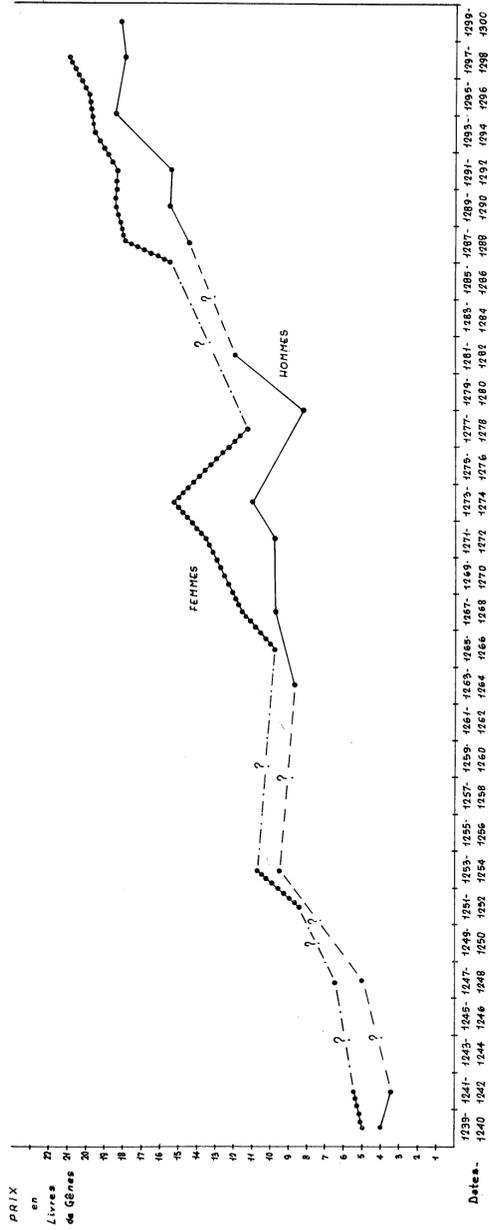
¹¹⁸ DESIMONI 1875, p. 506.

¹¹⁹ Cfr. CHIAUDANO, I, p. 189-214.

¹²⁰ DESIMONI 1875, p. 506.

¹²¹ CIPOLLA 1958, pp. 114-115.

Tableau VI - Prix moyens des esclaves à Gênes de 1239 à 1300



La hausse en effet n'est pas régulière; des paliers successifs interrompent la courbe ascendante avant les maxima de la fin du siècle. Pendant les premières années qui suivent la conquête du royaume de Valence, les prix sont à peu près stables; seuls l'âge et les qualités individuelles de l'esclave expliquent les écarts d'une vente à l'autre. Les prix bien groupés de 1247-1248 traduisent déjà une faible hausse, conséquence peut-être d'une raréfaction de la main-d'œuvre servile sarrasine: dix ans ont alors passé depuis la conquête du royaume de Valence. Brutalement, dès les années 1252-1253, la hausse est forte; doit-on la mettre en relation avec la première frappe d'une monnaie d'or à Gênes en 1252¹²², ayant provoqué une brusque flambée des prix? Il faudrait disposer de séries de chiffres portant sur d'autres marchandises afin de pouvoir vérifier l'hypothèse. Contentons-nous d'indiquer par exemple qu'en 1251, dans les contrats de change maritime entre Gênes et Acre, on reçoit à l'arrivée en Syrie de 2 besants 21 carats à 3 besants par livre de monnaie courante confiée à Gênes¹²³; deux ans plus tard, on ne promet plus que de 2 besants 14 carats à 2 besants 18 carats par livre¹²⁴. De 1253 à 1266, le petit nombre de prix connus interdit toute interprétation. La hausse est rapide entre 1266 et 1274: la cession du royaume de Murcie à la Castille n'a pas jeté beaucoup d'esclaves sur le marché génois, et les Orientaux y sont encore pratiquement inconnus. L'arrivée de ces derniers à partir de 1275 semble avoir provoqué une baisse des prix, sensible jusqu'en 1279. L'offre a peut-être été supérieure à la demande, ou bien la clientèle a mis quelque temps à accepter ces nouveaux esclaves venus d'Orient; leur idiome, leurs traits asiatiques pouvaient surprendre.

Notre information n'est à nouveau abondante qu'à partir des années 1286-1287. La tendance est de nouveau à la hausse, régulière jusqu'en 1300, sans être toutefois aussi accentuée que dans les années 1266 à 1274. Désormais les écarts de prix s'expliquent mieux; de la moyenne se détachent quelques prix élevés qui correspondent à des sujets jeunes et vigoureux, tandis que les esclaves âgés ou au contraire très jeunes se vendent au plus bas prix. Les esclaves orientaux remplacent peu à peu les Sarrasins, et il faut peut-être voir dans cette substitution la cause de la hausse des prix. En effet, après la prise de Minorque par Alphonse III, la traite en provenance

¹²² LOPEZ 1953, pp. 19-55 et 161-198; LOPEZ 1956, p. 219-240.

¹²³ ASGe, *Notai antichi*, n. 77, cc. 110v et 135v.

¹²⁴ *Ibidem*, n. 29, cc. 22v, 54v, 57r.

d'Espagne disparaît. Désormais, seules les colonies génoises de la mer Noire fournissent à la métropole des contingents réguliers d'esclaves.

De 1239 à 1300, la tendance à la hausse est donc constante. Certes la dépréciation de la livre, ou les fluctuations de son pouvoir d'achat par rapport à l'or, qu'on ne peut guère étudier dans l'état actuel de nos connaissances, contribuent sans doute à diminuer la hausse des prix exprimée en monnaie courante. Elle n'en existe pas moins, importante. La fin des grandes conquêtes de Jaime I et d'Alphonse III raréfie l'offre en esclaves sarrasins. La demande reste élevée tant de la part des Génois à qui l'essor du grand commerce et de l'artisanat apporte une aisance relative que des marchands toscans ou espagnols, acheteurs d'esclaves orientaux. Gênes devient ainsi un centre de redistribution des esclaves en Méditerranée occidentale. L'esclave n'est alors, parmi tous les produits venus d'Orient, qu'une marchandise parmi tant d'autres, donnant lieu à de grands profits.

3. Le sort des esclaves dans la société génoise

La minute notariale nous a permis jusqu'ici de connaître l'origine et les caractéristiques des esclaves vendus sur le marché génois. Est-il possible de déterminer quel sort leur est réservé dans la société génoise, quelle est l'utilisation de la main-d'œuvre servile, comment enfin l'esclave retrouve la liberté? Autant de questions auxquelles les actes notariés ne donnent que des réponses fragmentaires.

Utilisation des esclaves à Gênes

La profession du propriétaire de l'esclave constitue généralement une indication de ce que sera l'emploi du captif. Une réserve toutefois: le métier de l'acheteur ou du vendeur n'est pas mentionné par le notaire, lorsqu'il a pour clients les Doria, Grillo, Ghizolfi, Lercari, Mallone, de Mari, di Negro, Spinola, Salvago, Usodimare, ou Zaccaria, familles toutes bien connues à Gênes dans le monde du grand commerce.

A ces réserves près, les minutiers citent de nombreux corps de métiers intéressés par les esclaves: 19 drapiers, 12 épiciers¹²⁵, 7 taverniers, 6 forge-

¹²⁵ Les minutes notariales indiquent que la plupart de ceux-ci exerçaient leur profession près des portes de la cité: Guidetus speciarus de extra Porta S. Andree, Percival speciarus de Porta S. Andree, Iacobus de Favali speciarus de Porta S. Andree, Iohannes speciarus de Porta Vaccarum. C'est un renseignement précieux pour la localisation de cet « art » dans la Gênes médiévale.

rons, 6 teinturiers, 5 laineurs, 5 fabricants de chausses, 4 tailleurs, 4 fileurs, 4 fromagers, 3 apothicaires, 3 pelletiers, 2 merciers, 2 corroyeurs, 2 calfats, 2 batteurs d'or, 2 barbiers, 2 boulangers, 2 charretiers, etc....¹²⁶. Nous n'aurons garde d'oublier les « fonctionnaires », les membres des professions dites aujourd'hui libérales: 16 notaires¹²⁷, 5 juges, 3 chanceliers, 3 scribes sarrasins, interprètes officiels qui participent au rachat de quelques esclaves¹²⁸, 2 banquiers, 2 crieurs publics, 1 avocat et 1 courtier. Dans ce dernier groupe, les maîtres acquièrent surtout des esclaves femmes, tandis que les gens de métier achètent autant de femmes que d'hommes, et les artisans du textile plus d'hommes que de femmes.

Posséder un esclave n'était donc pas réservé à une élite de marchands et de gens de métier; la main-d'œuvre servile intéressait même crieurs publics et taverniers. A Gênes, à la fin du XIII^e siècle, les esclaves étaient nombreux; certaines familles pouvaient en posséder plusieurs. Le vérifier n'est pas chose aisée. Les registres de la *Gabella Sclavorum*, pour cette époque, n'ont pas été conservés¹²⁹. Des sondages effectués parmi les nombreux testaments contenus dans les minutiers notariaux fournissent quelques indices.

Dans les trois versions successives de son testament – 1281, 1294 et 1301 – Manuel Zaccaria, frère du célèbre Benedetto Zaccaria¹³⁰, ne cite aucun esclave, mais prévoit de modestes legs à deux personnages, Stefano della Rocca et Giovanni di Ficu, en qui il faut voir plutôt des gens de maison, hommes de confiance, que d'anciens esclaves, puisqu'ils sont qualifiés de *servitor meus*¹³¹. De son côté, Buscarello di Ghizolfi, l'envoyé du roi

¹²⁶ Un siècle plus tard (DELORT 1966, p. 247), l'on retrouve parmi les propriétaires d'esclaves les membres des mêmes « arts », en proportion à peu près identique.

¹²⁷ A Gênes, au Moyen Age, c'est une profession très répandue. L'on a en effet recours au notaire pour la rédaction d'actes concernant la vie quotidienne, et qui seraient aujourd'hui conclus sous seing privé; cfr. DOEHAERD 1941, I, p. 22-60; plus récemment, PUNCUH 1964.

¹²⁸ L'un d'eux Asmet Ben Aderamen a été cité par VITALE 1949, p. 40, et identifié par LOPEZ 1951b, p. 548.

¹²⁹ ASGe, *Banco di San Giorgio* 37/89, *Gabella Sclavorum* 1413 et 1466. Ces deux registres, dont l'un concerne la taxe sur les ventes, l'autre la taxe sur la possession des esclaves, sont utilisés par D. Gioffrè dans son étude sur les esclaves à Gênes au XV^e siècle. Nous le remercions ici des indications qu'il a bien voulu nous fournir.

¹³⁰ Cfr. BALARD 1978, p. 638.

¹³¹ ASGe, *Notai ignoti*, B. 17, fragment 2; B. 3, fragment 38; *Notai antichi*, n. 44, c. 111v.

d'Angleterre Édouard I auprès d'Argoun Khan¹³², décide que ses deux esclaves, Camosa et Maria, serviront sa femme Grimaldina, aussi longtemps qu'elle le voudra¹³³; deux esclaves pour un riche marchand qui fut ambassadeur forment une suite bien modeste.

Après ces illustres personnages, tournons-nous vers de simples bourgeois, marchands ou artisans. En 1241, Baldizono di Verduno affranchit par testament son esclave Zisa, assure à une certaine Beatrix le vivre et le couvert, à condition qu'elle serve ses fils, et accorde 5 livres à son esclave Valentino¹³⁴. En 1274, Giacoma, veuve du drapier Ogerio, a deux affranchies, Sibelina et Onorata, en faveur desquelles deux donations sont faites¹³⁵. Un autre drapier, Simone Formento, mentionne une affranchie Agnesina, qualifiée du mot *servicialis*, à laquelle il laisse 2 livres, tandis qu'il affranchit Marieta, fille de la dite Agnesina¹³⁶. En 1293, Otolino Boiachese n'a, à notre connaissance, qu'une seule esclave Margarita, qu'il affranchit par testament¹³⁷. L'épicier Guideto *de extra portam S. Andree* mentionne ses deux esclaves Margarita et Martino, ce dernier circassien d'origine, auxquels, avant de mourir, il promet la liberté¹³⁸. Meliano Salvago, en 1299, possède également deux esclaves, Lazino et Carcasia¹³⁹. Les héritiers de Vivaldo Musso ont en 1266 quatre esclaves que leurs tuteurs mettent en vente¹⁴⁰. Dernier exemple: le testament du drapier Guglielmo Caffaraino, fils de Gandolfo¹⁴¹. La domesticité est ici plus importante: cinq esclaves mâles, Martin, Dante, Joham, Gianoto et Gregorio; une seule esclave, Salfad. Ils sont tous affranchis à des conditions diverses, en rapport sans doute avec les services que les héritiers de Guglielmo peuvent encore attendre d'eux dans le travail du drap.

¹³² DESIMONI 1879, p. 537-698.

¹³³ ASGe, *Notai ignoti*, B. 8, fragment 93, cc. 127v-128r.

¹³⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 20/1, cc. 140v-141r.

¹³⁵ *Ibidem*, n. 72, c. 93r.

¹³⁶ *Ibidem*, n. 16/2, c. 218v. Ce texte justifie notre interprétation du mot *servicialis*, désignant un affranchi resté au service de son ancien maître.

¹³⁷ *Ibidem*, n. 132, c. 252r.

¹³⁸ ASGe, *Notai ignoti*, B. 19, fragment 2, pièce 1.

¹³⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 104, c. 6r.

¹⁴⁰ *Ibidem*, n. 82, c. 20v.

¹⁴¹ *Ibidem*, n. 90, c. 110v.

Nous avons aussi rencontré un grand nombre de testaments où aucun esclave n'était cité. La possession d'un esclave est donc un signe d'aisance, puisqu'à l'achat un esclave vaut certes moins qu'un bon cheval, mais un peu plus qu'un mulet¹⁴². Dans ces conditions, un ou deux esclaves par famille de marchands ou d'artisans aisés paraît un chiffre moyen, confirmé par la lecture des testaments. Exceptionnellement, un grand marchand ou un drapier dont les affaires sont florissantes peuvent avoir acquis plusieurs esclaves, utilisés aux tâches domestiques ou artisanales. Au XV^e siècle, d'après les registres de la *Gabella Scavorum*, beaucoup de familles sujettes à la taxe possèdent deux esclaves, alors que le chiffre de six ou sept paraît être un maximum rarement atteint¹⁴³. En l'absence de tels registres concernant le XIII^e siècle, il faut accueillir ces données quantitatives avec une certaine prudence. L'exemple de Giannino di Murta qui, à Famagouste en 1300, possède au moins sept esclaves laisse à penser que certains esclaves cités dans les minutes notariales ne sont pas destinés à rester au service des familles génoises¹⁴⁴. Ils sont achetés pour être revendus et pour laisser un bénéfice à l'intermédiaire.

L'esclave est en effet une marchandise comme une autre, plus fragile même, et moins sûre que des cantares d'alun ou des mines de blé. Le commerce dont il est l'objet ne se distingue guère des autres. L'esclave forme un lot avec d'autres marchandises: ainsi Hedida est mise en vente à Bonifacio en compagnie de 83 chèvres, pour un prix total de 28 livres, sans que l'on sache qui vaut plus de l'esclave ou des chèvres¹⁴⁵. Parfois le paiement se fait en nature: le Noir Salona de Tunis est vendu huit mines de grains par Fulco Zaccaria¹⁴⁶. Mais surtout l'esclave change de maître au gré des intérêts de ses possesseurs successifs. Venu d'Espagne ou d'Orient, il s'arrête un moment à Gênes, avant de repartir pour Florence, la Sicile ou l'Espagne. Gênes, en tant que centre de redistribution des esclaves, doit retenir maintenant notre attention.

¹⁴² *Ibidem*, n. 27, c. 232r. (document édité par BALARD 1966, p. 496).

¹⁴³ Cfr. BALARD 1978, p. 665.

¹⁴⁴ POLONIO 1982, doc. 165, pp. 189-195.

¹⁴⁵ VITALE 1936, doc. 321.

¹⁴⁶ ASGe, *Notai antichi*, n. 20/2, c. 29v.

Réexportation des esclaves

Il est facilement compréhensible que la demande en esclaves ne soit pas limitée à la grande cité ligure. Les hommes de mer, les boutiquiers des *Riviere*, venus de tous les petits ports nichés dans une côte difficile, participent au commerce des esclaves. Certains en vendent comme Oberto di Chiavari, Giovanni di Moneglia, ou Lanfranco di Sori; ce dernier est cité plusieurs fois et se fournit en Orient¹⁴⁷. D'autres servent d'intermédiaires tels Simone di Chiavari ou Micheleto di Recco. Plus nombreux sont les acheteurs venus se pourvoir d'esclaves à Gênes: les minutiers mentionnent des gens de Chiavari, Moneglia, Recco, Rapallo, Sori, Savone, Varazze et Vintimille. Il s'agit, dans les cas où l'on peut déterminer leur profession, d'un boucher, d'un teinturier, de deux laineurs, donc des artisans qui s'ajoutent à quelques marchands. La demande concerne autant les Sarrasins que les esclaves orientaux.

Des hommes d'affaires de toutes les grandes villes de l'Italie médiévale participent au commerce des esclaves. Cinq Amalfitains se portent acquéreurs de sujets sarrasins et d'un Oriental, vendus directement par un maquignon de Valence, Giovanni Frenerio, ou par l'intermédiaire de Génois¹⁴⁸. Deux marchands de Gaète sont également cités parmi les acheteurs d'esclaves, tandis que dans les années 1267-1268, quatre Palermitains se rendent maîtres de quatre Sarrasins¹⁴⁹. Un habitant de Sorrente engage à son service l'esclave affranchie de Manuele Amoroso, qui promet de suivre son nouveau maître jusqu'à sa ville d'origine¹⁵⁰. Deux Napolitains, acquéreurs l'un d'une Sarrasine, l'autre d'une Orientale, complètent cette liste des marchands de Campanie¹⁵¹. Dans tous les cas précédents, Gênes joue vraiment un rôle de redistribution des esclaves en Italie du Sud, car aucun de ces Campaniens n'est cité comme vendeur, tous le sont comme acheteurs.

¹⁴⁷ ASGe, *Notai ignoti*, B. 17, fragment I, c. 182v. Dans ce document, Lanfranco di Sori déclare avoir ramené de *Brachernia* une esclave laze de 14 ans. Il garantit son acheteur contre toute réclamation de l'*imperator Romanorum*. Il s'agit sans doute d'un vol commis au détriment du basileus dans sa célèbre résidence, au nord de Constantinople.

¹⁴⁸ FERRETTO 1901, I, pp. 49 et 363; 2, pp. 167 et 217. Dans ce dernier document, l'origine de l'esclave doit être lue de *imperio de Sodaia* et non de *rupe de Fodara*.

¹⁴⁹ *Ibidem*, I, pp. 116, 91, 367 et ASGe, *Notai antichi*, n. 70, c. 275.

¹⁵⁰ FERRETTO 1901, II, p. 167.

¹⁵¹ ASGe, *Notai antichi*, n. 24, c. 120v et n. 10, c. 12r.

De nombreux Siciliens viennent à Gênes se fournir en esclaves. Un habitant de Syracuse, un Juif de Palerme y acquièrent deux Sarrasins¹⁵². Le nombre des acheteurs de Messine est élevé: on les rencontre sur le marché génois depuis 1240, où un certain Gherardo di Ungla, bourgeois de Messine, achète en quelques jours deux Sarrasines à deux Génois¹⁵³, jusqu'en 1300 où un banquier, Ugolino de Messine, est en contestation avec un pelletier de Chiavari au sujet d'une certaine Margarita, jugée malade¹⁵⁴. Quelques Siciliens sont aussi vendeurs: trois d'entre eux proposent des esclaves originaires de Berbérie et de Malte¹⁵⁵. Il n'y a là rien d'étonnant, puisque des Génois allaient aussi acheter des esclaves en Sicile, tel ce Lanfranchino di Sori qui a ramené à Gênes en 1295 une esclave noire Axia¹⁵⁶.

De même que les Siciliens, les Toscans sont à la fois vendeurs et acheteurs. L'esclave Simoneta passe entre les mains d'un Siennois, Rofredo Bramenzone, avant d'être acquise par Pasquale di Vindercio¹⁵⁷. En 1274 et 1291, deux Siennois achètent deux esclaves sarrasines mises en vente par des Génois¹⁵⁸. Quatre Pisans comparaissent devant les notaires comme acquéreurs de Sarrasins et d'Orientaux, tandis qu'un Lucquois se rend maître d'une jeune Pucella¹⁵⁹. Les Florentins, par leur nombre et leurs activités dominent la colonie toscane à Gênes. Vendeurs, ils mettent sur le marché des esclaves de Malte, de Sardaigne, de Lucera, de Murcie, de Kerkenna¹⁶⁰. Acheteurs, ils emmènent Sarrasins et Orientaux. Mais, comme le montrent les nombreux documents rassemblés par Ferretto¹⁶¹ les achats de laine, les ventes de draps, les opérations de change, occupent beaucoup plus les gens de

¹⁵² *Ibidem*, n. 75/2, c. 182v et n. 27, c. 257v.

¹⁵³ ASGe, *Notai ignoti*, B. 3, fragment 47.

¹⁵⁴ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 119, c. 60v.

¹⁵⁵ LOPEZ 1936, p. 391.

¹⁵⁶ ASGe, *Notai antichi*, n. 148, c. 79v.

¹⁵⁷ *Ibidem*, n. 37, c. 18v.

¹⁵⁸ *Ibidem*, n. 82, c. 299r et n. 64, c. 202v.

¹⁵⁹ *Ibidem*, n. 21/1, c. 99v; n. 70, c. 159v (cité par FERRETTO 1901, I, p. 55); n. 84, c. 217r (*Ibidem*, p. 383); n. 63/1, c. 57r (*Ibidem*, 2, p. 88); n. 9/2, c. 174r.

¹⁶⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 22, c. 121v; *Notai ignoti*, B. 10, fragment 104; n. 84, c. 200v (cité par VERLINDEN 1977, p. 266); n. 131, cc. 8v et 14v; *Ibidem*, B. 22, fragment 10, c. 101r; n. 87, fc. 194v.

¹⁶¹ FERRETTO 1901.

Florence venus à Gênes que les transactions portant sur les esclaves. A ces Toscans il conviendrait d'ajouter quelques marchands de la plaine padane, un Vénitien et un Placentin maîtres de deux Sarrasins acquis à Gênes ¹⁶².

Ainsi, dans toute l'Italie, mais plus particulièrement en Campanie et en Sicile, dans une moindre mesure en Toscane, Gênes redistribue les esclaves importés tant d'Espagne que de la mer Noire ¹⁶³. Il s'agit là d'une fonction portuaire normale; plus surprenante, au contraire, est l'exportation d'esclaves vers des régions qui, par la conquête ou la traite, en sont abondamment pourvues, et particulièrement vers l'Espagne.

Il est aisément concevable que des marchands espagnols viennent à Gênes se pourvoir en esclaves orientaux venus des régions proches de la mer Noire où dominait l'influence génoise. De fait, en 1275, Pietro Safranea de Barcelone acquiert un esclave russe Balada; c'est d'ailleurs là le premier exemple d'exportation d'un esclave oriental ¹⁶⁴. En 1280, un Circasien est vendu au tailleur Oberto habitant Majorque ¹⁶⁵, tandis qu'en 1293 un Majorquin, d'origine génoise devient propriétaire d'un Bulgare ¹⁶⁶. Mais, d'après tous les autres documents en notre possession, Catalans et Majorquins achètent des Sarrasins, originaires en majorité d'Espagne, et pour quelques-uns de Berbérie. Fait plus curieux encore, ces achats ont lieu à des dates rapprochées, entre 1273 et 1282. Nous trouvons en effet parmi les acquéreurs quatre Barcelonais en 1274 et 1275, un certain Guglielmo di Guido de Tortosa en 1273, quatre Majorquins en 1274, 1280 et 1282, et surtout sept marchands de Tarragone en 1274 ¹⁶⁷. Il y avait donc à cette époque une forte demande dans les états de la couronne d'Aragon, poussant les marchands espagnols à reprendre à Gênes les esclaves qu'ils y avaient vendus quelques années plus tôt. Ces besoins en esclaves sont provoqués par l'arrêt de la Reconquista à la fin du long règne de Jaime I, et avant que la

¹⁶² ASGe, *Notai ignoti*, B. 8, fragment 95, c. 167v. et B. 3, fragment 35, c. 19r.

¹⁶³ Le rôle de Gênes comme centre de distribution a été relevé par VERLINDEN 1977, p. 270.

¹⁶⁴ ASGe, *Notai ignoti*, B. 22, fragment 3, c. 56v. (cité par FERRETTO 1901, II, p. 88 et par VERLINDEN 1977, p. 266).

¹⁶⁵ ASGe, *Notai antichi*, n. 123, c. 78r (cité par FERRETTO 1901, II, p. 413).

¹⁶⁶ *Ibidem*, n. 120/1, c. 137r.

¹⁶⁷ Textes dans FERRETTO 1901, I, p. 365, 391, 375, 362; 2, p. 88; et ASGe, *Notai antichi*, n. 69, c. 97v; n. 84, c. 187v; n. 69, c. 97v; n. 73, c. 97v; n. 79, c. 168v.

prise de Minorque par Alphonse III ne fournisse aux Catalans une main-d'œuvre nouvelle à bon compte¹⁶⁸. A Gênes d'autre part, les circonstances permettent de répondre à cette demande, puisque les années 1274 à 1282 voient arriver les premiers contingents d'esclaves orientaux. Une offre plus importante à Gênes correspond à une demande plus grande en Espagne; l'équilibre du marché n'est pas tout à fait réalisé cependant, puisque l'on a constaté une légère baisse des prix dans les années 1275-1279¹⁶⁹.

Les reventes d'esclaves procurent de substantiels bénéfices; est-il possible d'en déterminer le montant? Très peu de documents nous renseignent à cet égard, car il est rare qu'un même esclave soit cité dans plusieurs minutes notariales. Quelques textes cependant dévoilent l'habileté d'un acheteur. Le 8 septembre 1259, le Juif Maruan vend 5 livres une Sarrasine blanche, originaire de Jativa, à Simone di Chiavari; ce dernier cède la dite esclave, le 25 octobre, pour un prix de 9 livres¹⁷⁰. Quatre livres de plus-value en l'espace de six semaines constituent un joli bénéfice! De même, entre le 4 et le 13 septembre 1262, Baldizone Streggiaporco gagne une livre sur un esclave Damiano acheté et revendu rapidement¹⁷¹. Fait plus curieux encore, le 17 novembre 1267 Benvenuto Cavacarra di San Giorgio réalise 2 livres 8 sous de bénéfice sur une esclave olivâtre Fatima, originaire de Murcie, achetée *circa terciam*, et revendue *inter nonam et vesperas*¹⁷².

Il s'agit là de transactions locales. Mais l'esclave fait l'objet d'un commerce qui s'étend à l'ensemble de la Méditerranée. A l'importation comme à l'exportation, il permet au marchand génois d'obtenir un gain appréciable. On peut l'évaluer en comparant les prix de vente des esclaves à Caffa et à Gênes à la même époque. Ainsi, en juin 1291, une Circassienne de 14 ans est vendue 18 livres génoises¹⁷³, soit au cours de 7 deniers et demi par aspre baricat de Caffa, la contre-valeur d'environ 575 aspres; à cet âge le prix moyen à Caffa n'est que de 470 aspres¹⁷⁴. Autre exemple: en novembre 1293,

¹⁶⁸ VERLINDEN 1977, p. 255-258.

¹⁶⁹ Cfr. BALARD 1978, p. 662.

¹⁷⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 34, c. 211v et 118r.

¹⁷¹ *Ibidem*, *Notai ignoti*, B. 8, fragment 95, cc. 61v et 67r.

¹⁷² *Ibidem*, B. 8, fragment 95, c. 108v bis.

¹⁷³ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 120/2, c. 190r.

¹⁷⁴ Cfr. BALARD 1978, p. 644.

une Circassienne de 18 ans vaut à Gênes 20 livres, soit environ 640 aspres, c'est-à-dire 140 aspres de plus que la valeur moyenne à Caffa¹⁷⁵. Le bénéfice, représentant ainsi de 20 à 25% du prix d'achat à Caffa, étonne par sa modicité, si l'on songe aux risques considérables qu'impliquait le transport des esclaves sur des distances aussi longues: fuite à la première escale, ou maladie mortelle due aux effroyables conditions du voyage. Le risque valait sans doute la peine d'être tenté.

Un seul document nous permet de connaître le gain obtenu par un marchand exportant un esclave. En juin 1280, Ansaldo Lavezario di Fossatello confie en commande un esclave circassien à Giovanni di Casanova, chargé de le vendre à Majorque¹⁷⁶. On estime 8 livres de Gênes la valeur du dit esclave. Le 1^{er} février 1281, Giovanni rend ses comptes et déclare avoir vendu le Circassien 9 livres 10 sous réaux de Majorque¹⁷⁷. Un texte contemporain indique le cours des deux monnaies: en 1277, on échange 250 livres de Gênes contre 200 livres réales de Majorque, soit une livre réelle pour une livre 5 sous de Gênes¹⁷⁸. Les 9 livres 10 sous de Majorque correspondent donc à 11 livres 17 sous 6 deniers de Gênes, soit un bénéfice de 3 livres 17 sous 6 deniers, environ 50% de la valeur initiale de l'esclave.

Confier un esclave en commande était pratique courante. En 1285, Giovanni di Moneglia porte en Sicile l'esclave Giorgio appartenant aux héritiers de Viviano di Moneglia¹⁷⁹; il s'engage après vente à réinvestir aussitôt capital et bénéfice. C'est encore en Sicile qu'Ansaldino di Negro doit vendre l'esclave sarrasine que Guglielmo Pesagno lui a confiée en commande¹⁸⁰. Parfois l'opération ne réussit pas: en 1250, Manfredo di Vignolo reprend l'esclave Axeta qu'il avait remise à un marchand de Parme pour la porter en commande en Ultramaré¹⁸¹. En concluant ce type de contrat, le propriétaire, jugeant peu lucrative la vente de l'esclave à Gênes, espérait obtenir d'importants profits outre-mer.

¹⁷⁵ ASGe, *Notai antichi*, n. 109, c. 240v.

¹⁷⁶ *Ibidem*, n. 123, c. 55r.

¹⁷⁷ *Ibidem*, c. 78r.

¹⁷⁸ *Ibidem*, n. 129, c. 182r.

¹⁷⁹ *Ibidem*, n. 80, c. 100v.

¹⁸⁰ *Ibidem*, n. 35, c. 225v.

¹⁸¹ *Ibidem*, n. 27, c. 49r.

Ces bénéfiques ne doivent pas faire illusion. Dans bien des cas, la vente de l'esclave âgé, ou d'aspect peu attrayant, est difficile. Le maître s'efforce alors d'accorder de larges procurations afin de se débarrasser plus facilement d'un sujet qui ne lui convient plus: Pietro Lecavela charge Gabriele Stancone de vendre un esclave noir *viso secreto*¹⁸². Ailleurs, une veuve se décharge sur un familier du soin de vendre l'esclave ayant appartenu à son mari¹⁸³. Parfois, il est possible de déterminer la dépréciation subie par la marchandise humaine en l'espace de quelques années. En 1267, un Génois vend 12 livres une esclave brune Mariema au Juif maître Élie¹⁸⁴. Quatre ans plus tard, Élie ne reçoit plus que 6 livres lorsqu'il vend Mariema, devenue Marieta, à un marchand de Venise¹⁸⁵. Le rapide vieillissement des esclaves femmes peut expliquer cette brutale dépréciation. Sur le marché, la qualité du sujet mis en vente détermine pertes et profits.

Autres utilisations des esclaves

Il existe cependant d'autres moyens de tirer parti d'un esclave. On peut par exemple l'échanger, comme ce fabricant de chausses, Giovanni Becco, qui en 1296 remet son esclave Paul à un chevalier qui lui confie la jeune Catalina¹⁸⁶. On peut aussi louer les services d'un esclave pour une période déterminée. Le preneur acquitte alors, devant notaire, un loyer toujours inférieur au prix de vente moyen des esclaves. En 1281, par exemple, Bartolino di Asture vend à Opezzino di Aldono les services de son esclave Martino *dragumanus de Sclavonia*, pour une période de 15 ans, au taux de 6 livres. Le dit esclave, utilisé comme interprète, jure sur l'Évangile d'observer ce contrat¹⁸⁷. Voici donc un sujet de grande valeur dont son maître entend tirer parti, tout en en gardant la propriété. Autre exemple: un esclave est confié à un artisan qui s'engage à lui apprendre un métier. Ainsi, en septembre 1276, Antonia Vusteria loue son esclave Lancelot¹⁸⁸ au tondeur

¹⁸² *Ibidem*, n. 83, c. 140r.

¹⁸³ *Ibidem*, n. 75/1, c. 98r.

¹⁸⁴ *Ibidem*, n. 70, c. 271r (cité par FERRETTO 1901, I, p. 110 et VERLINDEN 1977, p. 267).

¹⁸⁵ ASGe, *Notai ignoti*, B. 8, fragment 95, c. 167v. Il s'agit de la même personne, puisque ce document mentionne l'achat de l'esclave en 1267.

¹⁸⁶ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 133, c. 35v.

¹⁸⁷ *Ibidem*, n. 80, c. 22v.

¹⁸⁸ Sur l'influence des épopées médiévales, cfr. DELORT 1966, p. 224.

de draps Guglielmo di Varisio qui se charge de l'instruire pendant six ans, sans frais¹⁸⁹. Si la location ne rapporte rien à la dite Antonia, celle-ci espère que son esclave, une fois formé, lui procurera un bon profit. L'esclave peut aussi être confié en gage, comme tout autre bien. En 1251, le notaire Tealdo remet en gage à Oberto di Tommaso son esclave Marieta, en même temps qu'une maison de Sestri¹⁹⁰. En d'autres occasions, une vente fictive déguise un emprunt dont l'esclave constitue le gage; le prêteur promet de restituer l'esclave, lors du remboursement de la somme qu'il a avancée¹⁹¹. Un document de 1281 montre une autre utilisation possible d'un esclave: Matteo di Riva, avant de partir pour la Roumanie, confie Astesano à la garde de Blasio Cervelario. Celui-ci jouira des services de l'esclave jusqu'au retour de Matteo. En cas de fuite, Blasio s'engage à payer 10 livres au propriétaire, mais est dispensé de tout dédommagement si le dit Astesano meurt avant le retour de son maître¹⁹².

L'importance de la mortalité dans la population servile nous échappe. Les transports depuis l'Espagne ou la mer Noire, longs et effectués dans de lamentables conditions de promiscuité et de sous-alimentation, sont redoutables pour les esclaves. Les femmes enceintes valent moins cher que leurs compagnes du même âge, différence qui tient compte de la mortalité en couches, certainement élevée. Les cas de fuite nous sont mieux connus. Souvent en effet, le propriétaire frustré donne à ses proches une procuration pour récupérer l'esclave fugitif; devant le notaire, il fournit alors des indications précises sur l'individu en fuite; l'un a tel signe distinctif, d'autres ont été acquis depuis un, deux ou huit ans, ce qui prouve qu'une longue dépendance n'ôte pas tout désir de retrouver la liberté.

Autre sujet d'étonnement: les fuyards sont parfois aidés par des Génois. En 1243, Giovanni di S. Stefano reconnaît que son fils Rainaldo a favorisé la fuite des deux esclaves de Fulco Zaccaria, Saït et Asmet. Il s'engage à dédommager le propriétaire¹⁹³. En novembre 1277, Giovanni Favale d'Amalfi promet

¹⁸⁹ ASGe, *Notai antichi*, n. 73, c. 241r.

¹⁹⁰ *Ibidem*, n. 28, c. 1r.

¹⁹¹ *Ibidem*, n. 84, c. 217r-v. et n. 90, cc. 191v.-192r.

¹⁹² *Ibidem*, n. 49, c. 107v. (cité par FERRETTO 1901, II, p. 413). En cas de fuite d'un esclave confié par son propriétaire à un tiers, ce dernier paie un dédommagement, mais reçoit tous les droits de l'ancien maître sur l'esclave fugitif (ASGe, *Notai antichi*, n. 82, c. 299r).

¹⁹³ *Ibidem*, n. 20/2, c. 32r.

de ne pas porter plainte contre Guideto di Braia del Bisagno, dans la maison duquel a été retrouvé son esclave Pinello. Il reçoit en échange 2 livres du Génois¹⁹⁴. On ignore les raisons de ces complicités; peut-être sont-elles le fait d'hommes libres prenant en pitié un esclave maltraité. Il est certain que les mobiles humanitaires, les scrupules religieux d'une société conciliant mal l'intérêt immédiat et les œuvres nécessaires au salut doivent être pris en considération. Les nombreux actes d'affranchissement que contiennent les minutiers notariaux sont la preuve que l'esclave pouvait, avec l'accord de son maître, retrouver une certaine dignité, devenir l'un de ces nombreux serviteurs auxquels les chefs de famille accordent un legs dans leur testament.

Les affranchissements

L'affranchissement touche 69 esclaves, soit environ un sixième de la population servile que nous avons étudiée. A l'exception d'un cas, une fillette de 5 ans, dont la mère est encore esclave, la minute notariale n'indique pas l'âge auquel les esclaves recouvrent la liberté. Il s'agit vraisemblablement d'adultes, de sujets établis à Gênes depuis quelques années. On le pressent au fait que la presque totalité des esclaves libérés est baptisée, ce qui est loin d'être le cas pour les Orientaux, et à plus forte raison, pour les Sarrasins cités dans les contrats de vente. La minorité d'affranchis non encore baptisés se compose d'esclaves nommés Asia, Axia, Gimella, Maomet, Fatima, mis en liberté par des maîtres eux-mêmes Sarrasins, tel Asmet *scriba Communis Janue de litteris sarracenis*¹⁹⁵, ou bien rachetés par des Sarrasins. Certains de ces rachats méritent une mention particulière. Moïse, *scriba litterarum sarracinescharum* rachète en 1247 une certaine Axia à Sozzobono di S. Donato¹⁹⁶. Quelques années plus tard, c'est un Sarrasin de Tunis qui donne 10 livres à Nicola di Madio, pour prix de la liberté de la Sarrasine Asia; la nouvelle affranchie promet à son ancien maître 3 autres livres payables dans les six mois, dette dont elle s'acquitte avant terme, en novembre de la même année¹⁹⁷. Plus curieux encore est l'affranchissement de Maomet, fils de feu Bombachi Benaïed *de Mesteganino* (Mostaganem) et de Gimella *de Arabis de Cabilla Beneieie* (une tribu de Kabylie?), accordé par Ugo Mulferrio, *intuitu*

¹⁹⁴ *Ibidem*, n. 93, c. 72r (cité par FERRETTO 1901, II, p. 167).

¹⁹⁵ *Ibidem*, n. 82, c. 242r.

¹⁹⁶ *Ibidem*, n. 34, c. 27v.

¹⁹⁷ *Ibidem*, c. 195r et c. 124r.

divine maiestatis et pro honore Comunis Janue et domini regis de Tunixi. L'acte est d'ailleurs conclu en présence d'un interprète et de cinq Sarrasins de Tunis¹⁹⁸. On peut ajouter à ces actes le rachat de l'esclave circassien Orco par Giovanni de Jarchaxia, un affranchi, qui témoigne de cette solidarité ethnique et peut-être familiale dont R. Delort a relevé plusieurs exemples chez les Tartares de Gênes à la fin du XIV^e siècle¹⁹⁹.

Ces cas très particuliers de rachat échappent aux conditions générales d'affranchissement, dont la diversité est grande. Un chef de famille, pour récompenser ses esclaves des services qu'ils lui ont rendus, les affranchit volontiers par testament. Nous avons cité celui du drapier Guglielmo Cafaraino qui en mai 1296, accorde la liberté à ses six esclaves, à l'un sans conditions, aux autres en échange d'un service de 5 ou 10 ans auprès de ses frères²⁰⁰. Quelques testateurs prévoient la dot que les légataires devront accorder à l'esclave affranchie, lors de son mariage²⁰¹. Dans certains cas, la générosité du maître n'est guère désintéressée: l'épicier Guideto affranchit ses esclaves, Margarita et Martino, mais déclare nulle cette mise en liberté s'il guérit de sa maladie²⁰².

Les scrupules religieux sont le motif le plus souvent invoqué lors de l'affranchissement d'un esclave. Un maître, pour le repos de son âme (*pro remedio anime* ou bien *intuitu divine maiestatis*) libère sans condition son esclave. Parfois la veuve ou les héritiers accomplissent ce geste que l'homme n'a pu exécuter avant de mourir. L'affranchissement gratuit ainsi réalisé concerne 39 individus, soit plus de la moitié des cas parvenus à notre connaissance. La mise en liberté est le plus souvent immédiate; parfois le propriétaire prend soin de préciser qu'elle n'aura lieu qu'après son décès. La générosité du maître est suspecte, lorsqu'il affranchit sans condition le fils ou la fille de son esclave, en laissant la mère dans la servitude, ou en exigeant d'elle quelques années de travaux. L'enfant est trop jeune pour rendre des services que l'on peut encore attendre de la mère²⁰³.

¹⁹⁸ ASGe, *Notai ignoti*, B. 6, fragment 72.

¹⁹⁹ DELORT 1966, p. 237.

²⁰⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 90, c. 110v-111r.

²⁰¹ *Ibidem*, n. 132, c. 252r.

²⁰² *Ibidem*, *Notai ignoti*, B. 19, fragment 2, pièce 1.

²⁰³ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 9/1, c. 149r-v (cité par FERRETTO 1901, II, p. 167); n. 87, c. 309r; *Notai ignoti*, B. 16, fragment 4, c. 12v.

L'intérêt n'est pas absent des procédures d'affranchissement: le maître d'un esclave entend bien souvent se faire payer le prix de la liberté qu'il accorde. Il peut exiger de l'esclave un dédommagement, plus souvent l'obliger à servir plusieurs années sans rétribution. C'est une pratique fréquente que de faire figurer dans l'acte d'affranchissement une clause selon laquelle la nouvelle affranchie s'engage à verser une somme plus ou moins importante à son ancien maître: 10 livres pour Benvegnuta en 1241, 13 livres pour Asia en 1259, 20 livres pour Sibelina en 1275 et jusqu'à 30 livres pour le Bulgare Jane en 1289²⁰⁴. Il suffit de comparer ces sommes avec les prix moyens des esclaves, pour constater que la liberté est très chèrement acquise. Lorsque Sibelina, originaire de Valence, emprunte 7 livres pour se racheter, elle s'inflige une lourde charge, même si les remboursements doivent être fractionnés et espacés²⁰⁵. Les emprunts de ce type sont alors contractés plus volontiers auprès de tiers qu'auprès de l'ancien maître.

Reste une autre solution pour ne pas perdre l'esclave, tout en lui accordant la liberté: exiger de lui quelques années de services sans salaire. Le propriétaire satisfaisait ainsi sa conscience, en s'assurant dans de bonnes conditions le travail de l'esclave. Parmi les huit contrats d'affranchissement comportant cette clause, le temps de service imposé est très variable: 5 ans dans 5 documents, 2 ans et 1 an dans deux autres, toute la vie du maître dans un autre cas. L'affranchissement peut enfin n'être qu'apparent: les frères Pignataro mettent en liberté leur esclave Margarita à condition qu'elle serve Dieu dans un hôpital ou dans un monastère; sinon, la dite esclave sera de nouveau réduite en esclavage²⁰⁶.

Quel peut être le sort de ces affranchis dans la société génoise? Il est incontestable que certains d'entre eux possédaient une certaine aisance. Ainsi Aldeta, affranchie des frères Cigala, à peine mise en liberté, est capable de payer une dot de 10 livres sur ses fonds propres²⁰⁷. Susana, ancienne esclave de Tommaso Doria, a payé 8 livres pour sa libération, et s'engage à verser à son ancien maître une livre par an, pendant six ans²⁰⁸. Plus surpre-

²⁰⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 26/1, c. 157r; n. 34, cc. 195r et 124r; *Notai ignoti*, B. 22, fragment 3, c. 67v; B. II, fragment 23.

²⁰⁵ *Ibidem*, B. 20, fragment 2.

²⁰⁶ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 65, c. 184r (cité par FERRETTO 1901, II, p. 89).

²⁰⁷ *Ibidem*, n. 35, c. 129r-v.

²⁰⁸ *Ibidem*, n. 97, c. 97r.

nant encore est le cas de ce Bulgare Jane qui, pour recouvrer la liberté, doit verser 20 livres dans les huit jours, 5 livres dans le délai d'un an, et 5 livres encore l'année suivante²⁰⁹. Jane recourt sans doute à l'emprunt, puisqu'il ne peut verser les 20 livres au moment de son affranchissement. D'anciens esclaves participent au rachat de leurs frères de race: plusieurs Sarrasins rachètent des esclaves sarrasins, de même que Giovanni de Jarchaxia « attaché à Giacomo Lomellino » aide le Circassien Orco à sortir de la servitude²¹⁰. Ainsi durent se créer à Gênes de petites communautés ethniques formées par d'anciens esclaves: auprès d'elles, les nouveaux affranchis pouvaient trouver aide et soutien.

Comment s'employer pourtant, une fois la liberté recouvrée? Les affranchis de valeur n'ont guère de difficultés: il est probable que l'interprète Martino de *Sclavonia* pourra être utilisé dans les bureaux du gouvernement génois, ou bien aidera les marchands dans leurs transactions. Les deux interprètes sarrasins, Moïse et Asmet Ben Aderamen sont sans doute d'anciens esclaves ayant acquis, grâce à leur instruction, une fonction officielle. Mais que peuvent espérer tous les esclaves qui furent arrachés très jeunes à leur pays et affranchis après de longues années de services, au seuil de la vieillesse? Certains affranchis adoptent le métier de leur ancien maître: on connaît ainsi le fromager Ugheto *olim sclavus quondam Raynaldi de Pomario formaiarii*; il achète des marchandises à un aubergiste, et un autre affranchi Joham *qui fuit de Nocleria, olim sclavus quondam Johannis de Stella albergatoris* se porte garant du paiement²¹¹. Le Circassien Rolando devenu fabricant de chaussettes est assez riche pour payer la dot d'une certaine Giacomina d'Alexandrie, une affranchie, prouvant encore qu'il existe une solidarité entre anciens esclaves²¹². Quant aux affranchies, il est vraisemblable qu'elles restaient au service de leurs anciens maîtres, ou cherchaient un emploi auprès d'une autre famille. Le nombre élevé des serviteurs, en majorité de sexe féminin, mentionnés dans les testaments, semble attester que, dans la servitude comme dans la liberté, les femmes esclaves puis affranchies sont vouées aux travaux domestiques. Ces humbles tâches nous sont évoquées par une minute notariale. En 1277, Giovannina, ancienne esclave de Manuele

²⁰⁹ ASGe, *Notai ignoti*, B. II, fragment 23.

²¹⁰ *Ibidem*, *Notai antichi*, n. 49, c. 230r.

²¹¹ *Ibidem*, n. 37, c. 161r.

²¹² *Ibidem*, n. 37, c. 18r.

Amoroso, s'engage à servir pendant dix ans Giovanni Zarlono de Sorrente et à l'accompagner dans son pays. Elle ne touchera aucune rétribution, seulement le vivre, le couvert et des vêtements²¹³. Des rives de la mer Noire à Gênes, et de Gênes à Sorrente, de la servitude à la liberté, la malheureuse Giovannina change de cadre de vie, non de condition.

Quelle diversité de sort chez ces esclaves affranchis! Les uns, peu nombreux, habiles et instruits, trouvent une place dans la société génoise qui leur assure, sinon la richesse, du moins un sort enviable: interprètes, gens de métier qui ont succédé à leurs anciens maîtres et sont devenus les égaux des boutiquiers et des artisans. Les autres, prématurément vieillies, restent, même après leur affranchissement, des biens de famille transmis par le maître à ses héritiers, avec un pécule qui récompense de longues années de services. Ils forment les uns et les autres de petites communautés plus ou moins assimilées, mais qui se distinguent des Génois par un jargon peu compréhensible, par le pittoresque des traits qui n'a pas échappé aux peintres siennois²¹⁴.

Il est vrai qu'à l'époque où Pietro Lorenzetti représentait des Tartares sur ses fresques, les esclaves étaient déjà beaucoup plus nombreux dans les grandes villes marchandes italiennes. En effet, lors de notre enquête, qui s'est efforcée d'être exhaustive, nous n'avons rencontré que 418 esclaves: chiffre modeste, confronté au grand nombre des minutes dépouillées. Cela signifie que, dans la seconde moitié du XIII^e siècle, l'emploi de l'esclave ne s'est pas encore répandu dans l'ensemble de la société génoise. Certes, de riches marchands, de gros artisans, quelques « fonctionnaires » possèdent des Sarrasins ou des Orientaux qu'ils utilisent aux tâches domestiques ou aux travaux artisanaux. Certes, l'on vient de Florence, de Campanie et même d'Espagne acquérir quelques esclaves à Gênes. Il faut cependant attendre les effets de la régression démographique du XIV^e siècle pour que l'esclave devienne, non plus un luxe, mais une nécessité, attendre aussi le prodigieux essor du commerce génois en Orient, et particulièrement en mer Noire, dans les années 1320-1340, pour que Gênes soit capable de répondre à ces nouveaux besoins en esclaves, et devienne ainsi, au cœur de la Méditerranée, un des plus importants relais de la traite.

²¹³ *Ibidem*, n. 85, c. 101r (cité par FERRETTO 1901, II, p. 167).

²¹⁴ Pietro Lorenzetti, représentant vers 1331 des Tartares assistant au martyre des Franciscains de Tana, a pris ses modèles sur les places publiques de Sienne: cfr. ORIGO, planches 1 à 4.

La femme esclave à Gênes (XII^e-XV^e siècles)

En mars 1274, Guglielmo d'Acre, Raymond Gérard de Marseille et douze autres marchands vendent à Filippo della Volta les deux tiers d'une esclave Giovannina. En novembre 1368, une femme d'Albenga vend à une compatriote du val Trebbia la moitié d'une esclave tatare reçue en héritage¹. Dans un colloque qui s'intéresse aux saintes, aux reines et aux femmes de la société nobiliaire, le sort de ces pauvresses, dont on se partage la possession, dont on loue les services, dont on fait la vente en même temps qu'une chèvre ou un cantare de miel, ne mérite guère en apparence qu'on s'y attache. Pourtant, par leur idiome, leurs traits mongoloïdes ou basanés, leurs mentalités et modes de vie, elles constituent un groupe original dans la société génoise, qu'une masse importante de minutes notariales nous fait connaître à différentes époques du Moyen Age. Sur l'histoire de ces sous-êtres venus des bords de la mer Noire ou des terres ibériques reprises par la Reconquista, il y a même abondance de travaux et de recherches². Je me propose d'en présenter une vue synthétique avant de voir si ces humbles femmes, *intellectu deficientes*, aux dires de saint Thomas³, réussissent à être davantage que des objets ou des marchandises, pour s'insérer en tant que femmes dans la société génoise.

* Pubblicato in *La femme au Moyen Age*, éd. M. ROUCHE - J. HEUCLIN, Maubeuge 1990, pp. 299-313.

¹ Archives d'État de Gênes (abrégé ASGe), *Notai antichi*, n. 79, c. 166v; n. 218, c. 37v.

² TRIA; VITALE 1949a, pp. 66-74; PISTARINO 1964, pp. 353-374; PISTARINO 1966, pp. 85-94; DELORT 1966, pp. 215-250; BALBI 1966b, II, pp. 1025-1029; BALARD 1968, pp. 627-680; GIOFFRÈ 1969b, pp. 321-326; GIOFFRÈ 1971; HAVERKAMP; VERLINDEN 1976, pp. 37-57; VERLINDEN 1977, II, pp. 427-549; BALARD 1978, II, pp. 785-833; BALLETO 1987, pp. 263-283; PISTARINO 1987, pp. 285-304; BALARD 1983a, pp. 71-77. Sur les problèmes de l'esclavage dans le monde méditerranéen, voir HEERS 1981.

³ « Nam illi qui intellectu preminent, naturaliter dominantur; illi vero qui sunt intellectu deficientes, corpore vero robusti a natura videntur instituti ad serviendum sicut Aristoteles dicit in sua Politica, cui etiam concordat sententia Salomonis qui dicit « qui stultus est serviet sapienti », cité par VERLINDEN 1977, II, p. 25.

L'esclavage à Gênes à la fin du Moyen Age ne peut plus être considéré comme un phénomène marginal. Dans une ville qui du XII^e au XV^e siècle constitue une véritable plaque tournante de la traite, l'esclavage représente une réalité sociale indéniable: peut-être près de 10% de la population génoise au début du XIII^e siècle, assurément plus de 4% dans les années 1380 et encore 4,12% en 1458, si l'on s'en tient aux estimations basses des spécialistes de la démographie. En termes de nombre, près de deux mille esclaves au début du XIII^e siècle, près de 5.000 en 1381, plus de 2.000 en 1458, alors que la traite est en recul et que la peste a fait régresser la population de Gênes⁴. Bref, du XII^e au XV^e siècle, il n'est guère de maison aristocratique ou bourgeoise qui ne possède une esclave, même si les fluctuations de la traite ont pu faire varier du simple au triple l'effectif de la population servile au cours des quatre derniers siècles du Moyen Age.

Or, parmi cette population, les femmes occupent une place de plus en plus prépondérante. Leur proportion par rapport à leurs compagnons d'infortune s'est élevée constamment depuis le XII^e jusqu'au XV^e siècle. Dans les actes notariés du milieu du XII^e siècle, les femmes sont moitié moins nombreuses que les hommes; mais dès les années 1190, la proportion se renverse. Au cours du XIII^e siècle, 62,9% des esclaves connus sont des femmes; 65,5% au siècle suivant et 86,4% au XV^e siècle, d'après les minutes notariales⁵. L'esclavage à Gênes se rapproche ainsi des modèles toscan et sicilien, dont il était encore fort éloigné aux XIII^e et XIV^e siècles; il connaît la même évolution qu'à Venise où la proportion des femmes s'accroît entre le XIV^e et le XV^e siècle⁶. La raison de cette prédominance est simple: à Gênes comme dans les autres républiques maritimes italiennes, la main d'œuvre servile ne s'occupe guère des travaux des champs ou de l'échoppe; elle est mobilisée avant tout pour les tâches de la maison. L'«ennemi domestique», pour reprendre l'expression d'Iris Origo, se présente sous les traits d'une Orientale, auxiliaire de la maîtresse de maison et élément essentiel de son bien-être et de son rang social⁷.

⁴ Voir les estimations de HAVERKAMP; pp. 173-175; VERLINDEN 1977, II, pp. 446 et 511; GIOFFRÈ 1971, pp. 79-80; BALARD 1978, II, p. 817; HEERS 1981, pp. 123-126. Selon ce dernier, les femmes-esclaves pourraient représenter au XV^e siècle près de 10% de la population féminine libre.

⁵ BALARD 1978, II, p. 802; GIOFFRÈ 1971, p. 79.

⁶ ORIGO, p. 336; VERLINDEN 1963a, pp. 23-29; VERLINDEN 1976, pp. 113, 126, 139. Il n'y a pas de donnée de synthèse dans VERLINDEN 1977, II.

⁷ HEERS 1981, pp. 158-163.

Orientales en majorité, ces servantes privées de liberté n'en ont pas moins des origines ethniques diverses. Au XII^e siècle, deux groupes prédominent: les Sarrasines et les Sardes. Les premières, mises en vente par des Catalans et des Languedociens, sont incontestablement les victimes des opérations de la Reconquista et des razzias de frontière dans la péninsule ibérique, qui alimentent la traite vers Gênes et jusque vers Byzance⁸. Le cas des Sardes est moins simple: sans doute sont-elles aussi des éléments capturés lors des conflits entre Génois et Pisans ou entre les divers judicats de l'île; mais il semble bien que les juges sardes n'hésitent pas à vendre des *ancillae* serves qui, par transfert de statut, sont considérées, une fois arrivées à Gênes, comme de véritables *mancipia*, privées de tout droit et de toute liberté⁹. Au cours du XIII^e siècle, deux phénomènes de grande ampleur modifient la traite à Gênes: les succès de la Reconquista à Valence en 1239, à Murcie en 1266, à Minorque en 1287, jettent sur le marché de nombreuses victimes sarrasines, au point que de 1239 à 1274 les trois quarts des esclaves présentes à Gênes viennent de l'Islam ibérique. Mais, à partir de 1275, l'ouverture de la mer Noire aux hommes d'affaires génois bouleverse la composition ethnique de la population servile; les Sarrasines d'Espagne, mais aussi de Cyrénaïque et de Berbérie, ne représentent plus que le quart des *mancipia*, et les Orientales envahissent le marché: Circassiennes, Lazes, Bulgares, Abkhazes et Coumanes se retrouvent à Gênes à peu près dans les mêmes proportions qu'en Crimée à la fin du XIII^e siècle. Gênes reçoit désormais la marchandise humaine dont Caffa dispose¹⁰.

A partir des années 1300, en effet, les Sarrasines disparaissent progressivement pour laisser la place aux Orientales. La diversité des races – Russes, Coumanes, Circassiennes, Abkhazes, Mingréliennes, Alaines et Tatares – se réduit après 1350 au bénéfice de ces dernières qui exercent une prépondérance absolue dans la seconde moitié du XIV^e siècle. On pourrait même se demander si les contacts fréquents des Génois de Caffa avec les khanats mongols n'ont pas fait considérer systématiquement comme Tatares toutes les esclaves des régions pontiques, d'où qu'elles viennent. En tout cas, de 1350 au début du XV^e siècle, les Tatares représentent plus de 80% de l'effectif servile à Gênes, et dans ce groupe les femmes sont beaucoup plus

⁸ VERLINDEN 1977, II, pp. 429-430; BALBI 1966b, II, p. 1029.

⁹ PISTARINO 1982, pp. 17-30.

¹⁰ BALARD 1968, p. 645; VERLINDEN 1977, II, pp. 451, 458-460.

nombreuses que les hommes, 70 contre 30%¹¹. Cette prépondérance se maintient dans le premier quart du XV^e siècle, puis s'efface. Viennent alors au premier plan les Circassiennes et les Russes, pratiquement à égalité, et précédant de loin les Tatares, les Maures, les Abkhazes, les Bulgares, les Bosniaques, les Turques, les Hongroises, les Albanaises et quelques autres groupuscules ethniques, mal représentés, les Guanches des Canaries, les Mingréliennes, les Grecques et les Noires. Au total, sur l'ensemble du XV^e siècle, les Circassiennes et les Russes forment chacune 20% de l'effectif servile, les Tatares, les Maures et les Abkhazes, respectivement 11,3%, 8,6% et 9,1%. On notera bien sûr qu'après 1475, date de la chute de Caffa, le groupe des esclaves originaires des régions pontiques n'est plus qu'une survivance¹².

Ces origines ethniques ne sont pas indifférentes. S'il est difficile de parler de racisme dans une société où la présence d'esclaves étrangères n'a jamais soulevé d'objection, mais est au contraire appréciée, il faut relever une réticence certaine devant les esclaves noires, mal admises dans la société génoise, comme domestiques, concubines ou nourrices. A l'inverse, les Grecques, très recherchées, sont aussi peu nombreuses que les Noires, dans la mesure où se répand à la fin du XIV^e siècle l'idée qu'il est illégitime de réduire en esclavage des populations chrétiennes¹³. Le goût des acheteurs pour telle ou telle race, ou *a contrario* leur aversion, infléchit la demande et influence le prix et l'âge auquel les femmes esclaves sont mises en vente.

Dans le formulaire notarié, l'âge est une donnée fort imprécise; le vendeur est bien souvent incapable de l'indiquer; il se contente de répéter l'évaluation fournie par le premier propriétaire. Le notaire et ses clients recourent plus aisément aux chiffres pairs et aux multiples de cinq, mais ignorent les esclaves de 19, 21, 23, 27 et 29 ans. L'expression *vel circa* prudemment ajoutée au nombre d'années marque bien qu'il s'agit d'une approximation. Ce n'est qu'à partir de la fin du XIII^e siècle que le formulaire comporte normalement l'âge de l'esclave. Les femmes mises en vente sont alors un peu plus âgées que leurs compagnons; la moyenne d'âges s'établit à 17,9 ans chez celles-ci, à 16,7 ans chez ceux-là. Les ventes

¹¹ DELORT 1966, pp. 219 et 222; BALARD 1978, II, pp. 794-796.

¹² GIOFFRÈ 1971, pp. 11-61 et tableau p. 75; VERLINDEN 1977, II, pp. 484-493; BALLETO 1987, pp. 266-271.

¹³ VERLINDEN 1964, pp. 427-456.

d'*ancillae* concernent surtout des sujets âgés de 17 à 20 ans et très rarement de plus de 25 ans. A la fin du XIII^e siècle, la jeunesse de la population servile génoise est remarquable: les adolescentes l'emportent de loin sur les mères de famille¹⁴. A partir de 1300, en revanche, le vieillissement des esclaves est indéniable. La moyenne d'âges s'établit à 19,4 ans avant 1350, à 22 ans dans la seconde moitié du XIV^e siècle. On trouve encore sur le marché 11% de femmes de plus de trente ans. Cette évolution est due en grande partie aux conséquences démographiques de la Peste Noire et des récurrences de l'épidémie. Les marchés orientaux ne répondent pas toujours de manière satisfaisante à une demande accrue; on garde plus longtemps l'esclave acquise dans la famille, on l'affranchit ou on la vend à un âge plus avancé¹⁵. Le phénomène s'accroît encore au XV^e siècle. Les moyennes d'âges par décennies établies par D. Gioffrè illustrent le rapide vieillissement de la population servile à Gênes: l'âge moyen passe de 21 ans entre 1401 et 1410 à 35-38 ans à la fin du XV^e siècle. Le ralentissement de la traite, surtout après 1453, raréfie le recrutement des Orientales; en comparaison les Maures, les Canariennes, les Bosniaques et les Turques ont des moyennes d'âges inférieures mais ne peuvent suffire à la demande.

La femme-esclave n'est pas une marchandise comme une autre. Lorsqu'il s'agit d'estimer sa valeur, bien des facteurs subjectifs interviennent, qui tiennent à l'esclave lui-même mais aussi aux besoins et aux désirs des parties intéressées. La couleur de la peau, la finesse ou la grosseur des traits, la jeunesse réelle ou apparente, la taille et la bonne santé du sujet, sont autant de variables qui interdisent de strictes comparaisons d'une race à l'autre, d'une période à l'autre.

La fixation du prix peut aussi résulter d'un coup de cœur, d'un emballement de l'acheteur, aussitôt exploité par le marchand. Mais au total, les dépréciations des esclaves défectueux sont largement compensées par les hautes valeurs qu'atteignent des sujets exceptionnels. Les Orientales sont mieux appréciées que les Turques ou les Sarrasines, les peaux blanches que les brunes, les olivâtres ou les noires. Si le prix d'une esclave isolée ne signifie pas grand chose, établir des moyennes décennales et surtout suivre leur évolution révèle les tendances profondes du marché.

¹⁴ BALARD 1968, pp. 652-655.

¹⁵ DELORT 1966, pp. 230-236; BALARD 1978, II, pp. 804-810.

Première remarque: le contraste du prix entre les deux sexes est une constante dans l'histoire de l'esclavage à Gênes. Les femmes sont toujours plus recherchées que les hommes et gardent plus longtemps leur valeur que leurs compagnons d'infortune; à trente ans encore, elles sont aussi prisées qu'une adolescente de quinze ans, le maximum de la courbe étant atteint entre 22 et 24 ans. Seconde constatation: les fluctuations de prix reflètent les difficultés d'approvisionnement; elles marquent une hausse par paliers du XIII^e au XV^e siècle. Au XIII^e siècle, en sont responsables les à-coups de la Reconquista et la lente arrivée des esclaves orientales: les prix doublent et parfois triplent entre 1239 et les années 1290¹⁶. Au XIV^e siècle, la hausse est lente et régulière jusqu'en 1348, mais les prix s'envolent dans les années qui suivent la grande pandémie. Ils se stabilisent entre 1355 et 1360 avant de connaître une nouvelle hausse brutale de 1375 à 1385, alors que la guerre de Chioggia et des conflits dans les régions pontiques perturbent les courants de la traite. En un siècle, les femmes-esclaves ont vu leur prix doubler en valeur réelle; l'augmentation est moindre lorsque l'on compare la valeur moyenne à celle d'un indice-type, comme le prix de la mine de grain¹⁷. Après 1400, la hausse s'amplifie puisqu'elle porte le prix moyen des esclaves orientales de 76 1.10 s. au début du XV^e siècle à près de 230 livres en 1490¹⁸. Même en tenant compte de la dépréciation de la livre de monnaie courante, qui perd la moitié de sa valeur dans la même période¹⁹, le renchérissement des esclaves-femmes n'en reste pas moins réel; la traite orientale s'épuise après 1453 et la clientèle génoise accepte lentement le recours à des *mancipia* d'autre origine. Dans les dernières décennies du Moyen Age, la femme-esclave est une denrée chère. Il faut jouir d'une certaine aisance pour l'acquérir. Ainsi l'esclavage domestique ne s'est-il pas diffusé également dans toutes les couches de la société génoise.

Les contrats de vente et d'affranchissement, complétés par de rares livres de comptes du XV^e siècle, aident à déterminer qui possède une ou plusieurs esclaves. Le registre de la gabelle perçue en 1458 sur les possesseurs d'esclaves distingue les nobles et les *popolani*, les premiers regroupés en *alberghi* ou clans familiaux, les seconds par quartiers ou *conestagio*. Chez

¹⁶ BALARD 1968, pp. 657-663.

¹⁷ BALARD 1978, II, pp. 810-815; DELORT 1966, pp. 241-244.

¹⁸ GIOFFRÈ 1971, p. 133; VERLINDEN 1977, II, p. 517.

¹⁹ FELLONI 1975, pp. 331-332.

les nobles, la possession de deux *ancillae* semble tout à fait normale; chez les Doria, par exemple, on rencontre quinze possesseurs d'une seule esclave, mais vingt-quatre de deux; chez les Lomellini, onze possesseurs d'une esclave et quinze de deux. Les proportions sont du même ordre chez les Grimaldi, mais se renversent chez les Spinola et les Giustiniani. Du côté des *popolani*, l'effectif se resserre; en 1460, la source indique 541 possesseurs d'une esclave et seulement 88 de deux. La proportion des femmes dépassant alors 96% de la population servile, l'esclavage génois porte exclusivement sur des servantes non-libres²⁰.

Les minutes notariales sont plus précises encore; elles indiquent en effet quelles professions se rendent acquéreurs d'esclaves. En tête, du XIII^e au XV^e siècle, viennent les notaires qui forment à Gênes une bourgeoisie aisée à laquelle sont confiées les plus hautes charges de l'État, chanceliers, prieurs, protecteurs des *compere*²¹. Leur choix se porte plus volontiers sur les femmes, auxiliaires des services domestiques, mais leur niveau de vie leur permet rarement d'en posséder plusieurs. Parmi les professions aujourd'hui qualifiées de libérales, les propriétaires d'esclaves se rencontrent en assez grand nombre chez les médecins et chirurgiens, les hommes de loi, les courtiers et les banquiers, les clercs et les scribes. Parmi les gens de métier, cinquante-neuf « arts » sont concernés par l'esclavage aux XIV^e siècle, une cinquantaine au siècle suivant. La liste cumulée place en tête les forgerons, suivis des épiciers, des fabricants de chausses, des drapiers, des taverniers et des artisans lainiers. En revanche, les horticulteurs de la vallée du Bisagno, les maîtres de hache, les tonneliers, les bouchers et les meuniers acquièrent peu de femmes; ils ont surtout besoin de compagnons de travail. Bref notre liste reflète la richesse et la puissance des divers corps de métiers, mais non les véritables hiérarchies sociales, puisque les marchands sont rarement cités avec leur qualification²².

La profession des maîtres est un indice des besognes auxquelles l'on destinait les femmes-esclaves. En décembre 1376, par exemple, la Bulgare Marieta est confiée à Nicoloxia « ad discendum artem dicte Nicoloxie frixiorum taliandi et aurum filandi »²³. Dans les divers métiers de l'industrie

²⁰ GIOFFRÈ 1971, pp. 74-76; VERLINDEN 1977, II, pp. 497-511.

²¹ COSTAMAGNA 1970.

²² GIOFFRÈ 1971, p. 86 et BALARD 1978, II, pp. 820-821; HEERS 1981, p. 141.

²³ DELORT 1966, p. 248, note 1.

textile, les *mancipia* deviennent naturellement les auxiliaires de leur maître. Une fois celui-ci disparu, il n'est pas rare de voir sa veuve louer les services de son esclave à un collègue du métier. Toutefois les tâches artisanales requièrent surtout une main-d'œuvre masculine. Le rôle des femmes-esclaves se limite plutôt aux divers services de la maison, auprès des enfants ou des femmes de la famille.

L'esclave, d'après les contrats notariés, doit être apte « ad faciendum servicia in domo et extra »: aller chercher de l'eau, aller au four et au lavoir, ainsi se résument ses fonctions, quand elles sont précisées. En ce sens, la servante est davantage attachée à la maîtresse de maison qu'au maître et à la famille. Comme l'a souligné Jacques Heers, « l'esclavage domestique est dominé, orienté et conduit par les femmes »²⁴. Beaucoup de testaments prévoient un affranchissement conditionnel de l'esclave-femme, assorti d'un nombre plus ou moins élevé d'années de service auprès de la maîtresse de maison. Une veuve d'un certain niveau social gardera l'esclave comme servante et compagne; d'autres, pressées par des besoins d'argent, loueront ou vendront l'esclave léguée par le mari. La place essentielle de cet esclavage domestique est aussi soulignée par les noms de baptême attribués aux esclaves, soit dans des relais de la traite, comme Péra ou Caffa, soit à leur arrivée à Gênes. Les noms de saintes qui se sont illustrées par leur soumission ou leur humble dévouement aux travaux domestiques l'emportent largement sur les autres: Marthe, Marie, Marguerite, Madeleine et Anne sont des noms plus fréquemment portés que Catherine, Lucie, Hélène ou Agnès²⁵. Les maîtres génois ne sont pas insensibles, on le voit, à la charge symbolique et hypocoristique du nom de baptême.

L'esclavage domestique implique une nécessaire cohabitation, parfois même une promiscuité difficilement supportable. Esclave et maître doivent d'abord pouvoir se comprendre. Si quelques marchands génois possèdent des rudiments d'arabe, acquis au hasard de voyages à Tunis ou à Alexandrie, quoi de commun entre l'idiome des Turcs Ouighours, le mongol et le dialecte génois enrichi de mots provençaux et arabes. La communication entre les esclaves orientales et leur maître se limite longtemps au langage des signes. Il faut à la servante de longues années de balbutiements et de charabia avant d'accéder au langage des mots. Confinée en principe à la maison ou à son

²⁴ HEERS 1981, p. 163.

²⁵ *Ibidem*, pp. 101-103.

environnement immédiat, la femme-esclave n'ignore rien de la vie privée de ses maîtres, ni des secrets les plus intimes du foyer. Souvent jeune, parfois belle, comment ne pas comprendre qu'elle use de son corps pour améliorer son sort? Les amours ancillaires ne sont pas seulement un thème favori des moralistes et des poètes satiriques; ils représentent une réalité sociale indéniable que révèlent la pratique fréquente de l'assurance contre les risques de l'accouchement et les legs testamentaires attribués par un maître à son esclave et à ses enfants naturels. Ces liaisons épisodiques et ces concubinages plus ou moins réguliers suscitent troubles et discordes, lorsqu'ils se produisent au sein d'une famille. Les protestations acerbes des maîtresses de maison conduisent à des arbitrages conclus devant notaires, parfois même à l'expulsion de la rivale indésirable revendue, si faire se peut, hors de Gênes.

Nous connaissons bien mieux les liaisons de l'esclave avec des étrangers à la famille. La législation tente de les réfréner puisqu'elles risquent de diminuer les capacités de travail de la femme. Si une captive introduit un homme dans la maison de son maître, elle sera fouettée et aura le nez coupé, à moins qu'elle ne verse cinquante livres. Son partenaire non-libre sera également fouetté et aura les oreilles tranchées. Est-elle enceinte des œuvres d'un homme libre? Celui-ci doit au maître vingt-cinq livres et même cinquante si la femme meurt pendant l'accouchement. Bien que l'esclave n'ait aucune personnalité juridique et ne puisse normalement témoigner devant un tribunal, sa déclaration sous serment en fait de paternité fait foi²⁶. Les contrats notariés enregistrent de telles déclarations, ainsi que les engagements des coupables à dédommager le maître de l'esclave et à élever l'enfant à naître²⁷. Un grand nombre de contrats d'assurance est souscrit pour garantir le propriétaire de l'esclave enceinte contre les risques de l'accouchement, aux frais du père reconnu qui verse une prime estimée à 2 ou 2,5% de la valeur de l'esclave; au XV^e siècle, sur 1.547 femmes-esclaves dénombrées, 228 font l'objet d'un tel contrat, soit 14% de l'effectif étudié²⁸. Les naissances d'enfants de mères-esclaves sont une réalité tout à fait ordinaire de la vie de société à Gênes.

Le mariage de l'esclave pose de tout autres problèmes. Contracté avec un autre esclave – fait rarissime – il nécessite le consentement et le dédommagement du maître, mais ne signifie ni manumission ni suppression du *jus*

²⁶ TRIA, p. 19; *Liber Iurium*, I, col. 951.

²⁷ Nombreux exemples dans BALLETO 1987, pp. 274-275.

²⁸ GIOFFRÈ 1971, p. 100; BALLETO 1987, p. 273; HEERS 1981, pp. 216-219.

patronatus. En revanche, si l'union est conclue entre une esclave et un homme libre, l'assentiment du maître, souvent dédommagé, vaut manumission. Mais il n'est pas rare de voir l'ancien propriétaire aider à la formation d'une famille, en accordant une dot à son esclave, soit de son vivant, soit par testament²⁹. De longues années de services créent en effet des solidarités affectives qui s'expriment par un affranchissement anticipé de l'esclave au moment du mariage.

Qu'elles soient engagées avec le maître ou avec des étrangers, les relations sexuelles exposent la femme-esclave à des maternités fréquentes. Elles la rendent apte à devenir nourrice d'autres enfants. Son propriétaire en tire un profit certain, en la louant pour une durée généralement fixée à trois ans, à un tarif d'environ 20 livres par an, soit le double du montant de la location pour tout autre esclave. L'âge moyen de ces nourrices s'établit à 27-28 ans. La préférence des Génois va à des Tatares qui constituent 40% des nourrices connues au XV^e siècle, proportion beaucoup plus élevée que celle du groupe tatar dans la population servile. En revanche, on répugne à utiliser des nourrices noires ou même des Russes, des Grecques ou des Hongroises³⁰. Est-ce question de mode? ou est-ce le résultat des hasards de la documentation? Il est impossible de le dire.

Il serait absurde d'imaginer que tous les maîtres se comportent selon la charité chrétienne et toutes les esclaves en servantes soumises. La cohabitation s'accompagne de bien des désordres. Un maître sadique frappe jusqu'au sang son esclave maure Caterina âgée de vingt-cinq ans et l'achève par pendaison à une poutre de sa cuisine³¹. La législation et les actes de la pratique font mieux connaître encore les délits reprochés à certaines servantes. En 1489, les *Sindicatori* de Gênes font emprisonner l'esclave Elena de Paride Fieschi, coupable de « vie malhonnête », avant d'autoriser son maître à la vendre à l'étranger³². Une autre esclave, en fuite, a assassiné la femme et les deux enfants du frère de son maître et incendié leur maison; le Conseil des Anciens promet une prime à qui la fera arrêter. On suspecte les esclaves orientales de se livrer à des pratiques maléfiques; l'autorité publique interdit aux apothicaires d'enseigner leur art aux Tatares ou aux Turques, de peur que le maniement des drogues ne leur devienne trop familier. Des délits

²⁹ BALLETO 1987, p. 279.

³⁰ GIOFFRÈ 1971, pp. 101-104.

³¹ TRIA, p. 129.

³² HEERS 1981, p. 194.

d’empoisonnement sont imputés à plusieurs esclaves³³. On s’efforce aussi de réduire les occasions de mauvaises fréquentations: les esclaves-femmes ne peuvent pénétrer dans les tavernes, sans autorisation de leur maître, ni se rendre aux bals publics à l’intérieur ou à l’extérieur de la ville. Enfin on leur interdit le port de vêtements de soie, de robes descendant à moins de trois doigts du sol, de bagues et de gants, sous peine de fustigations en public³⁴.

Bien évidemment certaines esclaves étaient tentées de se livrer au plus vieux métier du monde. Deux documents génois l’attestent. En 1456, un frère prêcheur, calomnieusement accusé d’avoir engrossé une esclave, repousse l’accusation infâmante et convoque des témoins. Il en ressort que l’esclave est une « *femina inhonesta seu meretrice plurium* » qui se compromet avec les soudoyers du doge à l’intérieur même du palais ducal³⁵. Au début du siècle, une liste de détenues dans la prison de Malapaga comporte 10% d’esclaves et d’affranchies qualifiées de *femine vagabunde*³⁶. Ces femmes, sans lien affectif durable, sans protection autre que celle d’un maître, sont une proie facile pour les groupes de jeunes célibataires, très remuants dans les villes italiennes à la fin du Moyen Âge. Le citadin, dont le retard au mariage est une constante démographique bien connue³⁷, peut trouver une compensation dans des liaisons épisodiques avec des esclaves.

On touche là le fond de la misère matérielle et affective des servantes non-libres. Ont-elles une chance d’en sortir, de retrouver sinon une certaine aisance, du moins la liberté et des conditions de vie moins précaires?

Mal traitées, une des premières solutions qui s’offre à elles est la fuite. Mais le système répressif est en place. Des accords conclus entre Gênes et diverses communes de l’Italie du nord prévoient la restitution réciproque des esclaves fugitifs. L’autorité publique menace de sanctions ceux qui viendraient en aide aux fuyards et promet des récompenses aux dénonciateurs. Comment échapper aux poursuites quand on est trahi immédiatement par la couleur de la peau, la langue et parfois le vêtement que l’on porte? Pourtant il n’est pas rare que l’esclave trouve des complicités; en 1461, la Russe Caterina a été aidée par un certain Roberto di Monte Aveto, qui se défend d’avoir agi

³³ TRIA, pp. 129-130.

³⁴ *Ibidem*, p. 23.

³⁵ GIOFFRÈ 1971, p. 97, note 30.

³⁶ BALARD 1978, II, p. 826, note 92.

³⁷ KLAPISCH - HERLIHY, pp. 394-400.

par amitié et offre un dédommagement au propriétaire lésé³⁸. En dehors de relations amoureuses expliquant l'aide aux fuyards, il est possible que des hommes libres aient pris en pitié des esclaves maltraitées. Les mobiles humanitaires, les scrupules religieux d'une société conciliant mal l'intérêt immédiat et les œuvres nécessaires au salut doivent être pris en considération.

Quoi de plus inadmissible pour une conscience chrétienne que la réduction en esclavage de frères ou de sœurs dans le Christ? En fait, à Gênes comme dans tout l'Occident médiéval concerné par l'esclavage, on distingue les néophytes provenant de pays encore païens ou infidèles et baptisés au cours de leur voyage et les esclaves appartenant par leur origine à une nation chrétienne. Il est admis que le baptême ne signifie pas manumission; il donne l'espérance du salut dans l'au-delà mais non sur cette terre, vallée de larmes. En revanche, dans la seconde moitié du XIV^e siècle s'esquisse la tendance à affranchir les esclaves venus des pays de chrétienté et en particulier de l'orthodoxie³⁹. Gênes suit le mouvement encouragé par les prescriptions pontificales, mais avec retard. En 1398, voici par exemple Elena, esclave de Babilano Alpano; elle charge un habitant de Vérone d'intervenir auprès de son maître pour retrouver sa liberté car elle est née, dit-elle, de parents grecs; on ignore l'issue de la démarche⁴⁰. Le plus souvent, la requête est présentée par un procureur de l'esclave auprès des *Sindicatori* de la Commune. Tout à fait exemplaire est le cas de l'esclave Cali, dont la cause est défendue devant le podestat en février 1380 par Martino di Gavi. Elle parle grec, déclare être née à Constantinople et se défend d'être confondue avec ces esclaves qui sont mis en vente à Chypre, sont qualifiés de « bulgares », parlent grec. Martino di Gavi, au lieu de s'appuyer sur la profession de foi religieuse de Cali, met en avant un article du traité conclu le 6 mai 1352 entre Gênes et Byzance, selon lequel tous les Grecs prisonniers, sous-entendu à l'occasion de la guerre des Détroits, doivent être libérés. Un accord international étendu à une situation non prévue au moment de sa conclusion, paraît au défenseur un argument plus ferme que la profession de foi religieuse ou la langue que parle l'esclave, puisqu'en Chypre d'autres que des Grecs usent de cet idiome⁴¹.

³⁸ TRIA, pp. 128-129.

³⁹ VERLINDEN 1964.

⁴⁰ ASGe, *Notai antichi*, n. 403, c. 192v.

⁴¹ Le cas de Cali est discuté par PISTARINO 1984, pp. 69-73, d'après les documents publiés par BALLETO 1984, pp. 174-183.

Le jugement de cette affaire ne nous est pas parvenu. Le droit à la liberté des Grecques semble toutefois admis au début du XV^e siècle, puisqu'un acheteur de Barcelone en 1424 demande l'annulation de l'achat d'une esclave bulgare, parce que celle-ci déclare être grecque. Au cours du XV^e siècle, l'enquête menée par D. Gioffrè n'a mis au jour que de rares documents concernant des esclaves grecques⁴².

La même attitude devrait se vérifier à propos des autres esclaves chrétiennes. Force est de constater qu'il n'en est rien. A la fin du XIV^e siècle, l'appartenance des Bulgares à une confession chrétienne n'entraîne en aucun cas une émancipation immédiate; pis même, au cours du XV^e siècle, les Bulgares passés sous la domination ottomane sont considérés comme païens et ne jouissent d'aucun préjugé favorable à leur remise en liberté⁴³. On a vu également que les Russes, avec les Circassiennes, constituent le plus fort groupe dans la population servile à Gênes après 1400. Des Bosniaques, des Hongroises, bien que chrétiennes, s'y retrouvent également. La conclusion s'impose: en dépit des prescriptions d'Urbain V et de Clément VII faisant obligation de redonner leur liberté aux esclaves orthodoxes, malgré aussi l'œuvre de saint Antonin de Florence, le comportement des Génois est marqué de préoccupations utilitaires et pratiques. Des esclaves même chrétiennes restent des esclaves, à moins qu'elles ne versent à leur maître le prix de leur rachat⁴⁴.

Pourtant, les scrupules religieux l'emportent parfois. Après de longues années de service, vient le temps de l'affranchissement, accordé soit par testament, soit par acte notarié. Il ne s'agit pas toujours de libérations inconditionnelles. L'esclave peut être astreinte à payer son rachat soit en espèces, soit en années de travail gratuit. Certains doivent accepter de servir leur maître jusqu'à ses derniers jours pour recouvrer une illusoire liberté; ou bien de rester auprès de la veuve ou des héritiers du testataire qui les affranchit⁴⁵.

Qu'une esclave puisse racheter sa liberté, en versant à son maître une somme proche de sa valeur marchande, pose la question du sort de ces affranchies dans la société génoise. Une servante célibataire restera le plus souvent au service de la famille qui l'avait acquise comme esclave; elle bénéficiera d'un petit pécule récompensant de longues années de services. Le nombre élevé des

⁴² GIOFFRÈ 1971, pp. 43-44.

⁴³ BALARD 1978, II, pp. 797-798; PISTARINO 1984, pp. 75-77.

⁴⁴ BALLETO 1987, p. 277.

⁴⁵ BALARD 1978, II, pp. 824-825; BALARD 1968, pp. 675-677; BALLETO 1987, p. 277.

servantes citées dans les testaments paraît attester que dans la servitude comme dans la liberté, les femmes esclaves puis affranchies sont vouées aux tâches domestiques. Certaines continuent à travailler dans les métiers de la laine, filature, tissage et teinture⁴⁶. D'autres ont plus de chance, réussissent à accumuler un petit capital et s'élèvent dans la société par un mariage heureux. Une affranchie, Elena, a épousé un homme de Solgat; elle a économisé 33 1.15s., placés en garde auprès d'un fabricant de chaussettes. Une certaine Marta de Caffa, ancienne servante de Luchino di Chiavari, apporte en dot à son époux, Giorgio de Péra, une somme de 60 livres⁴⁷. Par des mariages, souvent conclus entre anciens esclaves d'une même ethnie, se constituent de petites communautés plus ou moins assimilées, qui se regroupent dans certains quartiers de la ville, au Môle ou le long de la *Ripa*, le grand axe de circulation des marchandises et des hommes, en arrière du port⁴⁸. A la génération suivante, l'intégration dans la société génoise a toutes chances de réussir.

La réalité sociale génoise est multiforme. Pour quelques cas de réussite sociale, moins rares chez les hommes que chez les femmes, combien de destins brisés, d'êtres à jamais humiliés! Les Génois considèrent la femme-esclave comme un élément de leur capital et de leur bien-être. Elle est là pour satisfaire les désirs de l'homme libre, assumer les tâches domestiques les plus lourdes, avant de retrouver sous condition une liberté qui ne signifie pas indépendance économique. Affranchie, mariée, elle reste au bas de l'échelle sociale, servante de la maison ou employée de l'échoppe. En tête de cet article, nous avons cité Giovannina que possédaient quatorze marchands. Évoquons, pour conclure, le destin exemplaire de la Circassienne Cali, enceinte à 24 ans en 1464 des œuvres du barbier Iacopo Preve, qui dédommage le propriétaire, Paganino degli Abati. Dix ans plus tard, Cali déclare avoir 38 ans, au moment de son affranchissement. En 1492, ayant dépassé la cinquantaine, elle dicte son testament et laisse quelques hardes à ses proches⁴⁹. Des rives de la mer Noire à Gênes, il est rare de pouvoir suivre le destin d'une humble servante, qui a changé d'horizon sans améliorer sensiblement sa condition.

⁴⁶ GIOFFRÈ 1971, pp. 90-91.

⁴⁷ ASGe *Notai antichi*, n. 410/2, c. 167v et n. 413, c. 237.

⁴⁸ BALARD 1983a, p. 84.

⁴⁹ BALLETTA 1987, p. 280.

Esclavage en Crimée et sources fiscales génoises au XV^e siècle

« La cité de Gaffa est de Genevois (entendons de Génois) et si est vosine et circonnée de pays payens comme les Tartres, de Cercassi et de Rossi (c'est à dire de Russes) et d'autres nations payens. Jusques à celles pars le souldain du Cayre mande ses facteurs et fait achatter esclaves, lezquelx n'ont nesune aultre voye de monter en mer se non que en la cité de Gaffa ».

Ainsi s'exprime Emanuel Piloti, pour dénoncer en 1420 dans son traité sur le passage en Terre Sainte le rôle funeste des Génois qui, à partir de leur grand comptoir criméen de Caffa, pourvoient le soudan du Caire en contingents réguliers d'esclaves¹. Piloti ajoute même que ce sont plus de 2.000 âmes qui prennent chaque année la route du Caire à partir de la Crimée². Al-Maqrīzī confirme d'ailleurs que « les Mongols donnèrent leurs enfants et leurs proches aux commerçants qui les vendaient à l'Égypte et, en cela, ils participaient au bonheur de celle-ci »³. Les maquignons génois, principaux intermédiaires de la traite, seraient ainsi les fossoyeurs des espoirs de la chrétienté en fournissant aux Mamlūks le gros de leurs troupes.

Une telle assertion mérite vérification. Quelle place en réalité tient Caffa dans les circuits de la traite au XV^e siècle? Le rôle du comptoir criméen, sans doute essentiel au temps de Piloti, l'est-il encore, à mesure que l'étau ottoman se resserre sur la colonie génoise, que les Détroits passent sous le contrôle des Turcs et que le commerce occidental se réduit à un mince filet de trafic, selon le bon ou le mauvais vouloir des Ottomans? Tel est l'objet de cette enquête qui cherchera à mettre en valeur l'aspect commercial, mais aussi fiscal, du problème de la traite en Crimée à partir des

* Pubblicato in *Figures de l'esclave au Moyen Age et dans le monde moderne*, éd. H. BRESCH, Paris 1996, pp. 77-87.

¹ PILOTI, p. 143.

² *Ibidem*, p. 54.

³ AL-MAQRĪZĪ, *Kitāb al-Sulūk*, II, p. 524, cité par MANSOURI, p. 157. Pour le commerce des esclaves du Kiptchak vers l'Égypte, voir *Ibidem*, pp. 147-159 et 207-210.

données fournies par les registres de la *Massaria*, c'est-à-dire de la Trésorerie de Caffa, conservés aux Archives d'État de Gênes⁴. Ce fonds, qui constitue une source essentielle sur les destinées de la colonie génoise au XV^e siècle, n'offre malheureusement pas une information continue: quelques registres isolés (1375, 1381, 1386, 1410) précèdent une série, interrompue de 1426 à 1441, de 1442 à 1446, puis de 1448 à 1454, et qui ne retrouve une certaine régularité qu'à partir de 1455 et ce jusqu'en 1472, les derniers registres de l'administration génoise ayant sans doute disparu dans la tourmente de la conquête ottomane de 1475.

Par sa nature de comptabilité publique, la documentation sur l'esclavage en Crimée est avant tout de caractère fiscal. La traite, en effet, est sujette à un certain nombre de droits perçus par l'administration génoise sous la forme de gabelles mises aux enchères chaque année et qui apportent à la Commune des revenus non négligeables. Ceux-ci apparaissent soit sous la rubrique de l'*Officium sancti Anthonii*, qui régissait la vente et l'exportation de la main d'œuvre servile, soit dans les recettes du compte *Comune* qui récapitule les ressources et les dépenses principales de l'administration génoise.

En effet, à une date incertaine, mais proche sans doute de la guerre de Chioggia, la Commune a cherché à instaurer une sorte de monopole génois de la traite en mer Noire, particulièrement vis-à-vis des Vénitiens et des Turcs: une délibération du Sénat vénitien du 28 octobre 1384 proteste contre les autorités génoises qui prétendent interdire aux sujets de la Sérénissime le transport d'esclaves tatars en Turquie⁵. Pour contrôler l'initiative individuelle des traitants, a été fondée à Caffa une maison des esclaves, sise dans le bazar de la ville⁶, à la tête de laquelle se trouvent des fonctionnaires, les *officiales capitum sancti Anthonii*, qui afferment la perception de plusieurs droits: l'*introytus cabellarum sclavorum et sclavarum*, qualifié aussi de *cabella capitum*, réunissant deux gabelles à l'origine différentes, au taux de 8 et de 33 aspres par tête. On peut donc admettre que les ventes et exportations d'esclaves sont passibles à Caffa d'une taxe de 41 aspres par tête, de sorte

⁴ Archivio di Stato di Genova (= ASGe), *San Giorgio*, registres nn. 1224 à 1262.

⁵ THIRIET 1958, I, n. 683, p. 166.

⁶ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria 1374, c. 95r: « introytus cuiusdam domus posite in bazalle ubi venduntur capita ».

que le montant des enchères, augmenté d'environ 25% pour les frais et bénéfiques des collecteurs, peut être un indice sûr de l'essor ou du déclin de la traite.

A côté de la *cabella capitum*, existe une seconde taxe, dénommée *introytus* ou *comerchium Officii sancti Anthonii*, au taux inconnu, mais qui, selon un passage de la *Massaria* de Caffa de 1386⁷, pèse sur tous les esclaves venus de Tana et des autres régions orientales de la mer Noire. A la fin du XIV^e siècle, est cité un *introytus censarie sclavorum*, taxe de courtage sur les esclaves mis en vente, mais qui disparaît dans les registres du début du XV^e siècle⁸. En outre, les *officiales sancti Anthonii* tiennent à part les comptes de leurs débiteurs, c'est-à-dire de tous ceux qui ont transporté des esclaves sur leurs vaisseaux, visités par les dits officiers. Mais il semble bien qu'au fil des années, ce ne sont plus seulement les esclaves transportés en mer Noire qui sont taxés, mais toute marchandise embarquée sur les navires des traitants. Dans ces conditions, on connaît ce que rapporte l'*Officium* à la Commune, mais sans pouvoir distinguer les profits tirés des esclaves de ceux provenant des autres marchandises. Enfin, il faut noter que le statut de Caffa de 1449 prend acte de l'inutilité de maintenir l'*officium sancti Anthonii*, aux activités désormais réduites, et charge deux des *officiales Monete* de visiter les navires, avec les mêmes pouvoirs que ceux que détenaient jusque là les *officiales sancti Anthonii*⁹. Il paraît certain que la suppression de l'*officium S. Anthonii* a affaibli le contrôle génois sur le commerce des esclaves, ce qui pourrait expliquer que dans la seconde moitié du XV^e siècle, la part des traitants génois s'affaiblisse au profit de leurs concurrents turcs et juifs.

Ces prémices méthodologiques étant présentées, voyons ce que nous apprennent ces différentes taxes. On peut suivre le produit de la *cabella capitum* durant environ un siècle, du premier registre de la *Massaria* de 1374 jusqu'au dernier de 1472. La *cabella capitum* fait l'objet de deux adjudications annuelles, l'une en février, l'autre d'abord en juin (jusqu'en 1460), puis en septembre, de 1462 à 1472. On pourrait croire que l'une concerne la taxe de 33 aspres, l'autre celle de 8 aspres par tête. En réalité, il n'en est rien,

⁷ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa *Massaria* 1386, c. 323r.

⁸ En 1381, elle est adjugée 60 *sommi* d'argent à Giovanni Ferechio et à Napoleone Cebà, mais le taux étant inconnu, on ne peut dire combien d'esclaves ont été mis en vente; cfr. BALARD 1978, I, pp. 299-300.

⁹ VIGNA, p. 595.

dans la mesure où le produit des enchères est du même ordre de grandeur, qu'elles aient lieu à la fin de l'hiver, ou en été. Il s'agit donc de deux prélèvements parallèles, opérés par des adjudicataires différents, pendant une année entière. Le nombre des esclaves mis en vente ne résulte donc pas de l'addition des deux taxes, mais de leur moyenne annuelle.

Quelle est la situation initiale, telle que nous la fait connaître en 1374 le premier registre de la Massaria conservé? A cette date, les deux *officiales capitum* de février rapportent à la Commune 108.413 aspres, pour la taxe de 33 aspres par tête. Ils ont donc pu taxer au minimum 3.285 esclaves¹⁰. En 1386, alors que Caffa est en guerre contre les Tatars de Solgat (Crimée intérieure), Tommaso di Montaldo est chargé de percevoir cette même taxe de 33 aspres portant sur les ventes d'esclaves. Entre le 11 août 1385 et le 10 juillet 1386, l'imposition rapporte à la Commune une somme de 41.452 aspres, auxquels s'ajoutent 3.608 aspres, montant des gages du percepteur. Cela signifie que 1.365 esclaves ont été mis en vente en l'espace de onze mois, soit à peu près 1.500 esclaves par an. Son successeur, Percivale di Cassina, lui aussi salarié, a taxé 938 esclaves en 7 mois, entre août 1386 et février 1387, soit environ 1.600 esclaves par an. Ce sont là des estimations précises, car il n'y a pas discordance entre le revenu réel, donc les sujets imposés, et la part revenant à la Commune, puisqu'il s'agit alors d'une taxe levée par un fonctionnaire salarié, et non pas d'une gabelle affermée à un financier ne songeant qu'à masquer l'assiette réelle de l'imposition¹¹. Pour les années 1381-1382, nous ne connaissons que le revenu total de la taxe, soit 156.445 aspres, revenu qui impliquerait des ventes portant sur un minimum de 3.800 esclaves¹².

Au XV^e siècle, la situation change du tout au tout. La gabelle est affermée; les montants perçus baissent par paliers. En 1411, la *cabella capitum* de février, réunissant les deux taux – 8 et 33 aspres par tête – rapporte 95.000 aspres, soit des ventes minimales de 2.317 esclaves, près de 2.900, en tenant compte des frais et bénéfices des collecteurs. Mais très vite les revenus déclinent: dans les années 1420, ils oscillent entre 40 et 68.000 aspres, ce qui implique au maximum 2.000 ventes dans l'année; ce niveau se maintient

¹⁰ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, 1374, cc. 36r et 212r.

¹¹ *Ibidem*, 1386, cc. 204v et 236v.

¹² *Ibidem*, 1381, c. 374v.

jusqu'en 1447. Sept ans plus tard, quand reprend la documentation, le rapport n'est plus que d'une trentaine de milliers d'aspres, soit environ un millier d'esclaves vendus. La prise de Constantinople qui affermit le contrôle ottoman sur les Détroits, a donc des conséquences immédiates pour l'histoire de la traite. Le trafic s'effondre en une dizaine d'années, puisqu'en 1460 la *cabella capitum* de février trouve preneur à 12.950 aspres (soit 400 esclaves au grand maximum), et celle de juin pour seulement 10.000 aspres. A partir de 1463, on ne trouve plus mention que de la gabelle de septembre qui trouve preneur à 15.000 aspres, décline à 13.600 en 1465 et se maintient à hauteur de 20 à 22.000 aspres dans les dernières années de la domination génoise; autant dire qu'environ 600 esclaves sont alors mis en vente.

Trois constatations s'imposent. En un siècle, les ventes sont passées de près de 3.200 esclaves à moins de 600 par an, soit une chute de près de 80%, qui se traduit par la rareté des sujets pontiques sur le marché génois dans la seconde moitié du XV^e siècle¹³. En second lieu, le déclin a précédé la chute de Constantinople, mais a été accéléré par la fermeture plus ou moins complète des Détroits au commerce occidental, après 1453. En troisième lieu, les deux gabelles, celle de février et celle de juin, suivent des courbes parallèles, avant d'être sans doute réunies en une seule en 1463. Mais le déclin n'est toutefois pas continu: un certain redressement intervient à partir de 1466. Il est donc inexact d'imputer la chute de Caffa à une détresse financière exacerbée. Dans le domaine de la fiscalité sur les esclaves, comme pour les autres revenus de la Commune¹⁴, un mieux a précédé la chute, ultime sursaut d'un vieil organisme malade, face à l'ennemi menaçant.

Il y a peu à dire sur la seconde taxe, l'*introitus officii sancti Anthonii*, dont le rapport reste pratiquement constant entre 1410 (27.763 aspres) et 1472 (28.100 aspres), avec des minima en 1460 (11.261 aspres) et un maximum en 1457 (30.837 aspres). Cette surprenante continuité tendrait à prouver que l'importation d'esclaves à usage interne est quasi constante à Caffa.

En revanche, le profit tiré par la Commune de l'*officium sancti Anthonii* s'effondre en quarante ans. En 1423, Caffa perçoit encore 93.213 aspres de la traite et même 159.629 aspres en 1425. Mais ensuite, on passe de 67.052 aspres en 1447 à 21.145 en 1454, une diminution des deux tiers, parfaite-

¹³ GIOFFRÈ 1971, pp. 13-26 et graphique, p. 175.

¹⁴ Voir BALARD 1993, pp. 224-241.

ment symétrique à la réduction des enchères de la *cabella capitum*. Dans les années suivantes, le revenu de l'*officium* tombe rapidement, pour atteindre 2.772 aspres en 1463 et disparaître après cette date. On mesure ainsi quel bouleversement la conquête ottomane a apporté dans les circuits traditionnels de la traite. Le commerce des esclaves dans les régions pontiques dépend totalement de l'ouverture ou de la fermeture des Détroits aux navires occidentaux.

On le voit mieux encore, si l'on examine les données sur le trafic, conservées par les registres de la Massaria. Elles concernent à la fois les transporteurs, les directions vers lesquelles sont acheminés les esclaves et le nombre de têtes transportées.

Entre 1422 et 1457, les comptes des *officiales capitum sancti Anthonii* dénombrent 122 bâtiments ayant transporté des esclaves en mer Noire, et passibles de la taxe levée par l'*officium*. Un tiers – soit 41 – a comme patrons des *Sarraceni*, entendons par là des Turcs acheminant leur cargaison vers Sinope, Simisso et Samastri. Un autre tiers – soit 40 – est possédé par des Génois ou des Ligures, qui n'hésitent pas à prendre à leur bord des traitants musulmans. Vingt-deux navires sont en la possession de Grecs originaires de Trébizonde, de Sinope, de Samastri ou de Simisso. Treize appartiennent à des Latins étrangers à la Ligurie; parmi ceux-ci, deux Vénitiens. Enfin six de ces navires sont aux mains de Juifs de Caffa ou de Solgat. Le monde des traitants en mer Noire est donc extrêmement diversifié. Il reflète l'hétérogénéité ethnique de ses régions bordières, les Turcs n'hésitant pas à transporter des coreligionnaires, et les Latins se mêlant aux Grecs et aux Turcs pour acheminer des esclaves païens venus des régions orientales du Pont vers les côtes septentrionales de l'Asie mineure. Dans le temps, une mutation intervient: alors que dans les années 1422 à 1425, la domination occidentale est écrasante – 41 noms de traitants latins contre 17 Grecs et un Turc – de 1442 à 1457 celle des Turcs devient quasi exclusive: 40 noms contre 10 d'origine occidentale.

Les directions principales du trafic sont en effet nord-sud. Tous les ports de la côte micrasiatique accueillent des cargaisons humaines: Savastopoli, Trébizonde, Samastri, Simisso, Sinope surtout, et plus à l'ouest, Héraclée du Pont, Péra et Carpi. Tout se passe comme si l'acheminement des esclaves tatars ou circassiens vers les Mamlüks empruntait à la fois la voie de mer et la voie de terre: la première de Caffa à Sinope, véritable plaque tournante de la traite à cette époque; la seconde de Sinope à Attalia,

à travers les espaces steppiques de l'Asie mineure, sans doute pour échapper au contrôle tatillon des Détroits par les Ottomans qui cherchent à asphyxier le pouvoir mamlūk en tarissant les sources de la traite.

Les quantités acheminées sont loin d'être négligeables. En 1423, un certain Xsalonus charge 172 têtes; deux ans plus tard, Niccolo de Franchis de Goano transporte 108 Sarrasins de Solgat et du pays des Coumans (« Comania ») jusqu'à Sinope. Plusieurs dizaines d'esclaves aux mains d'un même maquignon ne sont pas chose rare. Il serait sans doute essentiel de tenir une comptabilité précise de ces transports. C'est chose difficile, car se mêlent dans les rubriques esclaves et hommes libres, les deux catégories étant qualifiées de « têtes ». Voici par exemple, le 28 novembre 1424, sur la *navata* de Tommaso Trotus et de Manoli Ziliotus 20 têtes libres et esclaves de Sarrasins originaires de Samo¹⁵ et de Solgat, ou, le 31 mai 1426, sur la *navata* d'Antonio di Pietrarossa allant à Péra, « dix-sept têtes de Sarrasins libres et esclaves ». La différence tient au montant de la taxe: alors qu'un Turc libre de Sinope ne doit que 10 aspres, les esclaves de Brousse et de Sinope doivent payer un *sommo* par tête, c'est-à-dire vingt fois plus que leurs coreligionnaires libres.

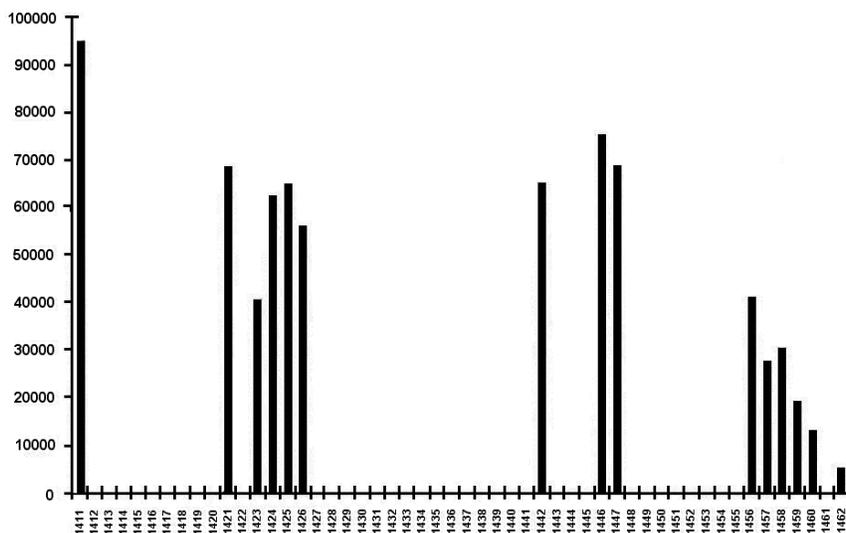
A partir de 1454, les Génois et autres Latins disparaissent du monde des traitants. Ils sont remplacés par des Turcs, mais le nombre d'esclaves mentionnés comme tels décline: la galéasse du Turc Macomet de Simisso transporte 97 esclaves le 10 juillet 1454; le 17 juillet 1458, la nef de Luxardus Ieronimus n'a plus que huit têtes d'esclaves « sarrasins ». En 1460, deux Turcs de Sinope remplacent les habituelles cargaisons d'esclaves par un chargement de chameaux sur une fuste de Simisso. A cette date, les sommes minimales prélevées par l'*officium* ne représentent plus qu'une taxe d'embarquement pour un certain nombre de Turcs transportant quelques marchandises entre les rives septentrionales et méridionales de la mer Noire.

Ces quelques données quantitatives soulignent le déclin rapide de Caffa comme centre de la traite dans les régions pontiques au cours du XV^e siècle. Celle-ci a connu, semble-t-il, son plus grand essor dans les années au cours desquelles Emanuel Piloti a rédigé son traité, entre 1410 et 1420.

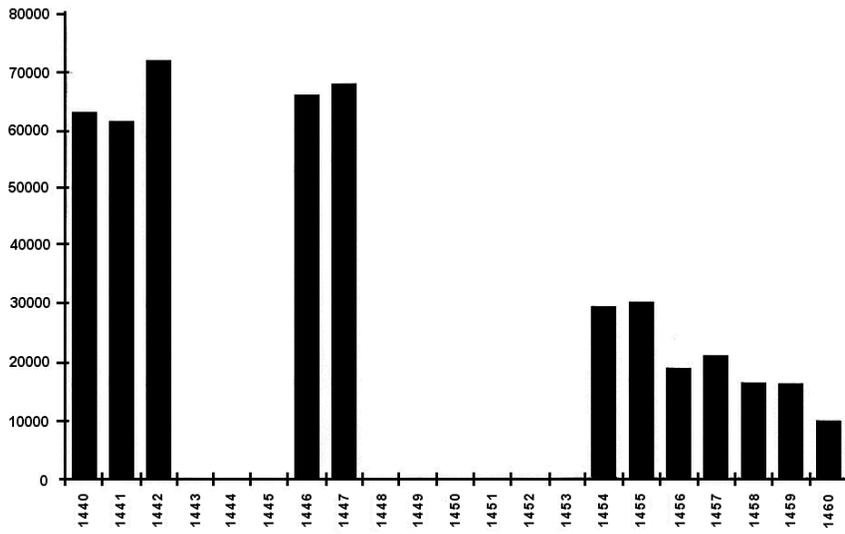
¹⁵ L'identification de ce lieu fait problème. On pense immédiatement à Samos, mais pourquoi l'île enverrait-elle à Caffa des esclaves turcs qui reprendraient ensuite la route de Sinope? Deux hypothèses possibles: le pays des Samogètes, c'est-à-dire des Russes, ou Sam sur la Caspienne. Je remercie S. Karpov de cette suggestion.

Alors, près de 3.000 esclaves partaient chaque année du grand comptoir génois. Il est probable que plus des deux tiers prenaient le chemin de l'Égypte mamlûke. Le rôle des traitants et maquignons génois s'est ensuite très vite amoindri. Avant même la chute de Constantinople, ils sont remplacés dans les circuits de la traite par des Grecs et surtout par des Turcs. Enfin, si l'on peut aujourd'hui minimiser l'impact de la prise de Constantinople en 1453 par les Ottomans sur l'économie méditerranéenne considérée dans son ensemble, on ne peut en dire autant pour le commerce pontique. Celui-ci, au moins en ce qui concerne le trafic des esclaves, a subi de plein fouet les conséquences de la relative fermeture des Détroits. Les Mamlûks ont dû recourir à d'autres sources et réduire leurs importations d'hommes. Les Génois ont dû se passer des Tatars et des Circassiens et faire appel aux Noirs de Tripolitaine, sans parler des Guanches des Canaries. Le déclin de la traite génoise en mer Noire après 1453 a pour corollaire un intérêt nouveau porté vers les îles de l'Atlantique: promesse de grandes fortunes encore ignorées au moment de la prise de Constantinople par les Ottomans.

Cabella capitum februarii (1411-1462)



Cabella capitum iunii (1440-1460)



Prix et salaires du bâtiment à Gênes au XIV^e siècle

Le débat sur la crise ou les crises du XIV^e siècle implique le recours à des données chiffrées incontestables qui permettent de saisir au niveau local les fluctuations des prix et des salaires, indices privilégiés de la conjoncture. A cet égard, les comptabilités urbaines offrent l'avantage d'une grande homogénéité et permettent de suivre l'évolution des salaires, en fonction des changements des structures du marché du travail, et l'évolution des prix, selon les mutations de l'offre ou de la demande¹. A l'occasion d'une recherche sur l'eau et ses usages à Gênes à la fin du Moyen Age, nous avons eu l'occasion de dépouiller une source homogène constituée par les comptes des *Salvatores portus et moduli* qui avaient en charge l'entretien de l'aqueduc approvisionnant la ville en eau, depuis de lointaines sources de l'Apennin². Devant remédier aux fuites, nombreuses, aux avaries provoquées par un relief difficile, à l'entretien des fontaines publiques, les deux responsables de l'aqueduc s'adressent à différents corps de métier et consignent sur leurs livres les paiements effectués soit pour la main d'oeuvre, soit pour les matériaux utilisés. Bien que les registres conservés ne constituent en rien une série continue³, ces extraits de comptes ont l'avantage de se rapporter à un domaine limité, celui des travaux publics ordonnancés par la Commune, et de concerner au long des années les mêmes corps de métier et les mêmes matériaux, parfois les mêmes hommes. Ils autorisent donc quelques obser-

* Pubblicato in *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età moderna*, a cura di L. BALLETO, Acqui Terme 1997, pp. 47-59.

¹ BRAUNSTEIN 1986, p. 123 et la bibliographie citée; BRAUNSTEIN 1985, p. 81.

² STRINGA 1980. Je remercie L. Balletto et A. Assini qui ont mis à ma disposition les extraits des registres des *Salvatores portus et moduli* conservés aux Archives de Gênes (= ASGe), dans le fonds *Antico Comune*. Sur l'organisation de ce fonds, voir POLONIO 1977, pp. 158-160 pour la série « *Salvatores portus et moduli* ».

³ Cinq registres de la série *Antico Comune* seront ici examinés: nn. 190 (1342), 198 (1380), 201 (1394), 202 (1405) et 204 (1408). Dans le premier d'entre eux, le plus détaillé, les comptes des travaux de l'aqueduc sont tenus chaque semaine, le versement des salaires étant effectué en principe chaque samedi.

vations sur la situation économique et sociale à Gênes au XIV^e siècle, et une comparaison avec les données du même ordre concernant d'autres régions d'Occident.

Les deux *Salvatores portus et moduli* ont en charge l'entretien de l'aqueduc, rénové en 1295, selon l'annaliste Giorgio Stella⁴, pour conduire les eaux des affluents du Bisagno jusqu'au coeur de la ville. Contrairement à ce qui est communément admis⁵, les comptes de 1342 attestent qu'à cette date déjà, et non en 1355, l'aqueduc prenait origine au rio Trensasco, fort en amont de la vallée du Bisagno⁶. Chaque année, les responsables envoient une mission d'inspection chargée d'examiner l'état de l'aqueduc, tout au long de son parcours. Les travaux d'entretien sont décidés en fonction des observations ainsi réalisées.

Ils consistent en trois types d'opérations: nettoyage et curetage du conduit principal, pour lesquels une main d'oeuvre sans grande qualification est utilisée, remplacement des dalles de pierre couvrant l'aqueduc et des portes de bois fermant l'accès aux fontaines, et surtout pose ou réfection des tuyaux, les célèbres *bronzini*, alimentant les bâtiments publics, les fontaines ainsi que les résidences des particuliers. Pour ces derniers travaux est requise une main d'oeuvre spécialisée de maîtres et de compagnons, appartenant aux métiers du bois, de la pierre et du métal, qui apportent leur art et parfois même livrent les matériaux qu'ils utilisent. C'est en ce sens que les comptes des *Salvatores portus et moduli* fournissent de précieuses indications sur les salaires et les prix dans les métiers du bâtiment.

Considérons d'abord les salaires journaliers. En 1342, c'est-à-dire à la veille de la grande saignée démographique provoquée par la Peste Noire, une hiérarchie à peu près constante s'établit entre les ouvriers du bâtiment. Les valets et les manoeuvres sont moitié moins payés que les maîtres, et les

⁴ *Annales Genuenses*, p. 26: « Anno MCCLXXXV completum est usque ad locum urbis qui Castellum dicitur opus acqueductus per quem a longe aqua devehitur intra civitatem Ianue, res profecto laudabilis eo si quidem in multis locis Ianue vescuntur aqua familie ».

⁵ STRINGA 1980, p. 25.

⁶ ASGe, *Antico Comune*, n. 190, c. 71: « die XVII septembris [1342] acipiente Guirardo de Firmo pro se et duobus sociis qui iverunt ad inquirendum conductum usque Trenzascum ». Le 29 mars 1343, un autre paiement confirme que la prolongation de l'aqueduc est déjà réalisée jusqu'à Trensasco: « acipiente Francisco de Alpibus quos expendit cum servientibus et sociis qui iverunt revidendo conductum usque Trenzaschum » (*Ibidem*, c. 76).

valets, qualifiés dans nos comptes de « serviteurs » (*famuli*) des maîtres, le sont un peu moins que les manoeuvres. Les femmes sont au bas de l'échelle des salaires.

Pour ce qui est des maîtres, une certaine inégalité de traitement subsiste. Il faut y voir le résultat des différences de qualification ou de compétence professionnelle, au point qu'à Gênes, comme à Florence⁷, l'on peut parler d'une véritable personnalisation des salaires. Ainsi, en 1342, le *magister antelami* – équivalent d'un chef de chantier⁸ – *Guidetus* de Pontremoli reçoit un salaire journalier de 4 sous, alors que son confrère Antonio Grillo d'Albaro ne touche que 3 sous 6 deniers⁹. En outre, entre les divers métiers, une certaine hiérarchie s'instaure. Le tailleur de pierres est toujours un peu moins payé que le maître charpentier et surtout que le calfat, qui arrive en tête des paiements journaliers.

Malgré tout, il existe des niveaux stables de salaires, comme l'indique le tableau ci-joint. On y constate en effet que la grande majorité des paiements versés aux maîtres est de 4 sous par jour, même si la moyenne des versements n'est que de 3 sous 9 deniers, en raison de quelques rétributions inférieures, dues sans doute à des différences de qualification ou à la diversité des tâches accomplies. Mais, contrairement à ce qui a été mis en évidence dans les métiers du bâtiment à Florence¹⁰, la dispersion des salaires n'est pas considérable, puisque seuls douze versements sur trente-six s'écartent de plus de 10% de la moyenne des rétributions. La variation saisonnière est un peu plus marquée. En effet, alors que la majorité des salaires de 4 sous est versée de mai à septembre, à partir d'octobre l'emportent les rétributions de 3 sous 6 deniers et même de 3 sous; en décembre ces dernières sont les seules qui soient enregistrées. Le temps de travail, en fonction de la longueur du jour, est donc pris en compte dans le niveau des salaires. En 1342, aucun complément en nature, pouvant constituer une rémunération accessoire, ne vient s'ajouter au salaire. Seules quelques dépenses épisodiques de vin – 13 sous en juillet, 5 sous 8 deniers en novembre, 9 sous en décembre – viennent agrémenter un ordinaire qui pour la plupart des maîtres reste bien

⁷ LA RONCIÈRE, p. 276.

⁸ CALVINI, p. 32.

⁹ ASGe, *Antico Comune*, n. 190, cc. 68 et 66.

¹⁰ LA RONCIÈRE, p. 284.

modeste. Une comparaison entre Gênes et Florence montre néanmoins que les Ligures sont relativement favorisés: alors que les patrons florentins ont un salaire moyen de 8 sous 6 deniers – ce qui, à raison de 65 sous par florin compté à Gênes pour 25 sous¹¹, correspond à 3 sous 3 deniers de Gênes – leurs confrères génois touchent en moyenne 6 deniers de plus.

Certains d'entre eux tirent néanmoins beaucoup mieux leur épingle du jeu, comme le met en évidence l'organisation du travail sur les chantiers de l'aqueduc. Deux *magistri antelami*, en effet, semblent exercer leur art principalement au service des *Salvatores portus et moduli*: Michele di Albaro et *Meninus* di Rapallo, payés non point à la semaine, mais pour de longues périodes de 82, 57 ou 48 jours, sur la base immuable de 4 sous 6 deniers par jour. Ce sont des chefs de chantier quasi permanents, qui, au moins pour *Meninus* de Rapallo, ajoutent à leur rétribution le bénéfice obtenu sur les matériaux qu'ils fournissent à l'administration, briques et pierres pour la réparation du conduit près de la porte S. Andrea¹². Mieux qualifiés sans doute et donnant toute satisfaction aux responsables de l'aqueduc, ils bénéficient d'une plus grande continuité de l'emploi et d'une rémunération supérieure. A un moindre niveau, c'est aussi le cas de maîtres chefs d'équipes réduites, composées d'un collègue (*socius*) et d'un valet (*famulus*). Le salaire est alors versé globalement au maître, libre d'en effectuer la répartition à ses compagnons de travail: c'est le cas de l'étameur Giacomo, appelé régulièrement pour la réparation des tuyaux et la fourniture d'étain¹³.

La durée de l'embauche individuelle est un facteur décisif dans l'évaluation du niveau de vie des maîtres et des compagnons. A Gênes, les patrons du bâtiment, à quelques exceptions près, sont rarement embauchés pour de longues durées: ils passent un marché pour une tâche précise et, à l'achèvement de celle-ci, sont remerciés par l'employeur. Les embauches individuelles longues, supérieures à 25 jours ouvrables, ne concernent que 20% des maîtres (cfr. le tableau n. 2) – 12% seulement des cas à Florence¹⁴. Grâce aux deux maîtres de chantier quasi permanents, la durée moyenne des embauches longues est de 89 jours, alors que la moyenne d'embauche pour les autres

¹¹ SPUFFORD, pp. 4-5 et 110-111.

¹² ASGe, *Antico Comune*, n. 190, c. 70.

¹³ *Ibidem*, c. 69.

¹⁴ LA RONCIÈRE, p. 299.

maîtres tombe à 5 jours et demi. Si l'on ajoute que les embauches sont rarement renouvelées, au point que les *Salvatores portus et moduli* en viennent à employer treize *magistri antelami* en neuf mois et demi, on mesure la grande instabilité de l'emploi chez les patrons du bâtiment dans les années qui précèdent 1348.

Dans toute l'Europe occidentale, la grande pandémie a provoqué une flambée des salaires dans les décennies qui l'ont suivie: ils doublent pour les maîtres du bâtiment à Florence¹⁵. Gênes n'échappe pas à cette hausse quasi générale. Bien que les rémunérations individualisées soient beaucoup moins nombreuses dans les comptes de l'aqueduc à la fin du XIV^e siècle, on constate néanmoins que des rémunérations journalières de l'ordre de 8 sous deviennent normales. Elles sont légèrement supérieures à celles que l'on observe sur les chantiers monumentaux du Milanais où en 1387, la moyenne est de l'ordre de 7 sous par jour¹⁶. Par la suite, un certain fléchissement apparaît dans les comptes: les salaires journaliers des maîtres retombent à 6 sous dans les premières années du XV^e siècle, selon une évolution sensible à Florence dès les années 1378-80, et à Rouen à la même époque¹⁷. Les années fastes correspondent donc aux deux décennies qui ont suivi la Grande Peste; un tassement certain leur succède, compensé, il est vrai, par l'habitude plus fréquente de rémunérations accessoires, nourriture et boisson étant fournies sur le chantier assez régulièrement.

Les maîtres emploient avec eux des « valets » ou des manoeuvres dont les conditions de vie sont naturellement plus difficiles, tant en raison du niveau des rétributions que de l'instabilité de l'emploi. En 1342, la personnalisation des salaires paraît plus faible chez les compagnons que chez les maîtres. En effet, si quelques valets ne touchent qu'un sou et 6 deniers par jour, l'énorme majorité des versements est de deux sous, au point que la moyenne des salaires s'établit à 1 sou 11 deniers, les écarts par rapport à la norme de deux sous constituant l'exception. *Laboratores*, *amanuatores* et *famuli* sont traités de la même façon, à l'exception de l'aide du chef de chantier Michele, qui doit se contenter d'un sou 6 deniers par jour: il s'agit sans doute d'un jeune apprenti sans qualification. En revanche, contraire-

¹⁵ A titre d'exemple, voir BOIS, pp. 94-96; LA RONCIÈRE.

¹⁶ BRAUNSTEIN 1986, p. 129.

¹⁷ LA RONCIÈRE, pp. 281-282; BOIS, p. 95.

ment à ce qui est observé à Florence¹⁸, les rétributions ne fléchissent pas pendant les mois d'hiver: en octobre, novembre et décembre, seuls quelques rares salaires tombent en-dessous des deux sous par jour.

Un autre contraste sépare salaires des maîtres et des valets: la très faible durée de l'embauche individuelle. En neuf mois et demi – de mai 1342 à début mars 1343 – seuls cinq compagnons sur cinquante-quatre employés effectuent plus de 25 journées de travail, le record étant détenu par un certain *Leo maltarius* qui prépare le mélange de sable et de chaux (*malta*)¹⁹ utilisé dans la construction: 91 jours et demi d'activité, ce qui le place loin derrière les deux maîtres de chantier Michele di Albaro et *Meninus* di Rapallo. Les embauches longues ne représentent à Gênes que 10% environ des recrutements, d'où une extrême irrégularité de l'embauche et une plus grande faiblesse de la durée moyenne du travail individuel chez les ouvriers²⁰. Si la moyenne s'établit à 6,4 journées sur l'ensemble de la période, combien de manoeuvres ne sont rétribués que pour une, deux ou trois journées seulement!

La césure de 1348-1350 améliore-t-elle la condition des ouvriers du bâtiment? Incontestablement, la hausse des salaires est forte: 200% et même 250% dans les premières années du XV^e siècle où la rémunération journalière s'établit et se maintient à 5 sous. En ce sens, les travailleurs de base ont mieux profité de la récession démographique et des hausses de salaires que les maîtres. Ils se trouvent même dans une situation plus favorable à Gênes qu'à Florence ou à Milan, puisque sur les chantiers lombards, le *laborator* reçoit au mieux quatre sous par jour à la fin du XIV^e siècle²¹. Mais il est vrai qu'il est rare de voir des rémunérations accessoires s'ajouter au salaire, sauf si le compagnon appartient à une équipe dirigée par un maître.

Au bas de l'échelle des salaires, les femmes. Il peut sembler étrange de voir apparaître le sexe féminin dans les métiers du bâtiment. Et pourtant, les comptes des *Salvatores portus et moduli* donnent une liste de femmes occupées à préparer le mélange de sable et de chaux: Simona, Castella, Giovannina

¹⁸ LA RONCIÈRE, p. 327.

¹⁹ CALVINI, p. 226.

²⁰ Même remarque en ce qui concerne le travail des manoeuvres à Florence: LA RONCIÈRE, pp. 337-338.

²¹ BRAUNSTEIN 1986, p. 130.

dell'Acquasola, Simona de Recco, Agnesina, Franca, Giacomina, Caterina, Alexina, Franceschina et Margherita, toutes qualifiées de *maltarolia*. Occupations épisodiques, puisque la plus longue embauche est celle de Castella, rétribuée pour 23 jours de travail en mai et juin 1342, et qui disparaît des listes par la suite, remplacée par d'autres femmes, dont l'embauche ne dépasse pas quelques journées, deux mois consécutifs. L'instabilité de l'emploi est donc fort grande et n'est pas compensée par un salaire intéressant: la norme des rétributions est d'un sou 2 deniers, et un quart des versements seulement dépasse cette somme, pour atteindre, dans le meilleur des cas, 1 sou 7 deniers. Le travail féminin, très dur dans les métiers du bâtiment, ne peut apporter qu'un appoint minime à la famille ouvrière. Ce travail féminin disparaît dans les registres de la fin du XIV^e siècle, de sorte qu'il est impossible de mesurer les effets de la crise des années 1348-1350. On notera que sur les chantiers du Milanais le travail des femmes reste au niveau le plus bas à la fin du XIV^e siècle: deux sous par jour et par personne, soit la moitié du salaire journalier d'un compagnon²².

Maîtres et valets sont recrutés localement dans un bassin de main d'oeuvre qui ne dépasse les limites de la Ligurie que dans de rares exceptions: deux Piémontais et deux Milanais chez les manoeuvres, un Provençal et un habitant de l'Apennin chez les maîtres. Même dans les métiers très spécialisés, il n'est nul besoin de faire appel à une main d'oeuvre étrangère nombreuse. Le marché de l'emploi est suffisamment fourni à Gênes pour couvrir tous les besoins.

Ce n'est pas le cas pour tous les matériaux, dont une part vient sans doute des régions extérieures à la Ligurie: plomb d'Orient et étain d'Angleterre. La consommation de plomb sur les chantiers de l'aqueduc est considérable. L'on sait qu'au Moyen Age ce métal était, après le fer, le plus employé dans la construction. Il servait pour la fabrication des gouttières et des canalisations d'eau pluviale, et bien sûr pour tous les « travaux de plomberie » au sens actuel du terme, tuyaux, bassins et fontaines²³. Un extrait de compte des *Salvatores* indique aussi son usage « pro coniendo et claudendo lapides », entendons par là pour le scellement des pièces de fer dans la pierre. Bien entendu, sur les chantiers de l'aqueduc, les quantités utilisées

²² *Ibidem*, p. 130.

²³ BENOIT, pp. 340-343.

sont considérables: 375 cantares, soit près de 18 tonnes en neuf mois, de mai 1342 à mars 1343; six quintaux et demi en 1380; près de quinze quintaux en 1394; neuf quintaux et demi en 1408. En 1342-1343, 273 cantares sont fournis par le maître étameur Giacomino, pour équiper l'aqueduc entre Luccoli et la porte Sant-Andrea²⁴. Le prix oscille de trois à trois deniers et demi par livre à cette date, de six à dix deniers en 1380 et se stabilise à ce dernier chiffre dans les dernières années du XIV^e siècle, soit une augmentation de 300% par rapport aux années d'avant- peste. La même évolution des prix se constate en France dans la seconde moitié du XIV^e siècle²⁵. Comme à Gênes, on y réutilise le vieux plomb en grande quantité: il est refondu sur le chantier même avant d'être coulé au lieu approprié²⁶. Après le plomb, l'étain vient au deuxième rang des métaux consommés. On l'utilisait également pour la confection de tuyaux, comme l'attestent les adductions d'eau faites en Avignon en 1353²⁷. Les quantités mises en oeuvre sur les chantiers de l'aqueduc sont plus modestes: 202 livres en 1342-43, 618 en 1380, 171 en 1394, 100 en 1408. Le prix qui oscillait de 9 à 18 deniers par livre en 1342 se stabilise à 10 deniers à la fin du XIV^e siècle, en s'alignant sur celui du plomb. Cet étain anglais entre dans la composition du bronze (30 deniers la livre en 1342)²⁸ que les *Salvatores portus et moduli* font acheter pour fabriquer les « embouchements » des fontaines publiques²⁹.

Le fer est beaucoup moins utilisé que sur les chantiers habituels du bâtiment. Clous et serrures, ces spécialités de la métallurgie bergamasque³⁰, sont achetés en grandes quantités pour équiper les portes des fontaines publiques: les noms des fournisseurs, Pietro Frassata et Guido Ferrario, ne permettent pas de connaître l'origine de ces objets, peut-être produits sur place puisque la Ligurie possédait un peu de minerai, mais surtout de nombreuses forges « montagnardes » alimentées par le minerai de fer de

²⁴ ASGe, *Antico Comune*, n. 190, c. 75.

²⁵ BENOIT, pp. 348-349.

²⁶ ASGe, *Antico Comune*, n. 190, c. 72: 322 mètres de tuyaux de vieux plomb sont refondus pour des travaux au môle de Gênes.

²⁷ BENOIT, p. 342.

²⁸ ASGe, *Antico Comune*, n. 190, c. 67.

²⁹ *Ibidem*, n. 201, cc. 175, 210, 211; n. 202, c. 8; n. 204, c. 100.

³⁰ MENANT, p. 138.

l'île d'Elbe³¹. Le fer coûte 4 à 5 deniers la livre et la centaine de clous 4 sous 6 deniers.

Parmi les matériaux usuels, figurent bien sûr la chaux (18 à 22 deniers le cantare de 47,65 kg), le sable (au même prix) et les briques dont les plus appréciées sont celles de Savone: 41 sous le mille contre 22 à 32 sous pour les briques rouges ordinaires. Les chefs de chantier utilisent aussi des planches pour la confection des portes des fontaines, des dalles de pierre pour la couverture des tronçons de l'aqueduc et des tuyaux de terre cuite pour les conduits dans les parties du tronçon les moins exposées. A ces fournitures s'ajoutent les frais de transport. Ils s'élèvent à 10,8% du prix pour la chaux, mais de 13 à 18% pour les briques, sans doute en fonction du lieu de provenance.

Ces quelques remarques sur les prix et les salaires du bâtiment à Gênes au XIV^e siècle viennent confirmer les tendances mises en valeur sur d'autres chantiers de construction, à Florence ou dans le Milanais. Elles démontrent l'amélioration sensible des salaires des maîtres et surtout des manoeuvres dans les premières décennies qui ont suivi la Grande Peste, mais sans que l'instabilité chronique de l'emploi soit nécessairement améliorée. Les ouvriers du bâtiment vivent mieux, oserions-nous dire, pour autant qu'ils trouvent du travail et qu'ils le conservent. Toutefois l'examen du prix des matériaux conduit sans doute à nuancer cette appréciation. En effet, que ce soit pour le plomb, l'étain, le bronze ou la pierre, le niveau des prix s'est aussi considérablement élevé avant de se stabiliser à la fin du XIV^e siècle. Il conviendrait donc de s'intéresser aux prix alimentaires, au budget-type d'une famille ouvrière urbaine, pour déterminer si le recul démographique dû aux épidémies récurrentes a contribué à améliorer le sort des survivants. C'est là une autre enquête qui dépasse singulièrement notre propos de ce jour, limité aux métiers du bâtiment.

³¹ HEERS 1961, pp. 219-224.

Prix du bâtiment à Gênes au XIV^e siècle

	1342 ³²	1380 ³³	1395 ³⁴	1405 ³⁵	1408 ³⁶
Plomb/livre	3 à 3 d. 1/2	6 à 10 d.	9 à 10 d.	10 d.	10 d.
Étain/livre	12 à 18 d.	24 d.	9 à 10 d.		10 d.
Bronze/livre	30 d.				
Fer/livre	5 d.				
Dalles de pierre/pièce	9 à 11 d.	11 s.			
Clous/cent	54 d.				
Briques rouges/mille	22 à 32 s.				
Briques brunes/mille	40 s.				
Serrure/pièce	19 à 24 d.		10 s. 6 d.		
Bois/planche de 3 pieds	4 d.		7 d.		
Charbon/mine		10 s.			
Chaux/cantare	19 à 22 d.				
Sable/mine	6 à 7 d.				
Poix/livre	1 d. 2/3				
Colle/livre		9 d.			
Vernis/livre		3 s.			
Pierre/4 pieds	6 à 7 d.			7 s.	
Tuyaux de terre/pièce	12 à 25 d.				

³² Sources: ASGe, *Antico Comune*, n. 190.

³³ *Ibidem*, n. 198.

³⁴ *Ibidem*, n. 201.

³⁵ *Ibidem*, n. 202.

³⁶ *Ibidem*, n. 204.

Les embauches individuelles dans le bâtiment à Gênes en 1342-1343

	Mai	Jun	Jul.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Févr.	Mars	Emb. < 25 j.	Emb. > 25 j.	Total des embauch.	Embauch. longues Gênes	Embauch. longues Florence ³⁷
Mâîtres 1	15	7	42	41	40	28	18	39		14	22	20	4	24	20%	44%
Valets	58	83	57	88	91	74	77	55		14	2	49	5	54	10,20%	32%
Mâîtres 2	6	5	9	8	8	6	5	6		2	5					
Valets	8	10	14	19	15	9	13	11		4	2					
Mâîtres 3												5,5	89,25			
Valets												6,4	56,9			

1. Total des journées de travail exécutées dans chaque cas
2. Total pour la période des embauches individuelles réalisées chaque mois
3. Durée moyenne des embauches individuelles

Salaires quotidiens du bâtiment à Gênes (nombre de versements en sous et deniers)

	Années	1.2	1.4	1.6	1.7	1.8	1.9	2	2.1	2.3	2.4	2.5	2.7	3	3.6	3.9	4	4.6	5	6	7	8	9	
Maîtres	1342													9	16	1	29	2	1					
	1380																				2	3	1	
	1394																							
	1405																						3	
	1408																						1	
Valets	1342				22	9	9	79	5	5	2	1	1											
	1380																2		1					
	1394																			1	1			
	1405																						3	
	1408																						1	
Femmes	1342	39	9	2	2																			

³⁷ LA RONCIÈRE, pp. 301, 336.

L'eau et son utilisation à Gênes à la fin du Moyen Age

« Cette ville très ancienne semble édifée de la main d'un homme vaincu, car elle est fondée sur une montagne tombant à pic sur la mer. Toutes les maisons sont comme des tours de quatre à cinq étages et même davantage; les rues sont étroites et d'accès difficile; la terre a peu de ressources, toutefois la population est fort industrielle et se procure dans le monde entier en abondance tout ce dont elle a besoin, comme si le soleil le lui fournissait »¹.

Ces quelques lignes du Castillan Pero Tafur, venu à Gênes dans les dernières semaines de l'année 1435, synthétisent la première impression d'un voyageur surpris par le caractère inhabituel du paysage urbain qu'offre la grande cité ligure. Doué de l'esprit pratique du marchand, Pero Tafur ne tombe pas dans des travers esthétiques; sa description de Gênes relie les traits physiques du lieu à l'oeuvre de l'homme, condamné à se tourner vers la mer et à en attendre l'essentiel de ses ressources. En quelques phrases, Pero Tafur a tout compris, ou presque tout; il ne manque en effet à sa description qu'un élément essentiel à la vie des hommes, la disposition aisée d'eau potable, conditionnée par le climat et l'orographie de la région, pour ce qui concerne l'offre, par le chiffre de la population, pour ce qui concerne la demande.

Gênes est une grande métropole méditerranéenne et, comme telle, elle bénéficie de fortes précipitations au printemps et en automne: 1350 mm, deux fois et demie celles de Paris. Les pluies équinoxiales sont plus abondantes en octobre et novembre (25 jours de pluie sur 61) qu'en mars et en avril. Ces précipitations rendent verdoyante la végétation de l'Apennin intérieur, mais leur absence quasi totale pendant les mois d'été, si l'on excepte quelques orages dévastateurs, provoque une sécheresse relative. Les cours d'eau se réduisent alors à un mince filet serpentant au milieu d'herbes folles, quand ce n'est pas un assèchement total. En 1609, un relevé effectué

* Pubblicato in *Famille, violence et christianisation au Moyen Age. Mélanges offerts à Michel Rouche*, éd. M. AURELL - TH. DESWARTE, Paris 2005, pp. 119-131.

¹ PERO TAFUR 1995, p. 21; voir aussi PETTI BALBI 1978, pp. 120-121.

pendant les mois d'été met en évidence un débit aux sources alimentant l'aqueduc de l'ordre de 45 litres à la seconde, soit un apport d'environ 30 litres en ville, si l'on tient compte des pertes au long du parcours². Puits et citernes sont donc d'un indispensable recours, lorsque le débit des sources s'affaiblit et que l'apport d'eau de l'extérieur devient précaire.

Celui-ci pourrait être favorisé par les conditions orographiques de la région. En effet, la montagne borde étroitement la côte et impose partout un relief tourmenté et hostile, poussant ses promontoires affaiblis jusqu'aux rivages de la mer. Aux portes mêmes de Gênes, l'Apennin se fait épais, compact, *monti senza boschi*, disait Dante pour décrire ces sommets pelés, dénudés, où s'accrochent le maquis, des taillis et des broussailles d'arbustes laissant souvent apparaître la roche à nu. Les sommets les plus proches atteignent 500 à 600 mètres d'altitude; les pentes sont fortes, les vallées étroites et sinueuses remontent jusqu'à des passages au voisinage des crêtes, bordés d'abrupts de pierre noire³. Il faut donc aller chercher l'eau loin dans l'intérieur et la faire s'écouler par gravitation vers la ville, en évitant les conséquences des *frane*, ces éboulements si fréquents dans les roches tendres de l'Apennin ligure.

Le site même de Gênes se prête à un vaste établissement humain. La baie en eau profonde, assez bien abritée par le *Caput Arenae* à l'ouest et le Môle à l'est, est dominée par un amphithéâtre de calcaires marneux découpé en collines d'où se détachent deux corniches, celle du *castrum*, site du premier établissement humain dominant la baie, et celle de Carignano, au-delà d'un petit ruisseau Rivotorbido, le bien nommé. Le site exact de la ville est donc à mi-distance des deux grandes vallées qui coupent l'Apennin et qui débouchent en mer Tyrrhénienne de part et d'autre de la baie, le val Bisagno et la Polcevera, les deux seuls torrents pérennes de la région.

La demande en eau est fonction de la population. Son importance à la fin du Moyen Âge a donné lieu à d'amples discussions. À partir des registres de la *gabella possessionum*, Jacques Heers a pu estimer à environ 5.600 le nombre de maisons dans la ville enclose, à 6.500 avec les faubourgs et à 7.800 pour l'ensemble de l'agglomération. En tenant compte de la densité à l'hectare, des caractères distinctifs de l'urbanisme génois, très

² STRINGA 1980, p. 9.

³ Pour l'évocation du milieu naturel, voir HEERS 1961, pp. 11-19.

concentré, il en déduit que la population comprise dans l'enceinte dépasse 85.000 habitants, celle de la ville avec ses faubourgs atteint sans doute 100.000 habitants et l'agglomération 120.000⁴. Chiffres excessifs pour Giorgio Felloni qui part du recensement de 1531, seule source utilisable, pense-t-il. À la suite d'une famine, le Sénat fait décider à cette date un recensement des feux, afin de faire distribuer du grain aux chefs de famille. Il résulterait du chiffre des feux (8940), corrigé des erreurs et omissions, une population d'environ 51.150 personnes⁵.

Arrondissons le chiffre à 60.000 habitants pour la ville seule. Si l'on admet, avec J.F. Guilmartin, une consommation moyenne de deux litres par habitant et par jour, la ville a donc besoin, sans compter les usages industriels difficilement mesurables, d'un minimum de 120 m³ d'eau par jour, une quantité que les rares puits en usage ne sauraient à eux seuls offrir. Il faut donc recourir aux ressources de l'Apennin, capter à leur origine ces petits torrents qui viennent se perdre dans le Bisagno ou la Polcevera et diriger leurs eaux vers l'agglomération. Gênes a donc besoin d'un aqueduc, pourvoyeur essentiel de la consommation urbaine. En raison des pentes, de la nature du sol et d'une plus forte pluviosité dans sa zone montagneuse, la vallée du Bisagno, à l'est de Gênes, plus proche aussi de l'agglomération que sa voisine de l'ouest, se prête mieux à cette construction. Les flancs droits de la vallée, striés de nombreux petits torrents, sont plus propices que le versant opposé.

Le premier aqueduc connu remonte sans doute à l'époque romaine⁶. Quelques traces en subsistent près de son origine, la vanne du Fullo sur le torrent de Montanasco. Le choix de cette position, en arrière de Gênes, s'explique par l'orographie de l'amphithéâtre dominant le port: il fallait dominer la colline de Sant'Andrea pour atteindre toutes les zones de la bordure de mer, la Ripa. La pente en est estimée à trois mètres par kilomètre. On ne sait à quelle époque ce premier aqueduc fut abandonné, en raison surtout de la croissance urbaine dans la zone élevée du *castrum* (Castello) qu'il ne pouvait plus desservir.

⁴ *Ibidem*, pp. 35-46.

⁵ FELLONI 1964, pp. 303-323, repris dans FELLONI 1998a, II, pp. 1199-1215.

⁶ STRINGA 1988, p. 5.

La date de construction de l'aqueduc médiéval n'est pas aisée à déterminer. L'annaliste Agostino Giustiniani en 1537 se lamente déjà d'avoir cherché sans résultat des informations sur l'origine et la construction de l'aqueduc⁷. Pourtant, à la fin du XIV^e siècle, Giorgio Stella dans les premiers chapitres de ses *Annales* rapporte qu'en 1295 «completum est usque ad locum urbis, qui Castellum dicitur, opus acqueductus, per quem a longe aqua devehitur intra civitatem Ianuam: res profecto laudabilis; ex eo siquidem in multis locis Ianue vescuntur aqua familie»⁸. Il est clair que pour l'auteur il ne s'agit pas d'une œuvre nouvelle, mais seulement de la rénovation d'une structure ancienne. Peut-être commencé au XI^e siècle, l'aqueduc dès la fin du XII^e atteignait Castelletto, cette terrasse fortifiée qui domine le port, et courait sous le chemin de ronde des murs de 1155, pour alimenter rationnellement toute la ville enclose. On peut donc estimer que la ville est déjà desservie par l'aqueduc au temps de Frédéric Barberousse⁹.

Le tracé médiéval est plus élevé que le tracé romain, afin justement d'atteindre le promontoire de Castelletto. À la fin du XIII^e siècle, il débute au rio Poggetti au-dessus du célèbre cimetière de Staglieno, puis est prolongé en 1355 jusqu'au rio Trensasco. Par la suite, seules des modifications de section viendront en changer l'aspect, alors que le tracé demeure identique jusqu'au début du XVI^e siècle. Pendant tout le Moyen Âge, les *salvatores portus et moduli* ont compétence pour tout ce qui concerne la distribution de l'eau¹⁰. Mais, à partir de 1491, un décret institue une nouvelle magistrature, le *Magistrato delle acque*, qui se charge désormais de l'entretien de l'aqueduc et de la répartition de l'eau en ville. Le tracé de l'aqueduc est divisé en *custodie*, confiées à des inspecteurs qui, dans leur secteur, doivent vérifier qu'aucune fuite ne se produit, ni aucun détournement par les riverains¹¹. Tenant compte de l'insuffisance notoire de l'alimentation en eau, qui provoquait de graves pénuries aux XV^e et XVI^e siècles, le *Magistrato* décide le prolongement du canal jusqu'à Schienadasino, qui ne sera effectif qu'en 1639. Des travaux ultérieurs élargissent la section de l'aqueduc, accroissent le nombre

⁷ GIUSTINIANI 1537, livre 1, p. 75.

⁸ *Annales Genuenses*, p. 26.

⁹ STRINGA 1988, p. 5.

¹⁰ Sur les *salvatores portus et moduli*, voir POLONIO 1977, pp. 156-160.

¹¹ STRINGA 1988, p. 5.

de prises d'eau et remplacent par des ponts-siphons le contournement des fonds de vallées secondaires. Au total, l'aqueduc atteint vingt-huit kilomètres, sur lesquels un quart seulement date de l'époque médiévale. La section ne dépasse pas 30 cm en largeur et 60 cm en hauteur, ce qui permettrait un débit maximum de 245 m³ à l'heure, les sources fournissant en été un débit minimum de 19 m³¹².

Au XIV^e siècle, la prise d'eau originelle se trouvait au fond du rio Trensasco et alimentait un moulin. L'aqueduc s'enfonçait ensuite au coeur du rio Cicala où l'on retrouve des éléments du canal antique à côté du canal médiéval, qui traverse la vallée par une série de petits ponts, puis se dirige vers Staglieno. Il suit alors les nombreuses indentations des vallées internes du Veilino, où l'on a retrouvé, au confluent du rio Poggetti avec le rio Campo Binello, un grand arc de pierre de sept mètres de hauteur appartenant à l'aqueduc romain. Deux ponts-canal construits au XIV^e siècle subsistent: l'un, datant de 1335, franchit le rio Briscata à Sant'Antonino; l'autre, construit en 1303 sous la direction du frère cistercien Enrico di San Tommaso, domine d'une hauteur de 25 mètres, sur une longueur de 89 mètres, le rio Casamavari à San Pantaleo. L'aqueduc suit la pente de l'actuelle via Burlando et pénètre en ville par un pont-canal, entre les deux bastions les plus méridionaux des murs de San Bartolomeo, près de l'actuelle piazza Manin¹³.

Le tracé urbain est plus difficilement identifiable, en raison des bouleversements apportés par l'urbanisation. L'aqueduc contournait l'église San Bartolomeo degli Armeni, passait sur un pont-canal reliant le passo dell'Acquedotto, où subsistent sept arcades anciennes, avec la colline occupée par la villa Grüber. Vers l'actuel corso Magenta, au nord du couvent des Capucins, l'aqueduc se sépare en deux bras, celui de Castelletto et celui des Fucine, qui suivent les murs médiévaux de Gênes et se rejoignent à la porte du Môle, près du port¹⁴. Un accord de 1232 passé entre Guglielmo Piccamiglio et le recteur de l'église de San Sisto précise l'usage d'une dérivation alimentant des fontaines publiques:

« Convenimus quod aqua decurrens per conductum muri civitatis Ianue, per aperturam eiusdem conductus ad hos specialiter factum prope ecclesiam S. Savine, ex ora murum

¹² STRINGA 1980, pp. 26-31.

¹³ STRINGA 1988, pp. 44-53.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 62-68.

descendat in locum sive terram que est inter domum ecclesie S. Systi et murum civitatis, ita quod non noceat dicte domui nec habitantibus in ea »¹⁵.

Anselme Adorno, ce Génois installé en Flandre, qui découvre la ville d'origine de sa famille en 1470 admire la conduite d'eau courant sur les murs de la ville:

« Fons quidam ad modum rivuli supra muris per totam civitatem artificiose discurrit. Unaqueque platea sive vicus habet edificium more fontis aquam illam recipientis ac per canos sive fostulas distribuentis »¹⁶.

Tableau idyllique d'une ville bien pourvue en eau, alors qu'en cas de sécheresse, on était contraint de faire fonctionner alternativement les deux sections de l'aqueduc.

Le premier tronçon, dit de Castelletto, est signalé, on l'a dit, par Giorgio Stella, à la date de 1295. Il suivait l'actuel corso Paganini et franchissait par deux ponts-canal la petite vallée occupée aujourd'hui par la via Caffaro et celle de la salita S. Gerolamo. Sur un bas-relief de marbre de Bassano, reproduisant le fort de Castelletto au XVI^e siècle, on distingue les arcades soutenant l'aqueduc au long du corso Paganini; elles se confondent avec les créneaux des fortifications et des murs médiévaux. Au-dessous du promontoire de Castelletto, l'aqueduc alimente des moulins et une dérivation atteint le *Castello dell'acqua* qui distribue l'eau aux détenteurs de dérivations particulières, les *bronzini*¹⁷. Il suit le chemin de ronde de la salita della Rondinella, franchit par deux ponts-canal les actuelles *vie* Lomellini et Croce Bianca, s'accôle sous la forme d'arcs rampants aux façades des palais pour atteindre la porte dei Vacca qu'il franchit sur l'arc séparant les deux tours. Des dérivations alimentent des moulins, puis l'aqueduc se sépare à nouveau en deux bras: l'un vers l'ouest suit un pont-canal le long du vieil arsenal (Darsena) et s'achève en alimentant deux lavoirs (*via della Marina*, *calata della Darsena*). L'autre vers l'est suit la Ripa, cette bordure de mer jalonnée de boutiques et d'entrepôts, où ses arcades de soutènement sont encore visibles aujourd'hui. L'eau est utilisée pour les latrines¹⁸ publiques

¹⁵ Archives d'État de Gênes (= ASGe), *Manoscritti*, n. 535, 1. 60. 3.

¹⁶ HEERS - GROËR, p. 48; voir aussi PETTI BALBI 1978, p. 138.

¹⁷ STRINGA 1988, p. 69.

¹⁸ *Ibidem*, p. 74.

du port, comme force motrice pour la Zecca (l'Hôtel des Monnaies) et pour le marché aux légumes de la piazza Raibetta. Le parcours s'achève à la citerne et à la fontaine des *Cannoni del Molo*, près du port ¹⁹.

Le second tronçon suit exactement les murs orientaux de la Gênes médiévale. Il alimente des moulins près de l'actuelle Villetta di Negro, traverse le palais Spinola, franchit par une arcade la salita Santa Caterina. Une dérivation conduisait les eaux vers la piazza Fontane Marose, puis vers le marché de Soziglia et s'achevait en bord de mer, près de l'actuelle piazza Banchi. La section principale passait sur l'arc de la porta Aurea et franchissait par un pont-canal la via Giulia (actuelle via XX Settembre), près du Ponte Monumentale d'aujourd'hui. Suivant toujours l'enceinte médiévale, l'aqueduc passait sur l'arc de la porta Sant'Andrea (porta Soprana) qui servait de château d'eau et alimentait le lavoir de la piazza Lavandaia. Suivant le passo delle Murette, l'aqueduc se divisait en deux tronçons: l'un descendait vers le rivage en alimentant des moulins, sous la place Sarzano, et les lavoirs du vico chiuso dei Cannoni. Le second traversait la piazza Sarzano, où fut construite une grande citerne en 1585, puis se dirigeait vers la citerne de Santa Maria delle Grazie, qui date de 1483. L'excédent allait vers la fontaine du Môle, rejoignant ainsi l'eau apportée par le tronçon de Castelletto. La boucle de l'eau n'était pas achevée pour autant, puisque les navires appointés au bassin du Mandraccio se ravitaillaient aux Cannoni del Molo ²⁰.

Le tracé de l'aqueduc en ville nous a permis quelques allusions à la distribution de l'eau. Il faut maintenant examiner celle-ci plus en détail, en distinguant la distribution à des particuliers et celle destinée au public. À Gênes, seuls les membres de l'oligarchie urbaine regroupés en *alberghi* (clans familiaux²¹) ont le privilège de posséder un *bronzino*, c'est-à-dire un tube de laiton d'un diamètre de 12,4 mm., constituant une dérivation à partir du canal principal et aboutissant à moins d'un mètre de là à un réservoir privé (*troglietto*), marqué d'un numéro affecté à la famille qui en a fait l'acquisition ²². Les *cassoni* que l'on retrouve aujourd'hui sur les toits des plus vieux immeubles de Gênes rappellent l'existence de ces réservoirs et

¹⁹ *Ibidem*, pp. 69-75.

²⁰ *Ibidem*, pp. 76-90.

²¹ HEERS 1974; GRENDI 1975a, pp. 241-302.

²² STRINGA 1988, p. 71.

témoignent d'un pays où l'eau est une denrée rare, que l'on doit stocker pour faire face aux coupures de l'été. En 1531, on a pu recenser 234 *bronzini*, dont les propriétaires sont assujettis à une taxe de deux livres génoises²³. Chaque *bronzino*, en fonction de sa section, peut avoir un débit maximum de 0,41 m³ à l'heure. Il pourvoit aux besoins des familles aisées, servant au XIX^e siècle, selon les calculs de Banchemo, aux usages domestiques d'environ 30 personnes. Les *bronzini* alimentent aussi les bains qu'ont fait construire quelques grandes familles, Lomellini, Grillo, Cantelli, Spinola, Barca et Salvago, davantage au coeur de leur *albergo* qu'à disposition du petit peuple.

Celui-ci doit se contenter des fontaines et des puits. Les principales fontaines jalonnent l'itinéraire de l'aqueduc en ville. Elles sont appelées *cannoni*, mot qui désigne de gros *bronzini* en marbre qui desservent la vasque où vient se servir le public. Les trois principaux *cannoni* sont situés aux portes principales de la ville, porta San Tommaso des faubourgs à l'ouest, porta S. Andrea et porta Aurea à l'est. Une chaîne de huit fontaines jalonne la Ripa depuis la fontaine de Santa Sabina, près de la porte dei Vacca jusqu'au môle. D'autres fontaines sont alimentées par des sources, comme celles de San Tommaso, de l'Acquasola, du Môle et du *Castello dell'acqua* situé près du ponton des Cattanei. On sait par exemple que les Fontane Marose, qui recueillaient les eaux de la petite vallée de Bachernia, étaient très appréciées de la population. Elles furent reliées en 1206 à un ouvrage dû à Arrico Turcio, complété et restauré en 1427²⁴. Au total, dix-huit fontaines sont à la disposition du public génois à la fin du Moyen Âge, soit une fontaine pour environ 3.500 habitants. On mesure par là la rareté de l'eau, particulièrement lors de l'éprouvante chaleur estivale. Le *Magistrato delle acque* prélève une taxe sur la consommation aux fontaines publiques.

L'alimentation par puits vient heureusement compléter l'apport des fontaines. Pour le XV^e siècle, vingt-quatre puits ont pu être recensés, certains construits par des familles dont ils portent le nom (Lomellini, Grillo, Streiaporco), d'autres vraisemblablement par des communautés ecclésiastiques, à proximité des églises et abbayes (San Tommaso, Sant'Agnete, San Pancrazio, San Siro, delle Vigne, San Matteo, San Gregorio, Sant'Ambrogio, San Donato, Santo Stefano). Leur répartition dans l'espace urbain permet de desservir les principaux quartiers éloignés de l'aqueduc et des fontaines

²³ STRINGA 1980, p. 17.

²⁴ *Ibid.*, p. 32, note 24.

publiques, sauf peut-être la zone comprise entre les Vigne et Piccapietra. Dans les faubourgs occidentaux, surtout, les forages effectués à proximité du rivage ne devaient pas fournir une eau d'excellente qualité, d'autant que la pollution provoquée par l'entassement des hommes ne pouvait qu'aggraver les conditions sanitaires de la population. La propagation des épidémies et pestilences en est facilitée.

À ces divers approvisionnements, il faut ajouter le recueil des eaux de pluie des toits, par le moyen de petits murets obliques, les *diane*, qui conduisaient l'eau vers les citernes privées. Deux grosses citernes publiques furent aménagées, celle de S. Maria delle Grazie en 1483, à l'aboutissement de l'aqueduc, près du Môle, et celle de Sarzano au XVI^e siècle, un peu plus en amont²⁵. Tous ces moyens se révèlent insuffisants à la fin du Moyen Âge. En 1460, les autorités communales font preuve de rigueur en donnant licence aux *Padri del Comune* de confirmer ou d'annuler les licences accordées aux utilisateurs des *bronzini* qui ne pouvaient fournir des preuves de leur concession. De nombreuses dérivations frauduleuses ont été de tous temps dénoncées, tant de la part des paysans voulant irriguer à bon compte leurs jardins, que des citoyens cherchant à éviter les taxes ou les achats quotidiens aux porteurs d'eau²⁶. Il faut en effet considérer que la consommation domestique n'est qu'un aspect des utilisations de l'eau à Gênes, qui s'ajoute aux besoins de l'agriculture, des métiers urbains et du port.

La vallée du Bisagno, transformée en banlieue maraîchère, est une véritable huerta²⁷. Les fossés qui répartissent l'eau sont l'objet de grands soins, et il n'est pas rare que des conflits opposent un paysan à son voisin pour l'utilisation de l'eau. Tantôt on perce frauduleusement le bord de l'aqueduc; tantôt on utilise une dérivation plus forte que la normale; tantôt encore on jette des pierres dans le canal lui-même afin de le faire déborder pour le plus grand profit du riverain. Les collectivités du Bisagno, dirigées par des syndics, ont fort à faire pour trancher des conflits de cette sorte et surveiller la construction et l'entretien des fossés. On ne s'étonnera pas qu'environ un tiers de l'eau captée se perde avant d'atteindre ses principaux utilisateurs, les citoyens.

²⁵ *Ibidem*, p. 132.

²⁶ *Ibidem*, pp. 20 et 23.

²⁷ HEERS 1961, p. 512.

Avant son entrée en ville, et en ville même, la moindre dénivellation est utilisée par des moulins, moteur indispensable de toute l'industrie rurale et urbaine: moulin à blé, à huile d'olives, à foulon pour les draps, scies à bois et martinets pour les métaux²⁸. Les moulins du Bisagno, depuis la capture du rio Trensasco jusqu'à l'entrée en ville, travaillent surtout le grain. Ils sont très près du monde rural et échappent aux hommes d'affaires de la ville. Ce sont surtout des propriétés ecclésiastiques, très souvent citées sur les registres de cens de la mense épiscopale ou des grandes abbayes, en particulier Santo Stefano propriétaire de moulin au lieu-dit Molinello près de Casamavari dès 1098: moulins à la Foce, sous Carignano, à San Martino de Via, à San Murtedo, à Marassi, Casamavari, Fullo et Molassana, ainsi qu'à l'intérieur des murs à Castelletto. Il n'est pas rare que ces moulins soient *binelli*, c'est-à-dire divisés en parts (*carati*) détenues en partie par Santo Stefano qui exerce son contrôle sur une bonne partie de la vie économique du Bisagno. Mais les moulins peuvent être aussi des biens de petites gens, boutiquiers, artisans ou ruraux qui se font payer leur loyer en nature: tant de mines de grains par an, ou la mouture d'une partie du grain annuellement consommé par la famille du propriétaire. D'autres moulins sont propriété seigneuriale et participent à l'exploitation des banalités, contre-partie de la construction et de l'entretien des barrages par les grandes familles nobles. En règle générale, l'exploitation des moulins à blé reste très artisanale, très traditionnelle; elle n'est pas encore une industrie.

Il n'en va pas de même pour les autres types de moulins, en particulier pour les moulins à foulon, dans la dépendance des seigneurs de l'Apennin. Tous les torrents de la montagne sont en effet utilisés pour travailler la laine ou les draps. À Gênes même, près de la Foce, la laine est lavée dans les eaux du Bisagno. Des ouvriers laveurs de laine se regroupent au XV^e siècle en une association, la *societas lavatorum lane Brayde Bisamnis extra muros Ianue*, dont les membres travaillent en commun et se répartissent les bénéfices selon des règles très précises²⁹. Quant aux teinturiers, gros consommateurs d'eau, ils se trouvent rejetés, comme dans la plupart des villes médiévales, à la périphérie urbaine: on les trouve à l'extérieur des murs près de la porte Aurea, en contre-bas de Sarzano au Rivotorbido, le bien nommé, près de Sant'Agnete, au nord de la porte dei Vacca, et à l'ouest de celle-ci, près du

²⁸ *Ibidem*, pp. 218-219.

²⁹ *Ibidem*, p. 233.

bourg San Tommaso. Leur localisation dans l'espace urbain est donc directement tributaire du tracé de l'aqueduc³⁰.

Il en va de même pour les forgerons, que l'on rencontre près des tisseurs au nord de la porte Aurea. En dehors de Gênes, les forges rurales (*ferriere*), contrôlées par des seigneurs ou par la Société génoise qui exploite le minerai de fer de l'île d'Elbe, sont établies dans la montagne, toujours près des cours d'eau, mais plutôt dans la Polcevera, dans la vallée de la Scrivia et en arrière de Savone que dans le Bisagno qui reste rural. Derniers corps de métier tributaires d'eau: les couteliers et les fabricants d'épées; ils doivent se contenter des ressources des fontaines de la Ripa, en particulier de celle des couteliers³¹. On a vu aussi qu'une dérivation de l'aqueduc passait par Soziglia, le quartier des bouchers, et entraînait vers le port les immondices de l'abattoir.

Le monde des marins est enfin un consommateur d'eau non négligeable. On a pu estimer qu'une galère légère du XVI^e siècle, portant 144 rameurs et une trentaine de marins et d'officiers consommait plus de quatre hectolitres d'eau par jour. Les inventaires de galères génoises donnent une idée des besoins. En 1330, le *Liber Gazarie* donne l'ordre aux galères génoises de Romanie et de Syrie d'emporter une à deux végètes d'eau, d'une capacité totale de 12 *metrete*, c'est-à-dire de 12 à 24 hl³². La galère de Simone Lecavella en 1351 embarque 54 fûts d'eau, celle de Giorgio Ricio, en 1402, 70 fûts et une végète, celle de Leonardo de Oddone en 1400, 72 fûts³³. Le fût équivalant à la moitié d'une *metreta*, ces inventaires laissent supposer que les besoins moyens d'une galère en partance étaient de l'ordre d'une trentaine d'hectolitres. On ignore quelles quantités pouvaient être nécessaires à bord des nefs et des coques, dont l'équipage devait dépasser la centaine d'hommes: sans doute une vingtaine d'hectolitres par navire. Jacques Heers a pu dénombrer vingt-six gros bâtiments constituant la flotte génoise en 1458³⁴: pour un seul voyage, ces navires auraient requis presque 80 m³ d'eau, beaucoup plus sans doute, si l'on tient compte de leur rotation dans l'année et

³⁰ *Ibidem*, pp. 248-250.

³¹ *Ibidem*, pp. 221-224.

³² VITALE 1951, p. 94.

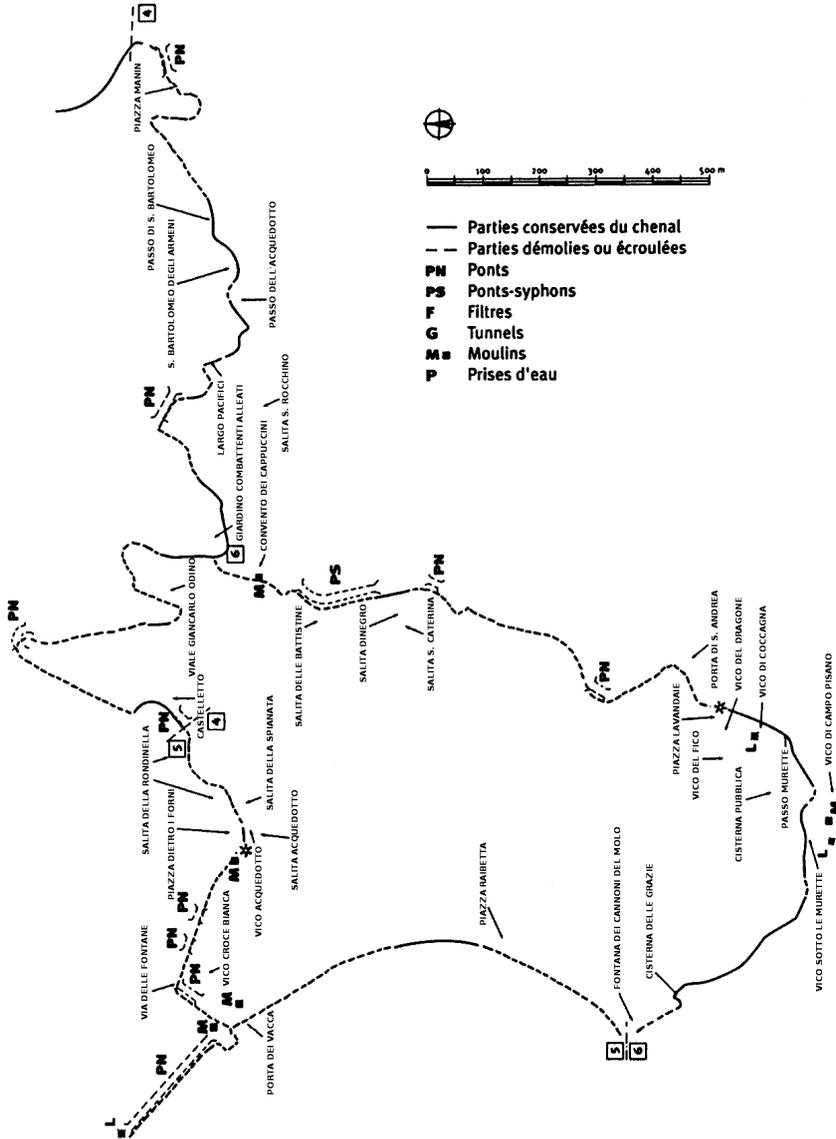
³³ BALARD 1974, pp. 233-258.

³⁴ HEERS 1961, pp. 639-642.

de la multitude des petits tonnages qui accompagnent habituellement les grosses unités. Les besoins en eau du port sont donc importants et s'ajoutent à la consommation domestique pour rendre difficile l'approvisionnement de Gênes, particulièrement pendant les mois d'été.

À la fin du Moyen Âge, c'est en effet cette grave pénurie que révèlent les principales sources disponibles. Ville méditerranéenne adossée à des montagnes décharnées, Gênes a un besoin vital de ce long et étroit aqueduc qui lui apporte le maigre débit des torrents de l'Apennin. Si les moulins et martinets disposés au long de son cours ne lui retirent guère d'eau – elle rejoint le cours principal après passage par des filtres – en revanche les prélèvements frauduleux des paysans, les pertes dues aux insuffisances de la technique rendent difficile l'approvisionnement, surtout pendant les mois de sécheresse estivale, où le débit des sources captées se réduit à un mince filet. En ville, les puits et les fontaines, souvent dangereusement polluées, desservent mal une population de nouveau en croissance à la fin du XV^e siècle. La fourniture des navires est une obligation pour une ville qui vit de la mer et de ses trafics. On comprend donc qu'après avoir attribué, entre autres tâches, aux *salvatores portus et moduli* le soin de s'occuper de l'eau, les autorités communales aient compris la nécessité de créer une magistrature spécifique, le *Magistrato alle acque*, pour coordonner la politique d'approvisionnement. Mais il faudra attendre le début du XVII^e siècle pour que l'aqueduc soit prolongé vers de nouvelles sources, pour que la section du canal soit augmentée, et beaucoup plus tard pour que des ponts-siphon permettent d'éviter les méfaits des éboulements dans les sinuosités des fonds de vallée³⁵. Abandonné au début du XX^e siècle, l'aqueduc cesse d'approvisionner les derniers lavoirs publics en 1951. Ceux-ci disparaissent à leur tour, mais les besoins d'eau, accrus par les commodités de la civilisation moderne, demeurent toujours aussi préoccupants: aujourd'hui, comme au Moyen Âge, Gênes souffre encore d'une siccité que les années récentes de sécheresse ont bien mise en évidence.

³⁵ STRINGA 1988, pp. 5-6.



Trajet de l'aqueduc à l'intérieur des murs de Gênes (STRINGA 1988, pp. 60-61)



Trajet de l'aqueduc des sources jusqu'aux murs de Gênes (STRINGA 1988, pp. 60-61)

Habitat, ethnies et métiers dans les comptoirs génois d'Orient (XIII^e-XV^e s.)

«*Ianuensis civitas in extremo Europe*». Le qualificatif par lequel un habitant de Caffa désignait sa ville dans une lettre au gouvernement de la métropole¹ serait tout aussi valable pour les autres comptoirs génois de Méditerranée orientale et de mer Noire. Dans ces établissements aux marges de la chrétienté, fondés ou occupés du XIII^e au XV^e siècle par une population minoritaire de Ligures émigrés, plusieurs cultures, diverses traditions semblent concourir à l'essor d'un urbanisme original. D'un côté les conquérants génois apportent avec eux une forme d'organisation topo-démographique implantée en métropole; sous les noms de *contrade*, de *conestaggie* se mêlent, en un subtil équilibre, les besoins d'ouverture vers la mer, les marchés et le monde des affaires, et les nécessités de défense et de protection qui caractérisent la formation des *alberghi* génois, cellules closes autour de leur église gentilice, de leurs tours, de leurs maisons fortes et de leurs entrepôts².

Mais les Génois venus outre-mer ne s'installent pas dans un désert. Ils créent leurs comptoirs dans un monde où le phénomène urbain n'est pas inconnu. Péra, faubourg de Constantinople, était déjà fortement peuplé de Grecs et de Juifs lorsque Michel VIII Paléologue en concède une partie à la commune de Gênes en 1267³. Chio était la capitale de l'île, entourant une citadelle byzantine, qualifiée de Paleocastro dans les actes génois; doublée par Martino Zaccaria avant d'être prise par Simone Vignoso, elle devient le centre d'activité des Mahonais⁴. Famagouste, depuis la fin du XIII^e siècle, tenait le premier rang parmi les ports de Chypre, et rivalisait avec Nicosie,

* Pubblicato in *D'une ville à l'autre: Structures matérielles et organisation de l'espace dans les villes européennes (XIII^e-XVI^e s.)*, Actes du colloque organisé par l'École Française de Rome (1-4 déc. 1986), Roma 1989, pp. 107-132.

¹ Citée par MUSSO 1966, p. 203.

² Voir surtout GROSSI BIANCHI - POLEGGI et HEERS 1974.

³ BALARD 1978, I, pp. 182, 235-245; JACOBY 1967, pp. 167-227.

⁴ ARGENTI 1958, I, pp. 56-65; PISTARINO 1969b, pp. 12-20; BALARD 1978, I, pp. 120-126.

la capitale des Lusignans. Une population franque, grecque et juive dut faire place aux Génois, groupe minoritaire dans les années 1300, puis prépondérant après l'expédition victorieuse de Pietro di Campofregoso en 1373⁵. A Caffa même, le site occupé par les Génois dans les années 1270-1275 n'est pas sans passé: une bourgade byzantine accrue d'éléments arméniens et turco-tatars, après la soumission du rivage criméen au khanat de la Horde d'Or vers 1249, a accueilli les premiers groupes d'Occidentaux⁶.

Ainsi dans les quatre principaux comptoirs génois d'Orient, pour lesquels existe une documentation suffisamment abondante et précise, de longues traditions byzantines, des usages tatars et francs plus récents s'opposent à l'implantation exclusive d'un système génois. Toute la question est donc de déterminer s'il y a coexistence ou fusion des divers types d'organisation sociale, si les facteurs ethniques et religieux influencent la répartition des hommes dans l'espace urbain, si les métiers sont cantonnés dans des quartiers particuliers ou bien au contraire largement diffus à l'intérieur des villes encloses, si enfin la typologie des maisons, dans la mesure où l'on peut la définir, répond à des modèles génois connus ou détermine, au contraire, une architecture d'outre-mer originale.

Sans exclure quelques références à des établissements de moindre importance, la documentation disponible ne permet guère d'illustrer que les quatre plus importants comptoirs d'Orient, Péra, Caffa, Chio et Famagouste, pour lesquels les registres de Trésorerie subsistants – les *Massarie* – sont heureusement complétés par des statuts et des minutes notariales instrumentées *in situ*⁷. Le lexique recueilli dans les dates topiques des actes, aussi bien que dans les rares contrats de vente ou de location de biens immobiliers, peut fournir des rapprochements utiles avec le vocabulaire urbanistique et domestique en usage à Gênes.

⁵ HILL, II; BALARD 1985a, pp. 279-300.

⁶ BALARD - VEINSTEIN, pp. 81-82.

⁷ Parmi les actes notariés édités, on retiendra pour Caffa: BALARD 1983c; BALBI - RAITERI; AIRALDI 1974, pp. 9-110; pour Kilia: PISTARINO 1971; BALARD 1980; pour Péra: BRATIANU 1927; ROCCATAGLIATA 1982a, I; pour Chio: ARGENTI 1958, III; BALARD 1988b; ROCCATAGLIATA 1982b; pour Famagouste: POLONIO 1982; PAVONI 1982; BALARD 1983c; BALARD 1984b. À ajouter quelques actes de Péra (1331-1334) et de Caffa (1371 et 1467) publiés par BALLETO 1976a, pp. 159-178, 195-290.

Les conditions dans lesquelles s'effectue la prise de possession du sol par les Génois pouvaient conduire à une radicale séparation dans l'habitat, à la naissance d'une ville double, orientale et occidentale. Lorsque Michel VIII Paléologue en 1267 rappelle à Constantinople les Génois qu'il avait exilés à Héraclée, il leur assigne des terres dans le faubourg de Sykae, face à la ville impériale. Aux dires de Pachymère⁸, le *basileus* a pris soin de faire raser les murailles de Galata et de rappeler dans sa capitale tous les Grecs qui résidaient sur les terres concédées aux Génois. Les premiers actes notariés connus, ceux de Gabriele di Predono instrumentés en 1281, distinguent soigneusement la « terre concédée par le *basileus* à la commune des Génois » de la « terre du *basileus* à Péra », sur laquelle des Grecs sont installés⁹. Il y a là l'amorce de deux essors urbains, autonomes l'un de l'autre.

À Caffa, les débuts du comptoir génois enserré à l'intérieur d'un remblai de terre surmonté d'une palissade durent être modestes; en 1289-1290, s'esquisse un regroupement par ethnies, à en juger d'après quelques rares transactions immobilières. La ville est incendiée en 1307 par ses habitants fuyant les armées du khan Tohtu. Cinq ans plus tard, la Commune obtient le retour à Caffa de ses ressortissants. *L'Officium Gazarie* définit les modalités de reconstruction du comptoir: l'*ordo de Caffa* (18 mars et 30 août 1316) est un véritable plan d'urbanisme qui distingue l'espace entouré de murs, loti et mis aux enchères au profit des colons occidentaux, et les terrains hors les murs, loués par la Commune aux Grecs, aux Arméniens et aux autres chrétiens non Génois, à l'exception de ceux qu'occupent les églises orientales, leurs desservants et leurs ermitages¹⁰.

Le traité imposé aux Grecs par Simone Vignoso après la conquête de Chio le 12 septembre 1346 jette les bases d'une division de la ville en deux ensembles nettement distincts¹¹. Les vaincus devaient en effet remettre la citadelle (*castrum*) à Simone Vignoso et à ses associés et leur livrer deux cents maisons, à un prix établi par une commission mixte, composée d'un Latin et d'un Grec. Ils gardaient par ailleurs la libre disposition de leurs biens. Ainsi se trouvait facilitée l'installation des Latins dans la citadelle de Chio, tandis que les Grecs semblaient devoir occuper majoritairement les bourgs.

⁸ PACHYMERIS 1984, I, p. 227.

⁹ BRATIANU 1929, p. 91.

¹⁰ *Imposicio Officii*, I, coll. 406-409.

¹¹ ARGENTI 1958, II, pp. 28-32.

L'installation des Génois à Famagouste est quelque peu différente. En effet, bien avant que la ville ne passe au pouvoir exclusif de la Commune (traité du 12 février 1383), les Génois en occupaient une partie, à la suite des concessions obtenues des Lusignans. Dès la dernière décennie du XIII^e siècle, des marchands et des artisans ligures se regroupent autour de la *logia Ianuensium*, au nord du palais du roi et du cloître de San Francesco. Mais ils se mêlent aux autres colonies occidentales, Pisans, Vénitiens, Toscans, Languedociens et Catalans, tandis que s'esquisse un regroupement des Grecs dans le sud-est de la ville et des Juifs près de la porte de Limassol¹².

Allait-on vers la formation de villes coloniales, esquisses de ce que seraient au XIX^e siècle les villes africaines, marquées par une fondamentale ségrégation de l'habitat, isolant les Occidentaux de la masse indigène? Dans les comptoirs génois d'Orient, les oppositions ethniques et religieuses ne sont pas si tranchées. Dès les premières décennies de l'occupation ligure, les flux d'immigration, les mariages mixtes, les hasards des ventes et des successions provoquent un brassage entre les diverses ethnies et gommant plus ou moins les distinctions topographiques initiales. Mais d'un comptoir à l'autre les conditions locales sont diverses, l'apport occidental n'a pas la même ampleur.

Cœur des activités génoises en Roumanie, Pétra s'est rapidement développée dans les décennies qui suivent la concession de Michel VIII Paléologue. En 1281, déjà, la distribution entre terre d'empire et terre de la Commune s'efface dans les faits: Giacomo de Lucques, serviteur du podestat, établit sa demeure près de celles de deux Grecs sur la terre du *basileus*, où résident également le tailleur Confortus, l'épicier Giovanni Ceba et Marcellino Piccamiglio; en revanche la Grecque Cali achète à Dondedeo d'Imola une maison sise dans le périmètre accordé à la Commune¹³. Au cours du XIV^e siècle, le comptoir bénéficie par concession impériale d'agrandissements successifs et peut se fortifier. Génois et Ligures en habitent de préférence le centre, tandis que la population grecque occupe plutôt les bourgs de Spiga et de Lagirio, de part et d'autre du *castrum*. Mais rien de systématique dans cette répartition. Les héritiers de Nicola Falaca possèdent plusieurs maisons dans le *castrum*, dont l'une jouxte la demeure d'un pelletier grec et l'autre

¹² BALARD 1985a, pp. 292-295; ARBEL, p. 26.

¹³ BRATIANU 1927, pp. 105, 96-97, 111, 149.

est au centre du quartier juif (*contracta Iudeorum*)¹⁴. Ce dernier n'a rien d'un ghetto, puisque certains Juifs résident dans d'autres quartiers, près des églises Sainte-Catherine et Saint-Antoine¹⁵. Au cours du XV^e siècle, à en juger d'après les actes de Péra qui nous sont parvenus, les familles génoises restées en place sous la domination ottomane conservent leur maison au sein du *castrum*; les boutiquiers grecs ont leur boutique près du bazar, dans le bourg de Lagirio, tandis que les Occidentaux faits prisonniers lors de la chute de Caffa en 1475 sont établis à Istanbul, dans le quartier des Caffiotes (*contracta Caffensium*)¹⁶. Bien que les exceptions soient nombreuses, l'occupation du sol à Péra semble répondre aux distinctions ethniques: les Ligures tiennent le centre du comptoir, les Grecs sont établis à la périphérie, les Juifs se mêlent aux uns et aux autres, en dehors de leur propre quartier.

Le mélange des races et des confessions est encore plus grand à Caffa. Il se remarque dès les premières années. En 1290, le Grec Nichetas Tana partage sa maison avec le Syrien Michel, l'évêque de Soldaïa et le Génois Luchino dell'Orto¹⁷. L'esquisse de planification entreprise par l'*Officium Gazarie* en 1316 prévoit une séparation plus nette entre les diverses ethnies, en favorisant au cœur de la ville la colonisation génoise et en rejetant à la périphérie les demeures des Grecs, des Arméniens et des Tatars. Le tracé des murailles, érigées au cours du XIV^e siècle, veut fixer ces habitats différenciés, en délimitant trois zones concentriques: le *castrum* et la *civitas*, dont l'enceinte élevée entre 1340 et 1352 protège les bâtiments publics et les maisons des Génois, les bourgs, entourés par une enceinte extérieure entre 1383 et 1385, plus particulièrement réservés aux Orientaux, et au-delà des murs, les faubourgs (*antiburgi*) s'étendant sur les pentes des collines et au long de la route menant à Solgat¹⁸. Mais en fait, aussi bien les textes normatifs que les documents de la pratique infirment ces distinctions trop rigides.

Le statut de Caffa de 1449 précise en effet que les sujets du khan tatar ayant demeuré plus d'un an *in civitate seu burgis vel antiburgis Caphe*, ne

¹⁴ Archives d'État de Gênes, (= ASGe), *Notai antichi*, n. 476, Donato de Clavaro 1389-1390, doc. 12bis.

¹⁵ *Ibidem*, doc. 19 et *Banco di San Giorgio*, Peire Massaria, 1390bis, c. 88v.

¹⁶ ROCCATAGLIATA 1982a, I, pp. 115, 138, 267.

¹⁷ BALARD 1973, doc. 595.

¹⁸ BALARD - VEINSTEIN, pp. 86-87, 102-106.

relèveront plus du représentant du khan, le *titanus*, mais seront considérés comme Génois. D'autre part, il interdit à tout Sarrasin – le mot désigne les Tatars dans les sources caffiotes – habitant les bourgs, les faubourgs ou le *castrum* de Caffa, de détenir des armes chez lui. Enfin le texte mentionne les étrangers habitant la citadelle et les caravansérails qui y sont construits¹⁹. C'est dire qu'aucun quartier n'était occupé exclusivement par telle ou telle communauté. Le statut reconnaît une situation de fait qu'illustrent les documents de la pratique et les registres comptables.

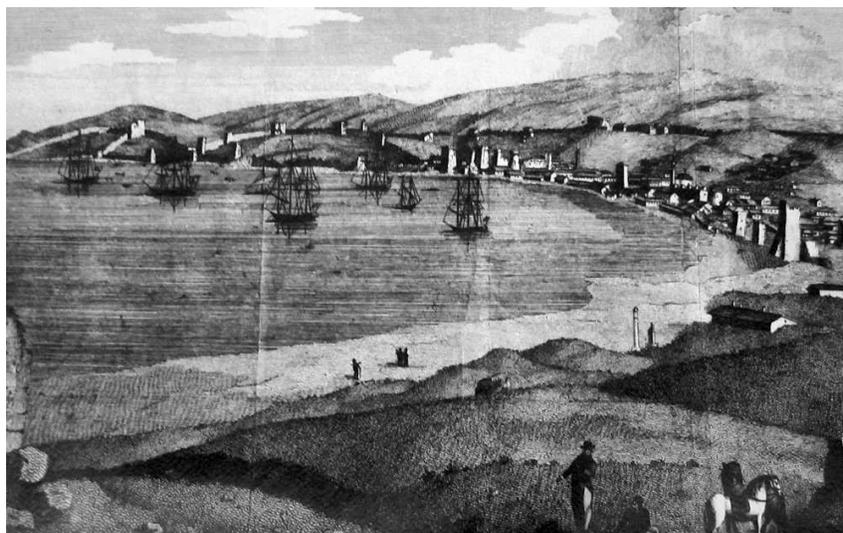


Fig. 1. Caffa à la fin du XVIII^e siècle, d'après une estampe russe (archives de la Società Ligure di Storia Patria).

En 1381, le Géorgien Iolbei Soldagus a pour voisins Giovannino Negrone et les Grecs Georgios Chiladici et Callo Iane Vassilao, tandis que le Syrien Isaac de Gibelet demeure à côté de deux Génois, le forgeron Giovanni Vairolo et Antonio di Ulmo²⁰. Le tailleur grec Vasili s'est établi dans la citadelle près de l'église saint-Nicolas²¹; l'Arménien Amirsar déclare résider à

¹⁹ VIGNA, pp. 611, 650, 679.

²⁰ AIRALDI 1974, pp. 53-54, 58-66.

²¹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, 1374, c. 28v.

la porte de Giovanni di Camogli²². La liste des marins ayant déserté les galères de Giorgio Spinola et d'Andrioto de Illice mentionne des Grecs, des Arméniens, des Géorgiens et des Hongrois habitant aussi bien le *castrum* que les bourgs²³. Les diverses communautés, groupées à l'origine en quartiers distincts, ont essaimé, tout en maintenant de forts noyaux en certains points précis de l'espace urbain, vraisemblablement autour des églises dont chaque communauté dispose²⁴. Les Grecs, par exemple, qui, selon la coutume, viennent chanter Calimera au palais du consul lors de l'Épiphanie, se répartissent en quatre groupes: Voniticha, *Rippa*, Caihadoris et Saint-Georges, dont trois au moins se situent dans les bourgs de Caffa. C'est là aussi que l'on doit situer la Juiverie qui semble abriter une communauté restreinte et ouverte à d'autres ethnies²⁵. Les Arméniens se répartissent majoritairement dans les bourgs, auprès de leurs églises – Saint-Sarchis et Sainte-Trinité – mais aussi à Voniticha ou à proximité de la porte « Stagnonum ».



Fig. 2. Caffa. Ruines de la citadelle génoise à la fin du XIX^e siècle (photo L. Kolly, archives de la Società Ligure di Storia Patria).

²² *Ibidem*, 1381, c. 3r.

²³ *Ibidem*, 1386, cc. 622r-630r.

²⁴ *Ibidem*, 1468/2, c. 80v.

²⁵ *Ibidem*, 1381, c. 191v: « Triandaffullo Mostacha grecus habitator in burgis Caffa ad Iudecham ».



Fig. 3. Caffa. Tour dite du pape Clément VI (archives de la Società Ligure di Storia Patria).

Un autre aspect de l'organisation sociale pourrait expliquer le regroupement des membres d'une même communauté en un quartier distinct: l'institution des dizaines et des centaines, qui est particulière aux colonies pontiques de Gênes. A Kilia en 1361, trois Tatars qui comparaissent devant le notaire Antonio di Ponzò se qualifient en se rattachant à leur dizaine,

centaine et millier d'origine²⁶. En 1459, les marins de Samastri engagés sur une fuste sont désignés par leur centaine d'origine: cinq noms grecs, géorgiens ou arméniens²⁷. A Caffa, le phénomène prend une toute autre ampleur. Les marins grecs ou arméniens recrutés par la Commune, aussi bien que leurs garants portent le nom de leur *contrada* ou de leur centaine²⁸. Les Arméniens Astellanus et Affasador, le tailleur grec Aurani sont qualifiés de *capud decenus centanarii* (sic)²⁹. En 1469, Antonio di Rogerio remet des armes défensives aux chefs des centaines de Caffa: huit personnages portant des noms grecs et arméniens et gardant les principales portes de la ville³⁰. Les registres de la *Massaria* du XIV^e siècle mentionnent sept chefs de centaine arméniens, dix-neuf Grecs et un Syrien, Callojane de Gibelet.

L'institution des dizaines et des centaines a un lien direct avec l'organisation militaire et la division de l'espace urbain en quartiers. Le statut de Caffa de 1449 n'est pas très clair sur le rôle de ces circonscriptions et de leurs chefs. Il précise néanmoins que les centeniers doivent tous les trimestres recueillir *l'introitus mineaticorum*; ils se voient aussi interdire de lever de l'argent sur leurs ressortissants pour le remettre, en cadeau, au capitaine des bourgs³¹. La partie des statuts qui se rapporte à Soldaïa est plus claire: au moment de l'arrivée du consul génois, les habitants se réunissent à la loge de la Commune et désignent quatre d'entre eux, parmi lesquels le consul et l'*Officium provisionis* du lieu choisiront le centenier. Celui-ci, avec l'aide de ses adjoints répartit la charge des gardes nocturnes tous les trois ans et rétribue ceux qui y sont préposés³².

D'où vient cette forme d'encadrement, propre aux populations indigènes? Elle ne paraît avoir aucun rapport avec la *centena* carolingienne, subdivision du comté, puis lieu d'exercice de la juridiction publique et de prélèvement des profits qui en découlent³³, ni avec les *centenae* rhénanes,

²⁶ PISTARINO 1971, p. 16, 22, 175; cfr. VEINSTEIN, p. 235, note 1.

²⁷ ASGe, Caffa Massaria, n. 1228 (année 1469), cc. 326r-328r.

²⁸ *Ibidem*, 1386, cc. 622r-630r.

²⁹ *Ibidem*, 1381, c. 3r-v et Massaria, n. 1228 (année 1469), c. 394r.

³⁰ *Ibidem*, n. 1228 (année 1469), c. 433v.

³¹ VIGNA, pp. 598 et 650.

³² *Ibidem*, pp. 656, 657, 659.

³³ PERRIN, pp. 167-198.

associations villageoises d'entraide ayant pour but la préservation de la paix³⁴. Rien de tel, non plus, à Gênes. Certes, à l'origine de la Commune, il y a les *compagne*, associations démo-topographiques chargées d'assurer la garde nocturne et la défense de la ville; mais leur assise est une paroisse ou une porte de ville et non un groupe défini de dix ou de cent hommes³⁵. En revanche, l'organisation décimale se retrouve en Orient. A Novgorod, la *sotnja* (centaine) est un district militaire urbain chargé, en temps de guerre, de la levée et de l'armement du contingent, et, en temps de paix, de la police urbaine. Elle représente le regroupement de plusieurs *veče* (assemblées) de rues, placées sous l'autorité d'un ancien ou *starost*. Les *sotnie* à leur tour sont réunies en un contingent de 1000 hommes, commandé par un *possadnik*³⁶.

Pourtant, c'est plutôt du côté mongol que l'on doit chercher l'origine de cette structure sociale; elle est en effet à la base de l'organisation militaire dans les khanats tatars, où la population est répartie en dizaines, centaines, milliers et myriades. Le système décimal est une vieille tradition chez les Mongols et les Turcs. Il est en relation avec une organisation militaire primitive, cherchant à obtenir la coopération de plusieurs clans et tribus lors d'une campagne militaire³⁷. Il est probable que les Génois arrivant dans une bourgade passée depuis près de quarante ans sous la domination mongole ont adopté ces usages qui leur permettaient un meilleur contrôle des populations indigènes, une répartition satisfaisante des obligations militaires. Mais, curieusement, à Caffa, les Tatars échappent à cette organisation: c'est sans doute que considérés comme «les plus grands ennemis de la foi chrétienne»³⁸, on ne leur confiait pas les fonctions de défense et de garde nocturne des bourgs, qui incombaient en revanche aux Grecs, aux Arméniens et aux Géorgiens du lieu. Cette forme d'organisation sociale, héritée des Mongols, a survécu à la domination génoise. G. Veinstein a remarqué en effet qu'au XVI^e siècle les mécréants de Kefe sont divisés en *emāat* (communautés) placées sous l'autorité d'un centenier (*yüzbaši*), alors que les musulmans sont normalement répartis en *maalle*, c'est-à-dire en quartiers³⁹. Des Mongols

³⁴ DOLLINGER, p. 374.

³⁵ FORMENTINI, pp. 259-260; POLONIO 1977, p. 48.

³⁶ ONASCH, p. 78; ENNEN 1983, p. 187.

³⁷ VLADIMIRTSOV, p. 134; SPÜLER, pp. 294 et 333; VERNADSKY, pp. 187-189.

³⁸ VIGNA, p. 679: « fidei christiane inimicissimi ».

³⁹ VEINSTEIN, p. 235, note 1.

aux Ottomans, en passant par les Génois, la structure en dizaines et centaines attache la population indigène à un secteur particulier de l'espace urbain, dont elle assure la garde sous l'autorité d'un centenier élu. Mais elle n'exclut pas des transferts individuels d'un quartier à l'autre, puisque les obligations du guet peuvent être compensées par le versement d'une somme en argent, comme le sous-entend le statut de 1449⁴⁰.

Cette forme d'organisation sociale attestée à Caffa et à Soldaïa, et dont on retrouve trace à Kilia et à Simisso, est tout à fait étrangère aux comptoirs génois de l'Égée et de la Méditerranée orientale, où face aux Occidentaux n'existent que deux communautés, les Grecs et les Juifs. A Chio, dans les décennies qui suivent la conquête, les distinctions ethniques dans l'habitat s'estompent. Bien qu'ils aient été contraints par Simone Vignoso de livrer aux Génois deux cents maisons dans la citadelle, des Grecs continuent à y résider. En 1349, Paganino de Bracelli achète une maison toute proche de celle d'un pappate et en 1381, Jhera Michelina partage avec Giorgio Virmilia, « bourgeois » de Chio, une maison sise à l'intérieur du *castrum*⁴¹. On y rencontre aussi la Juiverie qui n'est en rien un quartier clos et réservé à la communauté: Nicolò de Passano et Enrico Giustiniani y possèdent en 1403 leur maison et en 1470 encore le notaire Lorenzo Calvi y habite à côté de la demeure du Juif catalan Moïses⁴². Inversement, les Génois ont aussi colonisé les bourgs et la riche campagne des Kampos au sud de la ville. Sans doute les confiscations opérées en 1347, à la suite d'un complot dirigé par le métropolitain contre les Mahonais, ont amené l'insertion des Génois dans les quartiers majoritairement peuplés de Grecs; les biens *chisilima* confisqués à l'aristocratie rebelle et au métropolitain se trouvent en effet répartis dans l'ensemble de l'île. Des transactions régulières ont aussi facilité le brassage; dès 1348, par exemple, Francesco Arangio s'installe dans les bourgs en achetant une maison à Jane Syricarius⁴³. Dans les quartiers de Vlataria et de Parichia, Grecs et Latins voisinent. Giovanni de Luna possède dans le bazar

⁴⁰ VIGNA, p. 659: « Quod consul dicti loci et officium provisionis de tribus annis in tres annos compellere teneantur capitum centanarii cum suis vegiardis ad faciendum partimentum ejus quod annuatim solvitur pro excubiis nocturnis ».

⁴¹ ARGENTI 1958, III, p. 526; ASGe, *Notai antichi*, n. 175, Antonio Fellone, III, c. 149v.

⁴² ASGe, *Notai antichi*, n. 175, Gregorio Panissaro, doc. 119; ROCCATAGLIATA 1982b, pp. 240 et 247.

⁴³ ARGENTI 1958, III, p. 516.

deux maisons qui jouxtent celles de Dorino di Portofino et de la grecque Anascheva⁴⁴. Dans la Kampochora, au sud de la ville, quelques restes monumentaux témoignent d'une influence génoise évidente: la tour fortifiée du domaine de Sklavia, la maison de Stous Hephta, la tour brûlée ou Kaménos Pyrgos sont autant de témoignages sur les *villae* que les Mahonais se faisaient construire hors la ville, mais au milieu de la population grecque⁴⁵. Nulle part autant qu'à Chio, la colonisation occidentale n'a abouti à une totale ségrégation dans l'habitat; bien au contraire, en s'appuyant sur les élites locales, les Mahonais ont réussi à dissiper l'hostilité initiale des Grecs et à se mêler à eux dans l'ensemble du tissu urbain.

Il est plus difficile de déterminer s'il en est de même à Famagouste. En effet les actes notariés de Lamberto di Sambuceto et de son collègue Giovanni de Rocha – les seuls que l'on possède pour les années 1296 à 1310 – ne contiennent aucun acte de vente de biens immobiliers, aucun inventaire après succession; l'absence de tout confront rend impossible la reconstruction d'un quartier et la localisation des habitants selon leur origine ethnique. Après 1373, il faut se contenter des sèches notices de la *Massaria* de Famagouste, peu explicites quant à la répartition des hommes dans l'espace urbain. Les communautés indigènes semblent ici plus resserrées sur elles-mêmes. La Juiverie, établie à l'est de la porte de Limassol, est le lieu de résidence de nombreux prêteurs sur gages que nous font connaître les registres des *Diversorum Cancellarie* de Famagouste⁴⁶. Il y a là des Juifs de Chypre, bien sûr, mais aussi de Caffa, de Candie, d'Ancône, de Rhodes, de Jérusalem, et même du Portugal, qui se sont établis au cœur du quartier. Mais d'autres tiennent boutique ou résidence dans les quartiers occidentaux: Isna de Cario près de la cathédrale Saint-Nicolas, Isuf Facholatus, Masar Facholatus et Moises Salamonus sur la place du palais⁴⁷. Inversement le meunier Iani Burgarus a son lieu de travail et peut-être sa demeure dans la Juiverie⁴⁸.

⁴⁴ ASGe, *Notai antichi*, n. 603, Giovanni Balbi, docc. 508, 364; BALARD 1988b, doc. 69, pp. 185-190; ASGe, *Notai antichi*, n. 175, Antonio Fellone, III, cc. 149v et 144r.

⁴⁵ SMITH, pp. 48-50; BALARD 1978, I, pp. 224-226 et 313-314.

⁴⁶ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Famagouste *Diversorum negociorum cancellarie*, nn. 1289 à 1292.

⁴⁷ *Ibidem*, Famagouste *Massaria*, 1437, c. 544r, 545r; *Massaria* 1442, c. 529r.

⁴⁸ *Ibidem*, 1391, c. 66r.

Le quartier grec s'étend un peu plus à l'est, autour de l'église Saint-Georges des Grecs, et au nord de l'arsenal. Mais ici encore, rien de systématique dans la résidence: certains sont établis dans la rue des barbiers qui donne sur la place du palais, d'autres sur cette même place, un dernier enfin dans le quartier de Saint-Dominique, qui se trouve au nord de la ville, au-delà du palais et des centres d'affaires des Occidentaux⁴⁹.

Ainsi, dans les quatre grands comptoirs génois d'Orient, la répartition des hommes tient généralement compte des distinctions ethniques. Partout, les Génois et les Occidentaux occupent le centre de la ville, la partie fortifiée, le *castrum* et sa périphérie. C'est là que se trouvent le noyau urbain d'origine, les principaux bâtiments publics, *loggia* et palais de l'administration consulaire ou podestariale, les églises répondant aux besoins des maîtres du lieu. Partout, chaque communauté indigène dispose d'un quartier propre, à la périphérie de l'espace urbain, autour des lieux de culte, des fontaines et des bains. Mais partout aussi les distinctions ethniques ne suffisent pas à expliquer le choix de la résidence; chaque communauté est ouverte aux autres et l'est d'autant plus que les Génois ont réussi à s'entendre avec les notables: c'est davantage le cas à Chio qu'en mer Noire et à Famagouste, où subsistent de vives oppositions à la domination ligure, bloquant un brassage qu'imposent les nécessités de la vie quotidienne.

On a cru longtemps que l'appartenance obligatoire à un corps de métier avait comme conséquence la tendance des artisans à concentrer leurs échoppes et leur résidence dans une même rue, dans un même quartier⁵⁰. Qu'en est-il dans les comptoirs génois d'Orient? Quel est le poids de l'organisation en corps de métiers sur l'essor urbain? Dans quelle mesure le modèle de Gênes a-t-il pu influencer la vie économique de l'outre-mer génois? En métropole, comme le rappelle E. Poleggi⁵¹, les rues et les *contrade* nommés du nom de métier sont les sièges de concentrations particulières d'activités, mais en réalité l'artisanat et le commerce sont diffus sur tout l'espace urbain. La localisation des métiers est liée à la disposition de la matière première ou de l'eau, aux phases successives de l'organisation du travail, aux convenances commerciales, au contrôle exercé par les *arti* et par

⁴⁹ *Ibidem*, 1407, cc. 196r, 197r; 1437, cc. 532r, 536r; 1442, cc. 530v, 531r, 533r, 534r.

⁵⁰ ENNEN 1983, pp. 145-146; voir aussi SCHNEIDER 1955, pp. 443-447 et BARKAN, p. 302; LEGUAY, pp. 130-133.

⁵¹ GROSSI BIANCHI - POLEGGI, p. 237.

le public qui encourage le rejet à la périphérie des travaux les plus sales et les plus dégradants.

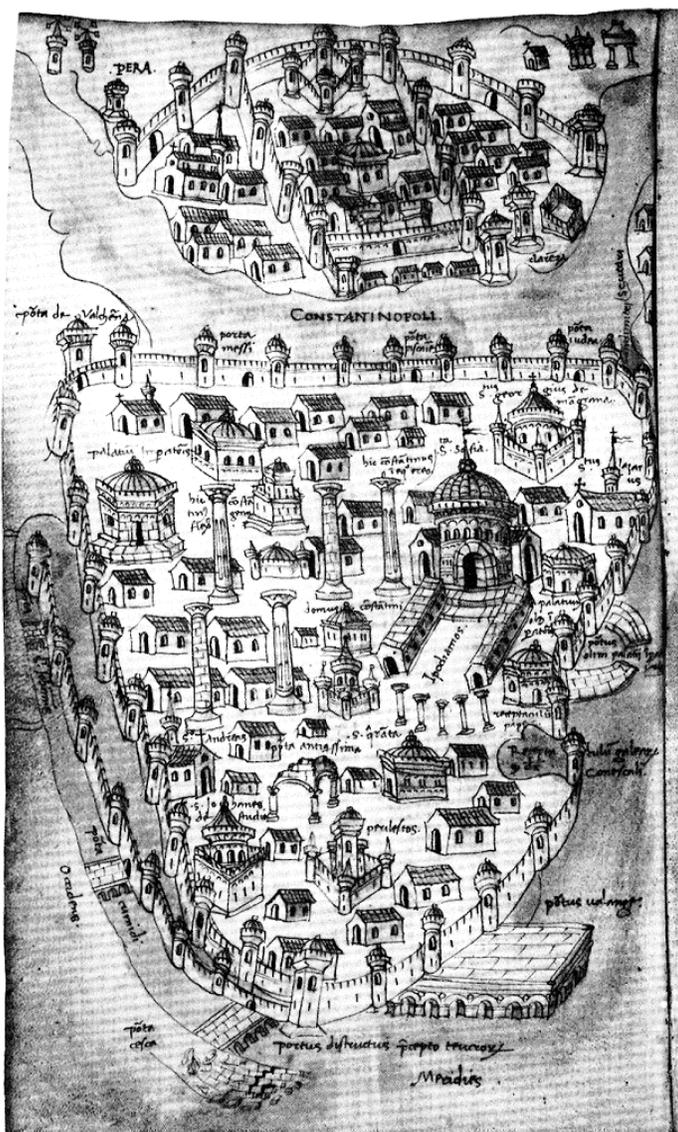


Fig. 4. Pera et Constantinople dans l'Isolario de Cristoforo Buondelmonti (Bibl. Vaticane, Cod. Chigiano F. V 110, f. 43v).



Fig. 5.
Pera. La tour de Galata à
la fin du XIX^e siècle
(archives de la Società
Ligure di Storia Patria).



Fig. 6.
Pera. Porte des murs génois
(archives de la Società Ligure di
Storia Patria).

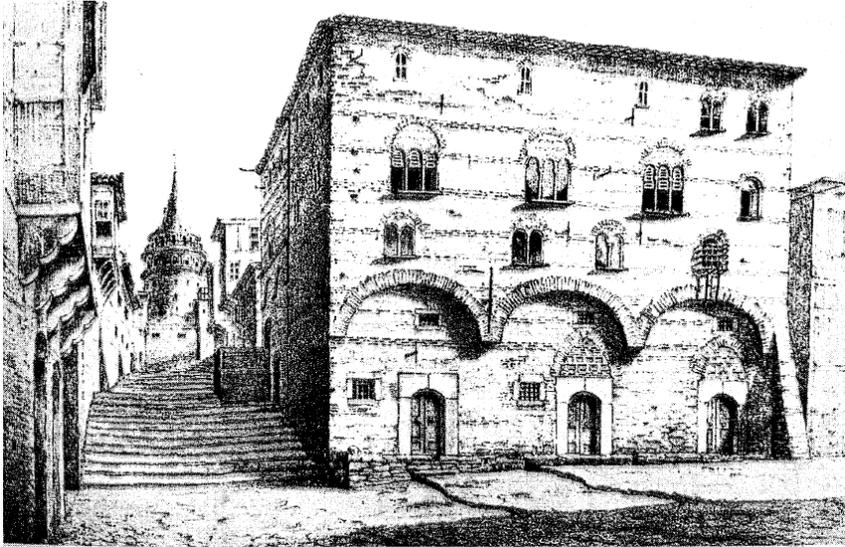


Fig. 7. Péra. Palais du podestat et tour de Galata (archives de la Società Ligure di Storia Patria).

Dans l'Orient génois, les noms de métiers sont localisés par référence soit à la *contrada* qui les abrite, soit à la ruelle (*carrubeus*) où ils se concentrent. La *contrada* d'outre-mer ne paraît pas être la cellule close de l'*albergo* qu'elle représente en métropole. Une minorité seulement porte le nom d'un homme ou d'une famille, alors que c'est le cas le plus fréquent en métropole⁵². A Caffa, la moitié des soixante *contrade* que nous avons pu individualiser fait référence à l'église qui en occupe le centre. Viennent ensuite les *contrade* désignées par un éponyme latin, grec ou arménien – un tiers des cas – puis quelques noms de lieux caractéristiques: portes, tour, caps, baies ou moulins. Deux seuls toponymes sont empruntés à un nom de métier: la place des banquiers et le *carrubeus callegariorum*; cette profession représente d'ailleurs, en 1381-1382, 6% des artisans dénombrés à Caffa. Mais les tailleurs, les pelletiers, les fabricants de chandelles, tout aussi nombreux que les vendeurs de chaussees, n'ont pas donné leurs noms à un quartier particulier. La seule concentration notable est celle des bouchers qui louent leurs étals à la Commune⁵³: comme en métropole, on a pris soin de concentrer ce métier

⁵² *Ibidem*, pp. 178-180.

⁵³ ASGe, Caffa Massaria, 1386, cc. 5r, 6r, 35v, 53r, 134r, 137r, 156r, 171r, 180r, 223r-v, etc.

Le nombre de *contrade* connues est beaucoup plus restreint à Péra: huit portent le nom des principales églises, deux de familles importantes, les de Draperiis et les Octaviani. A côté de la *contrada* des Juifs, déjà évoquée, et de celle de la *loggia*, deux métiers seulement ont donné leur nom à une *contrada*: celle des pelletiers, l'*arte* le mieux représenté à Péra et qui paraît établi entre les églises Saint-Michel et Sainte-Marie⁵⁴, et celle des fileurs travaillant au bourg de Spiga. L'abattoir s'y trouve également, à peu de distance du rivage. Vingt-cinq *contrade* se partagent l'espace urbain de Chio: quatre seulement tirent leur nom de l'exercice d'un métier, les boulangers et les ferronniers dans les bourgs, la *contrada saponarie* et *mastici* dans la citadelle; encore s'agit-il dans ce dernier cas de la maison où l'on entrepose le mastic, dont le monopole commercial appartient aux Mahonais. Trois familles ligures, les de Furneto, Recanelli et Cigala, et trois grecques sont les éponymes d'une *contrada*. La plupart des *contrade* porte le nom d'une église ou d'un lieu-dit. Ici encore la plus grande concentration d'échoppes se rencontre au bazar où voisinent revendeurs grecs et latins, où sont perçues aussi quelques taxes douanières.

La localisation des métiers semble plus nette à Famagouste. Ici point de *contrade* d'églises ou de grandes familles locales; uniquement des noms de lieux-arsenal-ou de métiers: *contrada* et *carrubeus* des barbiers, des forgerons, des boulangers, des drapiers, des couteliers, des fabricants de barques, auxquels s'ajoutent les quartiers du mastic et de l'abattoir qui donnent leur nom à une partie de la garnison⁵⁵. La Commune possède en outre un grand nombre de boutiques, de maisons et de tavernes qu'elle donne en location à divers artisans pour la plupart d'origine latine⁵⁶. Le quadrillage de l'espace en *contrade* est beaucoup plus lâche à Famagouste qu'ailleurs. Tout se passe comme si, dans une ville qui doit si peu son essor à l'immigration génoise, le vocabulaire des phénomènes urbains en usage dans la métropole s'était affaibli

⁵⁴ Un document de 1389 (ASGe, *Notai antichi*, n. 476, Donato de Clavaro 1389-1390, doc. 12) fait état d'une maison sise à Péra dans le quartier Saint-Michel, dans la *contrada* des pelletiers, et qui jouxte les maisons d'un pelletier latin et d'un autre d'origine grecque. Toutefois (*Ibidem*, doc. 66) un barbier prend en location une maison dans cette même *contrada*.

⁵⁵ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Famagouste Massaria, 1407, cc. 112v-114r, 116v-118r.

⁵⁶ *Ibidem*, 1437, cc. 529r-550r; 1442, cc. 519r-536r; 1407, c. 87v, ces boutiques se trouvent in *contracta ministrarie*; Massaria 1460 in 1461, cc. 449v-467r.

ou gauchi: la *contrada* n'est plus qu'un secteur particulier de l'espace urbain, quasi inorganique, sans référence aux grandes familles qui l'occupent.

Les lieux publics et les centres de l'activité marchande eux-mêmes changent de sens: point de *loggia* gentilice, mais quatre *logge* publiques propres à chacune des communautés occidentales, Génois, Vénitiens, Pisans et Francs de Famagouste⁵⁷. Point de fondouk privé de dimensions modestes, comme en métropole, mais des entrepôts à l'usage d'une même nation; point de *staciones*-caravansérails, mais des échoppes d'artisans et de commerçants, qualifiés de *staciones* ou *d'apothecae*, alors que le terme de *volta* qui désigne à Gênes le magasin du marchand privé n'est pratiquement pas utilisé à Famagouste⁵⁸. On le voit, la terminologie des lieux d'affaires y est sensiblement différente: c'est peut être l'indice que l'espace marchand de Famagouste s'est construit indépendamment des traditions génoises et dans une fidélité à des coutumes et à des pratiques venues plutôt des établissements de Terre Sainte. Les notaires génois et leurs clients appliquent le vocabulaire qui leur est familier à des réalités urbaines qui leur sont étrangères.

Bien des voyageurs ont relevé le bel aspect des maisons qu'abritaient les comptoirs génois: Clavijo aussi bien que Jérôme Maurand à propos de Péra, Ibn Battûta autant qu'Hans Schiltberger au sujet de Caffa, Thévet ou Jérôme Giustiniani lors de leur passage à Chio ne tarissent pas d'éloges sur les « palais bâtis à la génoise »⁵⁹. C'est oublier un peu vite qu'existent aussi des maisons plus modestes et de petites cabanes de pierres sèches ou de torchis. Il est vrai que le notaire d'outre-mer nous informe davantage sur ceux-là que sur celles-ci. Que de variété néanmoins dans la forme, la disposition et les dimensions des édifices. A Chio, le rez-de-chaussée des maisons appartenant aux Mahonais s'ouvre vers l'extérieur par un portique voûté, orné de pilastres, en arrière duquel s'ouvre parfois une *volta* donnant accès à un dépôt de marchandises sous la maison: c'est le type d'habitat classique des *consorterie* génoises, associant sous le même toit activité commerciale et habitat⁶⁰. La maison se développe ensuite sur deux ou trois

⁵⁷ *Ibidem*, 1391, c. 65r.

⁵⁸ BALARD 1985a, pp. 286-288.

⁵⁹ BALARD 1978, I, pp. 179-227.

⁶⁰ GROSSI BIANCHI - POLEGGI, pp. 133-142.

étages et peut se prolonger par une terrasse surélevée. La maison de Vesconte Giustiniani, sise dans le *castrum* de Chio, comporte ainsi une terrasse érigée sur un mur épais de 0,747 m, qui la sépare de la maison de Raffaele d'Asti. Vesconte autorise son voisin à rehausser sa demeure, en s'appuyant sur le mur mitoyen, à clore l'accès à la terrasse qu'il se réserve de reconstruire à un niveau supérieur, une fois achevés les travaux entrepris par Raffaele⁶¹. Un autre Mahonais, Gabriele Giustiniani Recanelli, bénéficiait d'une grande demeure, si l'on en juge par le contrat qu'il passe avec deux maîtres maçons de Chio: il prévoit un édifice de 15,56 m de hauteur, fondations comprises, 11,95 m de longueur, 8,96 m de largeur interne, reposant sur des murs de 1,97 m⁶².

Hors de Chio, les maisons sont très mal connues: à Péra, celle de Pietro di Recco, débiteur insolvable, mesure 8,17 m sur 7,99 m; adjudgée pour 600 hyperpères, elle n'avait sans doute rien de comparable avec les deux maisons des Demerode qui en valent 4.000⁶³. La plupart ne comportait qu'un étage, ou plus rarement deux. Certaines sont contiguës, le notaire le souligne, et disposent d'une cour commune⁶⁴. Lorsque l'on s'éloigne du centre, dans les bourgs de Chio comme dans ceux de Péra et de Caffa, les édifices sont de dimensions modestes – les actes parlent de *domunculae* – de plein pied ou tout au plus d'un étage. Ils possèdent souvent une cour, un jardin ou même un verger⁶⁵. En dehors de Chio l'usage de *villae* de campagne par les familles de notables ne semble pas encore très répandu; à Caffa les collines sont piquetées de moulins, tandis que les cabanes des Tatars s'élèvent en grand désordre autour de la route menant à Solgat; à Péra, les pentes de Galata sont réservées aux vignes et aux cimetières, tandis que la banlieue immédiate de Famagouste est déserte et peu sûre. La ville d'outre-mer ne se prolonge pas sur la campagne proche, qui lui est bien souvent hostile.

⁶¹ ROCCATAGLIATA 1982b, doc. 108, p. 183.

⁶² ARGENTI 1958, III, p. 662.

⁶³ BALARD 1978, I, p. 197.

⁶⁴ ARGENTI 1958, III, pp. 627 et 662; BALARD 1988b, docc. 19 et 100.

⁶⁵ ROCCATAGLIATA 1982a, doc. 77, p. 123; ASGe, *Notai antichi*, n. 603, Giovanni Balbi, doc. 512; BALARD 1988b, docc. 28, 57, 62; ARGENTI 1958, III, pp. 627, 650, 662, 721-723.

Différente en cela de la métropole, elle la rejoint en adoptant la stratification verticale de la maison, l'une des caractéristiques de l'urbanisme génois⁶⁶. Le rez-de-chaussée comporte des boutiques – *apothecae, tabernae* – ouvertes sous des bâtiments publics⁶⁷, des maisons privées⁶⁸ ou sur le flanc des églises⁶⁹. L'activité marchande se poursuit au-dessus de l'échoppe dans un *mediano*, servant au logement des boutiquiers; on le rencontre dans des édifices qui appartiennent à l'aristocratie coloniale de Péra et de Chio: Meliaduce Spinola, l'évêque de Chio Jeronimo di Camogli, Vesconte Giustiniani, Filippo Paterio et Cristiano Giustiniani de Garibaldo⁷⁰. Le *mediano* peut être affecté en partie à l'activité marchande: Enrico Goasegoa y a un dépôt-*magasenum*⁷¹. Au-dessus se développent les pièces d'habitation. Le notaire instrumente fréquemment dans la salle principale, pourvue d'une cheminée, la *caminata*, où se déroule l'essentiel de la vie quotidienne. Les plus grandes maisons peuvent comprendre en outre une chambre à coucher, voisine de la *caminata*, ou située à l'étage supérieur. Les hommes d'affaires tenant le haut du pavé disposent d'un *scriptorium* ou *scagnum*, dans lequel est parfois introduit le notaire⁷².

Ainsi bien des caractéristiques de l'urbanisme génois se retrouvent outre-mer: divisions sociales entraînant la distinction, sans doute moins accentuée qu'en métropole, entre quartiers nobles occupant le centre des comptoirs et quartiers populaires s'étendant sur la périphérie; séparations fonctionnelles isolant les activités commerciales et artisanales, propres aux rez-de-chaussée, de l'habitation qui se réserve les étages; ouverture contrôlée vers la mer, pourvoyeuse de richesses. Mais les comptoirs d'Orient se séparent aussi du modèle génois: l'espace public y est reconnu et bien souvent central. Les quartiers nobles se réduisent à bien peu de chose, tandis que

⁶⁶ GROSSI BIANCHI - POLEGGI, p. 237.

⁶⁷ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria 1374, c. 78v; Famagouste Massaria 1437, c. 545r; 1442, c. 526r.

⁶⁸ ASGe, *Notai antichi*, n. 476, Donato de Clavaro 1389-1390, doc. 66; ROCCATAGLIATA 1982b, doc. 18, p. 76; ROCCATAGLIATA 1982a, doc. 37, p. 115.

⁶⁹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Caffa Massaria, 1386, c. 438v.

⁷⁰ ROCCATAGLIATA 1982a, doc. 66, p. 160; ARGENTI 1958, III, pp. 628 et 896; ROCCATAGLIATA 1982b, docc. 6, p. 11; 38, p. 56.

⁷¹ *Ibidem*, doc. 18, p. 209.

⁷² *Ibidem*, doc. 39, p. 61; ARGENTI 1958, III, pp. 628, 654, 658.

dans les quartiers populaires bien des degrés séparent les notables indigènes des « petits blancs » et de la masse des Orientaux. La ville d'outre-mer n'est pas une juxtaposition de cellules closes isolant les *consorterie* les unes des autres dans un climat de méfiance, de peur et de conflit permanent: point de tours privées comme à Gênes; face aux périls internes et externes la défense est collective et non familiale.



Fig. 9. Famagouste, d'après G. BRAUN - F. HOGENBERG, *Civitates orbis terrarum*, Cologne 1572 cité par A. STYLIANOU - J.A. STYLIANOU, *The History of the Cartography of Cyprus*, Nicosie 1980, p. 265.

Peut-on d'ailleurs parler de la ville génoise d'outre-mer? Autant d'exemples, autant de contrastes. La proportion d'immigrés ligures est modeste à Caffa et à Famagouste, plus importante à Péra et à Chio: rien d'étonnant que ce soit ici, et non point là, que l'urbanisme génois ait laissé plus de traces. Dans chacun des comptoirs, le heurt des traditions et des cultures aboutit à des solutions diverses. Péra est un kyste occidental au sein de la capitale byzantine. A Caffa, les Génois adoptent une forme d'organisation sociale héritée des Mongols, et, par un phénomène d'inversion classique, l'appliquent aux non-Mongols. A Chio, l'osmose entre notables grecs et

Mahonais est en bonne voie. A Famagouste au contraire, l'occupation se fait dans un climat d'hostilité; la présence permanente de nombreux mercenaires modifie sans doute les caractéristiques de l'habitat et de la vie sociale, dans une mesure que l'on ne peut déterminer. Enfin l'activité des métiers a diversement marqué l'urbanisme génois d'outre-mer; relativement importants à Famagouste, ils sont ailleurs davantage des activités de distribution que de production. L'essentiel des richesses vient de la mer, non de la transformation des matières premières locales.

Dans leur diversité, les établissements génois d'Orient sont fidèles à des traditions de vie sociale venues d'Occident qu'ils s'efforcent d'adapter à un milieu humain, peu préparé à les accepter. Même si des influences réciproques s'exercent, même si une certaine osmose s'observe dans l'habitat, il en résulte une ville de type quasi-colonial, où chaque communauté vit pratiquement en marge des autres.

La société pérote aux XIV^e et XV^e siècles: autour des Demerode et des Draperio

Établi à la fin de l'année 1267¹, le comptoir génois de Pera constitue, par ordre chronologique, la première colonie durable qu'aient obtenue les Génois en Haute-Romanie. Certes, la Commune bénéficiait d'une expérience coloniale acquise précédemment dans les villes côtières de Syrie-Palestine que lui avaient concédées les rois de Jérusalem et les princes d'Antioche et de Tripoli. Mais l'immigration génoise n'y avait été que très limitée. Aucune communauté importante n'y avait fait souche: une administration réduite, quelques hommes d'affaires et des facteurs en résidence temporaire constituaient la population de ces « échelles » du Levant. A Constantinople, en revanche et pour la première fois, un courant migratoire, partant de Ligurie, allait être à l'origine de la formation d'une ville nouvelle, où l'élément ligure était appelé à coexister avec la population grecque, anciennement installée. Cette coexistence peut être examinée dans l'optique d'une histoire de la colonisation, de l'acculturation réciproque des deux éléments ethniques majeurs formant la population du comptoir. La minorité ligure, politiquement dominante, se laisserait-elle influencer au fil des siècles par la majorité hellénique, au point de se sentir progressivement coupée de ses racines génoises? Y a-t-il eu, en d'autres termes, une lente « orientalisation » des Génois de Pera, ce qui expliquerait leur rapide adaptation au nouveau régime que leur impose la conquête ottomane de 1453?

Pour répondre à cette question, les sources disponibles introduisent un biais fondamental: majoritairement d'origine génoise, elles ignorent en grande partie la population grecque, entrevue au niveau des élites, mais presque totalement ignorée dans ses couches les plus basses. Les Grecs disposent des services de leur propre notaire et ne recourent aux scribes génois qu'à l'occasion d'affaires les engageant avec des Occidentaux. De même, ils n'apparaissent que rarement dans les comptes de la *Massaria* (Trésorerie) de Pera: des noms de débiteurs ou de fournisseurs, assortis de leur origine

* Pubblicato in *Byzantine Constantinople. Monuments, Topography and Everyday Life*, éd. N. NECIPOGLU, Leiden 2001, pp. 299-311.

¹ BRATIANU 1929, p. 88; GEANAKOPOLOS, pp. 206-207; BALARD 1978, I, p. 113.

géographique ou de leur quartier de résidence (Lagirio ou Spiga, les deux faubourgs indigènes de Pera) et parfois de la mention de leur activité professionnelle. Il faut donc se contenter d'examiner la population occidentale, en notant les indices d'une possible évolution, au cours des deux siècles de domination génoise. Les sources disponibles ne permettent malheureusement pas de définir avec précision chaque étape de cette évolution.

Peu d'actes notariés instrumentés à Pera ont en effet subsisté: trois cent trente, échelonnés du 27 juin au 9 octobre 1281², soit une quinzaine d'années après l'occupation effective de Pera par les Génois, une cinquantaine d'actes antérieurs à 1389, publiés en régestes³, le minutier du notaire Donato di Chiavari, scribe de la cour du podestat de Pera, soit quatre-vingt-trois actes rédigés entre le 1^{er} octobre 1389 et le 1^{er} septembre 1390⁴, enfin cent vingt-quatre actes de divers notaires ayant instrumenté à Pera entre 1408 et 1490⁵, au total moins de six cents actes en deux siècles, soit peu de chose en comparaison de la masse importante des actes notariés de Chio qui ont été préservés. Les quatre registres de la *Massaria* de Pera (1390, 1391, 1402) et les deux des *Sindicamenta Peire* comblent à peine ces lacunes: là encore, rien de comparable avec la belle série des *Massarie* de Caffa et de Famagouste, qui offrent une image assez complète de la population de ces deux comptoirs génois entre la fin du XIV^e siècle et 1475. Deux autres sources, indirectes, ont été mises à contribution: d'une part les comptes de l'expédition en Orient d'Amédée VI de Savoie, qui contracta de nombreux emprunts auprès de bourgeois de Pera en 1366 et 1367⁶, d'autre part, le célèbre livre de comptes de Giacomo Badoer, en relation d'affaires avec de nombreux Pérotés entre 1437 et 1439⁷. Dans ces deux cas, seuls les hommes d'affaires émergent de l'ombre, les petites gens n'étant connues qu'exceptionnellement.

A la fin du XIII^e siècle, la population de Pera forme encore une société instable, issue de courants migratoires entre la Ligurie et les rives de la Corne d'Or. On y rencontre d'abord des Génois de la métropole qui, avec 316 noms identifiés, forment plus de la moitié de la population du comptoir: membres

² BRATIANU 1927.

³ BALARD - LAIOU - OTTEN, pp. 17-30.

⁴ *Ibidem*, pp. 30-50.

⁵ ROCCATAGLIATA 1982a, I.

⁶ BOLLATI DI SAINT-PIERRE.

⁷ *Badoer*.

des grandes familles génoises qui se qualifient de *civis Ianuensis* ou d'*habita-tor Ianue*, signe qu'aucun rameau de ces clans familiaux ne s'est encore installé à demeure; gens, plus modestes, des *contrade* ou des *conestagie* de Gênes, qui tentent l'aventure de l'Orient, mais sans avoir encore le désir de s'y établir. Deux seuls Génois se disent alors « bourgeois de Constantinople », sans doute davantage pour marquer qu'ils sont au service du *basileus* que pour déclarer leur résidence permanente dans le comptoir génois. Les émigrants ligures complètent l'effectif: 174 d'entre eux proviennent de l'étroite bande côtière qui s'étend de San Remo à La Spezia. Ils se répartissent entre 58 villes, villages ou lieux-dits, principalement les bourgs des *Riviere* ligures, qui constituent autant de foyers d'un *inurbamento* orienté d'abord vers la métropole, puis vers l'outremer. L'émigration n'en reste pas moins une affaire d'hommes, une aventure, le plus souvent temporaire, mais qui peut préluder à une installation définitive⁸.

Les premiers signes peuvent en être notés au début du XIV^e siècle. Giorgio Stella nous rappelle en effet qu'en 1324 la communauté pérote, de tendance gibeline, s'oppose à la métropole, passée sous la domination des Guelfes⁹. La communauté pérote, reconstruite après les ravages de la flotte vénitienne en 1296, disposant d'un espace agrandi après les chrysobulles concédés par Andronic II en 1303 et 1304¹⁰, est assez forte pour développer une politique plus conforme à ses intérêts propres qu'à ceux de la lointaine métropole. Elle comprend désormais les membres des plus grandes familles génoises, Salvago, Embriaco, Cattaneo, Doria, de Marini, Lercari, qui choisissent d'être inhumés auprès de l'église Saint-Paul – Saint-Dominique de Pera. Alors que l'on n'a retrouvé qu'une seule pierre tombale du XIII^e siècle, les inscriptions funéraires gravées entre 1300 et 1350 sont au nombre de vingt-deux et, entre 1350 et 1410, au nombre de trente-sept¹¹. Autre indice: l'appellation « bourgeois de Pera » apparaît dans les actes notariés au cours de la première moitié du XIV^e siècle: en 1331, le sénéchal Amsermus de Modono se qualifie ainsi, de même que Giovanni di Chiavari, Gianotto Vataccio, alors que certains de leurs compatriotes se disent seulement « habitants de Pera »¹². Rapidement la première

⁸ BALARD 1978, I, pp. 244-245 et 255.

⁹ *Annales Genuenses*, p. 105.

¹⁰ BELGRANO 1877, pp. 103-106.

¹¹ DALLEGGIO D'ALESSIO.

¹² BALLETTTO 1976a, pp. 168, 171; *Italiens* 1987, pp. 21-27.

appellation l'emporte sur la seconde, signe d'un enracinement incontestable des migrants. Une communauté pérote s'est donc développée dans la première moitié du XIV^e siècle, grâce à des mouvements migratoires, mais aussi à son dynamisme propre.

Au cours de son expédition en Orient, le comte Amédée VI de Savoie a maintes fois recours aux Génois de Pera, pour en obtenir des prêts, des navires ou des approvisionnements. Les comptes dressés par le trésorier Antonio Barberio font état de sept prêteurs pérotes pour un total de 45.734 hyperpères, soit environ 22.860 ducats. Parmi eux se distinguent deux banquiers, Nicoloso di Quarto et Francesco Negrone, qui avancent au comte de Savoie 34.862 hyperpères, soit les trois quarts des sommes empruntées. Un autre prêteur, Luchino de Giuliano, marchand de Pera, figure comme témoin dans un acte notarié de novembre 1369 avec le qualificatif de « bourgeois de Pera »¹³. Certains remboursements, prévus à Venise, sont effectués à Pera « par grâce spéciale » du comte. C'est ainsi que Francesco Marabotto reçoit 2.175 hyperpères pour les 1.875 qu'il a prêtés. Il en tire donc un intérêt de 14 pour cent, pour une période d'environ un an¹⁴. Un autre prêteur, Dorino di Paravagnia, est aussi remboursé avant terme, mais bénéficie d'un intérêt moindre, 8,5 pour cent. Les comptes d'Antonio Barberio n'étant pas datés, il est impossible de calculer l'intérêt annuel que rapportent ces prêts.

Amédée VI de Savoie s'adresse à trois armateurs pérotes pour fréter quelques navires: deux galères et une nef, que mettent à sa disposition Domenico Vairolo, Martino de Campofregoso et Angelo di Diano, pour son entreprise contre les villes de la côte bulgare. Il a recours également à une dizaine de fournisseurs pérotes, qui l'approvisionnent en vin, céréales, viande salée, vêtements, torches, chandelles et médicaments, ou bien lui rachètent des marchandises confisquées à Gallipoli ou à Mesembria. Cinq ménestrels, un porte-étendard et sept arbalétriers de Pera sont rétribués par le trésorier du comte de Savoie. Ces quelques notations comptables laissent entrevoir la richesse d'une communauté pérote capable de subvenir aux besoins financiers d'un chef d'expédition et de fournir hommes d'armes, vaisseaux et marins, en appui d'une petite armada constituée en Occident.

A la fin du XIV^e siècle, les sources disponibles en plus grand nombre mettent en évidence la composition de la population pérote et laissent entre-

¹³ BOLLATI DI SAINT-PIERRE, pp. 17/LXXXI et *Italiens* 1987, p. 29, n. 50.

¹⁴ BOLLATI DI SAINT-PIERRE, pp. 13/LVI et 132/528.

voir la communauté grecque du comptoir. Si l'on en croit le témoignage tardif (1437) de Pero Tafur, Pera compterait environ 2.000 habitants: «le peuple est grec, écrit l'hidalgo sévillan, mais gouverné par les Génois qui occupent toutes les fonctions»¹⁵. Ces Byzantins, qui vivent dans un quartier occidental échappant désormais à l'autorité du *basileus*, sont près de cent cinquante à apparaître dans les actes notariés et les registres de la *Massaria*. Parmi eux, une grande variété de noms et d'origines: noms des grands saints honorés dans l'Église byzantine, patronymes, noms de métiers, sobriquets et noms d'origine se mélangent. Certains se disent habitants de Spiga ou de Lagirio, les deux bourgs de Pera récemment annexés par les Génois, d'autres viennent de Thessalonique, de Crète, de Chypre, de Varna, de Lemnos, d'Altologo et de Rhodes. La hiérarchie des fortunes est considérable: à côté d'un Nicolas Notaras qui s'est constitué un patrimoine mobilier en parts de la dette publique génoise et se qualifie de «bourgeois de Pera»¹⁶ d'un banquier, comme Manoli Frangalexí, qui vend des métaux précieux aux autorités de la Commune, les Grecs forment le petit peuple du comptoir, un monde d'artisans, de boutiquiers, de pêcheurs et d'ouvriers de l'arsenal¹⁷. Seul Nicolas Notaras paraît participer à la vie financière du comptoir, en affermant la taxe sur les courtiers¹⁸.

La population occidentale de Pera est mieux connue. Parmi les 416 noms identifiés, plus des trois quarts sont d'origine latine et, dans ce groupe, les Génois l'emportent de loin avec 61 pour cent des noms. Tous les groupes familiaux ou *alberghi* qui forment l'aristocratie génoise sont représentés: six Spinola, cinq Gambone, quatre Usodimare, quatre Vairolo, trois dell'Orto, trois Fieschi, deux Cigala, Ghisolfi, Grimaldi, Imperiale, Lercari, Lomellino, de Mari, et un seul Doria. Mais les nouvelles familles «populaires», qui se disputent le pouvoir à Gênes, sont absentes: aucun Adorno, Fregoso, Montaldo ne paraît dans les sources pérottes de la fin du XIV^e siècle. Celles-ci mettent surtout en évidence l'influence de quelques grandes familles «coloniales», quasi inconnues dans les sources de la métropole¹⁹, et parmi elles,

¹⁵ PERO TAFUR 1926, p. 149.

¹⁶ BALARD 1978, I, pp. 347-349.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 270-272.

¹⁸ Archives d'État de Gênes, (= ASGe), *Banco di San Giorgio*, Peire Massaria 1391, c. 169: il afferme 4 carats de la *tolta censarie* pour 916 hyperpères 16 carats.

¹⁹ Aucun représentant de ces grandes familles ne figure dans les longs dépouillements effectués par GRILLO, non plus que dans les actes réunis par LIAGRE DE STURLER, ou dans les registres douaniers publiés par DAY 1963.

les de Draperiis et Demerode, qui tiennent le haut du pavé dans la vie politique et l'activité économique du comptoir génois. A côté de ces Génois ayant fait souche à Pera, les Ligures, venus surtout des bourgades des *Riviere*, représentent 24 pour cent des Occidentaux répertoriés.

Cette population latine est en effet durablement installée et manifeste un étonnant dynamisme. D'après les testaments, qui laissent toutefois dans l'ombre les filles ayant contracté mariage, beaucoup d'enfants parviennent à l'âge adulte dans ces grandes familles « coloniales »: Corrado Donato a quatre enfants majeurs, trois fils se disputent l'héritage de leur père Filippo Demerode. Quant à Luchino de Draperiis, il laisse à sa mort deux filles, citées dans son testament, et six garçons, dont trois n'ont pas encore atteint leur majorité²⁰. Leurs attaches avec la métropole se relâchent: quatre représentants sur six de la famille Spinola se disent « bourgeois de Pera », de même qu'un sixième des Ligures et un quart des Génois cités dans les actes notariés ou les comptes de la *Massaria* à la fin du XIV^e siècle. Le notaire Donato di Chiavari prend grand soin de distinguer parmi ses clients les citoyens de Gênes des « bourgeois de Pera ». Cette dernière dénomination désigne tous ceux dont la famille est établie à demeure depuis plusieurs générations. Il nous paraît incontestable que vers les années 1400 une société coloniale d'origine génoise s'est solidement implantée, tient en mains les destinées du comptoir et est bien résolue à faire valoir ses intérêts propres qui ne coïncident pas toujours avec ceux de la métropole.

Dans cette société d'outre-mer, se distinguent deux familles éminentes, les Demerode et les Draperio. La première se signale dès 1356: son chef, Filippo, est alors au service d'Orhan, bey des Ottomans, qui l'a recommandé auprès de la Commune de Gênes. Celle-ci fait part de ses bonnes intentions envers son ressortissant²¹. Filippo disparaît avant mars 1390, date à laquelle ses trois fils, Giovanni, Benedetto et Stefano, concluent une transaction au sujet de la succession de leur père²². La famille réside alors près de l'église Saint-François de Pera, où elle a fait construire une sacristie et une chapelle, sans doute pour abriter la sépulture de Filippo. Les fils ont reçu chacun la somme considérable de 20.000 hyperpères, en argent comptant ou en parts (*loca*) de la dette publique de Gênes et de Pera. Un verger au bourg de Spiga, deux maisons proches de la savonnerie complètent les éléments connus de la fortune familiale.

²⁰ *Italiens* 1987, pp. 31, 41, 50.

²¹ BELGRANO 1877, pp. 125-126.

²² *Italiens* 1987, p. 41, n. 98.

Deux documents, récemment retrouvés²³, démontrent que la succession de Filippo Demerode fut rien moins qu'aisée. En mai 1392, les trois héritiers doivent en effet s'en remettre à l'arbitrage d'Andriolo di Negro pour trancher leurs différends portant sur la transaction acceptée en mars 1390. Stefano Demerode est alors condamné à payer à ses deux frères 125 livres de Gênes, ce qui le libère du versement annuel de 22 hyperpères 12 carats, prévu par l'acte de mars 1390. Il doit en outre verser dans les six jours 1.000 livres de Gênes, ou l'équivalent en parts de la dette publique, pour sa participation à la dot de sa belle-soeur Catalina, épouse de Giovanni. Ce dernier lui en accorde quittance, quatre jours plus tard, et accepte de dresser avec son frère Benedetto, alors en voyage entre Gênes et Pera, l'acte de vente de la moitié des maisons familiales qui reviennent à Stefano.

Les frères Demerode se signalent également par leur rôle dans la vie politique et financière du comptoir. Giovanni fait partie en 1390 de l'*Officium Guerre* et du Conseil des Huit Anciens de Pera, qui gère la destinée du comptoir, en accord avec le podestat. Il vend des armes à la Commune de Pera qui l'envoie en ambassade à Gênes en 1390-1391²⁴. Il meurt avant avril 1402, date à laquelle le podestat Lodisio Bavoso empêche son frère Benedetto de recouvrer 200 hyperpères sur sa succession²⁵. Le dit Benedetto prend à ferme la gabelle du vin, mais est banni en avril 1402, le podestat lui reprochant d'avoir quitté Pera pour Gênes, sans laisser une caution suffisante « pour payer comme les autres bourgeois de Pera les frais des galères de garde », alors que Benedetto avait offert en garantie ses propres créances sur la *Massaria* de Pera²⁶. De fait, les trésoriers de 1402 se reconnaissent débiteurs de Benedetto pour une somme de 3.200 hyperpères, remboursable en huit annuités dès la fin de la guerre contre les Turcs²⁷. Au XV^e siècle, les Demerode jouent encore un rôle actif dans la vie du comptoir: Filippo a reçu à Andrinople procuration d'un Ancônitain, Marcono de Nicolla, pour recouvrer un lot de caisses de savon lui appartenant²⁸. Ce document, hélas

²³ ASGe, *Notai antichi*, n. 449, Oberto Foglietta, docc. 65 et 67. Je remercie Thierry Ganchoux de m'avoir communiqué cette information.

²⁴ ASGe, *Banco di San Giorgio*, Peire Massaria, 1390, c. 38v.; 1391, c. 178.

²⁵ *Ibidem*, *Sindicamenta Peire*, 1402, I, c. 41v.

²⁶ *Ibidem*, c. 43v.

²⁷ *Ibidem*, c. 24r.

²⁸ ROCCATAGLIATA 1982a, I, docc. 4 et 9.

isolé, illustre la pénétration des marchands pérotés dans l'univers ottoman. Benedetto, fils de Filippo, a avancé de l'argent à Lucas Notaras pour acheter des bombardes peu de temps avant le siège de la capitale par les Ottomans.

Tout aussi célèbre est la famille Draperio ou de Draperiis, qui a donné son nom à l'une des *contrade* de Pera, proche des églises Saint-François et Sainte-Marie. Le chef de la famille, Luchino, mort entre août 1386 et novembre 1389, avait épousé une Grecque de haute naissance, Jhera Paleologina, fille de Calojane Livadarios. En effet, depuis le mariage de Théodore Comnène Paléologue, fils de Michel VIII, avec une fille de Livadarios, *pinkernes* en 1272²⁹, il était de tradition dans cette famille byzantine, très proche de la cour impériale, de donner aux filles le nom de la famille régnante. Jhera Paleologina avait apporté à Luchino une dot de 2.500 hyperpères et lui avait donné au moins deux filles et six garçons. Luchino possédait de grands biens à Pera, en particulier une grosse pièce de terre dans le bourg de Spiga, estimée 350 hyperpères, et qui rapportait 35 hyperpères par an. Il détenait en outre de nombreux *luoghi* des *compere* de Gênes, que sa veuve fit mettre en vente.

Parmi ses proches, deux se distinguent à la fin du XIV^e siècle. Son fils, Iane, est envoyé comme ambassadeur auprès de Bayezid, fils de Murad, et en obtient le renouvellement des traités passés avec la commune de Pera³⁰. En 1390-1391, il se porte acquéreur aux enchères du quart de la perception du *commerchium* et de la moitié de la taxe sur les légumes et le grain. En 1402, ses héritiers sont comptés parmi les créanciers de la Commune qui ont prêté 34.838 hyperpères et 22 carats, pour l'armement d'une galère ayant servi aux opérations menées par Boucicault en Orient³¹. A cette même date, figurent trois autres Draperii dans la liste des créanciers: les héritiers de Giovanni, Alterixia et Lodisio. Giovanni, frère de Luchino, est parmi les plus actifs des « fermiers généraux » de Pera: il se porte acquéreur en 1390 de la gabelle du grain et de celle de l'huile; l'année suivante, d'un carat de la gabelle du vin, de deux carats du *commerchium* et de la taxe sur les courtages³². Il est l'un des quatre membres de l'*Officium Guerre* en 1390 et, en tant que protecteur de la

²⁹ *PLP*, I/6, p. 180, n. 14860; I/9, p. 89, n. 21464. A noter qu'un certain Livadarios est l'envoyé officiel du *basileus* auprès du podestat de Pera en 1402 (ASGe, *Banco di San Giorgio*, *Sindicamenta Peire*, I, c. 45r).

³⁰ *Italiens* 1987, p. 33, n. 66.

³¹ ASGe, *Banco di San Giorgio*, *Peire Massaria* 1391, c. 120; 1390bis, c. 48; 1402, c. 14v.

³² *Ibidem*, 1391, cc. 11, 34 et 100.

Commune, gère avec l'un de ses collègues la dette publique de Pera³³. Il disparaît avant 1402. A cette date, ses deux neveux, Lodisio et Lanzarotto, se signalent par leur déposition contre le podestat Lodisio Bavoso, accusé d'avoir extorqué 50 hyperpères à Lanzarotto, procureur de son frère, qui a omis de hisser sur son navire la bannière du roi de France, maître de Gênes.

La génération suivante est représentée par Francesco Draperio qui, depuis ses bureaux établis à Pera, a constitué un réseau d'affaires étendu à l'ensemble de la Méditerranée, et sur lequel le livre de comptes de Giacomo Badoer apporte une information substantielle. Nous savions que Francesco Draperio avait été de 1437 à 1447 l'un des fermiers de Phocée et avait réussi à établir un cartel de l'alun, contrôlant l'extraction et la commercialisation du produit depuis la côte anatolienne jusqu'en Flandre³⁴. Entre le 13 octobre 1436 et le 30 avril 1439, Francesco Draperio est l'un des plus actifs clients ou fournisseurs de Badoer. En tant que banquier, il réalise 7,3 pour cent du chiffre d'affaires de sa profession (12.322 hyperpères, sur un total de 167.438)³⁵. En tant que marchand, Draperio, avec un chiffre de 3.333 hyperpères, arrive loin derrière ses compatriotes, Spinola ou Pallavicino, puisqu'il ne réalise que 4,3 pour cent du chiffre d'affaires des dix-huit plus gros marchands non-Vénitiens. Il est en relations d'affaires avec une dizaine de Génois, six Vénitiens, six Grecs, un Arménien, un Florentin, un Turc et un Juif. Il s'intéresse à toute forme de négoce: acheteur de draps pour 906 hyperpères, de soieries pour 370, d'un esclave pour 135 hyperpères et d'huile des Pouilles; vendeur de cire pour 178 hyperpères, de gingembre, de sucre, de cuivre et d'esclaves, pour des montants médiocres³⁶. On s'étonne de ne voir transiter par Pera aucune cargaison d'alun, au moment même où Francesco Draperio est devenu le fermier de Phocée.

Il faut en fait le suivre jusqu'à Chio pour rencontrer le grand trafic de l'alun. Draperio passe en effet constamment d'un centre d'affaires à l'autre. A Chio, il est représenté par Cristoforo et Geronimo Giustiniani qui ont tout pouvoir de négocier les quantités d'alun requises par les acheteurs. C'est ainsi que le 19 juin 1449 Cristoforo Giustiniani, agissant en tant que procureur de Francesco, affrète la nef « Sainte-Marie Bonaventure », appartenant à Leonello Italiano, pour transporter 10.300 cantares d'alun blanc menu jusqu'en Flandre,

³³ *Ibidem*, cc. 82, 126, 145 et 178.

³⁴ HEERS 1954, pp. 31-53.

³⁵ ŠITIKOV, pp. 48-62.

³⁶ Sur le commerce des esclaves chez Badoer, voir BALARD 1997, pp. 555-564.

au taux de 22 sous de Gênes par cantare, l'affréteur ayant néanmoins la possibilité de faire escale à Gênes et d'y décharger la marchandise. Deux semaines plus tard, c'est au tour de Geronimo Giustiniani de représenter Francesco Draperio, lors de la rédaction d'un contrat de nolisement, portant sur 1.500 cantares d'alun, au taux de 21 sous de fret par cantare, de Chio jusqu'à l'Écluse³⁷. En 1452, Francesco Draperio est présent à Chio où il reconnaît avoir reçu de Paride Giustiniani et de ses associés 400 pièces de drap de Gênes, pour les porter à Andrinople. A cette date, Francesco détient encore la concession des alunières, dont il sollicitera la confirmation auprès du sultan. En cas de succès Paride Giustiniani se retrouvera débiteur de Francesco, ce qui signifie qu'il devait être intéressé lui aussi à l'exploitation de l'alun de Phocée³⁸.

Draperio avait en effet établi d'excellentes relations avec le sultan, dès avant la conquête de Constantinople. Cyriaque d'Ancône nous rapporte l'entrevue qu'il eut auprès de Murad II à Andrinople en février 1444, en compagnie de Draperio venu offrir de riches présents au Grand Turc. Par l'intermédiaire de Draperio, avec lequel il se rend à Magnésie en avril 1446, Cyriaque obtient du sultan un sauf-conduit lui accordant la liberté de circulation dans les territoires ottomans d'Asie Mineure. Les deux Latins accompagnent ensuite le sultan Murad dans son voyage de retour en Thrace. Ces bonnes relations subsistent avec Mehmed II. C'est au nom de Draperio que Hamza Beg, amiral du sultan, veut forcer la Mahone de Chio à payer 40.000 ducats au cours de l'été 1455, sous le prétexte que la somme est due à Draperio³⁹. L'échec de l'escadre ottomane devant Chio pousse le sultan à venger cet affront en s'emparant des deux Phocée. On ne sait si Draperio se trouvait encore à Pera, où, quelques mois après la chute de Constantinople, un notaire génois instrumentait tranquillement sur le seuil de sa maison et de celle de son gendre, Tommaso Spinola⁴⁰. A cette évocation, on mesure le chemin parcouru par les Draperio en moins d'un siècle: alliés à une riche famille byzantine dans les années 1380, ils se sont rapprochés du sultan, au point de franchir sans encombre la période de difficile transition entre l'empire byzantin et la domination exclusive des Ottomans et même de demander aux Ottomans de soutenir leurs intérêts face à leurs propres compatriotes. Détachés de la

³⁷ ASGe *Notai antichi*, n. 847, docc. C et CXIII/1. Je remercie Laura Balletto de m'avoir indiqué ces documents.

³⁸ ARGENTI 1958, III, pp. 658-659.

³⁹ *Ibidem*, I, p. 208 et BABINGER, pp. 44, 61, 160-164.

⁴⁰ ROCCATAGLIATA 1982a, I, p. 45, doc. 57.

métropole, ils représentent assez bien la fraction supérieure d'une société « coloniale » portée à pactiser avec les nouveaux maîtres.

Ces deux exemples permettent peut-être de mesurer les phénomènes d'acculturation. D'une part, la culture et les pratiques occidentales pénètrent largement la haute société byzantine. Le *studium* de Pera fait connaître les Pères de l'Église latine et le thomisme: les noms de Cydonès et de Calécas sont suffisamment connus pour que l'on n'insiste pas sur le rôle de Pera dans le rapprochement des deux Églises⁴¹. Le dynamisme commercial des Génois fait des émules chez les Grecs: Manuel Cabasilas conduit à Gênes les nefs du *basileus* chargées de grain, tandis que la famille Notaras place de l'argent dans les parts de la dette publique génoise⁴². L'on peut d'ailleurs suivre jusqu'à l'orée du XVI^e siècle les vicissitudes de la fortune mobilière des Notaras, qui subsiste bien au-delà de l'exécution du chef de famille en 1453⁴³.

Il est sans doute plus difficile de suivre la progressive « orientalisation » de la société pérote. L'enracinement dans un milieu hellénique, les mariages mixtes décelables dans toutes les couches de la société, la vie quotidienne surtout, faite de relations d'affaires ou de voisinage, ont sans doute joué un rôle décisif, de même que les changements constatés au XV^e siècle dans la composition de la population du comptoir: moins de Ligures des *Riviere* et d'Italiens de la plaine du Pô ou du Mezzogiorno, quasi disparition des non-Italiens, mais renforcement après 1453 des Génois anciennement établis dans les autres comptoirs d'Orient, Chio, Phocée, Mytilène, Samastri, Vicina et surtout Caffa et Soldaïa. Dans la seconde moitié du siècle, la proportion de « bourgeois de Pera » s'élève, comme s'il s'agissait pour les anciens résidents génois d'affirmer leur identité propre, face à leurs compatriotes d'Occident: un désir de se distinguer, mais qui ne résiste pas à une inéluctable absorption dans le milieu cosmopolite de la capitale ottomane⁴⁴.

Tout se passe en effet comme si, pour la société pérote, l'événement de 1453 ne constituait en rien une rupture. Certes, les « bourgeois de Pera » ont formé l'année précédente un *Officium Balie super rebus Teucrorum*, pour mettre en défense leur comptoir. Certains d'entre eux – 74 noms, tant de *cives* que de *burgenses*, sont cités dans un document du 14 avril et 58 noms dans un

⁴¹ LOENERTZ, (1970), pp. 47-72 et (1971), pp. 5-39.

⁴² BALARD 1978, II, p. 758 et I, pp. 347-349; MATSCHKE, pp. 64-65.

⁴³ Recherches en cours par Thierry Ganchou.

⁴⁴ ROCCATAGLIATA 1982a, I; PISTARINO 1990, pp. 281-382.

autre du 1^{er} mai 1452⁴⁵ – ont prêté de l’argent pour recruter cent mercenaires à Chio et affréter des navires; tous les hommes valides ont été envoyés par le podestat sur les murs de Constantinople. Mais, bien vite, constatant l’inutilité de la résistance, les Pérotes prennent contact avec le sultan. Le podestat, Angelo Lomellini, lui envoie les clefs de sa ville, dès le 29 mai, brisant ainsi le lien juridique entre la Commune de Gênes et sa colonie⁴⁶. Trois jours plus tard, par un acte gracieux, Mehmed II accorde à la communauté pérote un firman, à l’origine de la formation de la « magnifique communauté de Pera », noyau avancé de l’Occident latin au sein du nouvel empire ottoman.

Et, de fait, rien ne change dans les relations sociales et la vie quotidienne. Dès l’été 1453, les affaires reprennent; les procurations échangées cherchent à régulariser des liens économiques que la conquête ottomane est venue troubler. Loin de fuir la nouvelle domination ottomane, les Génois reviennent en nombre pour ne pas perdre leurs biens que le sultan a garantis à ceux qui restent, ou tout simplement parce qu’en dehors de Pera, ils n’ont pas de moyens de vivre. Les collines de Galata leur sont plus familières que la lointaine Ligurie qui, pour beaucoup d’entre eux, nés sur les rives du Bosphore, n’est qu’une terre étrangère. Les actes notariés postérieurs à 1453 nous mettent en présence de nombreux noms de grandes familles, rameaux des *alberghi* génois durablement expatriés, et de tout un monde de boutiquiers, d’artisans, de banquiers, de notaires, qui, après 1475 reçoit le renfort des réfugiés de Caffa. En 1477, le recensement ottoman dénombre 535 maisons turques à Galata, mais surtout 572 maisons chrétiennes⁴⁷.

Est-ce à dire que la continuité l’emporte? En fait, la société pérote se transforme: elle devient moins génoise et davantage florentine et vénitienne. La « magnifique communauté de Pera », qui à son origine cherchait à garder un semblant d’autonomie au sein de l’empire ottoman, ne peut résister à un lent processus d’assimilation. Du point de vue économique, démographique, urbanistique et culturel, Pera cesse d’être au XVI^e siècle un corps étranger dans la capitale ottomane. Il ne subsiste plus que quelques pans de murs et le caractère altier de la tour du Christ pour rappeler qu’y résidèrent pendant deux siècles de domination exclusive les « maîtres de la mer ».

⁴⁵ ASGe, *Notai antichi*, n. 702, Paolo Recco, c. 7, qui transcrit le 16 octobre 1460 deux actes du notaire Nicolò di Torriglia.

⁴⁶ OLGATI 1989, pp. 139-196, 168.

⁴⁷ PISTARINO 1990, p. 365.

INDICE

Presentazione	pag.	5
Tabula gratulatoria	»	7

I - PORTI E NAVIGAZIONE

Città portuali del Medioevo	»	11
Le système portuaire génois d'outre-mer (XII ^e -XV ^e siècles)	»	21
Villes portuaires et fondouks génois en mer Égée et en Méditerranée orientale	»	41
Les arsenaux génois au Moyen Age	»	59
La « révolution nautique » à Gênes (fin XIII ^e - début XIV ^e s.)	»	69
Les forces navales génoises en Méditerranée (XV ^e -XVI ^e s.)	»	81
Les équipages des flottes génoises au XIV ^e siècle	»	91
Navigazione, arsenali e cibo dei marinai genovesi in Oriente nel Trecento	»	115
Biscotto, vino e... topi. Dalla vita di bordo nel Mediterraneo medievale	»	123
Le film des navigations orientales de Gênes au XIII ^e siècle	»	135
Les transports maritimes génois vers la Terre Sainte	»	151
Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIV ^e siècle	»	175
Navigations génoises en Orient d'après les livres de bord du XIV ^e siècle	»	193
Naufrages sur les routes d'Orient (XIV ^e -XV ^e siècles)	»	205

1284 - Oberto Doria, amiral génois, écrase la flotte de Pise à la bataille de la Meloria pag. 215

Assurances et commerce maritime à Gênes dans la seconde moitié du XIV^e siècle » 227

II - IL COMMERCIO

Course et piraterie à Gênes à la fin du Moyen Age » 239

Les actes notariés génois au Moyen Age » 253

Le commerce génois à Alexandrie (XI^e-XIV^e siècle) » 269

Importation des épices et fonctions cosmétiques des drogues » 283

Du navire à l'échoppe: la vente des épices à Gênes au XIV^e siècle » 291

Il sale a Genova tra Mar Nero e Mediterraneo occidentale » 313

Le mastic de Chio, monopole de la Mahone génoise » 321

L'activité économique des ports du bas-Danube au XIV^e siècle » 331

III - LA SOCIETÀ GENOVESE

Remarques sur les esclaves à Gênes dans la seconde moitié du XIII^e siècle » 347

La femme esclave à Gênes (XII^e-XV^e siècles) » 395

Esclavage en Crimée et sources fiscales génoises au XV^e siècle » 409

Prix et salaires du bâtiment à Gênes au XIV^e siècle » 419

L'eau et son utilisation à Gênes à la fin du Moyen Age » 431

Habitat, ethnies et métiers dans les comptoirs génois d'Orient (XIII^e-XV^e s.) » 445

La société pérote aux XIV^e et XV^e siècles: autour des Demerode et des Draperio » 469

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

DIRETTORE

Carlo Bitossi

COMITATO SCIENTIFICO

GIOVANNI ASSERETO - MICHEL BALARD - CARLO BITOSSI - MARCO BOLOGNA -
GIUSEPPE FELLONI - STEFANO GARDINI - BIANCA MARIA GIANNATTASIO -
PAOLA GUGLIELMOTTI - PAOLA MASSA - GIOVANNA PETTI BALBI - VITO
PIERGIOVANNI - VALERIA POLONIO - DINO PUNCUH - ANTONELLA ROVERE -
FRANCESCO SURDICH

Segretario di Redazione

Fausto Amalberti

✉ redazione.slsp@yahoo.it

Direzione e amministrazione: PIAZZA MATTEOTTI, 5 - 16123 GENOVA
Conto Corrente Postale n. 14744163 intestato alla Società

🌐 <http://www.storiapatriagenova.it>

✉ storiapatria.genova@libero.it

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-26-0 (a stampa)

ISSN 2421-2741 (a stampa)

ISBN - 978-88-97099-42-0 (digitale)

ISSN 2464-9767 (digitale)

finito di stampare maggio 2017

Status S.r.l. - Genova

ISBN - 978-88-97099-26-0 (a stampa)

ISBN - 978-88-97099-42-0 (digitale)

ISSN 2421-2741 (a stampa)

ISSN 2464-9767 (digitale)