

Études réunies par  
Jean-André Cancellieri  
Vannina Marchi van Cauwelaert

**Villes portuaires de Méditerranée  
occidentale au Moyen Âge**  
**Îles et continents, XIIe-XVe siècles**

26





Collana diretta da Orazio Cancila

1. Antonino Marrone, *Repertorio della feudalità siciliana (1282-1390)*, 2006, pp. 560
2. Antonino Giuffrida, *La Sicilia e l'Ordine di Malta (1529-1550). La centralità della periferia mediterranea*, 2006, pp. 244
3. Domenico Ligresti, *Sicilia aperta (secoli XV-XVII). Mobilità di uomini e idee nella Sicilia spagnola*, 2006, pp. 409
4. Rossella Cancila (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, 2007, pp. 714
5. Matteo Di Figlia, *Alfredo Cucco. Storia di un federale*, 2007, pp. 261
6. Geltrude Macrì, *I conti della città. Le carte dei razionali dell'università di Palermo (secoli XVI-XIX)*, 2007, pp. 242
7. Salvatore Fodale, *I Quaderni del Sigillo della Cancelleria del Regno di Sicilia (1394-1396)*, 2008, pp. 163
8. Fabrizio D'Avenia, *Nobiltà allo specchio. Ordine di Malta e mobilità sociale nella Sicilia moderna*, 2009, pp. 406
9. Daniele Palermo, *Sicilia 1647. Voci, esempi, modelli di rivolta*, 2009, pp. 360
10. Valentina Favarò, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, 2009, pp. 288
11. Henri Bresc, *Una stagione in Sicilia*, a cura di M. Pacifico, 2010, pp. 792
12. Orazio Cancila, *Castelbuono medievale e i Ventimiglia*, 2010, pp. 280
13. Vita Russo, *Il fenomeno confraternale a Palermo (secc. XIV-XV)*, 2010, pp. 338
14. Amelia Crisantino, *Introduzione agli "Studii su la storia di Sicilia dalla metà del XVIII secolo al 1820" di Michele Amari*, 2010, pp. 360
15. Michele Amari, *Studii su la storia di Sicilia dalla metà del XVIII secolo al 1820*, 2010, pp. 800
16. *Studi storici dedicati a Orazio Cancila*, a cura di A. Giuffrida, F. D'Avenia, D. Palermo, 2011, pp. XVIII, 1620
17. *Scritti per Laura Sciascia*, a cura di M. Pacifico, M.A. Russo, D. Santoro, P. Sardina, 2011, pp. 912
18. Antonino Giuffrida, *Le reti del credito nella Sicilia moderna*, 2011, pp. 288
19. Aurelio Musi, Maria Anna Noto (a cura di), *Feudalità laica e feudalità ecclesiastica nell'Italia meridionale*, 2011, pp. 448
20. Mario Monaldi, *Il tempo avaro ogni cosa fracassa*, a cura di R. Staccini, 2012, pp. 206

I testi sono consultabili (e scaricabili in edizione integrale) nella sezione Quaderni del nostro sito ([www.mediterranearicerchestoriche.it](http://www.mediterranearicerchestoriche.it))



Collana diretta da Rossella Cancila

21. Orazio Cancila, *Nascita di una città. Castelbuono nel secolo XVI*, 2013, pp. 902
22. Claudio Maddalena, *I bastoni del re. I marescialli di Francia durante la successione spagnola*, 2013, pp. 323
23. *Storia e attualità della Corte dei conti Atti del Convegno di studi Palermo, 29 novembre 2012*, 2013, pp. 200
24. Rossella Cancila, *Autorità sovrana e potere feudale nella Sicilia moderna*, 2013, pp. 306
25. Fabio D'angelo, *Caltanissetta: baroni e vassalli in uno stato feudale (secc. XVI-XVII)*, 2013, pp. 318
26. Jean-André Cancellieri, Vannina Marchi van Cauwelaert (éds), *Villes portuaires de Méditerranée occidentale au Moyen Âge Îles et continents, XIIe-XVe siècles*, 2015, pp. 306
27. Rossella Cancila, Aurelio Musi (a cura di), *Feudalesimi nel Mediterraneo moderno*, 2015 (in preparazione)



Collana diretta da Antonino Giuffrida

1. Amelia Crisantino, *Vita esemplare di Antonino Rappa comandante dei Militi a cavallo*, 2001
2. Aurelio Musi, *La storicità del vivente. Lineamenti di storia e metodologia della ricerca storica*, 2012
3. Rossella Cancila, *Aspetti del dibattito sulle giurisdizioni feudali in Sicilia (1784-1789)*, 2013
4. Nicola Cusumano, *Joseph Sterzinger Aufklärer teatino tra Innsbruck e Palermo (1746-1821)*, 2013
5. Domenico Ligresti, *Le armi dei Siciliani Cavalleria, guerra e moneta nella Sicilia spagnola (secoli XV-XVII)*, 2013
6. *Battaglie. L'evento, l'individuo, la memoria*, (a cura di) Alessandro Buono e Gianclaudio Civalè, 2014



Études réunies par  
Jean-André Cancellieri, Vannina Marchi van Cauwelaert

Villes portuaires de Méditerranée  
occidentale au Moyen Âge  
Îles et continents, XIIe-XVe siècles

26



26

Quaderni – Mediterranea - ricerche storiche

ISSN 1828-1818

Collana diretta da Rossella Cancila

Comitato scientifico: Walter Barberis, Orazio Cancila, Pietro Corrao,  
Aurelio Musi, Walter Panciera, Alessandro Pastore, Luis Ribot  
García, Angelantonio Spagnoletti, Mario Tosti

Villes portuaires de Méditerranée occidentale au Moyen Âge. Îles  
et continents, XIIe-XVe siècles / études réunies par Jean-André  
Cancellieri, Vannina Marchi van Cauwelaert, Palermo: Associazione  
Mediterranea, 2015.

(Quaderni Mediterranea. Ricerche storiche; 26)

ISBN 978-88-96661-48-2

ISBN PDF 978-88-96661-50-5

### *Remerciements*

Ce recueil d'articles a bénéficié du soutien financier de l'Université de Corse Pasquale Paoli. Il fait suite à un séminaire, organisé par l'UMR 6240 LISA du CNRS qui s'est tenu à l'Université de Corse les 13 et 14 juin 2013.

Les deux coordonnateurs de l'ouvrage tiennent d'abord à exprimer leur gratitude à la directrice et au codirecteur de l'UMR 6240 LISA, les professeurs Marie-Antoinette Maupertuis et Bruno Garnier, ainsi qu'au professeur Antonino Giuffrida de l'Université de Palerme et aux membres du comité scientifique de la revue "Mediterranea. Ricerche storica."

Ils remercient également Johan Jouve, ingénieur d'études géomaticien au CNRS, pour l'aide qu'il a apportée à la réalisation des cartes.

Enfin, leur reconnaissance s'adresse aux contributeurs qui ont permis à ce projet de parvenir à son terme en dépit de grandes perturbations initiales: une grève des transports aériens avait empêché une partie des participants de rejoindre la Corse.

2015 © Associazione no profit "Mediterranea" - Palermo  
online sul sito [www.mediterranearicerchestoriche.it](http://www.mediterranearicerchestoriche.it)



## VILLES PORTUAIRES DE MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE AU MOYEN ÂGE

### Liste des auteurs

Henri Bresc, professeur émérite d'histoire du Moyen Âge (Université de Paris X-Nanterre - EA 1587 CHISCO)  
Jean-André Cancellieri, professeur d'histoire du Moyen Âge (Université de Corse - UMR 6240 LISA)  
Pau Cateura Bennàsser, professeur d'histoire du Moyen Âge (Université de Majorque)  
Pietro Corrao, professeur d'histoire du Moyen Âge (Université de Palerme)  
Élisabeth Crouzet-Pavan, professeur d'histoire du Moyen Âge (Université de Paris IV-Sorbonne - UMR 8596 CRM)  
Philippe Gourdin, professeur émérite d'histoire du Moyen Âge (Université de Picardie - EA 4284 TRAME)  
Georges Jehel, professeur émérite d'histoire du Moyen Âge (Université de Picardie)  
Vannina Marchi van Cauwelaert, maître de conférences en histoire du Moyen Âge (Université de Corse - UMR 6240 LISA)  
Hadrien Penet, professeur agrégé d'histoire (Université de Paris X-Nanterre - EA CHISCO)  
Alain Venturini, directeur de Service d'Archives Départementales  
Laurent Vissière, maître de conférences en histoire du Moyen Âge (Université de Paris IV-Sorbonne - UMR 8596 CRM)  
Corrado Zedda, docteur en histoire du Moyen Âge (Université de Corse - UMR 6240 LISA)

Vannina Marchi van Cauwelaert

EN GUISE D'INTRODUCTION, VILLES PORTUAIRES ET  
INSULARITÉS EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Si dès l'Antiquité la ville méditerranéenne s'est développée en priorité sur le littoral, cette proximité de la mer ne suffit pas à définir la «ville portuaire». La notion de ville portuaire implique en effet des relations étroites entre la ville et le port, aussi bien d'un point de vue topographique, qu'économique et politique. Cette imbrication du port et de la ville, en générant un type de paysage particulier, semble avoir été l'un des marqueurs de l'identité urbaine méditerranéenne au Moyen Âge.

L'exemple très connu de la Vue de Gênes de Cristoforo de' Grassi l'illustre parfaitement: la ville et son arrière-pays y apparaissent tout entiers comme le prolongement du port, dont la représentation occupe plus de la moitié de la scène.



**Fig. 1** Vue de Gênes à la fin du XVe siècle, Cristoforo de' Grassi (Gênes, Civico museo navale).

C'est donc essentiellement à l'étude des relations entre le port, la ville et l'arrière-pays que nous avons dédié cet ouvrage, fruit d'un séminaire qui s'est tenu à Corte les 13 et 14 juin 2013 et dont l'originalité tient précisément à la place particulière qu'y occupent les grandes îles de la Méditerranée occidentale: la Corse bien sûr, mais également la Sardaigne, la Sicile et les Baléares<sup>1</sup>. L'histoire des îles est en effet intimement liée à celle des grands ports et l'étude des relations entre les deux rives de la Méditerranée ne saurait se faire sans elles. Ce recueil d'articles se propose donc de comparer quelques exemples de ports insulaires et continentaux de Méditerranée occidentale, autour de la question des paysages urbains et des fonctions portuaires.

Au modèle grec et romain qui s'était imposé partout sur les rives de la Méditerranée durant l'Antiquité, succède en effet au Moyen Âge une grande diversité topographique et urbanistique des cités portuaires<sup>2</sup>. L'étude de la topographie urbaine appelle ainsi en premier lieu une réflexion sur les conditions naturelles et les travaux d'aménagement qui ont permis l'éclosion d'une ville portuaire au Moyen Âge. À cet égard, l'exemple de Venise, développé par Élisabeth Crouzet-Pavan, est particulièrement significatif puisque c'est précisément de ces travaux d'aménagement originels, qui firent de Venise une «ville sur l'eau», que les autorités vénitiennes tirent gloire et fierté au bas Moyen Âge. À l'inverse, l'exemple de Nice, présenté par Alain Venturini, révèle des aménagements très superficiels de la plage de la ville, le véritable port étant situé à Villefranche.

La question de l'aménagement du site, aussi bien du point de vue de l'espace portuaire proprement dit que de celui de la ville et par conséquent des relations entre les deux, engendre ainsi celle de l'autorité. Il semble en effet que la création ou le développement d'une ville portuaire au Moyen Âge soit le plus souvent la conséquence d'une volonté politique forte: c'est le cas de Tunis, née de la volonté des souverains hafsides, qui est exposé par Philippe Gourdin, mais également celui du port de Messine dont le développement, s'il découle d'une position géographique favorable,

<sup>1</sup> Lors du colloque sur l'urbanisme portuaire organisé par E. Poleggi, seul le cas sicilien avait été présenté: H. Bresc, *La città portuale e il porto senza città nella Sicilia dei secoli XIV e XV*, in E. Poleggi (dir.), *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Gênes, 1989, pp. 287-294.

<sup>2</sup> Sur la diversité des villes portuaires de Méditerranée occidentale au Moyen Âge, voir: J. Heers, *Paysages urbains et sociétés dans les différents types de «villes portuaires» en Méditerranée occidentale au Moyen Âge*, ibid., pp. 11-24.

est également la conséquence de la politique des rois normands, comme en témoigne l'article d'Hadrien Penet. En revanche, si l'on retrouve également une volonté politique dans le développement de la plupart des ports de Corse, celle de Gênes, certains sites et notamment ceux d'Algajola et de Saint-Florent, sont nés d'initiatives privées, comme le révèle l'article de Jean-André Cancellieri.

Avec le développement de la ville, cette volonté politique peut se traduire dans la topographie par une emprise croissante des autorités urbaines sur le port. C'est le cas à Gênes, lorsque le centre du pouvoir se déplace du quartier de la cathédrale San Lorenzo au quartier portuaire de la Ripa, dans le contexte de l'affirmation de la commune populaire<sup>3</sup>. L'édification en 1260 par Guglielmo Boccanegra du premier palais public, le *palatium communis Janue de Ripa* que l'on trouve également dans la documentation sous le nom évocateur de *Palatium Maris* et qui deviendra par la suite le *Palazzo San Giorgio*, situé au centre du port, à l'endroit même où déchargeaient les navires, témoigne en effet de la volonté communale de contrôler les activités portuaires, devenues essentielles à la vie de la cité<sup>4</sup>. Cette édification, contemporaine de nouveaux travaux d'aménagement du port, accompagne l'expansion coloniale de la cité en Orient, encouragée par le même Boccanegra. Construit avec les pierres de palais vénitiens de Constantinople, exhibant après la Meloria la chaîne du port de Pise, ce palais commémorait les grandes victoires de Gênes en Méditerranée et manifestait à tous l'orgueil de la cité. Avec l'échec de Boccanegra, le *Palatium Maris*, perdra cependant sa fonction de siège du gouvernement communal pour se limiter à celle de palais des douanes. Cédé en 1405 à la *Casa di San Giorgio*, qui y réalise d'importants travaux, le palais retrouve au XVe siècle tout son éclat<sup>5</sup>. Le *Palazzo San Giorgio* impose alors sa façade sur le port de Gênes et révèle aux yeux des visiteurs toute la puissance de cette institution financière qui semble dominer non seulement le port mais la ville elle-même<sup>6</sup>.

Les politiques éditaires menées par les autorités urbaines pour imposer un contrôle sur le port donnent ainsi naissance à

<sup>3</sup> Voir L. Grossi Bianchi, E. Poleggi, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Gênes, 1980, pp. 104-105.

<sup>4</sup> Voir I. Ferrando Cabona, *Palazzo San Giorgio. Pietre, uomini, potere (1260-1613)*, Gênes, 1998.

<sup>5</sup> Ibid., pp. 74-105.

<sup>6</sup> Sur cette institution financière génoise voir: C. Manfroni, G. Pessagno, E. Marengo, *Il Banco di San Giorgio*, Gênes, 1911.



un espace public reliant le port à la cité, ce qui conduit à s'interroger sur la réaction des élites et sur les relations entre espaces privés et espaces publics au sein de la ville portuaire. Observe-t-on sur les ports le même phénomène que sur les grandes places des villes italiennes: une concentration des édifices publics et des palais privés? En d'autres termes y-a-t-il une polarisation de la ville par le port et un investissement symbolique de l'espace portuaire par les élites urbaines? Pour poursuivre avec l'exemple de Gênes, connue pour son incapacité à imposer un ordre public<sup>7</sup>, et dont l'urbanisme médiéval est éclairé par les travaux pionniers d'Ennio Poleggi, il semble que le port a été la principale zone sur laquelle a pu s'exercer une édilité communale. La résistance des grands *alberghi* à la définition d'un espace public à l'intérieur de la cité, pourrait avoir eu pour conséquence de faire du port de Gênes un équivalent des places publiques des autres cités italiennes. Toutefois, même au sein de l'espace portuaire, la résistance des élites aristocratiques paraît avoir été un frein important au développement de l'autorité communale. Malgré des tentatives d'expropriation, la Commune n'est en effet jamais parvenue à exiler les nobles qui étaient encore majoritaires dans le quartier de la Ripa à la fin du XVe siècle<sup>8</sup>. Cette résistance des élites pourrait être à l'origine d'une particularité de Gênes en tant que ville portuaire: la très faible représentation des étrangers. Nous ne trouvons pas en effet sur le port de Gênes de loges réservées à des marchands étrangers, alors même que cette présence étrangère semble être l'une des caractéristiques du paysage urbain des villes portuaires<sup>9</sup>. Le cas de Majorque exposé par Pau Cateura Bennàsser témoigne de son côté que l'aménagement de l'espace portuaire peut engendrer un conflit d'intérêts entre l'autorité centrale - la Couronne d'Aragon- et le gouvernement local - le conseil de la ville.

Enfin, l'étude de la topographie urbaine telle qu'elle apparaît dans les descriptions et dans les peintures ouvre la question des

<sup>7</sup> Cette vision est désormais remise en cause: Giovanna Petti Balbi, *Tradogato e principato: il Tre e il Quattrocento*, in D. Puncuh (dir.), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Gênes, 2003, p. 233.

<sup>8</sup> Voir L. Grossi Bianchi, E. Poleggi, *Una città portuale del Medioevo...* cit., pp. 244-322.

<sup>9</sup> Sur cette question, voir: T. Colletta (dir.), *Città portuali del Mediterraneo. Luoghi dello scambio commerciale e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*, Milan, 2012.

représentations. Existe-t-il un imaginaire propre aux villes portuaires? Si oui que nous apprend-il de l'identité urbaine? L'article de Laurent Vissière et le très riche dossier documentaire qui l'accompagne, démontrent l'émergence, à la fin du XVe siècle, d'un «nouveau genre iconographique» - les paysages portuaires - dans la peinture européenne. En ce qui concerne les descriptions, celle de Gênes réalisée par l'humaniste Agostino Giustiniani<sup>10</sup> au début du XVIe siècle, offre une définition de la «ville portuaire» à la fin du Moyen Âge. Dès les premières lignes, Giustiniani insiste sur la fonction économique de la ville en affirmant que, depuis l'Antiquité, les villes de Ligurie s'étaient toujours approvisionnées sur le marché génois. C'est donc de sa fonction commerciale que la cité tirerait sa supériorité sur les autres villes ligures, et notamment Albenga, selon l'annaliste. Le texte décrit ensuite les différentes paroisses de la ville en suivant un itinéraire précis qui va de la colline de Carignano jusqu'au port dont la description détaillée semble bien être le point d'orgue de cette présentation. Comme Cristoforo de' Grassi dans sa célèbre peinture, Agostino Giustiniani semble en effet décrire la ville de Gênes depuis la mer<sup>11</sup>.

À lire cette description, le port de Gênes serait le poumon économique de la ville et cette richesse née du commerce et de la navigation aurait permis aux Génois de construire de magnifiques palais et de superbes églises qui domineraient le paysage urbain et confèreraient à la ville son caractère majestueux. Il ressort donc de ce texte une vision idéalisée de la ville portuaire dont le principal objectif est de démontrer la supériorité de Gênes sur les autres villes de Ligurie décrites précédemment par l'évêque. Or comme il le souligne dès le début de sa description, cette supériorité de Gênes sur les autres villes ligures tient à sa position de carrefour de routes maritimes et terrestres qui lui permet de dominer à la fois la mer et la terre. C'est précisément cette imbrication entre le port, la ville et l'arrière-pays qui semble caractériser les villes portuaires médiévales et déterminer leur place dans le réseau d'échanges méditerranéen.

<sup>10</sup> Sur cet humaniste génois: A. Cevolotto, *Agostino Giustiniani, Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 57, Rome, 2001. Sur sa description de la Ligurie: M.P. Rota, A. Scrivano, *Popolazione e insediamento in Liguria secondo la testimonianza di Agostino Giustiniani*, Florence, 1979.

<sup>11</sup> Dans son étude de la description de la Ligurie, M.P. Rota avait déjà souligné que certains paysages étaient vus depuis la mer: M.P. Rota, *Valore geografico dell'opera di Giustiniani*, in M.P. Rota, A. Scrivano, *Popolazione...* cit., p. 25.

À la fois centre de consommation et centre de redistribution, la ville portuaire se caractérise avant tout par sa fonction d'interface entre l'avant-pays maritime et l'hinterland. Le rayonnement d'une ville portuaire et sa place dans la hiérarchie des échanges se mesure donc non seulement à l'attractivité de son port, mais également à l'étendue de son arrière-pays et au poids de sa population. Plus son marché de consommation sera important, plus la ville portuaire sera attractive et plus seront diversifiés les espaces de son avant-pays maritime. Mais dans le même temps, plus sa population sera nombreuse, plus la ville portuaire aura besoin d'un arrière-pays étendu afin de satisfaire ses besoins alimentaires, en écartant le risque d'une trop grande dépendance vis-à-vis du marché méditerranéen. À titre d'exemple, les historiens de la Corse ont souvent souligné le rôle de l'île dans l'approvisionnement de Gênes en céréales<sup>12</sup>. Mais outre les besoins liés à son propre approvisionnement, la domination économique de la ville portuaire sur son arrière-pays peut répondre aux exigences du marché méditerranéen et entraîner le développement de nouvelles cultures. Le cas de la culture de la canne à sucre, introduite par les Portugais sur l'île de Madère à la fin du Moyen Âge en est un exemple connu<sup>13</sup>. Le développement d'une ville portuaire entraîne ainsi la transformation des paysages ruraux alentour. En Corse, la croissance du port de Calvi au bas Moyen Âge a engendré une extension de la vigne qui s'est faite au détriment des usages communautaires: dans la proximité immédiate de la ville, aux grandes plaines céréalières ouvertes se substituent dès lors un paysage d'enclos viticoles dont la production est destinée au marché génois<sup>14</sup>. Dans sa descrip-

<sup>12</sup> La part de la Corse dans l'approvisionnement génois à la fin du Moyen Âge a été récemment quantifiée par D. Broc, *Productions céréalières, économie du blé et condition paysanne en Corse entre Moyen Âge tardif et début de l'ère moderne (1530-1541)*, «Bulletin de la Société des Sciences Historiques et Naturelles de la Corse», 724-725, 2008, pp. 1-35. À comparer avec la situation de la Sardaigne mise en lumière par les travaux de M. Tangheroni, *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della Corona d'Aragona*, I, *La Sardegna*, Cagliari, 1981.

<sup>13</sup> Sur l'impact de cette production sucrière: l'analyse de F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, vol. I, Paris, 1966, pp. 141-142, et les renouvellements apportés par M. Ouerfelli, *Le sucre. Production, commercialisation et usages dans la Méditerranée médiévale*, Leyde, 2008; Id., *L'impact de la production du sucre sur les campagnes méditerranéennes à la fin du Moyen Âge*, in M. Ouerfelli (dir.), *Le monde rural dans l'Occident musulman médiéval*, «Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée», novembre 2009, pp. 47-63.

<sup>14</sup> Voir V. Marchi van Cauwelaert, «La fondation de Calvi et l'urbanisation du littoral balanin à la fin du XVe siècle», in M.-A. Maupertuis, J.-A. Cancellieri (dir.),

tion de l'île, Agostino Giustiniani déplore en revanche le fait que la construction de Bastia ne se soit pas traduite par une mise en valeur de la plaine orientale qui aurait pu, selon lui, y donner naissance à un paysage comparable à celui de la plaine du Pô<sup>15</sup>.

L'étude des activités commerciales des villes portuaires engendre par ailleurs celle des réseaux de marchands qui les animent. L'approche réticulaire, qui s'est beaucoup développée ces dernières années dans les recherches méditerranéennes<sup>16</sup>, permet en effet d'étudier la ville portuaire comme un espace d'interconnexion entre grand commerce et commerce de proximité, entre productions lointaines et productions de l'arrière-pays, entre marchands et artisans mais également entre marchands et agriculteurs. Les grandes villes portuaires se caractérisent ainsi par leur aptitude à générer et à attirer de nombreux réseaux. C'est le cas de Gênes dont les réseaux tissent une toile sur l'ensemble de l'espace méditerranéen, comme l'illustre l'exemple du port de Ceuta analysé par Georges Jehel. L'étude des différents réseaux qui aboutissent à la ville portuaire permet ainsi de mieux cerner les contours d'une économie-monde méditerranéenne au Moyen Âge.

Afin d'achever cette introduction générale, il nous faut désormais évoquer les liens entre villes portuaires et insularités. L'étude des villes portuaires offre en effet un éclairage original sur l'histoire des îles, ce qui peut justifier que nous ayons organisé un atelier sur ce thème en Corse - au cœur d'une île qui, au Moyen Âge, semble précisément se distinguer par la faiblesse de son activité portuaire.

Sur les cartes des routes commerciales qui illustrent la plupart des ouvrages portant sur la Méditerranée médiévale, la Corse est le plus souvent représentée sans villes, comme l'illustre l'exemple de la carte de la Méditerranée au XVe siècle de Dominique Valérian<sup>17</sup>.

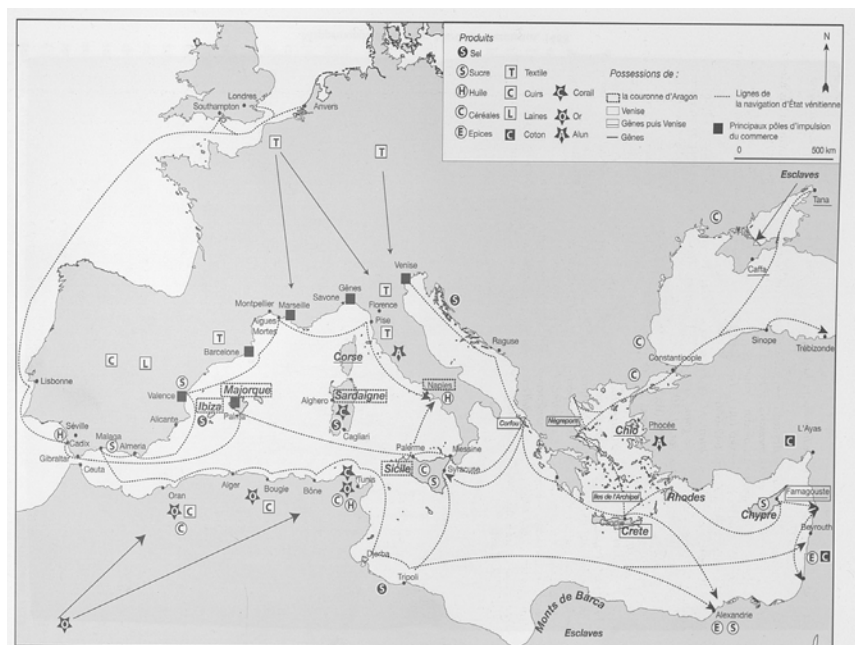
Cette absence des sites portuaires de l'île reflète sa position très marginale par rapport au grand commerce méditerranéen:

*Dynamiques d'urbanisation du littoral balanin et conséquences sur l'usage des sols: étude diachronique sur la Balagne (XIIIe-XXIe siècle)*, rapport de recherche réalisé dans le cadre de l'OHM Littoral méditerranéen, Corte, 2014, pp. 21-39.

<sup>15</sup> A. Giustiniani, *Description de la Corse*, préface, notes et traduction d'A.-M. Graziani, Ajaccio, 1993, pp. 183-185.

<sup>16</sup> Voir P. Horden, N. Purcell, *The corrupting sea. A study of Mediterranean history*, Oxford, 2000; D. Coulon, Ch. Picard, D. Valérian (dir.), *Espaces et réseaux en Méditerranée, VIe-XVIe siècle*, vol. 1 *La configuration des réseaux*, Paris, 2007; vol. 2 *La formation des réseaux*, Paris, 2010.

<sup>17</sup> D. Valérian, *La Méditerranée. Rivalités nouvelles dans les marchés de l'an-*



La Méditerranée au XVe siècle

**Fig. 2:** Carte de la Méditerranée au XVe siècle, D. Valérian, «La Méditerranée. Rivalités nouvelles dans les marchés de l'ancien monde», in Patrick Boucheron (dir.), *Histoire du monde au XVe siècle*, Fayard, Paris, 2009, p. 91

avec une population qui n'excédait pas 100 000 âmes, la Corse n'était ni une grande exportatrice de denrées agricoles, ni un important marché de consommation. Pour autant, il serait erroné de concevoir la Corse médiévale comme une île repliée sur elle-même, puisque aussi bien les sources écrites<sup>18</sup> que les sources archéologiques<sup>19</sup> révèlent son intégration aux échanges régionaux avec la Sardaigne voisine et la Ligurie génoise, comme l'avait bien

cien monde, in P. Boucheron (dir.), *Histoire du monde au XVe siècle*, Paris, 2009, pp. 75-92, p. 91.

<sup>18</sup> Voir les documents publiés par J.-A. Cancellieri, *Bonifacio au Moyen Âge. Entre Gênes, Corse, Sardaigne et Méditerranée*, Ajaccio, 1997, pp. 113-140 et pp. 175-181.

<sup>19</sup> Voir D. Istria, *Les échanges commerciaux entre la Corse et l'Italie septentrionale au XIVe siècle: méthodes d'investigation et interprétation des données*, in E. C. de Sena (dir.), *Metodi e approcci archeologici: l'industria e il commercio nell'Italia antica e medioevale*, Actes du colloque American Academy in Roma, École française de Rome 18-20 avril 2002, Rome, 2004, pp. 89-95.

montré la thèse de Jean-André Cancellieri<sup>20</sup>. La Corse offre donc un exemple de ces réseaux secondaires, caractérisé par un volume médiocre et un rayon d'action limité au regard du grand commerce, mais complémentaire de ce dernier. À cet égard, la comparaison avec la Sardaigne paraît éclairante. Bien que deux fois plus peuplée que sa voisine, la Sardaigne se caractérise également au bas Moyen Âge par un sous-peuplement chronique, et en dépit d'un réseau urbain sur le littoral plus dense, cette île, si elle est mieux intégrée, semble également se situer à la marge des grands réseaux d'échanges. Malgré une position favorable au cœur de la Méditerranée occidentale et en dépit de l'existence de comptoirs, catalans en Sardaigne (Alghero et Cagliari) et génois en Corse (Calvi et Bonifacio), les deux îles sœurs semblent donc être restées à l'écart des grands axes de circulation. Cependant, en Sardaigne cet isolement est encore plus relatif que pour la Corse puisque, comme le souligne l'article de Corrado Zedda, dès le XIIIe siècle, le port de Cagliari avait été intégré aux échanges méditerranéens grâce aux marchands pisans qui s'y étaient installés.

Il reste qu'au XVe siècle, le contraste entre la Corse et la Sardaigne d'un côté, et la Sicile et les îles Baléares de l'autre, est saisissant! Si dans le cas sicilien, les capacités productrices en blé ont joué un rôle majeur dans l'intégration de l'île, comme le montre la communication de Pietro Corrao, dans le cas de Majorque, qui serait selon Dominique Valérian l'un des «principaux pôles d'impulsion du commerce» méditerranéen, au même titre que Valence, Barcelone, Marseille, Gênes et Venise, les productions de l'arrière-pays sont quasi inexistantes<sup>21</sup>. Le poids des critères géographiques est donc indéniable: la proximité de Majorque par rapport à la côte catalane et au Maghreb occidental, de même que celle de la Sicile avec la péninsule italienne et le Maghreb oriental, expliquent pour une bonne part leur intégration aux routes du grand commerce. Toutefois, l'intégration de la Sardaigne à l'espace catalan à partir du XIVe siècle aurait pu faire de cette île une escale supplémentaire sur la route reliant les Baléares à la Sicile et à l'Afrique – certains historiens catalans avaient même vu dans cette «route des îles» le fondement de

<sup>20</sup> J.-A. Cancellieri, *Gênes en Corse et en Sardaigne au XIIIe siècle*, Aix-en-Provence, 1978.

<sup>21</sup> D. Valérian... cit.

l'expansion aragonaise en Méditerranée occidentale<sup>22</sup> - or force est de constater que ce ne semble pas avoir été le cas.

L'histoire politique de la Corse et de la Sardaigne apporte peut-être quelques éléments de réponse. Au bas Moyen Âge, les deux îles sont en effet des espaces de forte résistance à l'autorité: celle de la Couronne d'Aragon en Sardaigne; celle de Gênes en Corse. Débutée en 1323, la conquête de la Sardaigne par les souverains aragonais ne sera effective qu'au début du XVe siècle<sup>23</sup>. La Corse, de son côté, ne deviendra véritablement génoise qu'en 1511, après la mort du dernier feudataire de l'île<sup>24</sup>. Cette résistance a donc pu avoir des conséquences non seulement sur le développement interne des deux îles, mais également sur celui de leurs ports qui se voyaient dès lors privés d'un arrière-pays. En ce qui concerne les relations entre les deux îles, au XIIIe siècle, les actes des notaires de Bonifacio étudiés par Jean-André Cancellieri témoignent d'échanges réguliers animés par des marchands génois. Dès lors, il est possible de se demander si aux XIVe-XVe siècles, le fait que la Corse et la Sardaigne aient relevé de deux puissances rivales, Gênes et l'Aragon, n'a pas eu des conséquences négatives sur le développement économique des deux îles. La faible productivité et le faible peuplement de ces dernières aurait en effet pu être compensés par leur proximité qui offrait la possibilité d'une union politique et commerciale. N'était-ce pas là en partie l'enjeu de l'affrontement entre Gênes et l'Aragon, les deux puissances poursuivant le même projet d'unification des deux îles: l'une sous la forme d'une unification commerciale, en favorisant l'installation de marchands génois dans les ports sardes, l'autre sous la forme d'une unification politique avec la création d'un *Regnum Sardiniae et Corsicae*<sup>25</sup>? Cet

<sup>22</sup> Sur le débat historiographique né de la thèse de Jaume Vicens i Vives selon laquelle la conquête des îles aurait été contemporaine de l'affirmation des marchands catalans au Levant et aurait permis de créer une «route des îles» prolongeant la «route des épices», voir la mise au point de D. Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca 1330 - ca 1340)*, Madrid, 2004, pp. 199-201.

<sup>23</sup> F.C. Casula, *Sardegna catalano-aragonese. Profilo storico*, Sassari, 1984.

<sup>24</sup> V. Marchi van Cauwelaert, *La Corse génoise (milieu XVe-début XVIe siècle). Saint Georges, vainqueur des «tyrans»*, Paris, 2011.

<sup>25</sup> Sur cette création pontificale, voir: E. Dupré Theseider, *Come Bonifacio VIII infeudò a Giacomo II il regno di Sardegna e di Corsica*, *Atti del VI Congresso Internazionale di Studi Sardi*, Cagliari, 1955, t. I, pp. 91-101; S. Fodale, *Il regno di Sardegna e Corsica, feudo della chiesa di Roma (dalle origini al XIV secolo)*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento*, *Atti della Società Ligure di Storia Patria*

affrontement entre Gênes et l'Aragon, relayé à l'intérieur par l'opposition des élites locales corses et sardes au gouvernement génois et aragonais, a eu pour effet de faire de la mer corso-sarde un espace dominé par la course et la piraterie, peu propice au développement des échanges<sup>26</sup>. Mais ces attaques menées depuis les côtes des deux îles n'étaient-elles pas précisément pour ces dernières, une façon violente de détourner les itinéraires du grand commerce à leur profit?

Il reste que l'intégration des îles aux réseaux d'échanges ne signifie pas pour autant leur développement économique, comme le révèle l'exemple de la Sicile dont la situation de dépendance née de la monoculture du blé, avait été mise en lumière par la thèse d'Henri Bresc<sup>27</sup>. De sorte que nous pouvons suggérer que la Corse, la Sardaigne et la Sicile au Moyen Âge étaient liées aux grandes villes portuaires par une même dépendance économique. Une dépendance qui se traduit par un échange inégal intégrant les élites locales en Sicile, ou par l'affirmation d'une domination politique impliquant l'élimination des élites locales et l'installation de colons, en Sardaigne et en Corse. À l'inverse, la force de Palma de Majorque semble bien d'avoir été elle-même une importante ville portuaire, capable d'étendre sa domination économique sur le Maghreb<sup>28</sup> et de s'imposer, du fait de son poids financier, dans le rapport de force avec la Couronne d'Aragon. Dès lors, plus que les facteurs géographiques, il semble bien que ce soit les aspects sociaux et culturels, et notamment les choix opérés par les élites,

(*Genova, 24-27 ottobre 1984*), Gênes, 1984, pp. 517-567; S. Péquignot, *Le «premier voyage à Rome» de Jacques II d'Aragon (1296-1297)*, in J.-M. Moeglin (dir.), *Relations, échanges, transferts en Europe dans les derniers siècles du Moyen Âge. Hommage à Werner Paravicini*, Paris, 2010, pp. 135-164. La bulle de Boniface VIII infeudant le royaume de Sardaigne et de Corse à Jacques II d'Aragon a été publiée par V. Salavert y Roca, *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona d'Aragón (1297-1314)*, II, Madrid, 1956.

<sup>26</sup> Voir J.-A. Cancellieri, *Bonifacio au Moyen Âge...* cit., pp. 153-174; Ph. Colombani, *Guerre de course et seigneurs corsaires en Méditerranée occidentale, XIVe-XVe siècle*, in G. Fabre, D. Le Blévec, D. Menjot, *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, Lattes, 2004, pp. 295-300. E. Basso, *Les ports de la Corse, la navigation génoise et l'activité corsaire au XVe siècle*, in *L'espace politique méditerranéen*, 128<sup>e</sup> congrès du CTHS, Bastia, 2008, pp. 11-18.

<sup>27</sup> H. Bresc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile*, Rome - Palerme, 1996.

<sup>28</sup> Voir M.-D. López Pérez, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelone, 1995; D. Valérian, *Bougie, port maghrébin (1067-1510)*, Rome, 2006.



qui ont déterminé les relations entre les îles et les grandes villes portuaires de Méditerranée occidentale au Moyen Âge. À cet égard, une approche comparée de la Corse, de la Sardaigne et de la Sicile au bas Moyen Âge pourrait offrir un éclairage nouveau sur le blocage économique de ces îles à l'époque moderne, et aider à mieux comprendre leur destin politique contemporain.

CONTINENTS

Élisabeth Crouzet-Pavan

CONSTRUIRE UNE CITÉ PORTUAIRE MÉDIÉVALE:  
LES LEÇONS DE L'EXEMPLE VÉNITIEN

Au commencement de cette étude, puisqu'il nous a été demandé de porter notre attention sur ces Vues urbaines qui se multiplient à la fin du Moyen Âge et qui, dans les villes maritimes, mettent en scène les ports, je ferai surgir une des représentations les plus connues sans doute de Venise: le fameux plan de Jacopo de' Barbari, réalisé en 1500.



**Fig.1** Plan de Jacopo de' Barbari, Venise, Musée Correr. Pour une vision en couleur se reporter au cahier central.

Une littérature abondante s'est attachée à commenter cette réalisation qui, avec une saisissante précision, raconte la ville et son ordonnancement, offrant au regard le centre comme les derniers bourgeoissements, n'oubliant aucun détail. Il a été de la sorte établi que ce plan avait conditionné de manière durable, tout au long de l'époque moderne, la représentation de Venise<sup>1</sup>. La ville est en effet approchée, saisie, décrite à partir de la rive sud, celle de San Marco. Au prisme de cette figuration, un lieu, la place San Marco, sert désormais à exprimer toute l'identité vénitienne. Ainsi est exprimée dans sa vigueur une image de la ville, toujours plus conquérante à mesure que cette représentation, et celles qui en dépendent, sont diffusées grâce en particulier au vecteur de l'imprimerie. Ce que je nomme un véritable carcan figuratif a été mis en place. Il n'a pas été en effet, j'y insiste, assez souligné combien cette carte, comme toutes les cartes, imposait un ordre à l'espace, qu'elle lui faisait violence non seulement en le soumettant à l'opération même qui, avec ses codes et ses mesures, permet la représentation, mais aussi en le chargeant de messages idéologiques. Le plan n'impose pas seulement cette vision particulière de la ville qui se découvre et s'ordonne à partir du centre de San Marco. Il met aussi en spectacle la puissance commerciale de Venise. La présence des bateaux, figurés en nombre, dans le bassin de San Marco, comme plus symboliquement peut-être encore dans les eaux de la lagune qui enveloppent l'agglomération, peut bien sûr s'expliquer par un souci figuratif. Mais de manière plus allégo-

<sup>1</sup> Il n'est qu'à mentionner la carte d'Ignazio Danti (1536-1586) exposée dans les Gallerie delle carte geografiche du Vatican. J. Schulz, *Jacopo de'Barbari's View of Venice: Map Making City Views and Moralized Geography before the Year 1500*, «Art Bulletin» (1978) pp. 425-74. On peut également se référer à G. Mazzariol, T. Pignatti, *La pianta prospettica di Venezia del 1500 disegnata da Jacopo de' Barbari*, Venise, 1962; T. Pignatti, *La pianta di Venezia di Jacopo de' Barbari*, «Bollettino dei Musei Civici Veneziani», n° 1-2 (1964) pp. 9-49; G. Cassini, *Piante e vedute prospettiche di Venezia (1479-1855)*, Venise, 1971. Voir aussi, pour une analyse des diverses représentations cartographiques: G.-D. Romanelli, *Venezia tra l'oscurità degli'inchostri. Cinque secoli di cartografia*, introduction au catalogue *Venezia, piante e vedute*, S. Biadene éd., Musée Correr, Venise, 1982 ainsi que J. Schulz, *Maps as Metaphors: Mural Maps Cycles in the Italian Renaissance*, in *Art and Cartography. Six Historical Essays*, D. Woodward (dir.) Chicago-Londres, 1987, pp. 97-122, pp. 223-229. Citons enfin, indispensable pour l'histoire de la représentation iconographique: R. Rosand, «Venezia figurata»: the Iconography of a Myth, in *Interpretazioni veneziane. Studi di storia dell'arte in onore di Michelangelo Muraro*, Venise, 1984, pp. 177-196.

rique, me semble-t-il, ces embarcations manifestent la singularité de Venise et de ses fonctions. En un saisissant idéogramme, elles disent que Venise, bâtie sur l'eau, plantée au milieu d'une lagune vidée de ses habitants, est maîtresse du Golfe. Elles font signe vers la puissance du port qui rayonne sur un espace maritime bien plus large que le vaste «empire» vénitien. Comme elles montrent encore l'originalité de Venise: ici pas de front portuaire, plus ou moins linéaire, au contact de la mer et de l'organisme urbain, mais une topographie singulière, une imbrication des fonctions du port dans le tissu urbain, une ville qui se présente tout entière comme un port. Tels sont, utiles à notre propos, quelques-uns des messages de ce plan riche de sens multiples. Des messages que je souhaite questionner. Comment en arrive-t-on à cette représentation idéale qui donne à voir le centre politique et religieux de la ville coexistant avec les trafics, le débarquement des marchandises, les greniers et les entrepôts? Quelles relations, assurément évolutives, le port entretient-il avec le reste de l'espace urbain durant les derniers siècles du Moyen Âge?

On répondra à ces questions en mettant en perspective l'histoire du port vénitien afin de se garder de valoriser, en subissant cette fois les tropismes de l'historiographie à disposition, une supposée précocité ou singularité vénitienne. On y répondra en choisissant à dessein une échelle d'observation large puisque c'est l'ensemble du système urbain qui sera envisagé dans la longue durée, ce qui n'empêchera pas, pour conduire des analyses plus précises, de varier les échelles.

On interrogera en premier lieu l'image du site que propose le plan de Jacopo de' Barbari. Que nous est-il dit? Rien d'autre que ce que répètent les chroniques médiévales avant les histoires officielles de l'âge moderne en décrivant le cercle protecteur des eaux. Les eaux, sur lesquelles règne la ville, figurée en situation de centralité, protègent Venise mais aussi la nourrissent. Les lagunes, pour les Vénitiens, ne sont pas seulement l'abri propice, les «saints murs» qui permettent à l'histoire vénitienne de s'accomplir heureusement. Elles autorisent aussi, parce qu'elles s'ouvrent vers les espaces maritimes, la puissance commerciale de la ville. Les Vénitiens, nous disent chroniques et histoires, ont reçu en partage la mer. Sans doute la communauté lagunaire, privée d'assise rurale, n'avait-elle, pour assurer sa survie, guère d'autre choix que celui de

naviguer et commercer. Mais ces réalités, dans l'interprétation des chroniques, comme dans leur traduction figurative, deviennent accomplissement d'un destin. Telle est la vulgate historiographique qui résista avec une belle vigueur<sup>2</sup>. Or, il faut le souligner, le milieu qui vit la croissance de Venise était ingrat, voire hostile. Et il était également bien peu propice à des activités portuaires.

Des avantages et inconvénients de ce site, j'esquisserai donc une brève présentation. Les lagunes avaient, contre des conquérants à cheval, offert un refuge. Mais il a été moins relevé qu'elles offraient également un abri contre des périls venus de la mer. Je rappellerai que si le siège du duché fut en 810<sup>3</sup> une nouvelle fois transféré pour se fixer sur les îlots de Rialto-Venise, c'est qu'il s'agissait aussi, en changeant de capitale, de s'installer au plus profond du bassin, loin de la mer. Les difficultés de la navigation dans les canaux lagunaires, parmi les terres émergées et les *barene*, ces affleurements qui ne sont recouverts par l'eau qu'au moment des plus hautes marées, protégeaient en effet Rialto-Venise. Rien d'étonnant à ce que le premier système de surveillance, tôt mis en place, ait été situé côté terre, au débouché des fleuves dans la lagune. Toutefois, les problèmes que pouvait réserver le milieu étaient nombreux. Les lagunes sont, on le sait, protégées et presque entièrement séparées de la mer par une succession de cordons littoraux sableux (les *lidi*). Une série évolutive de *graus* – les ports – assure la communication des eaux lagunaires avec la mer. Ce n'est que tardivement que leur nombre s'est trouvé réduit à trois: la passe de Chioggia, qui s'ouvre au sud, et, plus proches de Venise, celles de Malamocco et du Lido. Or, le grau le plus proche de Venise, celui de San Nicolò, avait toujours présenté des conditions naturelles ingrates. Et des difficultés d'accès allèrent croissant, les portulans, pour se limiter à ce seul exemple, en témoignent. Dès le XIV<sup>e</sup> siècle, divers travaux, de portée d'ailleurs contradictoire, furent donc expérimentés pour tenter d'augmenter la profondeur et le débit du chenal portuaire<sup>4</sup>. Mais, dans la deuxième moitié du XV<sup>e</sup> siècle,

<sup>2</sup> *Historia della città e repubblica di Venetia di Paolo Morosini senatore veneziano distinta in libri vintiotto*, Venise, 1637, pp. 7-12.

<sup>3</sup> Il serait plus exact de dire vers 810.

<sup>4</sup> Les eaux marines, poussées à travers les ports par les courants de flux, ne se mêlent pas dans les lagunes, pas plus qu'elles ne refluent au hasard par l'une ou l'autre passe. Il existe des lignes de partage des eaux qui divisent la lagune en bassins inégaux. Les eaux entrées par les ports se répandent donc dans leur bas-

les interventions doivent désormais se succéder de façon quasi continue. En restreignant, par la submersion de caissons de bois et de radeaux, la largeur de la passe de Malamocco, les experts espéraient redonner de la force à la circulation des eaux dans celle de San Nicolò. Mais ces opérations furent accomplies en vain. La passe de San Nicolò continua à s'ensabler, contraignant bien des bâtiments à atteindre la marée et les eaux hautes pour entrer dans la lagune. Dès lors, les palliatifs habituels, comme les chargements et déchargements sur allèges, ne suffirent plus. Pour les bâtiments de gros tonnage, le trafic, à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, tendit donc à être détourné vers la passe, un peu plus éloignée, de Malamocco.

Soulignons-le. Tout l'écosystème lagunaire fut et demeura l'objet de transformations incessantes, dues à l'action conjuguée de la mer, des fleuves, ou encore aux interventions humaines. Le milieu, loin de constituer une donnée stable, bouge ici et se transforme au gré de forces antagonistes et difficiles à maîtriser par l'homme. Or, même si les Vénitiens, conscients de la vulnérabilité du milieu à laquelle ils étaient exposés, cherchèrent assez tôt non seulement à intervenir sur cet écosystème, même si ils s'essayèrent, pour reprendre les termes d'une problématique actuelle, à gérer le risque, il est évident que l'envasement, provoqué par l'alluvionnement des fleuves, progressa à la fin du Moyen Âge, entraînant une réduction de la lagune vive au profit de la lagune morte que les flux de marée n'atteignaient plus. Ce phénomène, directement mesuré par les ingénieurs dont on conserve les rapports pour la fin du XV<sup>e</sup> siècle, menaçait en même temps que la passe littorale le système des canaux urbains, pollués encore par les ordures. Les eaux manquaient. L'herbe poussait, nous disent les textes, dans les *rii*, et particulièrement dans le Grand Canal et le rythme des curages dut donc s'accélérer pour que le système des communications sur l'eau ne fut pas entravé. Le site, loin d'être propice pouvait, on le constate, multiplier les obstacles. Et l'on insistera sur cette donnée, riche d'enseignements, de l'histoire des

sin; puis à marée descendante, les courants inversés repassent le port par lequel chacun d'eux était entré. Cela étant, le rapport volumétrique des bassins n'est pas acquis définitivement. Le rythme de la circulation marine, la vitesse des courants dépendent du rapport existant entre l'aire du bassin et la situation de la bouche. La plus ou moins grande superficie du bassin conditionne la plus ou moins forte rapidité de propagation des eaux: É. Crouzet-Pavan, *Sopra le acque salse: espaces, pouvoir et société à Venise à la fin du Moyen Âge*, Rome, 1992, t. 1, pp. 355-357.



viles maritimes d'Italie, et sans doute pas seulement de celles-là: bien rares sont celles qui paraissent disposer d'un site naturel particulièrement favorable.

On objectera que les avantages de la situation géographique pouvaient largement contrebalancer cette médiocrité du site. Et l'on redira alors ce que tous les ouvrages répètent. Terre d'Orient isolée en Occident, Venise sut tirer profit de son rôle d'intermédiaire. Amalfi, un temps, exploita, avec succès aussi, sa situation entre plusieurs mondes et les liens qui l'unissaient aux espaces byzantins. Mais il conviendra alors de préciser ce qui ne l'est pas à l'ordinaire. C'est d'une situation géopolitique, bien plus que d'une situation géographique que Venise sut tirer profit. Bien sûr, les lagunes permettaient d'accéder, plus ou moins aisément, à certaines artères fluviales de l'Italie du Nord. Bien sûr, la proximité d'un arrière-pays montagneux et boisé constitua, pour les constructions navales comme pour les exportations vers les ports du Levant, un atout précieux. Mais il fallait aussi compter avec des aspects moins positifs. Le bassin lagunaire était situé au fond du Golfe et cette position obligeait à une première longue navigation en Adriatique. Quant aux marchands des ports concurrents, et l'on citera Comacchio, ils pouvaient bien plus facilement que les Vénitiens naviguer sur le Pô. Son rôle d'intermédiaire, la ville de Venise le construisit aussi au cours de son histoire, par les guerres et l'opiniâtreté d'une politique économique, jusqu'à en arriver aux réalités du début du XVe siècle qui voit le port affirmer sa position de centralité dans les échanges méditerranéens.

Il reste que la Vénétie lagunaire tira bien sûr avantage de son appartenance à l'empire byzantin. Les deux ports de Ravenne et de Comacchio, sur le delta du Pô, passés sous la domination lombarde, la lagune demeuraient en effet la seule voie d'accès des produits byzantins vers la plaine padane comme le prouve le traité rédigé, entre 948 et 952, par l'empereur byzantin Constantin Porphyrogénète. Dans cet ouvrage, toutes les lignes consacrées aux lagunes témoignent d'une information assez précise<sup>5</sup>. Mais

<sup>5</sup> Constantin Porphyrogénète, *De administrando imperio*, G. Moravcsik, R.-J. H. Jenkins éd., *Dumbarton Oaks Texts*, t. 1, Washington D. C., 1967, t. 2, *Commentary*, Londres, 1962. Il s'agit d'un manuel d'éducation écrit par l'empereur pour son fils et héritier; ce texte est connu sous le nom du *De administrando imperio*; D.-M. Nichol, *Byzantium and Venice*, Cambridge, 1988, pp. 20-21; *Longobardi e Bizantini*, P. Delogu, A. Guillo, G. Ortalli, (dir.), *Storia d'Italia*, vol. 1, Turin, 1980, pp. 361-362;

un passage a suscité les commentaires les plus nombreux. Il situe en effet le port de la Venise maritime au nord des lagunes, à Torcello, une île qualifiée d'«*emporion mega*». Même si la mention des fonctions commerciales de Torcello demeure limitée à ce seul texte, tout indique qu'elle peut être suivie. Sans exagérer le volume de l'activité vénitienne avant le XIe siècle, et tout en rappelant la longue prédominance des marins orientaux dans l'acheminement des marchandises vers l'Occident, il faut relever que des bateaux vénitiens sont attestés dès le IXe siècle en Méditerranée orientale. L'*emporium* de Torcello, on peut le penser, joua donc un rôle important à la fois comme débouché et comme source d'approvisionnement pour l'empire d'Orient. Par cette place de la lagune septentrionale où débouchaient alors un certain nombre de cours d'eau, auraient donc transité une bonne part des exportations byzantines vers l'Occident (soieries de luxe, épices, métaux précieux), tandis que les esclaves, le sel et le bois étaient envoyés vers Byzance et le Levant musulman. Et le trafic dut s'accroître assez vite, du fait de la pénétration accélérée des gens de la lagune sur les grandes artères fluviales de l'Italie septentrionale. Rappelons que commencent alors les campagnes contre la cité de Comacchio précisément, dont les Lombards, depuis le début du VIIIe siècle, avaient fait leur principale base commerciale, et qui disputait aux Vénitiens l'activité commerciale sur l'Adige et le Pô. Toutefois, si les fonctions portuaires de Torcello dans ces premiers échanges entre l'Orient et l'Occident sont avérées, il faut les dater précisément et rappeler que le traité de l'empereur Constantin Porphyrogénète, rédigé sur la base de documents antérieurs, renferme des informations vieilles. Il est donc probable que ce témoignage de l'activité de la place de Torcello doive être un peu déplacé vers l'amont. L'importance de Rialto, annoncée par des signes convergents, s'affirma avec le transfert du siège ducal et grandit tout au long du IXe siècle jusqu'à supplanter, assez vite sans doute, l'ancien *emporium*.

Dans tous les cas, une observation s'impose. Au temps de la Venise maritime, les activités portuaires, qui ne nécessitaient que des infrastructures rudimentaires, pouvaient migrer facilement d'un noyau de peuplement à l'autre. Il faut donc supposer qu'elles se diluaient dans la *civitas rivoalti* lorsque cette dernière entama sa

É. Crouzet-Pavan, *La mort lente de Torcello. Histoire d'une cité disparue*, Paris, 1995, pp. 41-43.

croissance, bien documentée à partir du IX<sup>e</sup> siècle, dans la boucle du Grand Canal, entre San Marco et Rialto. Il n'y a pas en effet que la chronologie des fondations des églises à fournir des données sur la géographie de cet essaimage et le peuplement dans la Venise des premiers siècles. Le seul dispositif défensif, dont en 897, sous le dogat de Piero Tribuno, se dota Venise-Rialto en liaison sans doute avec les invasions hongroises, comprenait un mur<sup>6</sup> et une chaîne de fer, tendue sur le Grand Canal entre Santa Maria Zobenigo et l'abbaye de San Gregorio. Il protégeait l'accès au Grand Canal et le système était renforcé par le palais des doges, qui était alors un *castellum* solidement fortifié<sup>7</sup>.

Voilà pour un premier tableau bien lacunaire. Les activités liées au port sont aux mains des puissants dont les premiers documents des XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles décrivent les propriétés, ces amplex complexes immobiliers autour desquels la vie et le peuplement s'organisent. Ce sont de vastes ensembles, dont les équipements, ruelles d'accès, cour, puits, four, mais aussi abris pour les bateaux, sont énumérés<sup>8</sup>. Où l'on comprend pourquoi l'urbanisation procéda ici depuis la périphérie des îlots et pourquoi le parcellaire, plus dense à leur contact, s'orienta longtemps en fonction des canaux. L'accès à la voie d'eau était aux origines déterminant et il le demeura longtemps, du fait des contraintes du déchargement et du stockage. Il faut donc sans doute attendre le véritable décollage

<sup>6</sup> É. Crouzet-Pavan, *La ville et le château: problèmes de l'atypie vénitienne*, in *Castrum* 8, Baeza, Casa de Velázquez-École française de Rome, 2009, pp. 185-198. Ce mur s'appuyait sur le *castellum* d'Olivolo et se prolongeait jusqu'à Santa Maria Zobenigo

<sup>7</sup> Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, on peut même en définir à grands traits la physionomie générale: un château en forme de quadrilatère avec des grandes tours angulaires, probablement entouré sur les quatre côtés d'un fossé. Trois tours sont bien attestées, l'une au sud-ouest, l'autre à l'est, une troisième au nord-ouest, la même où le trésor de San Marco fut plus tard gardé. R. Galli, *Una novità nella storia e nell'arte. La scoperta del primo Palazzo ducale di Venezia (anno 814)*, «Nuova Antologia», 23, 1889, pp. 308-341; E.R. Trincanato, *Il Palazzo ducale*, in *Piazza San Marco. L'architettura. La storia. Le funzioni*, Padoue, 1982, p. 111. Le premier campanile de San Marco s'insérait sans doute dans le dispositif défensif qui vient d'être décrit. La tradition narrative attribue en effet au doge Piero Tribuno la construction en 902 de la tour primitive et ses premières fondations datent dans tous les cas des IX<sup>e</sup>-Xe siècles: G. Boni, *Il muro di fondazione del campanile di San Marco*, «Archivio veneto», 1885, t. XXIX, Parte I, pp. 355-368; G. Gattinoni, *Il campanile di San Marco. Monografia storica*, Venise, 1910, pp. 23-29.

<sup>8</sup> M. Agazzi, *Platea Sancti Marci. I luoghi marciani dall'XI al XIII secolo e la formazione della piazza*, Venise, 1991, pp. 23 et suiv.; W. Dorigo, *Venezia romanica. La formazione della città medioevale fino all'età gotica*, 2 vol., Venise, 2003.

des échanges commerciaux vénitiens au XII<sup>e</sup> siècle et l'expansion parallèle du bâti, hors du noyau premier et compact de la *civitas Rivoalti*, pour que les activités portuaires tendent à investir les eaux et à coloniser les terres peu à peu asséchées qui se situaient au débouché du chenal qui unissait Venise à la passe littorale de San Nicolò. Du fait toutefois d'une véritable nuit documentaire, cette histoire ne peut être qu'esquissée. Seuls des reflets indirects l'éclairent. Un indice toutefois: à l'extrême fin du XI<sup>e</sup> siècle, grâce à la donation de la famille propriétaire, un espace qui déjà mérite le qualificatif de marché, situé dans l'île de Rialto, est donné au duc et au peuple et cet espace public des échanges au long du XII<sup>e</sup> siècle est peu à peu accru et dégagé. Quelques décennies plus tard, l'espace des activités portuaires, et l'on recourt à dessein à cette périphrase, est à son tour concerné.

À la fin du XII<sup>e</sup> siècle en effet, un espace public est également en train de prendre forme à l'autre extrémité du site vénitien. L'Arsenal est alors fondé aux marges orientales, au milieu de marais qui furent avalés au rythme des extensions successives<sup>9</sup>. De là, les communications étaient assez aisées avec la rive méridionale de la lagune<sup>10</sup>. Lorsque la documentation, dans les premières décennies du XIII<sup>e</sup> siècle, commence à éclairer plus nettement le chantier, il est évident qu'il y a là un complexe déjà actif. Dès ce moment, le chantier public, soumis à l'autorité de puissants magistrats, les Patrons de l'Arsenal, assume une fonction décisive dans l'histoire de la formation de la puissance vénitienne même s'il ne détient aucun monopole en matière de construction navale. Des chantiers privés, des *squeri*, sort en effet une production importante, indispensable à l'armement commercial. Qu'on n'invoque pas, en voyant se mettre en place ces premières infrastructures portuaires, d'éventuelles particularités vénitiennes tenant à l'histoire d'une ville qui n'appartenait pas au *Regnum*. Cette chronologie n'a, quoi qu'il y paraisse, rien d'exceptionnel. On la retrouve identique dans les deux autres grandes cités portuaires. Gênes d'abord, où

<sup>9</sup> E. Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Milan, 1984, p. 9.

<sup>10</sup> L'Arsenal assume donc une fonction décisive dans l'histoire de la formation de la puissance vénitienne même s'il ne détient aucun monopole en matière de construction navale. Des chantiers privés, des *squeri*, sort en effet une production importante, véritablement indispensable à l'armement commercial. F.-C. Lane, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, 1964, tr. fr., pp. 94-108.

l'archéologie, puis les textes, attestent l'existence d'un môle dans le premier tiers du XII<sup>e</sup> siècle et où la commune lance en 1133-1134 une opération d'aménagement de la rive portuaire<sup>11</sup>. En 1163 ensuite, les consuls font procéder à des expropriations à l'ouest du port afin d'ouvrir de nouveaux *scali* pour les bâtiments. De manière exactement contemporaine démarre aussi le processus d'où résulte la création de l'Arsenal et des darses, avec le déplacement au couchant de la nouvelle muraille des anciens *scali*, en particulier de celui qui servait à la réparation navale. Étape suivante, et nous sommes en 1186, trois espaces «pour servir de marché» sont dégagés par la commune<sup>12</sup>. En trente ans<sup>13</sup>, l'espace public, au bénéfice de l'activité portuaire et marchande, pénètre donc Gênes: môle, pontons et grèves, lieux de vente, d'approvisionnement et de débarquement des marchandises, marchés, sont ouverts à l'utilité générale. Un véritable ensemble est structuré. Avec un léger décalage, s'ouvre la saison des grands travaux pisans. Le long de l'Arno<sup>14</sup>, tout un espace est réservé en 1162 à l'aménagement d'une darse<sup>15</sup> tandis que les offices liés à la douane levée sur les embarcations qui remontent l'Arno sont placés, au nord du fleuve, à l'entrée de la cité<sup>16</sup>. Il faut dire que le Bref des consuls qui

<sup>11</sup> Tout au long de la *Ripa*, les riverains sont contraints d'édifier des portiques réguliers. Une voie couverte publique, à destination marchande, voit le jour et il lui faut être libre de tout obstacle en hauteur et en profondeur. La commune affirme son droit sur les comptoirs et les bancs, les *emboli*, installés sous ces portiques et loués. Elle encaisse donc les loyers de la *ripa maris*, qualifiée dès 1164 de *vacuum mercati civitatis*, alors que l'opération a été financée par les propriétaires riverains.

<sup>12</sup> Il s'agit de San Giorgio, de San Pietro in Banchi et Soziglia, L. Grossi Bianchi, E. Poleggi, *Una città portuale del medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Gênes, 1980, p. 60.

<sup>13</sup> L. Grossi Bianchi, E. Poleggi ont pu parler de «décennies épiques», *Una città portuale*, cit., p. 66.

<sup>14</sup> «Una magna domus pro communi utilitate» est construite ici à partir de 1160 avec une fonction sans doute liée aux activités portuaires mais sur laquelle les spécialistes de l'histoire de Pise ne s'accordent pas, voir: G. Rossetti, *Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale*, in E. Poleggi (dir.), *Città portuali del Mediterraneo. Storia e Archeologia*, Gênes, 1989, pp. 263-286 et G. Garzella, *Pisa com'era: topografia e insediamento dall'impianto tardoantico alla città murata del secolo XII*, Naples, 1990, pp. 171, n. 44, qui cite les *Annales Pisani* et fait état de ces divergences.

<sup>15</sup> Le *breve consulum* de 1162 réserve à cette darse l'espace compris entre la *via* de Santa Maria et l'église de San Donato, («De darsana facienda a via maiori Sanctae Mariae quae iuxta terram filiorum ... usque ad ecclesiam Sancti Donati», F. Bonaini, *Statuti inediti della città di Pisa*, Florence, 1854, vol. 1, p. 15); cette darse est bien connue au siècle suivant car elle sert au déchargement des marchandises vendues sur la place de San Donato ou réexpédiées; G. Garzella, *Pisa com'era...* cit., pp. 171-173. Voir aussi G. Rossetti... cit., p. 264.

<sup>16</sup> Sur la localisation entre «porta Degathie» et le monastère de San Vito, G. Garzella, *Pisa com'era...* cit.

est juré à cette date oblige ces magistrats à un programme contraignant d'armement de galères<sup>17</sup>. C'est d'ailleurs peut-être dans cette même zone, proche du monastère de San Vito, que se situe l'arsenal. Mais peut-on à cette date déjà parler d'un arsenal? Il y a au moins des chantiers qui travaillent pour la commune et un périmètre placé sous l'autorité des consuls<sup>18</sup>.

Les villes maritimes italiennes, même s'il faut se garder de surestimer l'ampleur de leurs opérations, expérimentent donc durant la même séquence chronologique au profit des infrastructures utiles à l'expansion maritime un cadre juridique et des instruments d'intervention<sup>19</sup>. Et dans les décennies qui suivent, au long de cette saison qui est celle dans toute l'Italie communale des grands travaux publics, c'est encore selon une chronologie comparable à celle qui est active dans les ports concurrents, ou dans les villes soucieuses de favoriser leur activité marchande, que l'autorité communale vénitienne poursuit son œuvre d'aménagement.

La zone portuaire, au cours du XIII<sup>e</sup> siècle, se dessine en conséquence avec une netteté croissante. On sait que la première douane avait été construite dans la *contrada* de San Biagio. D'autres infrastructures publiques sont ensuite édifiées à proximité, ainsi les greniers du sel de San Biagio. On voit donc, dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, l'autorité communale s'intéresser de manière répétée à ce périmètre. Et ces interventions successives expliquent par exemple qu'une rive soit ici peu à peu dégagée, qu'elle soit constituée, section par section, en espace public<sup>20</sup>. Dans les dernières décennies du XIII<sup>e</sup> siècle, les fonctions portuaires tendent à définir un vaste périmètre. Entre San Giovanni in

<sup>17</sup> G. Garzella, *L'arsenale medievale di Pisa: i primi sondaggi sulle fonti scritte*, in E. Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Rome, 1987, p. 52.

<sup>18</sup> Ibid., p. 53.

<sup>19</sup> É. Crouzet-Pavan, *La cité communale en quête d'elle-même: la fabrique des grands espaces publics*, in *La Costruzione della civiltà comunale*, Pistoia, 2010, pp. 91-130, repris dans *Les Villes vivantes. Italie. XIIIe-XVe siècle*, Paris, 2009, pp. 134 sgg.

<sup>20</sup> Pour ces étapes successives, G. Pavanello, *La riva degli Schiavoni*, in *La Riviera di San Marco*, Venise, 1932, p. 5; R. Cessi, *Le Deliberazioni del Maggior Consiglio di Venezia*, 3 vol., Atti delle assemblee costituzionali italiane dal medioevo al 1831, Serie 3, Parlamenti e consigli maggiori dei comuni italiani, Bologne, 1931-1950, t. 2, p. 119; Ibid., p. 313; M. Roberti, *Le Magistrature giudiziarie veneziane e i loro capitolari fino al 1300*, Venise, 1909-1911, Monumenti storici pubblicati dalla R Deputazione Veneta di storia patria, Vol. XVII-XVIII, t. 3, pp. 68; É. Crouzet-Pavan, *Venise. Une invention de la ville, XIIIe-XVe siècle*, Seyssel, 1999, pp. 64 sgg.

Bragora et San Biagio, toute la zone paraît vivre par le port et pour le port tandis qu'autour du grand chantier de constructions navales, les assèchements progressent. L'Arsenal, la douane, des entrepôts publics: autour de ces éléments constitutifs, le périmètre portuaire s'agence et il tend peu à peu à s'adjoindre, grâce à la rive désormais continue comme à une urbanisation vigoureuse, à la cité d'abord constituée. Le milieu vénitien continue assurément à engendrer une certaine dilution géographique des activités liées au port. Le réseau des canaux, qui innervent très largement le bâti et conserve une incontestable suprématie dans l'acheminement des marchandises pondéreuses, facilite aussi un essaimage plus aisé que dans un autre site des entrepôts et de la construction navale. Il reste que la zone portuaire s'organise sur la rive de Castello et Venise semble alors perdre un peu de son originalité première pour définir, à l'instar des autres cités portuaires, entre l'Arsenal et le chenal, un front, au contact de l'eau, investi par les activités de chargement et de déchargement, le stockage, la réparation et la construction navale.

Or, voilà qu'une nouvelle vague de travaux bouleverse la géographie de cette aire portuaire et ses relations avec l'organisme urbain. Une redistribution spatiale des fonctions liées au trafic maritime commence en effet au début du XIV<sup>e</sup> siècle. Cette entreprise est complexe dans ses modalités. Elle vise à organiser un véritable zonage des activités, en multipliant les lieux de dépôt selon les origines géographiques des produits, en distribuant plus nettement les rôles entre le port et le marché du Rialto. Une double finalité guide ces programmes successifs: faire progresser l'organisation fonctionnelle des espaces, mieux assurer la taxation douanière.

Les aménagements touchent d'abord l'Arsenal. Grâce à une nouvelle série d'assèchements, au nord de sa première extension, l'Arsenal quadruple sa surface<sup>21</sup>. À l'heure où la flotte vénitienne est en pleine évolution<sup>22</sup> et où l'autorité communale commence à

<sup>21</sup> F. Corner, *Ecclesiae Venetae, antiquis monumentis, nunc etiam primum editis, illustratae ac in decades distributae decas prima (decadis decimae sextae pars posterior)*, Venise, 1749, 13 vol., decas 6, pp. 199-202. E. Concina, *L'Arsenale...* cit., pp. 252-6; R. Chirivi, E. Gay, M. Crovato, G. Zanelli, *L'Arsenale dei Veneziani*, Venise, 1983.

<sup>22</sup> U. Tucci, *La navigazione veneziana nel Duecento e nel primo Trecento e la sua evoluzione tecnica*, in *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, A. Pertusi (dir.), Florence, 1973, pp. 821-842.

organiser les lignes de navigation et les convois de galères marchandes<sup>23</sup>, la création de l'*Arsenale nuovo* répond à ces nouveaux besoins. Un train de mesures concerne dans les mêmes décennies la rive portuaire. Les liaisons sont améliorées, on tente de réguler le trafic des embarcations et le déchargement des marchandises devant les greniers communaux de San Biagio qui, restructurés (1322-28), servent désormais à entreposer le blé et non plus le sel<sup>24</sup>. Pas de bouleversement morphologique jusque-là, pourrait-on commenter, mais tout au contraire une forte croissance du quartier portuaire où, le long du *rio* de l'Arsenal, se dressent les fours qui servent à la cuisson du biscuit nécessaire à la flotte. Mais les travaux touchent en parallèle le bassin de San Marco. La Commune entreprend en effet d'aménager l'îlot de Terranova qui jouxtait la place. Les nécessaires infrastructures (quai, rue, pont) sont établies. L'ancien chantier naval est démoli. L'année suivante, des greniers à blé sont construits. Et ils se dressent, à côté de la Monnaie, face au bassin de San Marco<sup>25</sup>. Nous sommes dans les années 1339-1340. Parmi les causes avancées pour justifier un tel bouleversement, les considérations esthétiques jouent, disent les textes, un rôle déterminant. Les étrangers débarquent sur cette rive. À travers l'allongement du quai, par la trouée de la *Piazzetta*, ils découvrent Venise et Venise doit se découvrir à eux dans son ordre et sa beauté. Au centre de la cité, l'autorité intervient pour modeler l'espace et façonner l'image urbaine. La puissance marchande est mise en scène et les greniers monumentaux de Terra-

<sup>23</sup> F.-C. Lane, *Navires et constructeurs* cit., pp. 24-25; Id., *Fleets and Fairs: The Functions of the Venetian Muda, Studi in onore di Armando Saporì*, vol. 1, Milan, 1957, pp. 651-663; Id., *Venetian Merchant Gallies, 1300-1334: Private and Communal Operation*, «Speculum», XXXVIII, 1963, pp. 179-203; A. Tenenti, C. Vivanti, *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitienues (XVe-XVIIe siècles)*, «Annales ESC», 16, n°1, 1961, pp. 83-86, p. 84. D. Stöckly, *Le système de l'incanto des galées du marché à Venise: fin XIIIe-milieu XVe siècle*, Leyde, 1995; B. Doumerc, *Le galere da mercato, Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Temi, *Il mare*, A. Tenenti, U. Tucci (dir.), Rome, Istituto della Enciclopedia italiana, 1991, pp. 357-395; Id., *Le financement des galere da mercato à la fin du XVe siècle*, «Annales HSS», janvier-février 1995 (1995), pp. 133-157; C. Judde de Larivière, *Naviguer, commercer, gouverner: économie maritime et pouvoirs à Venise (XVe-XVIIe siècles)*, Leyde, 2008.

<sup>24</sup> A. S. Venezia (A. S. V.), *Maggior Consiglio, Clericus Civicus*, f° 24r, f° 145v; *Fronesis*, f° 104r-105v., f° 129; A. S. V., *Collegio, Notatorio*, reg. 1, f° 95v; A. S. V., *Maggior Consiglio, Civicus*, f° 26v.

<sup>25</sup> E.R. Trincanato, *Rappresentatività e funzionalità di Piazza San Marco, Piazza san Marco. L'architettura. La storia. Le funzioni*, Padoue, 1982, p. 83.



nova servent pour assembler une image d'ordre et de beauté. Ces greniers, du moins est-ce le message qu'il leur revient de diffuser, débordent de ces blés que les bateaux de Venise vont chercher de l'Italie du Sud aux régions pontiques. Dressés au-dessus des eaux du bassin de San Marco, dans l'immédiate proximité de la place et du palais ducal, imposants, manifestes, ils rassurent les uns, ils impressionnent les autres; à tous, ils disent la richesse de la cité et l'excellence de la commune qui la gouverne.

Les travaux touchent dans le même temps l'autre rive. La pointe de la Trinité, qui formait une avancée entre les deux voies d'eau du Grand Canal et du canal de la Giudecca, avait été peu à peu protégée de l'eau et de l'érosion, fortifiée par des rapports de terre systématiques. L'histoire de cette lente consolidation physique se conclut quand la commune ordonne la construction d'un quai de pierre qui remplace l'ancienne rive de bois. Et c'est là que sont édifiés, grâce à un financement public, les nouveaux greniers du sel. Diverses ordonnances viennent de manière complémentaire régler la circulation et l'ancrage des bateaux autour de la pointe et des greniers<sup>26</sup>.

Qu'en déduire? Les activités portuaires se dilatent. Selon les flux d'une croissance organique, mais au rythme surtout des grands chantiers publics, par secteurs entiers, elles investissent d'autres espaces. Et leurs infrastructures ceignent dorénavant tout le bassin de San Marco. Entre la pointe de la Trinità, que bientôt les textes vont nommer la pointe du sel, et la place, ceinturée par les quais et les greniers, mais aussi par les églises et le palais des doges, le bassin de San Marco, au point de rencontre du chenal lagunaire et des deux principales voies d'eau qui innervent l'agglomération, a été transformé en port. Les routiers, qui tentent, en multipliant les repères, de pallier les incertitudes de la navigation dans la lagune, fixent ainsi comme bornes de la route, pour les bâtiments entrés par la passe littorale, les deux campaniles du monastère de San Giorgio et de la basilique San Marco. La métropole commerciale vénitienne, en quelques décennies décisives, s'est donc adaptée à ses ambitions et aux difficultés d'une situation méditerranéenne instable. Les transformations sont notables puisque l'espace portuaire et marchand, agrandi, restructuré, a

<sup>26</sup> É. Crouzet-Pavan, *Sopra le acque salse, Espaces, pouvoir et société à Venise à la fin du Moyen Âge*, Rome, 1992, 2 vol., t. 1, pp. 181-184.

été doté d'une rationalité effective. En somme, au plus profond de son espace, l'agglomération a subi des bouleversements équivalents à ceux qu'avait connus, au plan économique et administratif, le système des transports maritimes.

D'autant que, dans le même temps, le marché du Rialto connaît des transformations qui visent là encore à rationaliser l'activité et à séparer et à hiérarchiser les lieux de vente. Sur cette île étaient concentrés les marchés de gros et de détail, les ateliers et les échoppes de produits de luxe, les sièges des banques et des compagnies d'assurance maritime, les magistratures en charge des finances et du commerce, les entrepôts<sup>27</sup>. Que nous répètent les textes? Il faut lutter contre le désordre des lieux de déchargement et de vente, rationaliser le stockage, lutter contre les fraudes et la contrebande. Sur les rives du marché du Rialto, passées sous tutelle publique, la commune entreprend donc de faire décharger les marchandises sur des portions de quais spécialisés (riva del Carbon, riva del Vin, riva del Ferro) afin que les différents offices puissent opérer leurs contrôles et lever les taxes avant la redistribution en direction des entrepôts ou des points de vente spécialisés<sup>28</sup>. On découvre ainsi la complexité des approvisionnements et de leurs taxations. A Rialto ne convergeait pas seulement une bonne part des marchandises venues de la terre. Des produits importés et exportés par mer, parce qu'ils étaient soumis à des magistratures économiques spécifiques, étaient contrôlés et taxés à Rialto. C'est donc bien l'ensemble des infrastructures liées au port qui connaît dans ces décennies des aménagements que guide un véritable souci de rationalisation. Autrement dit, les liens qui, dès l'origine, unissaient le marché du Rialto à la zone portuaire sont encore renforcés. Un système portuaire s'articule désormais des rives du marché du Rialto à celles du *rio* de l'Arsenal, des greniers de Terranova à ceux de San Biagio, des offices douaniers du Rialto à la douane de mer de San Biagio, du Grand Canal au front lagunaire.

<sup>27</sup> Sans oublier sur l'autre rive, le *Fondaco dei Tedeschi* reconstruit en 1505 et où les marchands allemands étaient obligés de résider et d'entreposer leurs marchandises.

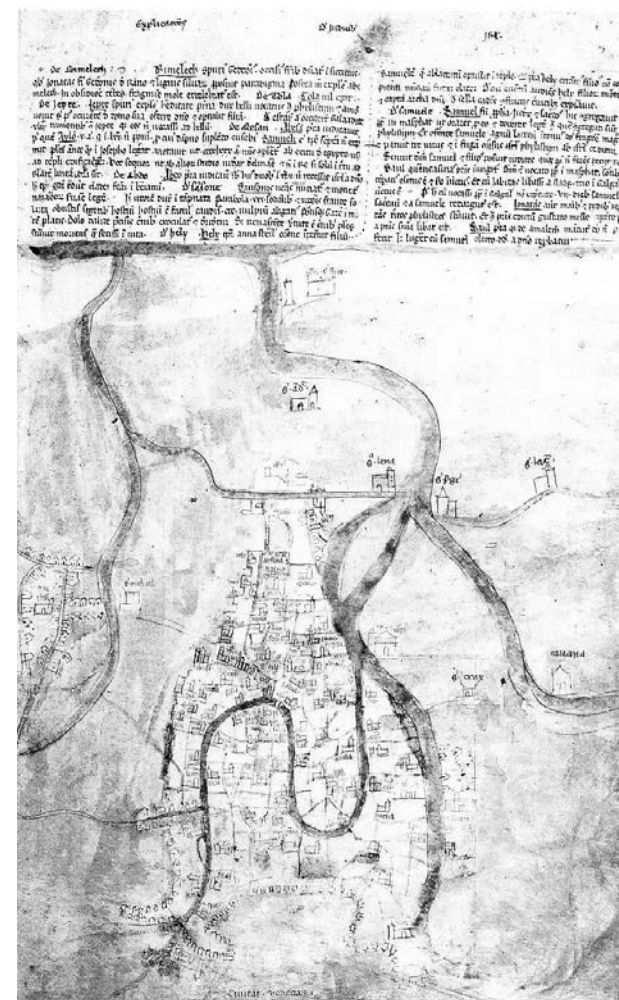
<sup>28</sup> D. Calabi, *Canali, rive e approdi, Storia di Venezia*, in A. Tenenti, U. Tucci (dir.), *Il Mare*, vol. 12, Rome, 1990, pp. 761-89.

L'effet portuaire se dilue donc à travers l'organisme urbain, le port investit la ville, et l'on mettra en relation cette histoire avec celle de la croissance vénitienne. Je rappellerai que la chronologie de la puissance médiévale à Venise ne coïncide pas exactement avec celle qui est à l'ordinaire dégagée pour les autres cités méditerranéennes. Le premier cycle de puissance ne parvient pas ici à son terme<sup>29</sup>. Incontestablement, le temps du «gran guadagno» et des succès dans les espaces méditerranéens s'achève dans les dernières décennies du XIIIe siècle. Le cycle guerrier qui s'enclenche avec Gênes dans la deuxième moitié du XIIIe siècle, et qui ne s'achève véritablement qu'en 1381, vient en particulier, dans le cas vénitien, contrarier la courbe ascendante de la richesse et de la domination. Toutefois, les premières décennies du XIVe siècle, même si elles ne marquent pas un temps d'apogée, n'en sont pas moins déterminantes pour la construction à venir du leadership. Deux lectures peuvent être conduites en parallèle et elles réclament un strict examen de la chronologie. Si l'on s'en tient à l'histoire événementielle, les difficultés sont nombreuses. Pourtant, des réformes importantes, preuve, dans les pauses que consentent les crises, des capacités de riposte, sont aussi décidées. L'ampleur des travaux qui recomposent l'espace portuaire, augmentent les capacités de stockage, rationalisent le déchargement, en même temps qu'ils traduisent un certain redressement de la situation à partir des années 1320, joue par exemple sans doute pour beaucoup, au début du XVe siècle, dans la reprise de la marche en avant.

C'est une image qui peut fournir la plus belle illustration de ce qu'avaient sans doute en tête les hommes qui siégeaient dans les conseils de la commune vénitienne lorsqu'ils délibéraient sur les travaux d'aménagement du port et du marché. Elle est contenue dans la *Chronologia magna* de frà Paolino Minorita et elle est celle d'une Venise assise en la mer.

<sup>29</sup> G. Cracco, *Società e stato nel Medioevo veneziano (secoli XII-XIV)*, Florence, 1967, pp. 211-243.

Les chenaux qui, depuis la passe littorale, reliaient la mer à la ville, sont soulignés par la couleur et Venise apparaît à la ressemblance d'un arbre qui prend racine dans la mer. Façon de dire que la ville tire sa force et sa vie de la mer et que les activités portuaires, par le réseau des canaux, animent l'ensemble de l'organisme urbain.



**Fig. 2.** Chronologia magna, frà Paolino (vers 1340, Venise, Biblioteca nazionale Marciana).

De fait, dans ces premières décennies du XVe siècle où les historiens s'accordent à discerner un apogée, la ville de Venise, en somme, exploite, avant de simplement encore un peu la perfectionner, une organisation commerciale et portuaire établie un siècle plus tôt. En mars 1414, la douane de Terre, chargée du contrôle des marchandises en provenance de l'arrière-pays, des Alpes et de la plaine du Pô, est installée à Rialto tandis qu'en septembre de la même année, la douane de Mer, dont la juridiction s'étendait sur les marchandises importées ou exportées par la mer, est construite à côté des dépôts de sel, à la pointe de Santa Trinità, nommée dès lors la pointe de la douane. La vieille douane de San Biagio est alors démolie. Le Sénat ne cessait de se plaindre en effet de la confusion qui régnait sur les quais. Pour lutter contre la contrebande, seules les marchandises, munies des sceaux qui attestaient leur passage en douane, pouvaient être déchargées. Mais les marchands avaient ensuite huit jours pour les enlever. Il en résultait un formidable désordre de caisses et de ballots. La mesure tend donc à réordonner le mouillage des bateaux et le débarquement des marchandises<sup>30</sup>. Elle rééquilibre l'activité sur les deux flancs du bassin de San Marco et réserve au marché du Rialto le verrouillage de l'entrée fluviale et continentale<sup>31</sup>. Pour autant, l'encombrement ne cesse pas sur les rives et dans les entrepôts de la Douane. Surtout, il ne faut pas se laisser prendre par la rhétorique des actes publics. Le partage n'est pas aussi strict qu'il y paraît puisque les marchandises importées par la mer mais soumises à des juridictions spéciales continuaient à être taxées à Rialto. Quant à la contrebande, malgré la mobilisation de l'administration douanière et la collaboration de multiples offices publics, elle ne disparaît pas non plus. Les trafiquants sont habiles, les gardes se laissent corrompre et le système a bien des failles... Enfin, en 1463, les capacités de stockage de Santa Trinità sont augmentées. Décision est prise, sur des terrains acquis à cet effet par la Seigneurie, de bâtir quatre nouveaux entrepôts du sel<sup>32</sup>. Puis, une activité intense marque la seconde moitié du XVe siècle. Elle concerne, au lendemain de la chute de Constantinople, l'Arsenal. On voit alors se multiplier les

<sup>30</sup> É. Crouzet-Pavan, *Sopra le acque salse...* cit., t. 1, pp. 181-184.

<sup>31</sup> Ajoutons qu'en 1410, le Sénat interdit, pour limiter la fraude, le déchargement direct dans les habitations où avait lieu le contrôle en mettant à disposition des agents des douanes de nouveaux dépôts à Rialto.

<sup>32</sup> É. Crouzet-Pavan, *Sopra le acque salse...* cit., t. 1, pp. 189-193.

réparations et les reconstructions partielles, la couverture de vieilles cales, l'édification d'ateliers nouveaux. Des travaux qui préludent au troisième agrandissement, mené à partir de 1473, et qui aboutit à la création de *l'Arsenale Nuovissimo*<sup>33</sup>.

Je ne continue pas cette histoire qui trouve sans doute l'un de ses premiers termes lorsque la douane de Terre est déplacée en 1513 à l'embouchure occidentale du Grand Canal et que commence à s'affaiblir la fonction portuaire de Rialto où se maintint cependant le déchargement de produits alimentaires.

Quels enseignements tirer de cette longue histoire faite de mouvements successifs? Difficile de ne pas souligner la force des évolutions qui la marquent. Il y a d'abord un front portuaire qui, en position excentrée, s'organise au contact du profond chenal lagunaire. Dans cette zone, à l'urbanisation encore très lâche, se fixent les opérations de déchargement, de constructions et de réparations navales et de premières capacités de stockage. Ce qui n'empêche pas, bien sûr, dans la ville assise dans la mer où les marchandises pouvaient être acheminées sans rupture de charge jusqu'au cœur du marché, une réelle diffusion des activités liées aux trafics. Ici, les chantiers de construction navale se disséminaient et les maisons des marchands comprenaient, au ras du canal, desservis par les portes d'eau, de vastes entrepôts. Il reste qu'à la fin du XIIIe siècle, si l'on excepte ces particularités liées au milieu, la configuration portuaire vénitienne présentait certaines similitudes avec les situations attestées à Gênes ou à Pise. Ce sont les décennies 1320-1340 qui modifient radicalement la donne. De Castello à Rialto, l'aire portuaire se dilate et investit le bassin de San Marco et le Grand Canal tandis qu'opère en parallèle un processus de spécialisation croissante des quais et des entrepôts qui tend à se préciser au cours du XVe siècle. On soulignera donc, au risque de venir nourrir encore l'image des spécificités politiques vénitiennes, que l'autorité publique impulse la création de cette aire portuaire qui, désormais, pénètre la ville. Mais on s'empressera d'apporter de nécessaires nuances: l'action publique avait ses limites et la distribution des fonctions souvent s'infléchissait.

<sup>33</sup> E. Concina, *L'Arsenale della Repubblica...* cit., pp. 5068; Id., *La casa dell'Arsenale, Storia di Venezia. Il mare...* cit., pp. 164-175; F. Rossi, *L'Arsenale: i quadri direttivi*, ibid., pp. 593-639. Et pour l'organisation du travail: E. Concina, *La costruzione navale*, ibid., pp. 211-258; Robert C. Davis, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal*, Baltimore, 1991.

Faut-il alors conclure, suivant au total les enseignements de Jacopo de' Barbari, en disant que dans une Venise placée en position de centralité dans les trafics méditerranéens, les fonctions portuaires auraient occupé une position de centralité? Oui, de la mer à la ville, les activités portuaires se disséminent et leur extension est plus grande encore quand se met en place le système de protection contre la peste qui va aboutir, avec la fondation d'hôpitaux spécialisés sur des îlots lagunaires, au dispositif de la quarantaine. Mais elles s'organisent aussi en fonction de la hiérarchie des espaces. En son centre, à Rialto ou au long de la «rive de marbre de San Marco», la ville conserve le plus précieux, la marchandise, stockée dans les greniers, débarquée sur les quais. À l'est du *rio* de l'Arsenal et jusqu'aux marges urbaines, les chantiers navals tendent en revanche à se fixer tandis qu'au long du front portuaire, toute une population liée au port, où les étrangers et les travailleurs de la mer sont nombreux, loge dans des rues à forte tonalité populaire. Dans cette ville que Pétrarque définissait comme le «*porto pubblico dell'umano genere*», il faut donc varier les échelles de l'observation pour comprendre comment se réalisa de manière évolutive l'imbrication complexe du port et de la ville car au sein du périmètre portuaire tous les lieux ne furent pas dotés de la même affectation. À la fin du XVe siècle, la fonction portuaire, dans ses activités les moins nobles ou les plus dangereuses pour le site, tend à nouveau à sortir de la ville.

Alain Venturini

NICE ET VILLEFRANCHE:  
VILLE ET PLAGE, *CASTRUM* ET PORT  
(FIN Xe – FIN XIVe SIÈCLE)

*Il n'y a pas de port à Nice, mais du côté du levant, à deux lieues d'ici, il y a Villefranche avec un vaste port.* (Lettre de l'humaniste Girolamo Muzio, précepteur d'Emmanuel-Philibert, 1542)

Si les racines de l'histoire portuaire de Nice et Villefranche remontent à l'Antiquité, leur fortune, relative et conjointe, est médiévale<sup>1</sup>. En effet, aux temps antiques, *Nikaia*/Nice, simple plage («*plagia*») mal protégée des coups de mer, passait après deux vrais ports, offrant des mouillages naturellement abrités, *Antipolis*/Antibes et *Portus Herculis Monoeci*/Monaco, l'un port de commerce et le second port militaire. Bien que vrai port aussi, l'ancêtre de Villefranche, *Olivula*, ne semble pas avoir été exploité par les Massaliètes alias Marseillais, sans doute parce que son enclavement terrestre en réduisait l'intérêt.

### 1. Plage et ville de Nice

Pour être une simple 'plage', Nice aurait pu être une plage de belle ampleur. En effet, elle disposait dès l'origine de deux espaces se prêtant aux activités maritimes, situés de part et d'autre de la colline du Château. Colline sur laquelle fut fondé, à une date dé-

<sup>1</sup> A. Venturini, *Les ports des Alpes-Maritimes au Moyen Âge: le «sacre» de Nice*, in G. Fabre, D. Le Blévec, D. Menjot (dir.), *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge: Actes du Colloque de Lattes (Hérault), 12, 13, 14 novembre 2004*, Musée archéologique Henri Prades, Paris, 2009, pp. 117-128.



sormais fixée par les spécialistes de l'Antiquité au III<sup>e</sup> siècle avant notre ère, le comptoir massaliète de *Nikaia*<sup>2</sup>. Notre connaissance de cette première Nice vient tout récemment de progresser grâce au programme collectif de recherche dirigé par Marc Bouiron et portant précisément sur la colline du Château<sup>3</sup>. Ainsi, alors que l'on pensait jusqu'ici que la cathédrale paléochrétienne avait été édifée au pied occidental de celle-ci, dans l'un ou l'autre lieu de l'actuelle Vieille Ville, les fouilles nouvelles l'ont très probablement retrouvée sur la colline même, sous les édifices médiévaux. Néanmoins, nous ne connaissons toujours que de manière insuffisante et la physiologie du comptoir originel et ses éventuels développements au pied de la colline. Du côté de la Vieille Ville, l'occupation humaine fait évidemment obstacle aux fouilles. À l'est, le creusement, au XVIII<sup>e</sup> siècle (entre 1749 et 1770), du bassin du port Lympia a fait disparaître tout vestige éventuel, sans que nous ne disposions, à la différence du Moyen Âge, d'au moins quelques sources d'archives pour nous forger une représentation approximative du lieu.

Au Moyen Âge précisément, l'usage de la plage orientale de Lympia a été entravé par le caractère partiellement marécageux de la zone, lequel fit aussi obstacle à une éventuelle expansion de la ville dans cette direction. Seuls les pêcheurs purent en tirer parti, comme en témoignerait le nom même de l'un des portails de l'enceinte de la Ville haute donnant vers l'est, le portail de l'*Eysugador*, qui renverrait à l'endroit où l'on mettait à sécher les filets<sup>4</sup>. La plage principale de Nice fut donc celle dite de Saint-Lambert ou des Ponchettes, au pied occidental du Château.

À la fin de la période du consulat – période de large autonomie voire de quasi indépendance – que Nice connut du début des années 1140 à 1230<sup>5</sup>, plus précisément dans les années 1220, les Niçois envisagèrent de transformer leur plage en un vrai port. Nous

<sup>2</sup> Relevons toutefois que Stéphane Morabito se prononce pour une installation basse du comptoir de *Nikaia*, à l'emplacement de l'actuelle Vieille Ville, la colline du Château étant alors au mieux le siège d'un peuplement indigène: *Localisation de l'établissement de Nikaia, Nice (Alpes-Maritimes)*, «Histoire et Mesure», XVIII-1/2, 2003, pp. 39-71.

<sup>3</sup> M. Bouiron (dir.), *Nice, la colline du Château. Histoire millénaire d'une place forte*, Nice, 2013.

<sup>4</sup> A. Compan, *La toponymie des quartiers et des rues de Nice au Moyen-Âge (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, «Bulletin philologique et historique», 1970, pp. 53-68, p. 65.

<sup>5</sup> A. Venturini, *De la Provence à la Savoie*, dans A. Ruggiero (dir.), *Nouvelle histoire de Nice*, Toulouse, 2006, pp. 41-72, aux pp. 48-54.

avons une trace certaine de ce projet dans le testament de l'un des membres du groupe dirigeant de la cité, Raimond Chabaud, rédigé en 1223: on y trouve un legs de 100 livres «pro portu faciundo»<sup>6</sup>. La première sinon la seule étape de mise en œuvre de ce dessein devait être la construction d'un môle. En 1225, alors que le Génois Guglielmo Embriaco était podestat de la ville, il fut ajouté aux Statuts un chapitre, dit précisément *Capitulum de modulo*: celui-ci disposait que le cinquième du montant des legs pieux stipulés dans les testaments serait affecté à l'œuvre ou 'fabrique du môle' («opera moduli»)<sup>7</sup>. Cette dernière, dirigée par un administrateur («administrator»), devait bénéficier d'autres entrées: ainsi les personnes habitant Nice mais ne contribuant pas aux tailles («collecte») devaient-elles payer un sou par an pour le môle. Néanmoins, l'essentiel de ses moyens financiers devait provenir de la gabelle, autrement dit des divers droits pesant sur le commerce (notamment celui du sel). En effet, l'application des dispositions du 'chapitre du môle' fut suspendue «donec gabella revertatur comuni et sit libera de emptoribus qui emerunt eam»<sup>8</sup>. Nous ignorons si le projet put recevoir un commencement d'exécution avant la reprise en main de Nice par le comte de Provence Raimond-Bérenger V, opérée en deux temps (novembre 1229 puis janvier 1230). Et s'il fut ensuite fait sien par le comte après sa victoire. Les historiens de Nice, l'auteur de ces lignes compris, ont généralement penché pour la négative. Cependant, le toponyme 'Môle' a été en usage à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle et durant tout le XIV<sup>e</sup>, comme le prouvent tant les enquêtes comtales de 1298 et 1333 que le *pendens* de clavaire de 1388<sup>9</sup>. Nous pouvons donc admettre qu'il y a bien eu une

<sup>6</sup> E. Caïs de Pierlas, *Le fief de Châteauneuf dans les Alpes-Maritimes [...]*, «Miscellanea di Storia Italiana», serie II, t. XIV, 1892, pièce justificative n° III, pp. 503-506, p. 504.

<sup>7</sup> P.L. Datta, *Delle libertà del Comune di Nizza* (Nice, 1859), Statuts de Nice, ch. cviii: «Item quicumque vel quecumque civis Niciensis in Nicia decedens relinquerit aliquid pro anima sua vel pro gadio suo, quinta pars illius relictis vel gadii detur in adiutorio moduli et potestas vel consules qui pro tempore fuerint teneantur illud exigere et habere ab heredibus defuncti vel a bonorum possessoribus infra mensem unum si illa quinta pars erit a solidis c infra, si vero fuerit a c solidis supra infra tres menses ab obitu defuncti et administratori moduli dare». Ce cinquième est à exiger même si le défunt a laissé la totalité de ses legs pieux «ecclesie vel domibus religiosus».

<sup>8</sup> P.L. Datta, *Delle libertà...* cit., Statuts, ch. cxxiii.

<sup>9</sup> 1298: *Enquête générale de Charles II (1298)*, fol. 1, § II, dans A. Venturini, *Évolution des structures administratives, économiques et sociales de la viguerie*



amorce de construction. Le lieu ainsi désigné, situé au pied des pentes sud-occidentales de la colline du Château, laisse voir que le môle devait se greffer sur le rocher dit aujourd'hui «Rauba-Capeu», partie inférieure de la dite colline. En fait, une récente opération archéologique sous-marine dans cette zone, en 2005, a retrouvé d'énormes blocs rocheux amoncelés, mis en relation avec une nouvelle tentative de construction d'un port aux Ponchettes, faite autour de 1560, sous le règne du duc de Savoie Emmanuel-Philibert<sup>10</sup>. Ce nouveau môle, lui aussi entamé mais non achevé, a bien pu recouvrir les vestiges de son prédécesseur médiéval.

En dehors de ce projet de môle, les équipements portuaires restèrent toujours fort légers. Pour le déchargement ou le chargement des navires, il n'y avait pas d'engins mécaniques: comme à Marseille, le travail était accompli par la force humaine des *bastayres*, ancêtres des dockers. Il n'y avait pas davantage d'équipements fixes permettant de relier les bâtiments au rivage, mais seulement des 'ponts', c'est-à-dire des passerelles, mobiles. La gabelle royale en détenait un qu'elle louait à qui en avait besoin, mais il n'y avait pas de monopole: chaque Niçois pouvait avoir le sien et le louer à son gré<sup>11</sup>. Il n'existait pas non plus d'entrepôts publics: celui de la gabelle, situé non loin du Môle, ne servait qu'à son propre usage, pour stocker le sel et, vraisemblablement, le fustet<sup>12</sup>. Cela obligeait les négociants forains à trouver de la place pour leurs marchandises dans les boutiques et magasins des commerçants locaux, moyennant un loyer: en 1339, celui-ci était d'un gillat par balle ou trousseau entreposé. Aussi, désireux de ne laisser échapper aucun

de Nice (mi-XIIIe - mi-XIVe siècle), à travers les enquêtes générales de Charles Ier d'Anjou (1252), Charles II (1298) et Léopold de Fulginet (1333), thèse de l'École des chartes, 1980, t. I, p. XIX.- 1333: A. Venturini, «L'enquête de Leopardo da Foligno dans la viguerie de Nice», dans Th. Pécout (dir.), *L'enquête générale de Leopardo da Foligno en Provence orientale (avril-juin 1333)*, Paris, 2008, pp. 197-310, p. 275.- 1388: E. Hildesheimer, *Biens, revenus et charges de la cour royale dans la viguerie de Nice en 1388*, in *Histoire de la Provence et civilisation médiévale. Études dédiées à la mémoire d'Édouard Baratier*, numéro spécial de «Provence historique», t. XXIII, fasc. 93-94, 1973, pp. 174-186, p. 179.

<sup>10</sup> S. Morabito, F. Laurent, *Une opération archéologique sous-marine aux Ponchettes à Nice (06)*, «Mémoires de l'Institut d'Histoire et d'Archéologie Alpes Méditerranée», t. XLVIII, 2006, pp. 109-124.

<sup>11</sup> Statuts de Charles d'Anjou pour la gabelle, articles 20 et 24: A. Venturini, *Les statuts de Charles Ier d'Anjou pour la gabelle de Nice*, «Recherches régionales. Côte d'Azur et contrées limitrophes», 1983, pp. 225-231, p. 230.

<sup>12</sup> Puisque la gabelle a le monopole d'achat du fustet aux producteurs et ne le revend pas forcément sur-le-champ aux tanneurs.

revenu potentiel, François Niel, alors fermier de la gabelle, suggéra-t-il la création d'un entrepôt de la Cour royale (fondouk)<sup>13</sup>. Ce projet n'eut apparemment pas de suite, puisque les biens meubles du feu roi de Majorque Jacques III demeurèrent conservés dans les boutiques de divers Niçois entre leur arrivée en 1349 et leur vente à l'encan en 1355. Cela n'aurait sans doute pas été le cas s'il avait existé un entrepôt royal<sup>14</sup>.

En fait, la seule construction en rapport avec l'activité portuaire de Nice fut l'arsenal («tercenal»)<sup>15</sup>. Sa création apparaît liée au règne de Charles I<sup>er</sup> d'Anjou. On a voulu, sur la foi d'un acte cité jadis par l'historien Louis Durante, faire remonter son existence à l'année 1252. Cependant, le gouverneur («gubernator») de l'arsenal que ce document nous ferait connaître, Guillaume Olivier, y est qualifié de *miles*<sup>16</sup>. Or, les registres de la chancellerie angevine nous apprennent que c'est seulement en 1269 que le dit Guillaume Olivier a été armé chevalier<sup>17</sup>. Donc, si l'acte en cause n'est ni faux ni interpolé, il est bien postérieur à 1252. Néanmoins, l'existence de l'arsenal est admissible au moins dès 1264. En effet, le 18 juin de cette année-là, le viguier de Nice Renaud de Crouy reconnaissait que l'empressement mis par les hommes de Peille à obéir à ses mandements et à apporter du bois à Nice «pro galeis faciendis, quae ibi fiunt» ne devait pas leur porter préjudice à l'avenir<sup>18</sup>. Cette lettre de non-préjudice montre qu'il y avait alors à Nice un chantier naval actif, pour satisfaire aux besoins de l'expédition de conquête du royaume de Sicile: les ressources forestières de l'arrière-pays

<sup>13</sup> Archives départementales [désormais abrégé: Arch. dép.] Alpes-Maritimes, série Ni, Fonds *Città e Contado di Nizza*, mazzo 3, n° 1 bis.

<sup>14</sup> Arch. dép. Bouches-du-Rhône, B 1170: les biens meubles du roi de Majorque avaient été chargés sur un navire qui revint à Port-Olive (*alias* Villefranche) après l'échec de l'expédition de reconquête des Baléares, où le souverain trouva la mort lors de la bataille de Lluçmajor (25 octobre 1349).

<sup>15</sup> Un entrepôt existe dans tout siège de gabelle, que celui-ci se trouve au bord de la mer ou dans les terres.

<sup>16</sup> Cette mention a été reprise de Durante par A. Compan: *Le pays niçois et la politique navale des premiers Angevins*, «Provence historique», t. III, fasc. 14, 1953, pp. 30-47, aux pp. 36-37. Puis elle a été citée d'après Compan par P.-A. Février, *Le développement urbain en Provence de l'époque romaine à la fin du XIVe siècle (archéologie et histoire urbaine)*, Paris, 1964, p. 188 et note 195.

<sup>17</sup> *I Registri della Cancelleria angioina ricostruiti da Riccardo Filangieri...*, t. II (Naples, 1951), p. 20, reg. VIII, n° 63: «Guillelmo Olivarii, amirato Nicie, noviter cingulo militari decorato...».

<sup>18</sup> Abbé P. Gioffredo, *Corografia e storia delle Alpi Marittime*, éd. en 7 vol. (Turin, 1839), II, pp. 467-468.

niçois justifiaient amplement son implantation<sup>19</sup>. Néanmoins, sa création a bien pu être antérieure à 1264 car, en raison de l'hostilité de Marseille, Nice a été pendant longtemps le plus sûr appui maritime de Charles d'Anjou. Toutefois, même si l'existence de ce chantier naval entraînait sans doute celle de divers immeubles (magasins pour les fournitures, salles de fabrication des voiles et des agrès, etc.), il n'y a peut-être pas eu dès l'origine un arsenal clos, comme nous le verrons ci-après. D'ailleurs, l'exemple de Villefranche, examiné plus bas, confirme que le terme de *tercenal* pouvait être appliqué à quelque chose de fort simple, comme une aire ouverte destinée à la mise au sec et au radoub des navires, sans présence de quelque construction en dur que ce fût.

Pour en revenir à Nice, ce n'est pas à vrai dire avant 1315-1316 qu'il est parlé indirectement du *tercenal* par la mention, dans les comptes du clavaire royal, du droit de *tercionatus*<sup>20</sup>. Nous pouvons donc nous demander s'il y a bien eu continuité entre 1264 et 1315, surtout si nous tenons compte du fait que, en 1298, l'enquête générale de Charles II ne dit mot de l'arsenal. Mais nous pouvons faire remarquer que, en 1333, l'enquête de Leopardo da Foligno n'en parle pas non plus, bien que son existence soit alors hors de doute. En effet, peu après sa première mention en 1315-1316, l'arsenal de Nice nous est partiellement décrit dans l'enquête de 1323 sur les fortifications des côtes provençales<sup>21</sup>. Cette enquête nous apprend que l'arsenal était bien alors un espace clos, puisque l'on venait de construire deux arcs dans le mur donnant sur la mer, arcs bien évidemment destinés à l'entrée et la sortie des navires.

Il y a cependant deux façons de comprendre ce passage. Soit comme la preuve de ce que, jusqu'à une date très récente, l'arsenal n'était pas clos. Soit – et c'est ce que je retiens<sup>22</sup> – comme l'indice de ce qu'il avait fallu déplacer son mur d'enceinte primitif

<sup>19</sup> A. Venturini, *Nice et le bois (XIIIe-XIVe siècles)*, dans *La forêt et le bois en Provence. Actes des 11èmes Journées d'études de l'espace provençal, Mouans-Sartoux, 13 et 14 mai 2000*, Mouans-Sartoux, 2003, pp. 13-23.

<sup>20</sup> Arch. dép. Bouches-du-Rhône, B 1517.

<sup>21</sup> L. Barthélemy, *Procès-verbal de visite, en 1323, des fortifications des côtes de Provence...*[désormais cité: *PVF 1323*]; «Mélanges historiques», nouvelle série, t. IV, 1882, pp. 621-692. Le passage relatif à Nice se trouve aux pp. 671-678.

<sup>22</sup> En considérant que, probablement encore isolé dans les années 1260, l'arsenal avait peu à peu été rattrapé par l'urbanisation croissante de la Ville basse (ou Puy de la Mer).

afin de tenir compte des travaux de fortification de la Ville basse. Autant les responsables de la gabelle pouvaient-ils se satisfaire d'un entrepôt séparé de la plage par le rempart protégeant la dite Ville, à condition de disposer d'un portail proche<sup>23</sup>, autant ceux de l'arsenal devaient-ils conserver un accès vers la plage et au-delà la mer. La solution drastique aurait été de déplacer l'arsenal sur un terrain libre à l'ouest de l'enceinte projetée, entre celle-ci et le Paillon<sup>24</sup>. Mais cela aurait eu deux inconvénients. Le moindre était de soumettre cet établissement au danger des crues du fleuve. Le plus sérieux était de le laisser hors du système de défense et même d'en faire un danger pour la cité, car, sauf à avoir été détruit par précaution, il aurait pu servir de point d'appui à un assiégeant. La solution retenue semble donc avoir été une solution de compromis. L'arsenal a dû s'adapter à l'évolution de la Ville basse et à la création de son système défensif. Son mur de clôture méridional aurait donc été déplacé de façon à venir constituer une portion du nouveau rempart<sup>25</sup>. Il ne pouvait cependant être totalement aveugle puisqu'il fallait bien pourvoir aux mouvements des navires. Les concepteurs de la muraille durent donc accepter en contrepartie les deux points faibles constitués par les arcs indispensables. Le double remède préconisé par l'enquêteur Robert de Mileto pour compenser cet affaiblissement fut de surmonter les deux arcs d'une bretèche «ad defensionem eorumdem» et de prévoir, dans les périodes de danger, leur fermeture provisoire au moyen de poutres («bonis et fortibus trabibus»)<sup>26</sup>. On relèvera aussi que l'emplacement choisi pour faire passer ce rempart sud laissait en dehors de l'enceinte urbaine la plage elle-même ainsi qu'une bande de terrain telle que l'on devra, lors du siège franco-turc de 1543, y installer des défenses avancées pour en interdire l'accès aux assaillants<sup>27</sup>.

Bref, les Niçois ont à peine cherché à transformer leur plage. Sans doute parce qu'ils n'étaient pas suffisamment poussés à le

<sup>23</sup> Un accès rapide sera fourni par le portail dit précisément de la Gabelle, l'un des trois maintenus par l'enquêteur Robert de Mileto (cf. note 25).

<sup>24</sup> Voir figure n° 1.

<sup>25</sup> Lors de l'enquête de 1323, le nouveau rempart, parti des environs de la gabelle, est arrivé jusqu'à l'arsenal. Il était percé de sept portails, dont Robert de Mileto fera réduire le nombre à trois (*PVF 1323*, p. 672).

<sup>26</sup> La différence est nette avec le sort des portails jugés superflus: ces derniers seront clos définitivement «muro forti».

<sup>27</sup> Si nous nous fions à la gravure du siège due à Enea Vico [Bibliothèque nationale de France, département des Cartes et Plans, GE D-26240(RES)] : figure 2.

faire. Certes, les échecs des deux projets de port – celui du XIII<sup>e</sup> siècle puis celui de 1560 – peuvent s'expliquer par la conjonction de problèmes financiers et de problèmes techniques. Mais, si la survie de l'activité économique de la cité en avait vraiment dépendu, sans doute aurait-on fait preuve de plus d'acharnement. Cette relative passivité s'explique en fait par l'existence d'une solution offerte quasiment sur un plateau: la proximité d'un vrai port naturel, celui connu dans l'Antiquité sous le nom d'*Olivula*<sup>28</sup>.

## 2. Castrum et port de Villefranche

Au Moyen Âge, l'*Olivula* antique est devenue *Portus Olivi* (parfois *Olive*), en ancien provençal *Port Oliu*, nom francisé en Port-Olive. Avant comme après la création de Villefranche, l'histoire portuaire de Nice est celle du 'complexe' Nice/Port-Olive<sup>29</sup>. En effet, l'appellation primitive perdure et concurrence le nouveau nom, comme nous le montrent des actes de 1338 et 1398<sup>30</sup>. Même si une marine villefranchoise va finir par se développer et jouir de quelque indépendance, non seulement pour la pêche mais aussi pour des relations de cabotage<sup>31</sup>, Port-Olive reste l'annexe inséparable de Nice, tout comme elle l'était en 1248<sup>32</sup>.

Certes, jusqu'à la fondation de Villefranche par Charles II d'Anjou en 1295, il n'y eut à Port-Olive aucune installation portuaire, sauf peut-être un arsenal fruste, semblable à celui qui sera

Cependant, une représentation ottomane contemporaine – une miniature – laisse déserts la plage et ses abords jusqu'au rempart (Matrakci Nasuh, Süleyman-name, Musée de Topkapı, Istanbul, 1543, Hazine. 1608, folio 27b-28a).

<sup>28</sup> Cf. figure 2.

<sup>29</sup> A. Venturini, *Les ports des Alpes-Maritimes au Moyen Âge...* cit.

<sup>30</sup> 1338: le 8 juin, le roi Robert d'Anjou écrit au sénéchal de Provence Filippo di Sangineto «de ordinando in Portu Olive unum custodem et alia necessaria inibi faciundo» (Arch. dép. Bouches-du-Rhône, B 195, fol. 12r, lettre n° LXXXV).- 1398: le 1<sup>er</sup> décembre, le marchand niçois Siagre de la Costa, qui doit expédier des marchandises à Barcelone ou Majorque, demande un délai de deux jours pour les charger «a la nostra piagia o sea in lo porto de Olivo» (Archivio di Stato di Prato, Archivio Datini, busta 904).

<sup>31</sup> Le développement d'une marine de commerce villefranchoise apparaît nettement dans le premier quart du XVe siècle à travers les actes des notaires de Gênes et de Savone.

<sup>32</sup> On trouve en 1248 les expressions «portu[s] Nicie de Olivo» et «ad portum Nicie qui dicitur Oliu»: L. Blancard, *Documents inédits sur le commerce de Marseille au Moyen-Âge*, t. II (Marseille, 1885), n°s 584 et 858.

mentionné dans l'enquête de 1323, laquelle nous parle d'un «patuo seu plano, ubi galee seu ligna ponuntur seu morantur ad modum tercenalis»<sup>33</sup>. Un passage du compte du gabelier Jean de Cocherel pour 1264, relatif à la présence de tours à Port-Olive<sup>34</sup>, indique peut-être qu'un tel *tercenal* minimaliste existait déjà. Après le passage «Pro turribus aptandis 7 lb.», il m'a semblé pouvoir lire «pro tuitione gal[earum]», ce qui ne peut guère se concevoir que pour des galères tirées à terre. Présence précoce d'un arsenal ou non, les bateaux pouvaient en tout cas y faire escale dans de bonnes conditions de sécurité. Ainsi des croisés allemands y font-ils étape en 1217<sup>35</sup>. C'est aussi à Port-Olive que les navires font éventuellement de longues stations, par exemple en attente d'une transaction, comme le montre un acte marseillais de 1248<sup>36</sup>.

Conscients de la complémentarité du *Portus Olivi*, qui ne faisait pas partie du territoire de leur ville mais de celui du *castrum* de Montoliéu (ou Montolive, *Mons Olivi*)<sup>37</sup>, les Niçois l'annexèrent de fait au temps du consulat, à ce qu'il ressort des chapitres des Statuts relatifs à la protection des deux ports Saint-Lambert et Olive contre l'ensablement et à la *ripa* (droit de rivage) d'Olive<sup>38</sup>. La situation perdura après 1230 puisque les gabeliers comtaux puis royaux de Nice, successeurs de ceux du consulat, y ont toujours juridiction pour percevoir le droit de rivage, selon les tarifs en vigueur à Nice<sup>39</sup>. Malgré la présence des tours de défense citées

<sup>33</sup> PVF 1323, p. 680.

<sup>34</sup> Arch. dép. Bouches-du-Rhône, B 1501, fol. 133v.

<sup>35</sup> *Emonis Chronicon*, col. 33, dans G.H. Pertz (éd.), *Chronica aevi suevici*, Hannover, 1874 (*Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, t. 23).

<sup>36</sup> L. Blancard, *Documents inédits...* cit., t. II, n° 584: le 24 avril 1248, les frères Pierre et Jean d'Autinhac vendent à Hugues Gasquet, citoyen de Marseille, pour le prix de 57 livres 6 sous tournois, un sizain de la nef *Le Paon*, amarrée au port «Nicie de Olivo».

<sup>37</sup> J.-P. Boyer et A. Venturini, *Les consulats ruraux dans le ressort de l'évêché de Nice* (circa 1150-1326), dans *Le Village. Actes des journées d'histoire régionale. Mouans-Sartoux*, 16, 17 mars 1984, Mouans-Sartoux, 1985, pp. 17-46, aux pp. 24-28. L'emplacement et quelques ruines du *castrum* abandonné après 1295 se trouvent aujourd'hui au quartier Saint-Michel de la commune de Villefranche-sur-Mer.

<sup>38</sup> P.-L. Datta, *Delle libertà...* cit., Statuts, ch. VII (*Quod savorra non prohiatur in Portu Olivi nec Sancti Lamberti*) et ch. XIII (*De ripa Olivi et hujus civitatis*). Citons également le ch. XIII (*De portu Olivi*), lequel porte que le podestat ou les consuls assureront la sauvegarde de tous les étrangers qui accosteront au Port-Olive ou à la rive («ripa») de Nice, pourvu qu'il ne s'agisse pas de voleurs ou de gens contre lesquels un citoyen possède un droit de représailles.

<sup>39</sup> Statuts de Charles d'Anjou pour la gabelle, article 13: A. Venturini, *Les statuts de Charles Ier d'Anjou...* cit., p. 229.

ci-dessus, le lieu de Port-Olive, resté inhabité, était difficilement contrôlable. Cet état de fait avait pu être négligé aussi longtemps que la puissance angevine avait connu une courbe ascendante. Son abaissement à l'issue de la Guerre des Vêpres Siciliennes, accompagné ou non de menaces ou d'entreprises hostiles contre le littoral provençal – et notamment celui de la Provence orientale – avait certainement conduit à prendre conscience du danger qu'aurait représenté pour Nice un Port-Olive aux mains d'un ennemi. Charles II d'Anjou résolut donc de peupler Port-Olive en attirant dans une agglomération nouvelle baptisée Villefranche d'une part les habitants de Montoliéu, d'autre part des immigrants provençaux attirés par les franchises accordées.

Cette fondation (10 août 1295) devait permettre de garantir «qu'il existe en ce lieu des habitants qui assurent pleine sécurité aux navigateurs et à leur fret»<sup>40</sup>. Le roi s'engageait notamment aux frais de défense et de fortification de la communauté. Les tours mentionnées en 1264 subsistèrent: l'une d'elle devint sans doute le donjon du château édifié comme pièce maîtresse de la défense de Villefranche<sup>41</sup>; les autres furent intégrées à la muraille, bâtie sans trop de hâte puisque, en 1323, les hommes du lieu devaient entre autres travaux à achever encore construire 50 cannes (soit environ 100 mètres) «de barrio grosso usque ad turres»<sup>42</sup>.

Outre son système défensif, d'autres efforts furent faits pour rendre le lieu attractif. Une fois la ville neuve créée, un port fut plus précisément délimité au fond de la rade. Pour faciliter le déchargement des navires, il fut pourvu d'un môle dès avant 1323<sup>43</sup>. Mais sans doute se révéla-t-il insuffisant car, cette même année, les hommes du lieu, s'engagèrent envers Daniel Marquesan à en construire un second dans un délai de deux mois, sous peine d'une amende de 100 marcs d'argent<sup>44</sup>. Comme le passage de Robert de

<sup>40</sup> L. Ripart, *Villefranche, charte de franchise de 1295*, in R. Schor (dir.), *Dictionnaire historique et biographique du Comté de Nice*, Nice, 2002.

<sup>41</sup> A. Venturini, *Les forteresses comtales de Provence du règne de Charles Ier d'Anjou à la fin de la guerre de l'Union d'Aix (1246-1388)*, in P. Peduto et A.M. Santoro (dir.), *Archeologia dei castelli nell'Europa angioina (secoli XIII-XV). Atti del convegno internazionale*, Università degli Studi di Salerno [...], 10-12 novembre 2008, Borgo San Lorenzo, 2011, pp. 179-187, aux pp. 185-186.

<sup>42</sup> PVF 1323, p. 679.

<sup>43</sup> PVF 1323, p. 680: «modulum ibi factum causa onerandi et exonerandi».

<sup>44</sup> PVF, p. 680: les Villefranchois doivent «aptare, seu aptari facere, modulum sufficientem cum lapidibus grossis et calce, prout promiserunt per pactum expressum dicto domino Danieli».

Mileto à Villefranche eut lieu le 8 avril 1323, le môle devait donc être prêt pour le début du mois de juin. C'est vraisemblablement entre ces deux môles que, à partir de 1338, sera tendue une chaîne surveillée par un gardien<sup>45</sup>. Ce dernier était probablement installé dans la tour de l'Ysoleta. Comme le montre un plan de Villefranche réalisé en 1744, cette petite tour (puisqu'elle est alors dite 'Tourrette') avait été bâtie sur un îlot (l'Ysoleta ou Isoleta) réuni à la terre par le plus occidental des môles<sup>46</sup>. Le port au sens strict était ainsi protégé contre un coup de main. Mais l'enceinte du *castrum* se tenait loin tant du port lui-même que du plan de l'arsenal. Sans doute avait-on considéré, à juste titre, que le faible espace demeurant libre entre l'agglomération et la montagne proche ne permettrait pas à un ennemi de mener un assaut terrestre en règle. Point de vue qui put être soutenu tant que le développement de l'artillerie à poudre n'eût pas rendu à peu près impossible la défense de Villefranche, dominée de diverses parts. Un essai de réponse au problème sera la construction, entre 1557 et 1560, du fort du Mont-Alban, lequel dominait à son tour les premières hauteurs dominant la ville. Ce fort fut le pendant terrestre de la citadelle Saint-Elme, destinée pour sa part à faire obstacle à une attaque maritime en règle ou même à une simple tentative de mouillage dans la rade de la part d'une flotte hostile.

Le 'complexe' Nice/Villefranche est dominé par la première nommée jusqu'à la veille du siège franco-turc de 1543: en 1542, Girolamo Muzio, déjà cité en exergue à cette communication, écrit que Villefranche peut être considérée, selon lui, «comme un faubourg de Nice»<sup>47</sup>. Les choses changent dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle. Alors que Nice a conservé jusqu'à la fin du siècle précédent un rôle de port et d'arsenal militaire, Villefranche prend alors le pas sur elle en ce domaine. Comme elle conserve aussi, en matière commerciale, son avantage de 'vrai' port, c'est elle qui devient l'élément principal du tandem, au point qu'elle passe désormais pour le principal port des États de Savoie. Elle l'est encore dans les années 1746-1749 où, au terme de plusieurs décennies de

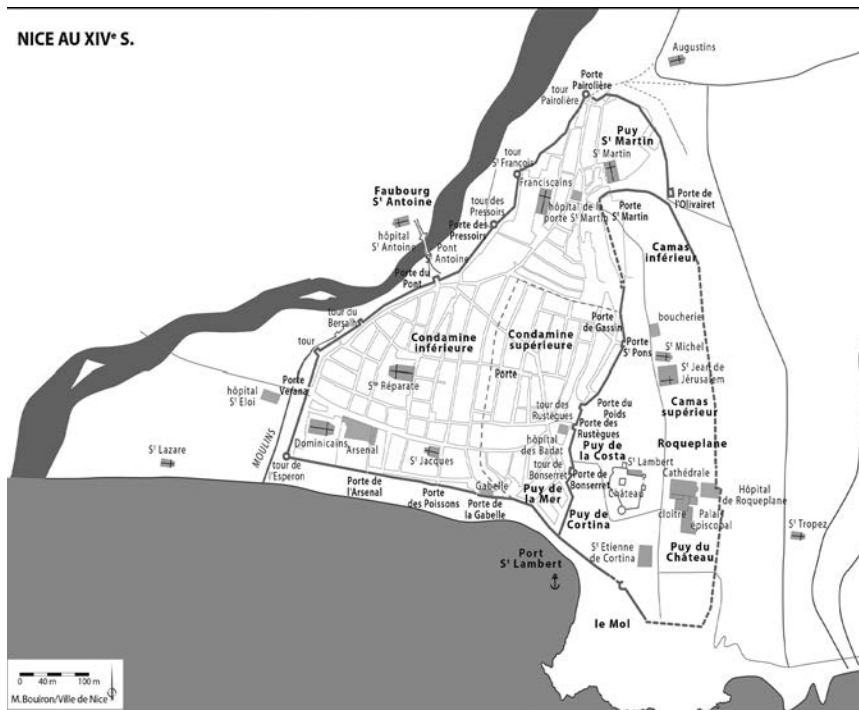
<sup>45</sup> Voir ci-dessus, note 30. Nous trouvons effectivement un gardien de la chaîne du port en place en 1340-1341.

<sup>46</sup> Cf. figure 3. On distingue aussi nettement la tour de l'Ysoleta sur la gravure d'Enea Vico (fig. 2).

<sup>47</sup> P.-L. Malausséna, *Nice au XVI<sup>e</sup> siècle. L'affirmation d'une ville*, in A. Ruggiero (dir.), *Nouvelle histoire de Nice...* cit., pp. 91-105, à la p. 97.



difficultés diverses ayant provoqué une rétraction du commerce, elle compte encore huit patrons de navires quand Nice n'en a plus qu'un<sup>48</sup>. À ce point, les Niçois n'avaient plus guère le choix: il leur fallait disposer d'un vrai port pour connaître un nouvel essor. Plus de cinq siècles après le premier projet des années 1220, la chose se fera, à l'est et à non plus à l'ouest de la colline du Château: ce sera le port Lympia. Pour le faire communiquer plus aisément avec la ville sans devoir contourner la colline, l'on entaillera la base sud de celle-ci pour créer un chemin. Cette fois, la fonction portuaire avait vraiment conduit à modifier profondément le paysage, en attendant d'influer sur l'urbanisme...



**Fig. 1** - Évolution de Nice du XIIe au XIVe siècle (d'après M. Bouiron).

<sup>48</sup> M. Bottin, *Nice ville ouverte*, in A. Ruggiero (dir.), *Nouvelle histoire de Nice...* cit., pp. 127-139, p. 136.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

**Fig. 2** - siège de Nice (1543), gravure d'Enea Vico (BnF)



**Fig. 3** - Plan de Villefranche en 1744 (BnF)



Georges Jehel  
LA PLACE DE CEUTA DANS LE RÉSEAU PORTUAIRE  
EURO-MÉDITERRANÉEN  
(XIIe-XVe SIÈCLES)

Le site de Ceuta se distingue d'abord par le prestige et la légende appuyés sur un substrat antique conséquent entourant ses origines. Héraclès aurait parcouru les espaces qui forment le jardin des Hespérides, qu'on situe entre Larache (antique *Lixus*) et Ceuta. Que les Romains aient appelé le site *Septem Fratres* par allusion aux sept collines qui l'entourent, à l'image de Rome, témoigne de l'importance qu'ils lui accordaient. Le nom arabe *Sabta* en porte trace. On attribue à Justinien d'avoir consolidé l'enceinte de Ceuta, autre signe de ce que représente la place de cette position dans le *mare nostrum* qu'il voulait restituer à l'empire<sup>1</sup>.

1. *Conditions topographiques et géopolitiques*

Posté sur la rive sud du détroit en situation de promontoire, le port de Ceuta bénéficie d'une position de carrefour proprement cardinale puisque les axes Nord-Sud entre l'Europe et l'Afrique et Est-Ouest entre la Mer Intérieure et l'Océan s'y croisent tant pour les échanges au long cours que pour le cabotage ou *tramping*, qu'on appelait alors navigation *per costeriam*<sup>2</sup> pour caractériser le trafic dans la région.

---

<sup>1</sup> Voir C. Gozalbes Cravioto: *La Evolución urbana de la Ceuta medieval in Ceuta en el medioevo: la ciudad en el universo árabe/II Jornadas de historia de Ceuta*, Ceuta, 2002, pp. 175-198.

<sup>2</sup> Voir J. Heers: *Les voyages «per costeriam» (Gênes et la Barbarie vers 1450)*, «Revue des Études Islamiques», 1986, pp. 151-162.

La fonction de relation portuaire ne se limite pas à ces aspects. Elle a d'autres motivations. Le transport de voyageurs en est une, notamment pour le pèlerinage à la Mecque. On connaît bien le voyage d'Ibn Jubbayr<sup>3</sup>, sur un bateau génois au départ de Ceuta dans son périple méditerranéen. Non moins significatif est le périple d'Abu Marwan al Bagi, cadi de Séville occupée par Ibn Hud, d'où il s'enfuit pour aller à Ceuta puis gagner la Sicile, sur un bateau chrétien (*roumi*) en passant par Malaga, Almunecar, Almeria, Carthagène, Alicante, Ibiza, Majorque, la Calabre, la Sardaigne<sup>4</sup>. On sait aussi par Ibn al Atir que Ceuta était un des relais d'un système de messages optiques à l'aide de feux que l'on allumait la nuit pour guider les bateaux jusqu'à Alexandrie<sup>5</sup>.

Le dispositif topographique de Ceuta présente une certaine originalité par rapport à ce que l'on trouve le plus souvent sous la forme d'une baie abritée comme à Gênes, ou plus encore celle d'un bassin resserré, comme la Corne d'Or à Constantinople, ou le Lacydon à Marseille. Il s'appuie au sud sur le Rif, un encadrement montagneux répulsif, ce qui ne fut pas sans conséquence géopolitique. Mais ce bourrelet montagneux qui enserre Ceuta n'est pas assez compact pour empêcher le passage. Certes la route est tortueuse, malaisée, voire dangereuse, mais elle est praticable. Bien que l'on ait peu d'information sur les moyens de transport par terre qui arrivent jusqu'à Ceuta, la documentation renseigne assez pour qu'on puisse apprécier son importance<sup>6</sup>. À cet isolement protecteur, qu'offre la topographie, s'ajoutent des remparts imposants qui suffisent à Ibn Khaldun pour caractériser la ville<sup>7</sup>. Ceuta en

<sup>3</sup> Ibn Jobbair, *Voyages*, traduit et annoté par M. Godefroy-Demombynes, Paris, 1951, IV, pp. 34-35.

<sup>4</sup> H. Ferhat, *Savoir et commerce à Sabta aux XIIIe et XIVe siècles*, pp. 145-164, in *Ceuta en el medioevo: la ciudad en el universo árabe/II jornadas de historia de Ceuta*, Ceuta, 2002.

<sup>5</sup> Ibn al Atir, Chapitre XXXV, d'après M. Amari in *Biblioteca Arabo-Sicula*, Dafni ed., 1982, p. 392. Sur la place de Ceuta dans le réseau portuaire maghrébin, voir, Ch. Picard, *L'océan atlantique musulman, de la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al Andalus et du Maghreb occidental (Portugal, Espagne, Maroc)*, Paris, 1997.

<sup>6</sup> La longue route de l'or, qui remonte depuis le Niger et a longtemps fait la richesse de Ceuta (voir infra), en témoigne.

<sup>7</sup> Ibn Khaldun, *Histoire des Berbères*, 4 vol., trad. de Slane, rééd. sous la direction de P. Casanova, Paris, 1968-69, II, p. 11. Voir aussi *Physionomie monumentale de Ceuta: un hommage nostalgique à la ville par un de ses fils, Muhammad B. Al-Qasim Al-Ansari (traduction annotée de son Ihtisar al-ahbar)* par Abdel Magid Turki, «Hesperis Tamuda», vol. 20-21, n° 1, 1982-1983, pp. 113-162.

a tiré cet air d'indépendance face aux grands pouvoirs qui lui a permis de faire preuve d'une souplesse parfois déconcertante dans la manœuvre politicienne face aux dynasties berbéro-andalouses aussi bien qu'aux grands États ibériques ou italiens. De fait, dans la problématique complexe qui en découle, Ceuta a constamment joué d'ambiguïté pour préserver sa liberté d'action au cours de la phase médiévale de son histoire.

Le premier exemple de cette aptitude au louvoiement nous est offert par les agissements du Comte Julien, gouverneur de Ceuta, que certains donnent comme byzantin. D'autres en font un seigneur wisigoth impliqué dans la crise qui mit fin à la dynastie en 710. On l'appelle quelquefois *el conde Iulian* ou *Olian*. Ibn Khaldun lui décerne le titre d'*émir Julien, prince des Ghomara*<sup>8</sup>. Il a servi d'intermédiaire entre Tarik et les Wisigoths qui complotaient contre Rodrigue, successeur de Vitiza. Il aurait aidé à transporter 7000 hommes d'Afrique en Espagne pour le compte de Tarik sur des bateaux *sabtis*<sup>9</sup>. C'est sur de telles bases que vont se profiler les linéaments de la politique de Ceuta, avec comme principal objectif celui de préserver sa liberté de manœuvre dans une perspective essentiellement économique.

## 2. Une diplomatie sinieuse

Le contexte marocain et andalus où Ceuta a toujours été le pivot des relations entre les deux rives, en donne une bonne illustration. On a mis en évidence, peu après la fondation du califat omeyyade, à partir de 931, l'importance de Ceuta pour protéger le califat de Cordoue contre une extension de l'influence fatimide d'imprégnation berbère. Toutefois, après l'effondrement omeyyade de 1031, Ceuta retrouva son indépendance en formant un de ces États du type *muluk al tawayf*, sur le modèle des Taifas andalus<sup>10</sup>. Cela n'empêchait pas de nouer des accords avec les grands pou-

<sup>8</sup> Ibn Khaldun, *Histoire des Berbères...* cit., II, pp. 135-136.

<sup>9</sup> Voir M. Defourneaux, *La péninsule ibérique* in R. Grousset (dir.), *Histoire Universelle*, Paris 1967, T. II, pp. 275-279, M. Cl. Gerbet, *L'Espagne au Moyen Âge (VIIIe-XVe siècle)*, Paris, 1992, p. 48.

<sup>10</sup> Voir C. Mosquera Merino, *La Señoría de Ceuta y el dominio sobre el Estrecho de Gibraltar* in *Ceuta en el medioevo: la ciudad en el universo árabe/II Jornadas de historia de Ceuta*, Ceuta, 2002, pp. 109-129.

voirs émergents, almoravide puis almohade. Une chronique arabe nous rappelle qu'en 1086, l'almoravide Ibn Tachfin passe par Ceuta pour affronter les Castillans à Zallaqa<sup>11</sup>.

C'est encore ce rôle de pivot que Ceuta est conduite à jouer du fait de sa position géographique au cours de la difficile phase de transition des Almoravides aux Almohades entre 1140 et 1250. En 1143, quand les Almohades commencèrent à dominer le Maroc et s'emparèrent de Fès<sup>12</sup>, les *Sabtis* considérèrent qu'il valait mieux s'entendre avec le nouveau pouvoir. Dès que le vent eut tourné, avec les révoltes qui éclatent un peu partout vers 1148, Ceuta prit ses distances et se débarrassa du gouverneur almohade. On a, dans les chroniques almohades, des traces de ces révoltes qui éclatèrent de part et d'autre du détroit, entre Salé et Almeria, auxquelles Ceuta fut mêlée<sup>13</sup>. On y voit en particulier l'importance de sa position maritime et portuaire<sup>14</sup>. Cela ne dura pas. Quand Abd el Mumin reprit le dessus, Ceuta se soumit.

Ces revirements peuvent s'expliquer par la versatilité d'une population imprégnée d'un esprit d'indépendance du fait des conditions géographiques qui lui permettent de rester à distance des protagonistes, protégée qu'elle est au sud par le Rif, au nord par la mer, ou du fait du mode de vie et d'activité lié par le port et le commerce à tout ce qui relève de la libre entreprise. Mais cela peut aussi s'expliquer par l'incertitude qui subsiste dans la rivalité longtemps indécise entre les Almoravides d'Ibn Tachfin et les Almohades d'Abd el Mumin. À cela s'ajoutent des considérations religieuses et juridiques, dans le détail desquelles on ne saurait entrer ici. Elles impliquent le malikisme plus rigoureux chez les Almoravides, fortement implanté à Ceuta sous l'influence du qadi Iyad. Mais tout en penchant vers les Almoravides sur le plan juridique au sens musulman du terme, Iyad ne pouvait s'abstraire des

visées indépendantistes qui restaient la principale motivation des *Sabtis*. La crise entraînée par la défaite almohade de Las Navas de Tolosa en 1212 se traduit par un relâchement sévère de l'autorité almohade, ouvrant la voie à de nouvelles ambitions. Mais surtout elle est le signal de la *Reconquista*. Ceuta devient une cible pour les États chrétiens d'Espagne. Le déclin almohade ouvre la voie aux Mérinides. Entre 1220 et 1230, l'Andalus musulman est en pleine décomposition. Une puissance locale émerge à Murcie: l'émir Ibn Hud. Aussitôt Ceuta devient le point d'achoppement et l'enjeu de la rivalité entre le vieux pouvoir almohade et Ibn Hud qui soulève la cité contre lui. Nous sommes en 1231.

Il apparaît nettement ici que la place de Ceuta est essentielle aux Almohades pour conserver leurs positions en al Andalus. Un texte tiré d'une chronique marocaine nous donne un bon aperçu de la situation portuaire de Ceuta tenue par Ibn Hud au moment où le calife almohade met le siège devant Ceuta: *Le calife avait coupé la voie de terre mais la presque totalité du ravitaillement provenait du côté de la mer. Les Sabtis jouissaient d'un bien-être total. Ils ne se souciaient nullement du siège d'al Mâmun, malgré le nombre croissant de ses soldats et de ses sympathisants. Les trois machines de guerre (manajiq) qu'il avait dressées contre la ville, jetant chaque jour plusieurs pierres, n'avaient pas ouvert une seule brèche dans le mur et n'avaient détruit aucune maison. Dans la ville, les habitants menaient le même train de vie que par le passé, ne manquant ni de grain, ni d'assaisonnement. Ils pouvaient continuer ainsi des années*<sup>15</sup>. Tout est dit dans ce texte: l'acharnement de l'assaillant qui veut reprendre une position clé, la capacité de résistance et de confort de la population qui est bien pourvue en réserves, le rôle de la mer, qui protège la ville surtout quand l'assaillant manque de marine comme c'était le cas. La mer, en effet, est tenue par la flotte d'Ibn Hud et d'Abu Musa, frère du calife almohade al Mamun, désigné par lui gouverneur de Ceuta, et qui s'est rangé du côté d'Ibn Hud. Mais Ceuta ne supporta pas longtemps la domination d'Ibn Hud qui rencontrait de grosses difficultés après sa défaite de Mérida contre Alphonse IX de Léon en 1231. En 1232, les *Sabtis* se ré-

<sup>11</sup> Voir M. Amari, *Biblioteca Arabo-Sicula...* cit., II, p. 363.

<sup>12</sup> Sur la prise et l'organisation du pouvoir almohade, voir: P. Buresi, H. El Allaoui, *Gouverner l'empire. La nomination des fonctionnaires provinciaux dans l'empire almohade (Maghreb, 1224-1269)*, Madrid, 2013.

<sup>13</sup> Voir Ibn Khaldun, *Histoire des Berbères...* cit., II, p. 322, et É. Lévi-Provençal, *Documents inédits d'histoire almohade, fragments manuscrits du «Legajo» 1919 du fonds arabe de l'Escurial, publié et traduit avec une introduction et des notes*, Paris, 1928, p. 175.

<sup>14</sup> Voir B. Rosenberger, *Le contrôle du détroit de Gibraltar aux XIIe-XIIIe siècles*, in M. Hammam (dir.), *L'Occident Musulman et l'Occident Chrétien au Moyen Âge*, Rabat, 1995, pp. 15-42.

<sup>15</sup> Sur tout ceci, voir, M. Chérif, *Ceuta aux époques almohade et mérinide*, Paris, 1996, p. 33. La citation est extraite du livre d'Ibn Idari al Marrakuchi, *al Bayan al Mugrib*, pp. 297-298. Pour une vue d'ensemble plus large, voir: M. Kably, *Société, pouvoir et religion au Maroc à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1986, pp. 12-14.

voltèrent contre le gouverneur nommé par Ibn Hud et proclamèrent à sa place un gros marchand Abu Yanasti, originaire d'Iñiesta d'où il tirait sa *nisba* (nom d'origine). Celui-ci se rendit vite compte qu'il ne devait pas sous-estimer le danger que représentait Ibn Hud<sup>16</sup>. Il lui fallait donc se chercher des appuis. C'est ici qu'interviennent les Génois et les Aragonais.

### 3. Les enjeux du commerce

En effet, l'autre tournant important et significatif des potentialités de Ceuta se situe au moment de ses premiers contacts avec les Génois. Ces relations commencent très tôt au XIIe siècle et sont à mettre en rapport avec la question de l'or.

Une des raisons majeures pour lesquelles les Génois se sont intéressés à Ceuta et au *Garbo*<sup>17</sup> en général est liée à ce que l'on savait de la présence de ressources aurifères et de la diffusion du métal précieux pour le monnayage sous diverses formes et en particulier ce qu'on appelle dans l'historiographie génoise l'or de *paio-la*, une façon de désigner l'orpaillage qui se pratiquait dans les zones comprises entre les fleuves Sénégal et Niger, sur lesquelles s'étendaient au XIIe siècle les royaumes du Ghana et du Bambuk<sup>18</sup>, ce qu'al Idrisi ne manqua pas de noter ainsi: «Le Bambuk est la province renommée pour la quantité et la bonté de son or<sup>19</sup>». Cette problématique entretient une vaste réflexion et a donné lieu à une importante bibliographie<sup>20</sup>.

C'est certainement cet attrait de l'or, subodoré par les Génois dès le début du XIIe siècle qui explique la précocité des manœuvres

<sup>16</sup> Sur tous ces aspects, voir, J.-Cl. Garcin, M. Balivet, *États, sociétés et cultures du monde musulman médiéval, Xe-XVe siècles*, Paris, 1995, t. I, pp. 225-229.

<sup>17</sup> Latinisation de l'expression *Maghrib al aqsa* désignant la partie occidentale du Maghreb.

<sup>18</sup> Cette exploitation se poursuit aujourd'hui au Mali et au Sénégal.

<sup>19</sup> Voir Idrisi, *La première géographie de l'Occident*, présentation par H. Bresc, A. Nef, Paris, 1999, pp. 75-77.

<sup>20</sup> Le premier à avoir attiré l'attention sur la question est R.-S. Lopez *Studi sull'economia genovese nel Medio Evo, I, Genovesi in Affrica Occidentale, Le origini dell'arte della lana*, Turin, 1936, p. 41. Le sujet a été abondamment développé depuis, voir: J. Devisse, *Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain médiéval*, «Revue d'Histoire économique et sociale», 1972, t. 50, pp. 42-73 et pp. 357-397; Id., *L'arrière-plan des relations internationales au Xème siècle*, in *Occident et Orient au XIème siècle*, Actes du IXème

diplomatiques qu'ils entreprirent, notamment vers le Maghreb *al aqsa* au XIIe siècle. Rappelons que si les Génois se sont fortement impliqués dans la première croisade vers la Palestine, c'est vers le Maghreb qu'ils amorcèrent leur expansion par les armes et la diplomatie. Ceuta fut leur premier objectif. Une de leurs premières actions outre-mer fut l'accord passé avec les Almoravides en 1137. Cette politique se poursuivit par l'envoi d'une ambassade auprès du pouvoir almohade en 1154 et l'établissement d'un traité en 1161<sup>21</sup> qui vise directement Ceuta, compte tenu des clauses commerciales qu'il comporte, très favorables aux marchands génois, la mettant sur le même plan que Bougie pour ce qui est des droits de douane frappant les échanges. Ce traité fut confirmé en 1169, 1170, 1191. La concrétisation de cette avancée diplomatique se traduisit par un essor spectaculaire du trafic avec Ceuta qui devient le premier poste du commerce génois au Maghreb, avant Bougie et Tunis<sup>22</sup>. À l'exception de l'or, la nature du trafic ne présente pas de spécificité particulière.

Par l'intermédiaire des Génois, Ceuta importe des épices - laque, gingembre, encens - de la poix, du vin. Ses exportations sont pour l'essentiel la laine, les cuirs et peaux, l'alun dit de Garbo, de Sijilmassa, ou de Tlemcen. Le corail de Ceuta, mentionné par le chroniqueur al Damishqi, au côté de celui de la Sicile et de Mars al Kharaz<sup>23</sup>, figure accessoirement dans ces exportations.

On a confirmation des liens étroits, nourris par ces échanges entre Ceuta et Gênes, par l'importance de la communauté génoise

Congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur, (Dijon, 1978), Paris, 1979, pp. 145-164; D. et S. Robert, J. Devisse, *La question d'Aoudaghost*, in *Tegdaoust I, Recherches sur Aoudaghost*, Paris, 1970, pp. 109-156; J.-A. Cancellieri, *Économie génoise et or du Soudan aux XIIe et XIIIe siècles*, Rome, 1982; R.-A. Messier, *Sijilmâsa, l'intermédiaire entre la Méditerranée et l'ouest de l'Afrique* in *L'Occident Musulman et l'Occident Chrétien au Moyen Âge...* cit., pp. 181-196; S. Ben Guerba, *Le rôle de l'or dans le commerce: la monnaie islamique maghrébine et son rôle dans les échanges commerciaux entre l'Occident musulman et l'Occident chrétien aux Ve et VIe siècles de l'hégire (XIe-XIIe siècle)*, ibid., pp. 175-192 (en arabe).

<sup>21</sup> Cet acte est cité par H. Ferhat d'après Zuhiri, *Kitab al sufra*, Damas, 1968, in *Savoir et commerce à Sabta...* cit., p. 153.

<sup>22</sup> Pour le détail de cette évolution, voir: G. Jehel, *Les Génois en Méditerranée occidentale, ébauche d'une stratégie pour un empire (fin XIe-début XIVe siècle)*, Amiens-Paris, 1993, p. 22; Id., *Les relations entre Gênes et le Maghreb occidental au Moyen Âge, aspects politiques et économiques* in M. Hammam (dir.), *L'Occident Musulman et l'Occident Chrétien au Moyen Âge*, Rabat, 1995, pp. 107-122.

<sup>23</sup> M. Amari, *Biblioteca Arabo-Sicula...* cit. I, p. 247.



à Ceuta, où elle semble avoir disposé de deux fondouks<sup>24</sup> et celle de marchands *sabtis* à Gênes dont on a retrouvé la trace dans plusieurs actes notariés: la vente d'une cargaison transportée par un bateau génois, effectuée à Gênes entre un *Sabti*, Mohammed ibn al Mahalem, et un Génois, Becco Rubeo, le 28 mai 1222; un inventaire de biens rédigé en 1271 après le décès d'un *Sabti* en résidence à Gênes, dont le contenu atteste qu'il vivait là régulièrement<sup>25</sup>.

Par ailleurs, il faut se souvenir de l'expédition des frères Vivaldi qui, pour gagner le golfe de Guinée en 1292, est forcément passée par Ceuta<sup>26</sup>. Ainsi, la région de Ceuta et du détroit au sens large a toujours occupé une place prépondérante dans l'imaginaire et dans les fantasmes des navigateurs génois. Rappelons que c'est dans ces parages, entre le Maroc et les archipels des Canaries, que Christophe Colomb a mûri son projet.

Néanmoins, cette période faste des relations entre Gênes et Ceuta prend fin avec l'affaire de la Mahone, entre 1231 et 1236, qui rend compte de l'enchevêtrement des forces et des enjeux dont Ceuta est le point névralgique, où les Génois se sont investis à un degré tel qu'ils se trouvent partie prenante dans un conflit mettant aux prises depuis plusieurs années des clans almohades, l'émir de Murcie et al Yanasti détenteur du pouvoir à Ceuta<sup>27</sup>. Pour se dégager de la menace almohade, al Yanasti<sup>28</sup> obtient des Génois un soutien armé d'autant plus facilement que ceux-ci ressentent

<sup>24</sup> Dans le récit de l'attaque lancée contre les Génois de Ceuta en 1235, voir infra, le mot *fondouk*, utilisé pour désigner leur résidence est employé au pluriel *fādakahum*. Ceci donne à penser qu'il y en avait au moins deux, ce qui n'est pas habituel. Sur l'étymologie du mot *fondouk* et les spéculations auxquelles elle a donné lieu, voir, H. Ahrweiler, *Encore à propos du Funduq in Itinéraires d'Orient, hommage à Claude Cahen*, vol. VI, 1994, pp. 195-96.

<sup>25</sup> Ch.-E. Dufourcq, *Aperçu sur le commerce entre Gênes et le Maghrib au XIIIe siècle*, in *Économie et société au Moyen Âge. Mélanges offerts à Édouard Perroy*, Paris, 1973, pp. 729-736.

<sup>26</sup> E. Moore, *La spedizione dei fratelli Vivaldi e nuovi documenti d'archivio*, «Atti della Società ligure di storia patria», N.S., XII, 1972, pp. 387-402.

<sup>27</sup> Depuis 1225, la situation politique du Maroc s'est détériorée. Le sultan almohade Abd el Mumin voit son pouvoir contesté par son frère Abu Musa. Ceuta prend parti pour ce dernier et c'est dans cette circonstance que ceux qui soutenaient Abu Musa à Ceuta firent appel à Ibn Hud, voir: Ibn Khaldun, *Histoire des Berbères...* cit., T. II, pp. 236-237. Ce fut la première alerte contre les intérêts génois à Ceuta, bien que Gênes n'eût manifesté aucune préférence dans ce conflit.

<sup>28</sup> En octobre 1231, Ibn Hud est chassé de Ceuta par Ahmed Al Yanasti qui s'empresse aussitôt de contester la succession d'Abd el Mumin, mort le 17 octobre 1231, revendiquée par son fils, Ar Rachid.

l'exigence de plus en plus impérieuse de réagir pour défendre leur nombreuse communauté installée à Ceuta. À l'instabilité de la situation s'ajoutèrent des agressions dont la flotte génoise fut l'objet de la part d'une milice chrétienne connue dans la chronique génoise sous le nom de *Calcurini*<sup>29</sup>, agissant, selon certaines interprétations, pour le compte d'un des clans almohades, qui rivalisent pour s'emparer de Ceuta dont le port a également été attaqué. Pour briser la résistance de Ceuta, dont il pense qu'elle est soutenue par les Génois, Ar Rachid attaque le fondouk génois de Ceuta en utilisant des mercenaires chrétiens qui seraient les *Calcurini*<sup>30</sup>, sans qu'Al Yanasti se soit interposé pour protéger ceux avec lesquels il avait partie liée pour combattre les Almohades. Bien au contraire, il détourna contre les Génois la fureur populaire qui sema l'épouvante chez les habitants des fondouks. Après une tentative de négociation avec Al Yanasti, restée sans suite, en 1235, les Génois se virent dans l'obligation de se replier à Séville pour échapper au danger puis de faire appel à la métropole pour renverser la situation et essayer au moins de récupérer une part de leurs biens à Ceuta. Une flotte d'une centaine d'unités est armée à Gênes et vient assiéger Ceuta<sup>31</sup>. En décembre de cette même année, un traité négocié par un représentant génois, Ugo Lercario, spécialiste des questions africaines, met un

<sup>29</sup> L'attaque de Ceuta par les *Calcurini* est rapportée dans les *Annales génoises* qui y voient une forme dévoyée de croisés sillonnant la zone du détroit en se livrant à des déprédations, dont les Génois furent souvent victimes en mer ainsi qu'à Cadix, mais surtout en 1234, lors du saccage du port de Ceuta qu'ils furent obligés de quitter pour aller se réfugier à Malaga, voir: C. Imperiale di Sant'Angelo, L.T. Belgrano, *Annali genovesi di Caffaro e continuatori*, 5 vol., Rome, 1890-1929, Vol. III, pp. 72-73. Pour Ch.-E. Dufourcq, les *Calcurini* étaient des corsaires catalans cherchant avant tout à déloger les Génois du détroit, voir: *Une question mal connue: les expéditions catalanes contre Ceuta*, in *Vers la Méditerranée orientale et l'Afrique*, in *Jaime I y su epoca, X Congresso de historia de la Corona de Aragon* (Zaragoza, 1975) Ponencias, Zaragoza, 1979, repris dans *L'Ibérie chrétienne et le Maghreb XIIIe-XVe siècles*, (J. Heers et G. Jehel éds.), Aldershot, 1990.

<sup>30</sup> Sur cette épineuse question, on peut se reporter aux études suivantes: Ch.-E. Dufourcq, *La question de Ceuta au XIIIe siècle*, «Hespéris, Archives Berbères et Bulletin de l'Institut des Hautes Etudes Marocaines», 42, Paris, 1955, pp. 67-127, repris dans *L'Ibérie chrétienne et le Maghreb XIIIe-XVe siècles...* cit.; *Une question mal connue: les expéditions catalanes contre Ceuta...* cit.; G. Jehel, *Les Génois...* cit., pp. 68-69. C. Mosquera Merino, *La Señoría de Ceuta...* cit., pp. 109-129.

<sup>31</sup> On dispose de deux relations de cet épisode: la première dans Ibn Idari al Marrakuchi, *al Bayan al Mugrib*, partie almohade, éd. M.-I. Kattani, M.-B. Tawit, M. Znibar, A. Temama, Casablanca, 1985, p. 350, la deuxième plus succincte dans *Kitab el istiqa li akbar doual el maghrib el aqqa*, «Archives Marocaines», vol. XXXIII, Paris, 1927, p. 229.



terme à la crise. Il aurait obtenu, pour les Génois, une indemnité de l'ordre de 400 000 dinars<sup>32</sup>. Mais le financement de cette opération avait nécessité un emprunt et la mise en place d'un système d'indemnisation, par coupons négociables qui ont longtemps couru sur le marché génois. Une institution génoise qui prit ultérieurement différentes formes fut ainsi créée sous le nom de *mahone*<sup>33</sup>, qui dans sa forme originale est assimilable à une association d'entraide. Elle évolua, comme souvent à Gênes, vers un système de créances pour devenir des sortes d'actions ou de valeurs spéculatives. Celui-ci prit une ampleur telle que le corpus documentaire notarié auquel il a donné matière, offre une densité qui en fait un champ d'étude sociologique remarquable pour dresser un tableau consistant d'une société coloniale dans un cadre portuaire de dimension internationale<sup>34</sup>.

Après l'épisode lié à la *Mahone*, Ceuta continua d'être un pôle sensible auquel les Almohades puis les Mérinides furent très attentifs. Le développement qu'Ibn Khaldun consacre à ce que représente Ceuta pour les grands pouvoirs au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle est suggestif<sup>35</sup>. Les *Sabtis*, conscients de ce que représentait pour leur prospérité le maintien d'une activité portuaire et commerciale dynamique, restèrent fidèles à leur politique de compromis avec tous les intervenants et en particulier les Aragonais et les Castillans, de

<sup>32</sup> Cette somme est mentionnée dans diverses sources et en particulier chez Ibn Abi Zar dans *Rawd al Qirtas*, 2 vol., trad. Huici Miranda A., Valence, 1964, T. II, p. 528. On en retrouve l'écho jusque dans l'extrait du Codex arabe de Copenhague traduit par M. Amari, où il est question d'une somme de deniers constituant le montant des indemnités consenties par Yanasti sans précision chiffrée, cf. M. Amari, *Nuovi ricordi arabici sulla storia di Genova*, «A.S.L.S.P.», IV, Gênes, 1873, p. 68.

<sup>33</sup> L'origine arabe de ce terme tirée d'un mot ayant le sens d'aide proposée par M. Amari, dans *Nuovi ricordi*, cit. et reprise par G.B. Pellegrini dans *L'elemento arabo nelle lingue neolatine con particolare riguardo all'Italia*, in *L'Occidente e l'Islam nell'Alto Medio Evo, Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medio Evo*, Spolète, 1965, pp. 697-790/ p. 770, paraît recevable en dépit de certaines réserves.

<sup>34</sup> Voir R. Di Tucci, *Documenti inediti sulla spedizione e sulla Mahona dei Genovesi a Ceuta*, Gênes, 1935. Cette étude approfondie qui, sans être exhaustive, puisqu'au moins 5 opérations relevées dans le minutier 20/II de l'Archivio di Stato de Gênes, en date de 1237, n'y figurent pas (G. Jehel: *Les Génois* cit., note 187, p. 97), rassemble l'essentiel de la documentation disponible sur le sujet. Elle mériterait certainement d'être reprise dans une perspective sociologique complétant sa dimension financière. Voir aussi L. de Mas-Latrie, *Traité de paix et de commerce concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge*, 2 vol., Paris, 1866-1872, T. II, p. 115.

<sup>35</sup> Voir *Histoire des Berbères...* cit., T.IV, p. 62.

plus en plus présents sur le détroit<sup>36</sup>. C'est ainsi qu'Abul Qasim, figure de sage politique qui régnait sur Ceuta en tant que président d'un conseil de notables, parvint à maintenir un équilibre entre les visées hafsides qui s'étendaient depuis Tunis jusqu'au Maroc dans les années 1250 et les Almohades auxquels il rendit hommage tout en se tenant à distance. Savant reconnu dans les sciences coraniques, il n'en mena pas moins une politique double entre Jacques d'Aragon et le sultan mérinide Abu Yusuf. Un traité dit de Barcelone, plus ou moins occulté par les chroniques arabes mais mentionné par les historiens marocains locaux, fait état d'un accord par lequel le roi Jacques d'Aragon s'engageait à apporter une aide militaire à Ceuta contre les Mérinides, accrue d'un subside de 12 000 besants, en contrepartie d'avantages commerciaux consentis aux marchands aragonais sur la place<sup>37</sup>. Et cela se poursuivait avec la Castille. Un texte fait mention d'un pacte avec Alphonse X de Castille par lequel celui-ci renonce à attaquer les convois *sabtis* contre un tribut généreux des marchands qui les organisent<sup>38</sup>. Ce genre de transaction n'est pas sans rappeler le système des *parias* pratiqué en Espagne au temps de la *Reconquista*.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, Ceuta continue d'être un enjeu de lutte dans un cadre politique quelque peu remanié mais toujours dominé par l'attractivité de sa position sur le détroit, de plus en plus convoitée du fait de l'élargissement des réseaux commerciaux méditerranéens vers l'Atlantique. En 1307, un prince mérinide, Othman, à la tête d'une flotte stationnée à Malaga, s'empare de Ceuta et se proclame sultan contre le sultan en place Ibn el Amer qui était à Tlemcen<sup>39</sup>. En 1330, Ceuta est encore au centre d'une rébellion<sup>40</sup>. À cette époque, les Génois se seraient quelque peu détournés vers Séville et Cadix<sup>41</sup>. Il n'en est rien. On a des traces de relations diplomatiques par une ambassade signalée entre Gênes et Ceuta au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>42</sup>.

<sup>36</sup> Voir C. Mosquera Merino, *La Señoría de Ceuta...* cit.

<sup>37</sup> Ibid., p. 120.

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> Voir Ibn Khaldūn, *Histoire des Berbères...* cit., t. IV, p. 161.

<sup>40</sup> Cf. Ibn Khaldūn, *Le voyage d'Occident et d'Orient*, éd. A. Cheddadi, Paris, 1980, p. 90.

<sup>41</sup> C. Posac Mon, *Le actividad comercial en Ceuta según los archivos genoveses, in Ceuta en el medievo: la ciudad en el universo árabe...* cit., pp. 131-144. L'auteur considère que les relations entre Gênes et Ceuta cessent après 1250.

<sup>42</sup> G. Jehel, *Les relations entre Gênes et le Maghreb occidental au Moyen Âge, ...*

Toutefois, le cosmopolitisme social qui fit de Ceuta un grand port international méditerranéen ne se limite pas aux Génois. Il se manifeste dans la juxtaposition des fondouks qui regroupent les communautés étrangères à la cité. Les plus représentées sont les ibériques avec les Catalans, les Majorquins, les Portugais. Parmi les Italiens, on rencontre surtout des Pisans, mais on sait que les Normands de Sicile auraient fait une incursion dans la région au XI<sup>e</sup> siècle<sup>43</sup>. Les Vénitiens n'apparaissent que furtivement au XIII<sup>e</sup> siècle. Ils auraient été davantage intéressés par Tanger<sup>44</sup>. L'importance de la présence ibérique, n'a évidemment rien pour surprendre. Elle a été largement analysée<sup>45</sup>. Montpellier était en contact avec Ceuta au XII<sup>e</sup> siècle<sup>46</sup>, de même que Marseille<sup>47</sup> où les Manduel de Marseille étaient associés au prince de Ceuta du moment, Ibn Khalas, dans le commerce du matériel de navigation malgré le *devetum* pontifical<sup>48</sup>. Ce qui confirme la complicité occulte entre les marchands chrétiens et musulmans, souvent observée, pour trafiquer sur les produits interdits aussi bien par les autorités chrétiennes que musulmanes. Mais le port de Ceuta perd de son importance dans la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle au profit de la ligue d'Alcudia qui rassemble Valence et Majorque. On y trouve des marchands génois en 1422 et 1432<sup>49</sup>.

#### 4. Les aspects culturels

Le cosmopolitisme qu'intensifie l'activité commerciale ne peut manquer d'avoir une incidence culturelle à Ceuta. Sans en être la seule raison, la fonction portuaire en est un des facteurs qui

cit., pp. 107-122.

<sup>43</sup> Voir Ch.-E. Dufourcq, *La question de Ceuta...* cit., I, p. 73.

<sup>44</sup> Ibid., p. 1.

<sup>45</sup> Ch.-E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, de la bataille de Las Navas de Tolosa, 1212, à l'avènement du sultan mérénide Abou l'Hassan, 1331*, Paris, 1966 et *Les relations du Maroc et de la Castille pendant la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle en L'Ibérie chrétienne et le Maghreb, XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles...* cit. V-37-62 et VII-19-24; J. Guiral Hadziiossif, *Valence port méditerranéen au XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1986. Voir aussi, M. Chérif, *Ceuta...* cit.

<sup>46</sup> Voir Ch.-E. Dufourcq, *La question de Ceuta...* cit., p. 70.

<sup>47</sup> Voir J. Caille, *Les Marseillais à Ceuta in Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman, hommage à Georges Marcais*, Alger, 1957, T.II, pp. 20-30.

<sup>48</sup> H. Ferhat, *Savoir et commerce à Sabta...* cit., pp.145-164.

<sup>49</sup> C. Gozalbes Cravioto, *La Evolución urbana de la Ceuta medieval in Ceuta en el medioevo: la ciudad en el universo árabe...* cit., pp. 175-198.

favorisent la prospérité, le luxe, donc l'élévation du niveau de vie, en même temps qu'elle attire les voyageurs curieux et disponibles au commerce, c'est-à-dire à l'échange d'idées nouvelles. Le port est donc un lieu de passage et de rencontre fécondant pour l'activité intellectuelle où se croisent et se retrouvent parfois les missionnaires chrétiens et ces voyageurs du monde arabo-musulman, qui nous ont laissé de longs témoignages de leurs observations et de leurs réflexions. Ceuta est un bon exemple d'une ville portuaire qui dut sa notoriété aux élites qui y résidaient<sup>50</sup>. Elle aurait accueilli la première *medersa* du Maghreb<sup>51</sup>, contribuant à attirer des personnalités de haut niveau. La mobilité et l'indépendance qu'implique le goût des voyages, qui peut se satisfaire dans le confort, voire l'opulence, peut aussi se pratiquer sur le mode de la frugalité, voire de la pauvreté<sup>52</sup> au sens spirituel du terme. Cette dernière option, encline au nomadisme, est celle qui correspond le mieux à l'idéal du sufisme. Un sufi est un errant qui n'a aucune attache matérielle durable. C'est aussi un diffuseur d'idées souvent subversives. Ceuta est un foyer de sufisme<sup>53</sup>. Ce trait éclaire par contrecoup la mentalité dominante de la société sabtienne qui s'inscrit dans une certaine image du monde des affaires. Celle-ci est volontiers associée au luxe et à la dépravation, telle qu'elle est condamnée par Jacques de Voragine quand il s'adresse aux Génois<sup>54</sup> et on retrouve là ce qui rapproche et a été parfois relevé dans l'assimilation de Ceuta aux républiques marchandes italiennes. Elle n'est pas celle de la rigueur et de l'austérité<sup>55</sup>. À Ceuta, cité marquée par la sévérité des mœurs qui est un gage d'efficacité pour le commerce, les mendiants sont mal vus, le laxisme andalus est méprisé. La pratique des métiers et en particulier de ceux qui sont liés à la

<sup>50</sup> C'est l'interprétation que donne H. Ferhat, *Savoir et commerce à Sabta ...* cit. Voir aussi M. El Ghazi, *Les rapports intellectuels entre Al Andalus et Ceuta au XIII<sup>e</sup> siècle*, thèse Paris IV, 1988, microfiche TMC 89-1673.

<sup>51</sup> Propos de M. Allal Sinaceur dans la préface du livre de H. Ferhat, *Sabta des origines au XIV<sup>e</sup> siècle*, Rabat, 1993, p. c.

<sup>52</sup> Notion qui s'exprime en arabe sous la forme *faqir-fuqarâ*.

<sup>53</sup> Voir H. Ferhat, *Sabta des origines au XIV<sup>e</sup> siècle...* cit., p. 399.

<sup>54</sup> Voir A. Boureau, *Le prêcheur et les marchands, ordre divin et désordre du siècle dans la chronique de Gênes de Jacques de Voragine, 1297, Ordres et désordres, «Médiévales» 4*, 1997, pp. 102-122.

<sup>55</sup> Montesquieu l'a exprimé lors de son passage à Gênes sous la forme suivante: *Adieu, Gênes détestable, Adieu, séjour de Plutus Si le ciel m'est favorable Je ne vous reverrai plus*, dans Œuvres de Montesquieu, Œuvres diverses, Paris, 1877, T. VI, p. 345.

guerre et sans doute à l'activité maritime est hautement prisée. La vie intellectuelle se développe donc sous le signe du sérieux et de la rigueur morale. C'est ce qui explique que les sufis, perturbateurs de l'ordre bourgeois mercantile, ne soient pas les bienvenus à Ceuta où tout soupçon d'hérésie, auquel le sufisme n'échappe pas, est sévèrement rejeté. Ils suscitent une vive opposition dans les milieux du pouvoir et chez les savants juristes, les *fugaha'*. Et pourtant nombreux sont ces gyrovagues qui passent et séjournent à Ceuta dans leurs pérégrinations entre le Maroc et l'Espagne. Ils viennent parfois de plus loin. Un culte est rendu à un saint sufi soudanais dont la tombe se situe près du phare<sup>56</sup> de Ceuta.

Mais les deux plus grandes personnalités qui ont vécu à Ceuta sont Ibn Arabi, originaire de Murcie, considéré comme un des plus grands mystiques de l'islam, et Ibn Sa' bin. Ce philosophe renommé, célèbre contradicteur du roi de Sicile Frédéric II, qui lui avait adressé un questionnaire ouvrant une vive controverse entre le christianisme et l'islam<sup>57</sup>, a longtemps vécu à Ceuta d'où il dut fuir pour cause d'hétérodoxie<sup>58</sup>. On ne peut manquer de leur associer Al Idrisi, originaire de Ceuta, qui n'est pas le moindre des représentants de l'élite intellectuelle maghrébine, même si ses liens avec le sufisme ne sont pas clairement attestés.

La dimension religieuse de cet aspect culturel de la société sabtienne ne peut pas être passée sous silence même dans une réflexion limitée aux aspects concrets du fait portuaire qui par le commerce renvoie à l'échange et à la confrontation. On en a déjà eu un écho dans le cadre juridique avec les divergences sur le malikisme pratiqué à Ceuta, plus proche de celui des Almoravides que de celui des Almohades.

<sup>56</sup> H. Ferhat, *Sabta des origines au XIVe siècle...* cit., p. 404.

<sup>57</sup> M. Amari, *Biblioteca Arabo-Sicula...* cit., II, p. 416, et *Questions philosophiques adressées aux savants musulmans par Frédéric II*, «Journal Asiatique», 1853, pp. 241-274.

<sup>58</sup> L'historien marocain du XIIIe siècle, Abd al Haqq ibn Ismail 'al-Bâdisi (fin XIIIe - début XIVe siècle), est l'auteur d'un dictionnaire biographique contenant 48 notices de sufis de la région du Rif et de Ceuta, intitulé *al-Maqsad al-sharîf wal-manza' al-latîf*, édité par Said Arab, Rabat, 1983, et partiellement traduit par G.S. Colin dans le vol. 24 des «Archives Marocaines» en 1926. Il rapporte qu'Ibn Sa' bin épousa une Sabtienne fortunée grâce à laquelle il fonda une *zâwiya*. Mais, en raison d'une incompatibilité marquée avec le pouvoir almohade, il dut quitter la ville. Il signale également un sufi nommé Abû al-Abbâs al-Nâhiz originaire de Fès mais installé à Ceuta. Ces renseignements m'ont été fournis par Motia Zouhial que je remercie ici.

On ne s'étonnera pas d'une forte imprégnation juive dans une zone de relation intense d'ordre économique et commercial entre l'Ibérie et tous les relais commerciaux qui existent dans la périphérie du détroit et en particulier en raison de la proximité de Tlemcen, siège d'une importante et ancienne communauté juive<sup>59</sup>.

La présence d'une forte minorité chrétienne qui se confirme après Las Navas par la dynamique castillane et aragonaise en direction du Maghreb *al aqsa*, ne peut qu'entretenir une situation conflictuelle ancienne qui fait de Ceuta un point névralgique des rapports entre les trois religions. Divers événements en témoignent. Le plus connu est la controverse entre un marchand génois et un juif en 1179: *Disputatio inter Guillelmum Alphachinum et quemdam sapientissimum Iudeum Mo Abraym nomine que fuit facta in Septe*, selon le titre du mémoire conservé à l'Archivio di Stato di Genova<sup>60</sup> qui nous en donne la teneur. Elle s'est sans doute déroulée dans un contexte plutôt houleux correspondant à une vague d'antisémitisme suscitée par les Almohades avec des persécutions qui sont évoquées par une élégie du poète juif, Moïse Ibn Ezra, dans laquelle Ceuta est citée sous les mots: *Mi voz levantaré con amargura a causa (de la perdida de la comunidad) de Sabta*<sup>61</sup>.

Ceuta fait aussi partie des lieux de mémoire qui jalonnent l'histoire de la mission et de la situation des chrétiens en terre d'Islam. Le 10 octobre 1227, sept missionnaires italiens de l'ordre franciscain furent mis à mort à Ceuta<sup>62</sup>. Cet épisode, qui traduit les brusques tensions pouvant éclater dans une ligne générale de relations mitigées entre Chrétiens et Musulmans, montre aussi l'action apostolique menée au Maghreb au XIIIe siècle, sans doute à l'initiative du Saint-Siège et de l'ordre franciscain. Il peut aussi avoir contribué à sensibiliser les Génois à l'évolution de la situation des chrétiens dans cette région. Si un lien pouvait être établi entre les *Calcurini* et

<sup>59</sup> Sur l'importance de la communauté juive de Ceuta, voir: Abdelaziz Chahban, *Yusuf Ibn Aquin: un ceuti discipulo de Maimonide* dans *Ceuta en el medioevo: la ciudad en el universo arabe...* cit., pp. 59-63.

<sup>60</sup> Voir O. Limor, *Die disputationen zu Ceuta (1179) und Mallorca (1286) antijüdische Schriften*, Munich, 1994.

<sup>61</sup> Voir E. Gozalbes Gravioto, *Notas para la historia de los Judios en Ceuta (siglos XI-XVI)*, Ceuta, 1988.

<sup>62</sup> Voir P.-H. Koehler, *L'Église chrétienne du Maroc et la mission franciscaine, 1221-1790*, Paris, 1934 et Th. Carrière, *Les martyrs de Ceuta*, «Le Maroc Catholique», 1924.

la croisade, comme l'hypothèse en a été émise<sup>63</sup>, il faudrait voir dans cet épisode une phase de l'histoire de la croisade en Occident qui perdure dans la longue durée<sup>64</sup>.

À celle-ci est étroitement liée l'action amorcée par la papauté dès le milieu du XI<sup>e</sup> siècle. Le 17 décembre 1053, Léon IX adressait une lettre de consolation à l'évêque d'Afrique Thomas pour déplorer la disparition de 245 évêques sur les 250 que comptait l'église d'Afrique jusqu'alors. Grégoire VII fit preuve de la plus grande vigilance sur cette question. Il en fut de même avec Innocent III, Innocent IV, Honorius III, Grégoire IX, Nicolas IV, Boniface VIII, en vue d'assurer la protection des chrétiens voire de permettre un certain prosélytisme. Innocent IV fut particulièrement actif. Il adressa plusieurs lettres à celui qu'il appelle l'*Emir de Ceuta*, le plaçant ainsi au niveau de Tunis ou Bougie pour permettre aux Franciscains d'exercer leur activité missionnaire au service des chrétiens<sup>65</sup>. Il est probable que la tolérance relative dont ceux-ci bénéficiaient, sauf dans les périodes de tension comme celles qui visèrent les Franciscains, s'explique surtout en raison d'enjeux économiques.

### 5. De la crise de Ceuta à l'intervention portugaise

Toute la fin du XIV<sup>e</sup> siècle fut une période de troubles pour Ceuta disputée entre les Mérinides et les Nasrides de Grenade<sup>66</sup>. Le début du XV<sup>e</sup> siècle vit la pression ibérique s'intensifier dans la région. En dépit de leur inexpérience de la navigation en haute

<sup>63</sup> Voir supra. Rappelons que les *Annales Génoises* nous décrivent avec assez de précision les péripéties de la bataille de Ceuta, du moins pour ce qui intéresse la participation génoise. C'est le jour de la Saint-Barthélemy que les *Calcurini* auraient lancé la première attaque contre Ceuta. Il semble que les Génois qui s'y trouvaient se sont immédiatement inquiétés de la menace mais qu'ils ont hésité à combattre des chrétiens qui se présentaient comme investis d'une mission: ils portaient la croix. Voir G. Jehel: *Les Génois en Méditerranée occidentale...* cit., p. 67.

<sup>64</sup> Voir Ch.-E. Dufourcq, *Un projet castillan du XIII<sup>e</sup> siècle: la croisade d'Afrique*, «Revue d'Histoire et de Civilisation du Maghreb», janvier, 1966, n. 1, pp. 26-51; A. Ajello, *La croce e la spada, i Francescani e l'Islam nel Duecento*, Naples, 1999.

<sup>65</sup> Voir C. Mosquera Merino, *La Señoría de Ceuta...* cit., p. 117. Sur la correspondance pontificale concernant l'action menée au Maghreb et en particulier à Ceuta, voir, L. de Mas-Latrie, *Traité de paix et de commerce...* cit., pp. 1-19.

<sup>66</sup> Voir Ibn Khaldun, *Histoire des Berbères...* cit., T.IV, p. 157, 177, 183 et C. Mosquera Merino, *La Señoría de Ceuta ...* cit.

mer notoirement reconnue<sup>67</sup>, les Portugais étaient les plus offensifs. Avec un soutien castillan qui leur permit de mouiller à Algésiras, ils lancèrent en août 1415 une flotte qui assiégea Ceuta en proie à la famine. La ville tomba le 15 août après l'assaut d'une flotte commandée par Pedro de Menezes au nom du roi du Portugal João I<sup>er</sup>. Malgré les difficultés et les résistances auxquelles furent confrontés les nouveaux maîtres de la cité, ils ne tardèrent pas à exercer une pleine autorité. Celle-ci se traduisit par l'extinction de la piraterie qui infestait la zone depuis des siècles et l'éviction des marchands étrangers et surtout des Génois qui disparurent définitivement de la place. Ils se reportèrent sur le littoral espagnol et sur Tanger<sup>68</sup>.

En parcourant les siècles au cours desquels Ceuta a exercé, sur un plan régional de grande envergure, une attraction durable sur quelques-unes des grandes puissances du moment, on ne peut manquer d'y voir une place portuaire ayant tenu un rôle significatif à long rayon d'action dans la longue durée. Il est même possible, en élargissant le champ d'observation à l'ensemble du bassin méditerranéen de noter quelques similitudes entre Ceuta et Constantinople, voire Alexandrie. Ces trois sites ont en commun une position intermédiaire entre deux mondes: l'Europe du sud et l'Afrique de l'ouest pour Ceuta, l'Europe centrale, la Russie, les grandes voies qu'on identifie sous l'appellation de Routes de la soie et la Méditerranée pour Constantinople. Les flux d'échange et de circulation entre la Mer Rouge et l'Océan indien par le Nil font leur jonction avec la Méditerranée à Alexandrie. Que Constantinople et Alexandrie soient en même temps que deux des plus grands ports de la Méditerranée, deux de ses plus grandes métropoles ne fait guère de doute. Il est loin d'en être de même pour Ceuta. Venise, bâtie sur un site que rien ne semblait destiner à servir de cadre à un port et une cité de renom universel est le contre-exemple qui permet d'éclairer ce point de vue.

<sup>67</sup> Voir F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966, T. I, p. 99.

<sup>68</sup> Voir A. Unali, *Le détroit de Gibraltar après la conquête portugaise de Ceuta (1415), dans la Crônica do Conde Dom Pedro de Menezes de Gomes Eanes de Zurara in Akkari Hatem (dir.), La Méditerranée médiévale. Perception et représentation*, coll. organisé par la Faculté des Lettres et Sciences humaines de l'Université de Sfax (Sfax, 16-17-18 avril 1998), Aix-en-Provence, 2002, pp. 209-219. Voir aussi M. Cherif, *Ceuta...* cit., pp. 64-65.



Cela peut conduire à la conclusion qu'un site, si bien agencé et positionné soit-il, ne devient pas pour autant une place portuaire de premier plan. Ce qui fait l'importance d'un port, c'est essentiellement son arrière-pays et la densité de ses potentialités en alternative avec son environnement maritime. Le détournement des voies d'approvisionnement de l'or du Soudan vers le Fezzan et Tunis au XIII<sup>e</sup> siècle, peut être considéré comme un des facteurs qui ont limité l'importance de Ceuta. La rivalité avec Tanger, le développement croissant de Séville et de Cadix en sont d'autres.



Fig. 1 La place de Ceuta dans le réseau méditerranéen.

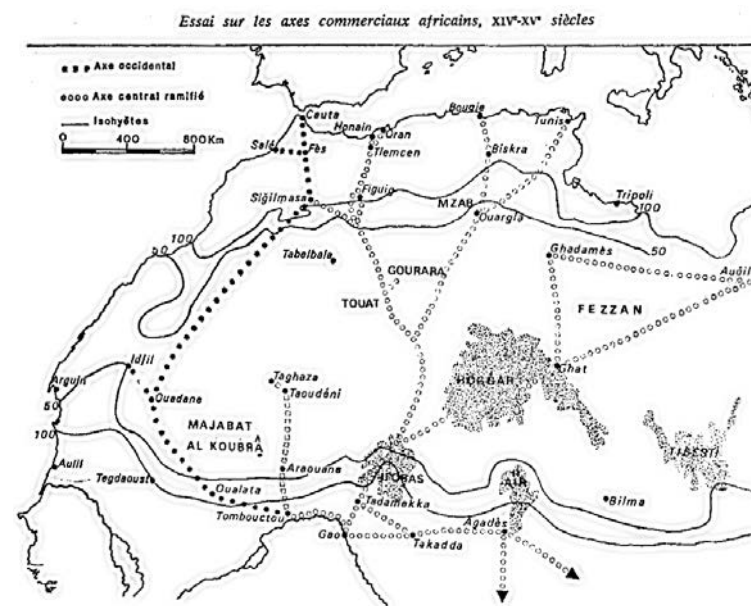
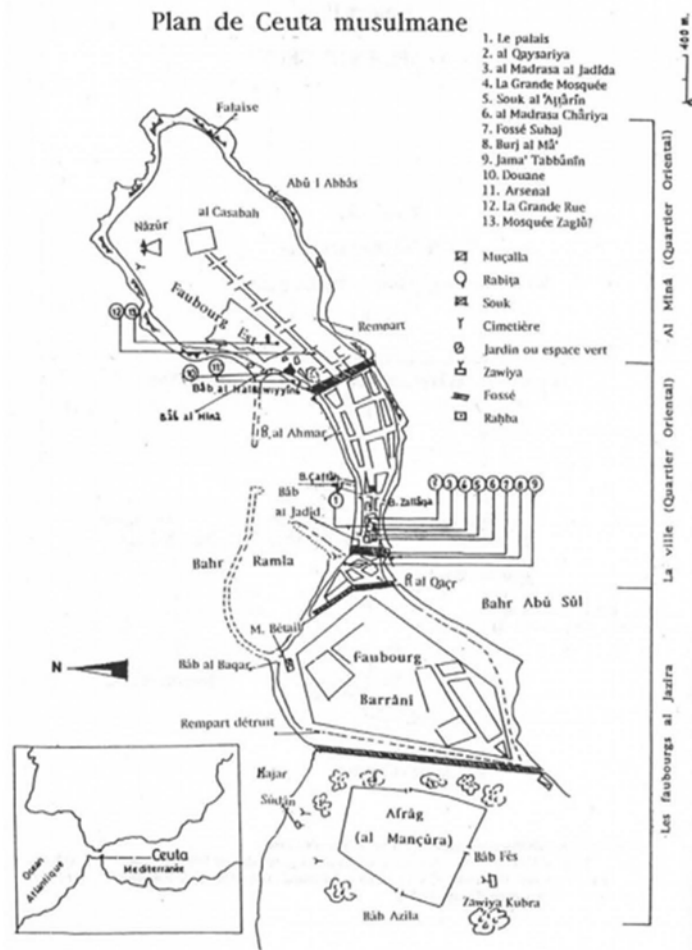


Fig. 2 La route de l'or, d'après J. Devisse, *Routes de commerce* cit., p. 370



© Editions l'Harmattan



**Fig. 3** Ceuta musulmane, d'après M. Chérif, *Ceuta aux époques almohade et mérinide*, Paris, 1996, p. 218.

© Editions l'Harmattan

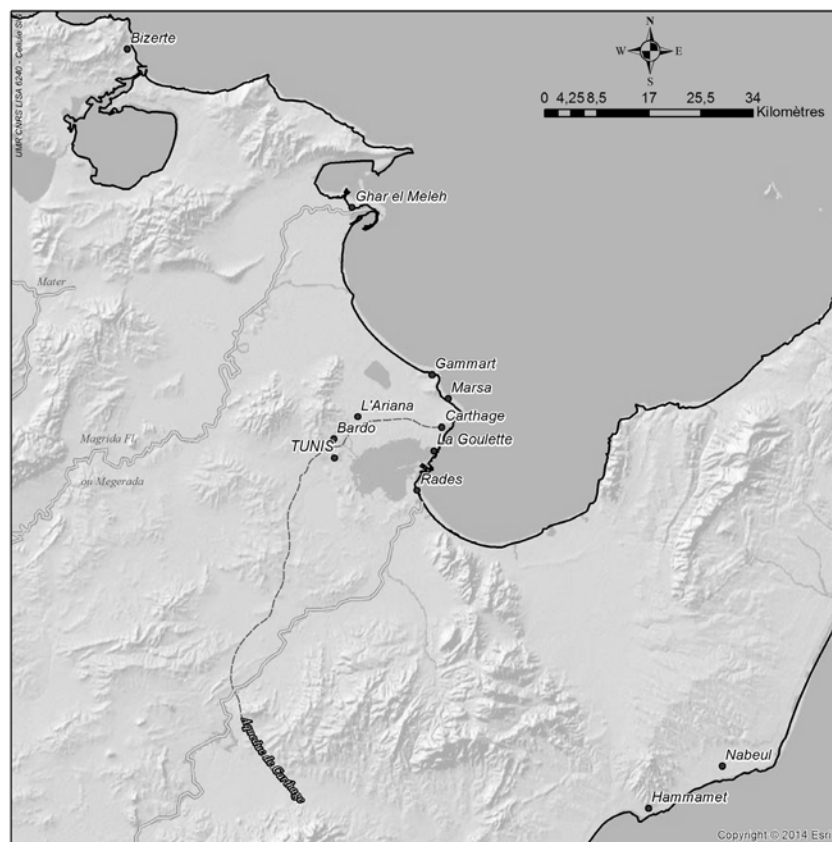
Philippe Gourdin

### LES LATINS À TUNIS AU XVe SIÈCLE CONTRIBUTION À LA POLITIQUE MARITIME DE L'EMPIRE HAFSIDE ET IMPLANTATION URBAINE

Le port de Tunis est cité pour la première fois par les chroniqueurs arabes lorsqu'ils relatent la conquête musulmane. Peu après la prise de Carthage, les conquérants établissent, en effet, une base navale à l'extrémité du lac à une dizaine de kilomètres de la mer, en creusant un port et en implantant un arsenal à l'abri des forces byzantines<sup>1</sup>. Il s'agit donc d'un port militaire. Principale ville de l'émirat hammadide aux XIe et XIIe siècles, Tunis ne devient capitale de l'ensemble de l'Ifrikiya, à la place de Kairouan et de Mahdiya, que dans la première moitié du XIIIe siècle, à l'avènement de la dynastie hafside, tandis que son port commercial supplant progressivement Sousse et les autres ports de la côte orientale et prend l'ascendant sur ceux de la côte nord du Maghreb à la fin du Moyen Âge.

Situés idéalement aux confins des deux bassins de la Méditerranée, la ville et le port de Tunis ont néanmoins connu une histoire assez heurtée comme la dynastie hafside elle-même. Né dans la première moitié du XIIIe siècle de la décomposition de l'empire almohade, l'émirat hafside a pris rapidement l'avantage sur les autres États du Maghreb résultant comme lui de cette décomposition: l'émirat abdalwadide de Tlemcen et l'émirat mérinide de Fès. Cette ascendance s'est traduite par la prise du titre califal au milieu du siècle et sa reconnaissance par les autorités de La Mecque.

<sup>1</sup> Selon certains textes, c'est Ibn al-Habhab, selon d'autres comme al-Himyari, c'est Hassan qui creuse le port et construit un arsenal. T. Mansouri, *Vie portuaire à Tunis au bas Moyen Âge (XIIe-XVe siècle)*, dans A. Baccar-Bournaz (dir.), *Tunis, Cité de la mer*, Tunis, 1999, p. 143.



**Fig. 1** - Carte des environs de Tunis

En 1270, l'échec de la croisade de Louis IX aux portes de Tunis augmente encore le prestige de la dynastie. Mais dès la fin du siècle et pendant la plus grande partie du XIV<sup>e</sup> siècle, l'émirat hafside connaît une période calamiteuse: partition du territoire en trois, voire quatre principautés; hégémonie des Mérinides de Fès qui refont l'unité du Maghreb en conquérant par deux fois l'Ifrikiya et sa capitale en 1347 et 1357. Ce n'est qu'après l'échec de l'expédition franco-génoise de Mahdiya en 1390, que le pouvoir hafside renaît progressivement profitant du déclin mérinide et, sous l'autorité de deux souverains aux très longs règnes, Abu Farès (1394-1434) et

Uthman (1435-1488), refait progressivement l'unité du territoire traditionnel hafside qui comprend grosso modo la Tunisie actuelle augmentée d'une partie de la Tripolitaine et de l'est algérien entre Bougie et Constantine, et impose sa domination sur des territoires extérieurs. Alger est conquise en 1410-1411. L'émirat de Tlemcen devient un État vassal en 1424. Abu Farès reçoit l'hommage du Mérinide de Fès et s'immisce dans la politique intérieure de l'émirat de Grenade, tandis que les confins sahariens sont maintenus dans le giron hafside par de multiples expéditions.

Au cours du règne de ces deux souverains, l'État hafside entreprend une véritable politique d'empire à l'égard de l'ensemble de ces territoires, en particulier une politique maritime. Mais la construction d'un empire hafside reste néanmoins fragile en raison des vellétés d'indépendance des territoires périphériques comme la Tripolitaine, l'émirat de Tlemcen ou les confins sahariens. Même les régions de Constantine et de Bougie qui furent des principautés hafsides indépendantes au XIV<sup>e</sup> siècle connaissent des rébellions jusqu'au milieu du XV<sup>e</sup> siècle.

Le but politique d'Abu Farès et de Uthman est d'assurer l'hégémonie de la dynastie hafside et de sa capitale Tunis sur l'Occident musulman, et d'en faire le digne successeur des empires disparus ou sur le déclin. Cet impérialisme est en effet purement interne au monde musulman, mais il suppose une force militaire moderne capable d'empêcher toute rébellion intérieure ou toute volonté d'indépendance. Les Hafsides qui manquent d'armes les demanderont aux Latins et les paieront grâce aux taxes et droits de douane acquittées par ces mêmes Latins.

Cette politique des deux souverains hafsides comporte un volet économique. La cohésion de cet ensemble de territoires aux richesses inégales exige que les régions les plus pauvres, en particulier en céréales, comme la Tripolitaine, le Sud tunisien actuel ou les confins sahariens, régions où les vellétés d'indépendance sont les plus fortes, et qui étaient traditionnellement approvisionnées par la Sicile, puissent l'être désormais par les régions excédentaires de l'empire, c'est-à-dire les régions agricoles du nord, en particulier les plateaux constantinois et ceux de l'émirat abdalwadide. On constate en effet la volonté des souverains hafsides de remplacer dans ces régions le blé sicilien par du blé produit dans l'empire, et l'absence d'exportation de blé sicilien vers le Maghreb

dans les actes des notaires de Trapani à partir du milieu du siècle marque la réussite de cette politique<sup>2</sup>.

Un tel transfert de céréales n'est cependant possible que si la paix est maintenue dans l'ensemble du territoire, ce qui n'est véritablement réalisé qu'au milieu du siècle, à la fin de la rébellion d'un prince hafside qui contrôlait la région céréalière de Constantine et ses différents ports d'exportation. Il suppose également que l'État dispose de capacités maritimes suffisantes, et l'on sait que les Hafsides manquent cruellement de bateaux pour ce type de transport. Ce sont les flottes commerciales latines qui devront non seulement assurer le transport des céréales des régions excédentaires vers les régions déficitaires, mais également offrir aux marchands musulmans des liaisons maritimes vers l'ensemble du monde musulman et faire revivre la ligne traditionnelle joignant Alexandrie à Almeria<sup>3</sup>. Dans cette optique Tunis doit devenir la grande cité portuaire de l'Occident musulman vers laquelle convergent les lignes maritimes et les marchandises de l'ensemble de la Méditerranée. Ainsi, conscients de leurs faiblesses pour mettre en œuvre leur politique d'empire, les Hafsides n'hésitent pas à s'adresser aux Latins pour qu'ils leur vendent des armes et qu'ils fassent converger leurs bateaux vers Tunis et les autres ports hafsides. Les Latins se retrouvent au cœur de la politique impériale des souverains hafsides, du moins les Latins qui acceptent les conditions hafsides, et auxquels seront concédés de nombreux avantages.

### 1. La contribution des Latins à la politique maritime des Hafsides

Contrairement à une idée généralement admise, les Hafsides disposent au XVe siècle d'une marine qui leur permet des expéditions, comme en 1424 pour repousser une attaque portugaise sur le détroit de Gibraltar<sup>4</sup>, ou l'année suivante quand une quinzaine

<sup>2</sup> Les notaires trapaniotes n'enregistrent aucun acte d'exportation de blé sicilien vers le Maghreb de 1447 jusqu'aux dernières années du siècle; une seule exception, en 1471, pour payer le rachat de captifs siciliens: Ph. Gourdin, *Les relations politiques et économiques entre l'Italie tyrrhénienne et le Maghreb au XVe siècle. Les Latins dans l'empire hafside*, à paraître.

<sup>3</sup> Telle qu'elle est mise en évidence par les archives de la Geniza du Caire pour le XIe siècle.

<sup>4</sup> R. Brunschvig, *La Berbérie orientale sous les Hafsides des origines à la fin du XVe siècle*, I, Paris, 1940, p. 227.

de navires, dont dix galères, débarquent par surprise à Mazara en Sicile, tandis que l'on sait qu'au même moment vingt-cinq galères de grande taille, dont trois pour le transport de quarante chevaux, sont en construction dans les dix arsenaux de l'empire<sup>5</sup>. Encore en 1459, des galères hafsides menacent Ceuta<sup>6</sup>. Mais les Hafsides manquent de marine commerciale de grande capacité et les traités qu'ils signent avec les puissances maritimes latines, comportent des clauses destinées à pallier cette faiblesse.

Une première clause, fort ancienne, qui peut paraître symbolique, montre néanmoins cette faiblesse maritime. Elle oblige tous les bateaux latins à livrer gratuitement des agrès à chacun de leurs voyages. On retrouve cette obligation au XVe siècle, mais elle sera progressivement remplacée par une taxe<sup>7</sup>. D'autres clauses de portée plus notable, également anciennes puisqu'on en trouve des exemples dès le XIIIe siècle, confirment le manque de capacités maritimes hafsides et la volonté des souverains d'y remédier par une politique destinée à attirer les marchands et les bateaux latins à Tunis. La principale mesure est un «droit de réquisition» du souverain ou de son chef de douane sur un tiers des bateaux latins se trouvant dans les ports hafsides. Il ne s'agit pas de la confiscation de navires ou d'une quelconque application du «droit d'arrêt»<sup>8</sup> permettant au souverain de s'emparer par la force des navires latins, ce qui n'aurait rien d'une mesure favorable aux marines latines et aurait certainement pour conséquences de les éloigner des côtes hafsides, mais de mettre des bateaux à la disposition du souverain

<sup>5</sup> Trois galères pour le transport de quarante chevaux à Tunis, une galère à Alger, quatre à Bougie, quatre à Collo, une à Bizerte, une à Mahdiya plus une autre plus petite, une à Djerba, deux à Sfax, trois à Gabès et quatre à Tripoli. Lettre des officiels de Mazara, Biblioteca Fardelliana de Trapani, Atti del Senato, I, f° 248. C. Trasselli, *Sicilia, Levante e Tunisia nei secoli XIV e XV*, Trapani, 1952, p. 63.

<sup>6</sup> Le gouverneur de Ceuta prévient l'alcalde de Tarifa que des galères hafsides sont arrivées à Velez: J.-E. López de Coca Castañer, *Granada y la expansión portuguesa en el Maghreb extremo*, in *Homenaje al profesor D. José Martínez Gijón*, «Historia. Instituciones. Documentos», 25 (1998), documents 1 et 2, pp. 366-367.

<sup>7</sup> Dans le traité de 1392 entre Venise et le souverain hafside, chaque navire vénitien abordant le port de Tunis doit livrer *unam sparcinam* et payer 3 doubles d'or (article 16). En 1505, l'ambassadeur génois, Gaspar de Sopranis Donato, reçoit pour instruction de se plaindre auprès du souverain hafside du remplacement de l'habitude de payer un agrès par bateau par une taxe qui est considérée comme une *mangaria*: Archivio di Stato de Gênes (ASG), Busta Africa, 2774C, 1505; E. Marengo, *Genova e Tunisi, 1388-1515*, «Atti della Società ligure di Storia Patria», XXXII (1901), p. 223.

<sup>8</sup> Contrairement à l'opinion de Louis de Mas Latrie.

ou des marchands maures, ces derniers payant le prix de location. Par cette mesure, le souverain offre aux marines commerciales latines la possibilité de remplir leurs navires avec des marchandises maures. Les traités donnent des garanties aux patrons latins, comme celle de se faire payer l'intégralité du nolis, même si la cargaison n'est pas complète. Il est certain que pour que ce «droit de réquisition» puisse atteindre son but qui est de fournir des capacités maritimes à l'État pour ses transports de blé ou aux marchands maures pour leur commerce, il faut proposer aux patrons latins des conditions favorables dans les ports hafside pour leur propres activités. Plus les ports hafside seront attractifs, plus les navires latins y seront nombreux, et plus l'État et les marchands locaux pourront disposer de capacités de transport.

Cette mise à disposition des autorités hafside d'un tiers des capacités maritimes de certaines nations latines présentes dans les ports de l'émirat date du début de la dynastie hafside puisque les premières mentions de cette clause se trouvent dans le traité de 1234 pour Pise, celui de 1236 pour Gênes et de 1278 pour la Couronne d'Aragon<sup>9</sup>. Le traité pisan précise, en outre, que c'est le consul qui doit choisir les bateaux mis à disposition. La même clause se retrouve dans la plupart des traités de la fin du XIIIe et de la première moitié du XIVe siècle: 1264, 1313 et 1353 pour Pise. 1272 et 1343 pour Gênes. 1285, 1308 et 1314 pour la Couronne d'Aragon<sup>10</sup>; mais le traité de 1323 entre Jacques II et l'émir de Tunis et de Bougie n'évoque dans son article 32 que la possibilité pour le souverain hafside d'utiliser des bateaux catalans, sans en faire une obligation ni préciser la capacité maritime requise, et dans celui de 1360 entre Pierre IV et le sultan de Tunis cette possibilité a disparu<sup>11</sup>. En revanche, cette clause est absente de tous

<sup>9</sup> Ces traités, à l'exception du traité de 1343 entre Gênes et Tunis, sont publiés dans L. de Mas Latrie, *Traités de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge*, 2 vol., Paris, 1866. Traité de 1343: G. Petti Balbi, *Il trattato del 1343 tra Genova e Tunisi*, «Saggi e documenti», I, Gênes (1978), pp. 295-322 (repris dans G. Petti Balbi, *Una città e il suo mare. Genova nel Mediterraneo*, Bologne, 1991, pp. 214-222).

<sup>10</sup> Ch.-E. Dufourcq mentionne la mise à disposition des Mérinides et des Hafside de Bougie de bateaux catalans par Jacques II en 1309, moyennant un prix de 500 dinars d'or par mois et par bateau. Ch.-E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècles. De la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abou-l-Hasan (1331)*, Paris, 1966, p. 541.

<sup>11</sup> Traité de 1360 entre le roi d'Aragon Pierre IV et l'émir de Tunis. D. Isidoro de las Cagigas, *Un traité de paix entre Pierre IV d'Aragon et le sultan de Tunis Abu Ishaq*

les traités signés avec Venise à cette époque et on peut sans doute expliquer cette absence par la plus faible présence des Vénitiens en Méditerranée occidentale et donc, le moindre intérêt des Hafside pour leurs capacités maritimes<sup>12</sup>. Quant à l'évolution de cette mesure dans le traité de 1323 avec la Couronne d'Aragon, et sa disparition dans celui de 1360, elle rend compte probablement de la place réduite de Tunis dans la politique maritime de Jacques II à l'égard de l'ensemble des ports de la côte nord du Maghreb, puis du rapport de force entre les deux partenaires<sup>13</sup>. Après l'expédition franco-génoise de 1390 à Mahdiya, les traités signés entre l'émirat et les puissances maritimes latines ne consacrent aucun article à cette clause; il s'agit avant tout de rétablir la paix après l'échec de l'expédition chrétienne, en vue de la reprise des relations commerciales normales, c'est-à-dire en éradiquant la course; il en est ainsi dans les traités de 1392 avec Venise et Gênes, comme dans celui de 1397 avec Pise.

La reprise de cette clause au XVe siècle dans la plupart des traités signés par Abu Farès et Uthman marque leur volonté de rétablir et de développer leurs relations politiques et économiques avec les États latins. Il existe cependant des différences sensibles de traitement selon les partenaires européens. Cette possibilité de «réquisitionner» un tiers des capacités maritimes du partenaire latin réapparaît dès 1403 dans le traité signé par Abu Farès avec la Couronne d'Aragon et la Sicile, mais la recrudescence de la course l'a rapidement rendue caduque et l'on ignore si les trêves qui ont été conclues par la suite ont permis de la mettre en application. Il est certain, en revanche, que le projet de traité rédigé à Naples en 1444 par Alphonse le Magnanime, et que Uthman refusera, ne comporte aucun article mentionnant cette possibilité, de même

II, «Hesperis», XIX (1934), pp. 65-77. A. Alarcon y Santón, R. Garcia de Linares, *Los documentos árabes diplomáticos del Archivo de la Corona d'Aragón*, Madrid, 1940, pp. 311-320.

<sup>12</sup> Ce qui n'empêche pas les Vénitiens d'obtenir dès le XIIIe siècle, en cas de disette, l'autorisation d'extraire des ports hafside une certaine quantité de blé pour leur propre consommation, ce que les souverains réservent uniquement aux nations amies.

<sup>13</sup> Tunis est la destination de moins de 10% des voyages de navires catalans vers le Maghreb répertoriés par Charles-Emmanuel Dufourcq pour le début du XIVe siècle, ce qui est confirmé par l'étude de María Dolores López Pérez pour l'ensemble du siècle. Ch.-E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghrib* cit., Tableaux III, IV et V, pp. 596-604. M.-D. López Pérez, *La Corona de Aragón y el Maghreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelone, 1995.



que le traité signé en 1478 entre Uthman et le roi de Naples Ferdinand I<sup>er</sup><sup>14</sup>. En définitive, seules les cités maritimes du nord de l'Italie sont concernées pendant le XVe siècle, au premier chef, Venise et Gênes. Le traité de 1427 avec Venise est l'exacte reproduction de celui de 1392 auquel deux paragraphes sont ajoutés, dont un concerne cette clause de «réquisition». C'est la première fois que la cité vénitienne s'engage à offrir aux Hafside un tiers de la capacité maritime de ses navires qui abordent les ports de l'émirat, tandis que le traité de 1433 avec Gênes reprend la clause de «réquisition» telle qu'elle existait les siècles précédents. Venise et Gênes renouvelleront leur traité régulièrement tout au long du siècle. Florence, désormais maîtresse de Pise, signe en 1421 avec Abu Farès un traité qui ne prévoit aucune mise à disposition de bateaux toscans pour le transport de marchandises hafside, ce qui rend compte de la faiblesse de la marine pisane en ce début de siècle. Le traité de 1445 comporte, en revanche, une clause analogue à celle que l'on trouve dans les traités avec Gênes et Venise. Entre-temps, Florence s'est dotée d'un système de galées qui touchent le port de Tunis.

La présence ou l'absence de cette clause de mise à disposition de capacités maritimes latines que les souverains pourront utiliser comme bon leur semble<sup>15</sup>, permet de suivre les lignes directrices de la politique hafside à l'égard des nations latines. Abu Farès et Uthman écartent celles qui ont des politiques agressives ou dont les capacités maritimes sont trop réduites et recherchent l'amitié de celles qui disposent d'une marine commerciale importante et qui s'engagent à faire escale dans les ports hafside de façon régulière. On peut, certes, s'interroger sur la réalité de cette politique qui apparaît de manière formelle dans les traités. On en trouve, toutefois, une application directe, à l'époque d'Abu Farès et de Uthman, dans le transport de blé de Stora, le port de Constantine, ou des ports de l'émirat de Tlemcen, vers la côte orientale, en particulier vers Djerba ou Tripoli, dont on pourrait donner de nombreux exemples. Je citerai seulement un contrat signé à Gênes en 1456 précisant qu'une nave devra se rendre à Stora et charger 2 100 mines de blé.

<sup>14</sup> *Potestas data per dominum Regem ambasiatoribus quos dictus dominus Rex ad regem Tunisi mittit de presenti*, 12/02/1444. F. Cerone, *Alfonso il Magnanimo ed Abu 'Omar 'Othman*, «Archivio Storico per la Sicilia Orientale», X (1913), pp. 25-33. J. Ribera, *Tratado de paz ó tregua entre Fernando I el Bastardo, rey de Nápoles y Abuámar, rey de Túnez*, in *Centenario della nascita di Michele Amari*, II, Palerme, 1910, pp. 373-386.

<sup>15</sup> *Il principe dei credenti adoprerà il detto [legno] come vorrà* précise l'article 4 du traité de 1445 avec Florence: L. de Mas Latrie... cit., p. 356.

Le patron ne saura qu'à Stora où il doit livrer le blé: soit à Gênes au prix de onze sous la mine, s'il reçoit une autorisation de traite, soit à Tripoli au prix d'un demi-double par cafis si le souverain lui en donne l'ordre<sup>16</sup>. Si c'est Tripoli et que la nave ne s'y rend pas, des mesures de rétorsion sont prévues. Deux membres de la famille Spinola se retrouvent en prison à Sfax parce que l'un des leurs, Lucchese Spinola, patron de navire, n'a pas livré le blé comme prévu<sup>17</sup>. La réquisition de navires se fait aussi au profit des marchands maures; les navires qui ont livré du blé sur la côte sud reviennent à Tunis chargés de marchandises appartenant aux marchands locaux.

Cette politique est complétée par plusieurs mesures fiscales incitatives. Le nolis des bateaux réquisitionnés est exempté de droits de douane et peut être utilisé pour l'achat de marchandises locales, également hors taxe. De même, si un patron latin vend son navire à des Maures, la transaction ne subira aucune taxe et son produit pourra être employé à des achats également hors taxe. Il s'agit, en fait, d'une mesure ancienne qui était réservée aux transactions entre chrétiens en paix avec l'émirat, et qui est étendue progressivement aux marchands hafside dans certains traités. Cette exemption de droit sur la vente de bateaux à des musulmans apparaît pour la première fois de manière explicite dans le traité de 1272 avec Gênes et sera répétée en 1343 et 1433<sup>18</sup>. Une clause identique existe dans le traité de 1403 avec la Couronne d'Aragon<sup>19</sup>. Ces fortes incitations fiscales sont naturellement un encouragement à la vente et à la location des bateaux latins aux Maures. Les sources témoignant de ces incitations fiscales sont néanmoins assez rares. Toutefois la nave de Lucchese Spinola qui n'a pas livré son blé comme prévu, appartient pour un quart au souverain, ce qui naturellement aggrave son cas<sup>20</sup>.

<sup>16</sup> ASG, Notai Antichi 729, not. Oberto Foglietta, F. 9, n° 411, 12/12/1464. J. Heers, *Gênes et l'Afrique du Nord vers 1450. Les voyages per costeriam*, «Anuario de Estudios medievales», 21 (1991), p. 241.

<sup>17</sup> Porter du grain à Gênes alors que la livraison est prévue à Tripoli est un motif de rupture de la paix, voir, *Lettre de Uthman à la Commune de Gênes de 1452*, in L. de Mas Latrie... cit., p. 146.

<sup>18</sup> Vente de bateaux *alicui Saraceno vel Christiano qui sit sub pace dicte regie Majestatis*, précise l'article 14 du traité de 1433, L. de Mas Latrie... cit., p. 136.

<sup>19</sup> Article 28. J. Ribera, *Tratado de paz*... cit.

<sup>20</sup> Lettres de Uthman et du chef de la douane de Tunis à la Commune de Gênes, 08/02/1452. M. Amari, *Nuovi ricordi arabi sulla storia di Genova*, «Atti della Società ligure di Storia Patria», V, fasc. IV (1873), p. 621.

Cependant les traités ne détaillent pas toutes les obligations des nations amies. C'est le cas des livraisons d'armes sur lesquelles je ne m'étendrai pas. Je citerai seulement une supplique de 1423 adressée à Martin V par Giovanni de Campofregoso, frère du doge de Gênes et patron de navire qui a été envoyé à Tunis en 1420-1421 contrevenant ainsi à la politique de *devetum*. Il explique que la ville de Gênes était soumise au blocus du duc de Milan et du roi d'Aragon, et ne pouvait plus recevoir de blé lombard, et qu'il a obtenu de l'émir de Tunis un accord global de paix comportant la promesse de livraison de blé ifrikiyen et la libération de captifs ligures contre la livraison de marchandises interdites, autrement dit des armes<sup>21</sup>. De même les traités ne mentionnent pas les lignes de galées de Florence et de Venise dont l'ouverture est négociée en marge de ces traités, mais dont les escales en pays hafside, selon toute vraisemblance, deviennent des obligations une fois le traité signé.

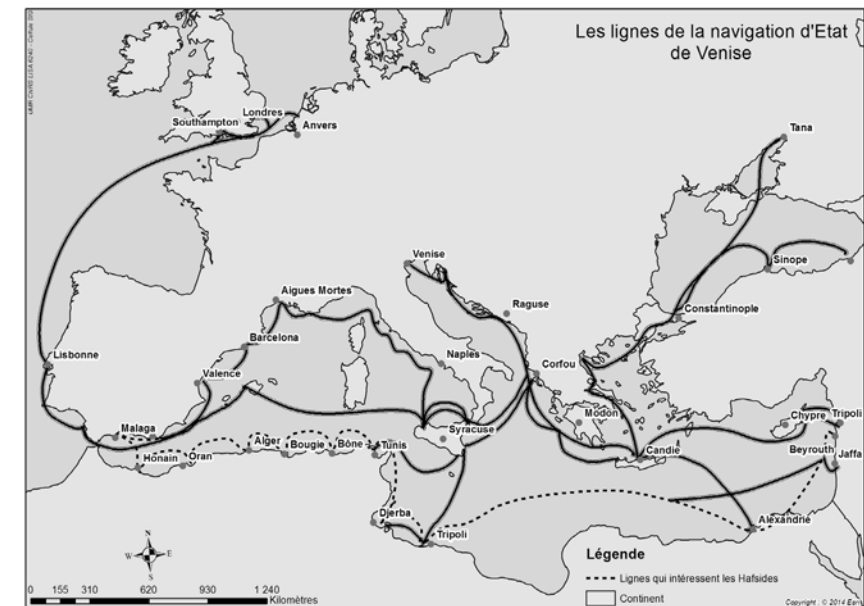
Il semble que ce soit en 1427 qu'est envisagée la première escale à Tunis d'une ligne régulière de galées d'État, au cours d'une ambassade florentine à Tunis<sup>22</sup>. Dans les instructions que reçoit l'ambassadeur florentin, les Hafside apparaissent comme les principaux demandeurs et les Florentins sont même réticents; ces derniers demandent des garanties de chargement et le regroupement préalable des marchandises maures pour limiter le temps d'escale et éviter les frais. Ils veulent être prévenus au cours de leur escale de Sicile de la quantité de marchandises à transporter avant de décider de se rendre à Tunis. Il s'agit dans un premier temps d'ajouter l'escale de Tunis et de Sousse à la ligne florentine d'Alexandrie qui a été créée en 1422<sup>23</sup>. On ignore la date effective de la première escale à Tunis de cette ligne, d'autant plus que la ligne vers Alexandrie est interrompue pour fait de guerre jusqu'à sa reprise en 1435; elle devient plus régulière à partir de 1442, puis après une autre interruption pour cause de guerre en Italie

<sup>21</sup> Supplique de Giovanni de Campofregoso à Martin V, B. Nogara, D. Puncuh, A. Roncallo, *Suppliche di Martino V relative alla Liguria*. I, *Diocesi di Genova*, «Atti della Società ligure di Storia Patria», n.s., XIII (1973), p. 148, document n° 151 du 18/03/1423.

<sup>22</sup> Instructions données à Roberto Ghetti, M. Amari, *Diplomi arabi del real archivio fiorentino*, Appendice, Florence, 1867, p. 14.

<sup>23</sup> La première ligne de galées florentines atteint Alexandrie en 1422 après une escale à Rhodes, M.-E. Mallett, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, 1967, Appendix A, p. 153.

entre 1447 et 1452, Tunis et la Barbarie sont touchées par deux routes, l'une en direction d'Alexandrie, l'autre qui irrigue la côte nord du Maghreb. Le dernier convoi date de 1478-79; c'est d'ailleurs le dernier convoi connu du système des galées d'État florentines. Quoi qu'il en soit, la première ligne de galées d'État passant par Tunis est florentine et elle a été mise en place à la demande du souverain hafside pour relier Tunis à Alexandrie, puis à l'ensemble des ports de la côte nord ainsi que Malaga et Almeria dans le royaume de Grenade.



**Fig. 2** - Carte des lignes de galées d'État de Venise qui met en évidence les portions de lignes qui intéressent les Hafside, d'après D. Stöckly, *Le système de l'incanto des galées à Venise (fin XIIIe-milieu XVe siècle)*, Leyde, 1995, p. 5

Il en est de même avec les galées de Venise qui doivent rayonner autour de Tunis pour en faire le plus grand port de l'Occident musulman et le relier à la fois à Tripoli et Alexandrie à l'est et aux ports de la côte nord et à ceux du royaume de Grenade vers l'ouest.

Il est probable que l'irrégularité des galées florentines a incité les Hafside à négocier l'arrivée des Vénitiens qui, de leur côté complètent leur réseau en Méditerranée occidentale après l'éta-

blissement de la ligne d'Aigues-Mortes en 1412 (les deux lignes se rejoignent à Valence). Les galées vénitiennes de Barbarie assurent leur premier voyage en 1437 et fonctionneront avec une grande régularité jusqu'en 1508, à l'exception des années de guerre, puis disparaîtront progressivement à la suite des bouleversements politiques en Méditerranée occidentale. C'est aussi pour pallier les déficiences du système florentin vers Alexandrie que les Hafside sont demandeurs d'une nouvelle ligne reliant Tunis à Tripoli et Alexandrie dont les conditions d'exploitation sont probablement discutées en 1456 à l'occasion du renouvellement de leur traité avec Venise. C'est en 1460 qu'est effectué le premier voyage de la ligne du *Trafego*, mais cette ligne sera beaucoup plus irrégulière que celle de Barbarie et le dernier convoi aura lieu en 1506-1507. Doris Stöckly et Bernard Doumerc soulignent le risque financier de ces deux lignes vénitiennes vers le Maghreb, leur caractère souvent déficitaire, le bas niveau des enchères et le besoin de subventions pour les faire fonctionner<sup>24</sup>. Il n'est pourtant pas question de les supprimer, sauf en cas de force majeure comme la guerre. N'est-ce pas la preuve que les Vénitiens, comme les Florentins avant eux, sont tenus de faire circuler ces convois qui sont mis à la disposition du souverain hafside et des marchands maures. Chaque fois que la ligne du *Trafego* ou de Barbarie est interrompue, la cour hafside envoie une lettre de protestation à la République l'accusant de ne pas tenir ses engagements et la menaçant de représailles<sup>25</sup>.

Ainsi, les lignes de galées d'État de Florence et de Venise répondent à la volonté des Hafside de faire de Tunis le grand port de l'Occident musulman et donc de le relier à l'ensemble des ports musulmans tant en Orient qu'en Occident et, accessoirement, aux ports du monde latin. Les Florentins et les Vénitiens contribuent donc activement, comme les Génois qui assurent l'essentiel du transport des céréales à l'intérieur de l'empire, à la poli-

<sup>24</sup> D. Stöckly, *Les premiers convois de galées commerciales vénitiennes en direction de la Barbarie au milieu du XVe siècle*, «Cahiers de Tunisie», XXXVIII, n° 155-156, (1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> trimestres 1992), p. 484. B. Doumerc, D. Stöckly, *L'évolution du capitalisme marchand à Venise. Le financement des galères da mercato à la fin du XVe siècle*, «Annales E. S. C.» (1995), pp. 133-157.

<sup>25</sup> En 1499, la *muda* de *Trafego* est supprimée et celle de Barbarie est écourtée parce que les galées doivent rejoindre l'escadre vénitienne près de Corfou pour lutter contre les Turcs. Après deux années sans *mude*, l'émir de Tunis confisque, en représailles, 78 caisses de corail maghrébin qui devaient être transportées à Alexandrie et s'en prend aux marchands vénitiens de Tunis: F. Stefani (dir.), *I Diari di Mario Sanuto*, Venise, 1879, I, col 1262-1263.

tique maritime mise en place par Abu Farès et Uthman. On peut remarquer que certaines des clauses maritimes qui régissent les relations entre le souverain hafside et les nations latines sont anciennes puisqu'elles existaient déjà au XIII<sup>e</sup> siècle, ce qui dénote une certaine permanence du rôle que les Hafside assignent aux Latins avec lesquels ils signent des traités. Ce qui est nouveau, en revanche, au XVe siècle, c'est non seulement l'intensification de cette politique à l'égard des nations latines amies avec, entre autres, la création des lignes de galées qui font de Tunis la grande capitale portuaire de l'Occident musulman; mais c'est surtout que l'on peut relier cette politique maritime destinée aux Latins à une politique d'empire interne au monde musulman qui doit assurer à la dynastie hafside l'hégémonie dans l'Occident musulman, et à sa capitale portuaire Tunis une place équivalente à celle d'Alexandrie en Orient. Cette politique d'empire n'aura qu'un temps. Dès la mort de Uthman, en 1488, l'instabilité du pouvoir à Tunis, la perte progressive de contrôle des territoires périphériques, l'entrée des Turcs en Méditerranée occidentale à la suite de la guerre de Grenade et la politique espagnole d'occupation partielle des côtes maghrébines affaiblissent considérablement l'émirat hafside. Les Vénitiens et les Génois continuent néanmoins à fréquenter Tunis et les autres ports hafside, mais Venise, de plus en plus impliquée dans la lutte contre les Turcs, abandonne progressivement les lignes de galées du *Trafego* et de Barbarie, et doit renoncer à ses livraisons d'armes. Gênes, de son côté, continue d'assurer le transport des céréales à l'intérieur du territoire hafside<sup>26</sup>, mais sans doute à une échelle plus réduite depuis la reprise des importations de céréales siciliennes ou venant de l'Italie du Sud<sup>27</sup>. Si les bateaux génois participent à ce trafic et continuent de fréquenter le port de Tunis, ils ne sont plus partie prenante d'une véritable politique maritime d'empire.

<sup>26</sup> Les Hafside n'ont plus la maîtrise des plateaux de l'émirat abdalwadide. Cependant les Génois continuent à transporter du blé de la région de Bône pour l'émir de Tunis en 1512. Sur ordre du consul, un patron doit se rendre à Bône pour charger du blé pour l'émir. Le patron exige un acte écrit, faute de quoi il refusera: ASG, Notai Antichi 1471, Agostino Testa, 12/09/1512.

<sup>27</sup> Reprise des importations de blé à partir de 1490 en provenance de l'Italie du Sud (Pouilles) et de 1492 en provenance de Sicile. ASG, Notai Antichi 1290, Antonio Pastorino, F4, n° 294, 27/03/1490, enregistre un transport de blé des Pouilles vers Tunis. AS Trapani, Notaire Andrea Sesta 8831, 16/01/1492, transport de blé de Sicile vers Bizerte, Sousse et Mahdiya.



## 2. L'implantation urbaine des Latins dans le quartier portuaire de Tunis

### Les sources

Toutes les descriptions de Tunis, celles d'Anselme Adorno en 1470, de Jean-Léon l'Africain vers 1525, de Marmol ou de Petrus Bizarus au temps du protectorat espagnol sur l'émirat hafside<sup>28</sup>, s'accordent avec les représentations iconographiques plus tardives conservées dans les archives, comme le «Plan de la ville de Tunis et de ses environs» de Jacques-Nicolas Bellin<sup>29</sup> qui date du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et qui sera utilisé pour tenter de localiser les lieux d'activité des Latins dans la cité portuaire. Seules les limites exactes des faubourgs nord et sud de la ville qui, d'ailleurs, ne sont pas véritablement connues pour la période médiévale, ont pu varier entre le XVe et le XVIII<sup>e</sup> siècle.

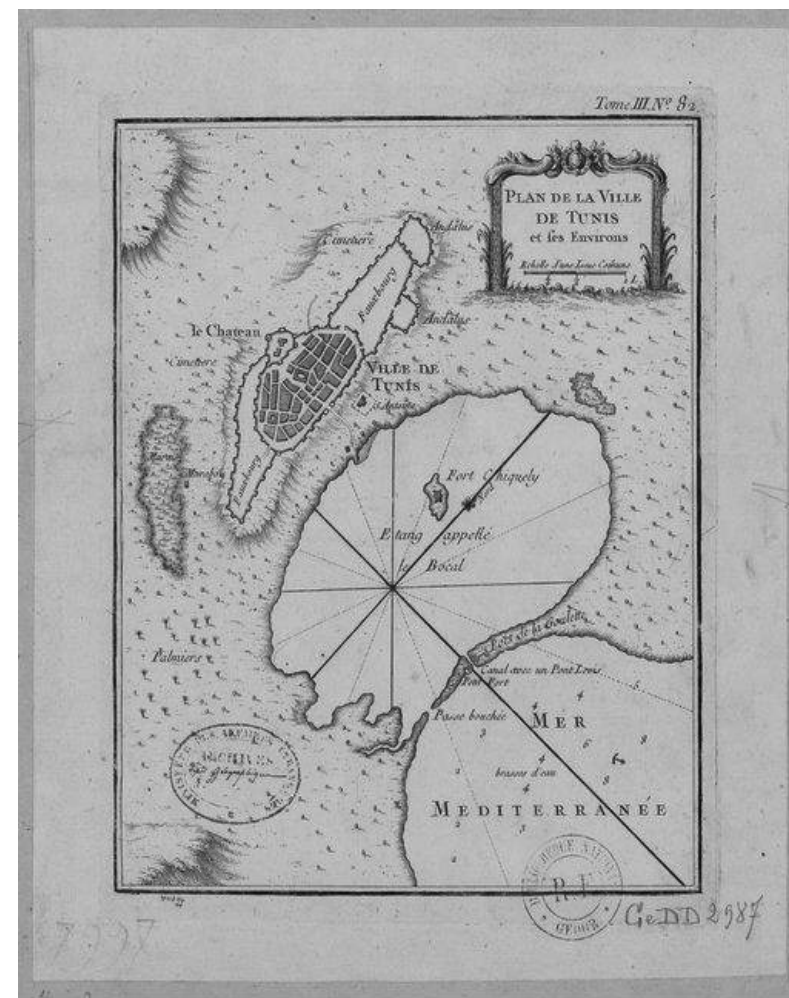
La ville de Tunis se compose d'un noyau central de forme ovale, la médina entourée de murs, dont la grande dimension est orientée nord-sud, à laquelle sont accolés la *Kasba* à l'ouest et deux faubourgs, l'un au nord, l'autre au sud, également entourés de murs<sup>30</sup>, ces derniers communiquant avec la médina par plusieurs portes. A l'est de la médina, près de la porte Bâb al-Bahr (Porte de la mer), se trouve un troisième faubourg sans rempart où sont regroupés les *funduqs* des marchands latins. Au-delà de ce faubourg, vers l'est, une grande esplanade mène au lac distant d'un demi mille de la médina, et au bord duquel se trouve l'arsenal, «un

<sup>28</sup> J. Heers, G. de Groer (éd. et trad.), *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-1471)*, Paris, 1978, pp. 103-107. J.-L. l'Africain, *Description de l'Afrique* (A. Épaulard, trad.), II, Paris, 1981, p. 382. N. Perrot sieur d'Ablancourt, *L'Afrique de Marmol*, II, Paris, 1667, pp. 448-449, 452. Petrus Bizarus, *Senatus Populique Genuensium rerum domi forisque gestarum Historiae atque Annales*, Anvers, 1579 p. 156. La seule véritable description de la ville par un auteur musulman est celle d'Al-Bakri qui ne mentionne pas les faubourgs dont l'existence n'est véritablement établie qu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle avec la construction de mosquées à *khutba*. Al Umari mentionne trois faubourgs qui entourent la médina en 1337. A. Daoulati, *Tunis sous les Hafside*, Tunis, 1976, pp. 139, 148-149. Idrisi ne décrit que le lac de Tunis, Idrisi, *La première géographie de l'Occident* (H. Bresc, A. Nef, éd.), Paris, 1999, p. 188.

<sup>29</sup> Jacques-Nicolas Bellin (1703-1772), *Plan de la ville de Tunis et de ses environs (1740-1749)*. Dépôt des cartes et plans de la marine, BnF, Ge DD2987.

<sup>30</sup> La *kasba* date de l'époque almohade. La première mention de la construction de remparts entourant les faubourgs date de 717/1317. Ibn Khaldûn, *Histoire des Berbères* (de Slane, trad.), II, Paris, 1969, p. 449.

espace clos de murs percé de deux portes, l'une sur le lac... l'autre donnant sur la cité... En continuant le long du lac, on trouve un autre bâtiment au dessus du lac appelé la Douane»<sup>31</sup>.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

**Fig. 3** Plan de la ville de Tunis (Jacques-Nicolas Bellin, BnF, Cartes et plans, Ge DD 2987)

<sup>31</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno...* cit., p. 105.



Le lac de Tunis communique avec la mer par un goulet étroit Farm al-Wādī (bouche du fleuve), autrement dit La Goulette, distant de six milles de la ville. Un canal reliant La Goulette à la ville a été creusé, mais sa faible profondeur ne permet le passage que des petites embarcations<sup>32</sup>. Au XIIe siècle, selon la description d'Idrisi, les bateaux de guerre et de commerce passent un à un le Farm al-Wādī, jettent l'ancre dans un lieu où la profondeur du lac est suffisante, puis déchargent leurs marchandises dans de petites barques qui peuvent atteindre la ville<sup>33</sup>.

Les sources sont avares d'informations concernant les lieux fréquentés par les Latins et s'ils sont parfois nommés, leur localisation précise est rarement indiquée. Les traités mentionnent dès le XIIIe siècle les *funduqs* mis à la disposition des marchands latins par le souverain hafside, précisant généralement qu'ils servent d'habitation, de lieu de stockage de leurs marchandises, qu'ils peuvent avoir une chapelle, un cimetière et un four. Mais il faut attendre la description d'Adorno en 1470 pour avoir une idée précise de leur localisation, à l'extérieur de la médina, près de Bāb al Bahr<sup>34</sup>. Ces mêmes traités précisent, également, que les bateaux chrétiens restent ancrés au large de la Goulette, que les marchandises sont obligatoirement déchargées dans des barques mises à la disposition des marchands latins par la douane, qui sont seules autorisées à accoster à La Goulette, à traverser le Farm al-Wādī et à rejoindre la ville<sup>35</sup>. Les meilleures sources pour tenter de localiser les lieux d'activité des Latins dans la cité portuaire de Tunis sont les actes des notaires latins qui ont résidé sur place. À la mention plus ou moins précise du lieu de rédaction des actes s'ajoutent parfois des indications sur la localisation des activités des La-

<sup>32</sup> «L'arsenal touche au port et le port au lac, lequel communique avec la mer». Al-Bakri, *Description de l'Afrique septentrionale*, Paris, 1965, pp. 83-84.

<sup>33</sup> Idrisi, *La première géographie de l'Occident...* cit., p. 188.

<sup>34</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno...* cit., p. 103. A. Schaube situe les *funduqs* du côté de la Goulette, A. Schaube, *Storia del commercio dei popoli latini del Mediterraneo sino alla fine delle crociate* (trad. it. P. Bonfante), Turin, 1910, pp. 353-374.

<sup>35</sup> Plusieurs traités précisent que si le souverain accordait à une nation latine le droit pour leurs embarcations d'accoster à La Goulette ou de rejoindre la ville, le souverain serait tenu d'accorder la même possibilité à la nation concernée par le traité. Par exemple l'article 25 du traité avec Gênes de 1433: *Si acciderit quod curia regie Majestatis concederet alicui Christiano, aliquo modo, quod barche vel ligna eorum venirent ad Guletam Tunice, seu usque ad duganam, teneatur ipsa regia Majestas similiter concedere ipsis Januensibus*, in L. de Mas Latrie... cit., p. 138.

tins résidant à Tunis de façon permanente ou passagère. Les archives n'en conservent malheureusement qu'un très petit nombre et les informations qu'ils transmettent sont souvent décevantes. Les actes de Pietro Battifoglio des années 1288-1289, étudiés par Georges Jehel et publiés par Geo Pistarino<sup>36</sup>, mentionnent l'existence de plusieurs *funduqs* sans préciser leur localisation, deux pour les Génois, un *funduq* ancien et un *funduq* neuf, et un pour chacune des autres nations; les Pisans, les Siciliens, les Catalans et les Marseillais. Il n'est pas certain qu'il s'agit de bâtiments différents puisque les traités du XIIIe siècle disent qu'un mur doit séparer le *funduq* des Génois de celui des Pisans<sup>37</sup>; les deux *funduqs* sont donc bien séparés, mais font partie d'un même bâtiment. Les autres lieux nommés par le notaire sont la douane, la Gabelle des vins, le palais du souverain – autrement dit la *Kasba* –, La Goulette et le port *in ripa maris*. Si la localisation du palais et du port est connue, il n'en est pas de même pour la Gabelle du vin. Selon Geo Pistarino la Gabelle du vin se trouverait à La Goulette car deux actes sont instrumentés par le notaire, l'un à La Goulette, l'autre à la Gabelle, le même jour et à la même heure; mais cette interprétation est contredite par un acte daté de 1287 du notaire sicilien Adamo de Citella qui prévoit un transport de vin sicilien de Palerme à La Goulette et de La Goulette jusqu'à la Gabelle. Il y a tout lieu de penser que cette Gabelle est située sur la rive du lac près de la ville et de la douane<sup>38</sup>.

Pour le XIVe siècle, on connaît l'existence de quelques notaires ayant effectué des séjours à Tunis, mais leurs actes n'ont pas été retrouvés dans les archives<sup>39</sup>. En revanche, pour la seconde par-

<sup>36</sup> G. Jehel, *Les Génois en Méditerranée occidentale (fin XIe-début XIVe siècle)*, Amiens, 1993. G. Pistarino, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Tunisi da Pietro Battifoglio (1288-1289)*, Gênes, 1986 (Collana storica di Fonti e Studi, 47).

<sup>37</sup> Article 4 du traité de 1234 et article 15 de celui de 1264 avec Gênes, L. de Mas Latrie... cit., p. 31, 45.

<sup>38</sup> Deux actes sont instrumentés à La Goulette et à la Gabelle des vins le même jour à la même heure, G. Pistarino... cit., doc. 7 et 8, 15/01/1288, pp. 13-15. Du vin doit être transporté *a portu Panormi usque portum Tunisi...et a portu Tunisi, hoc est ab Aquileta, usque cabellam vini*, P. Burgarella, *Le imbreviature del notaio Adamo de Citella a Palermo (I° registro: 1286-1287)*, Rome, 1981, pp. 179-180, acte n° 291.

<sup>39</sup> Certains de ces notaires accompagnent des ambassades et ne résident pas véritablement à Tunis. C'est le cas de Benedetto Visconte, notaire génois et rédacteur de la version latine du traité de 1343, qui instrumente deux actes privés au

tie du XVe et le début du XVIe siècle, deux notaires peuvent être utilisés, l'un vénitien, l'autre génois. Le notaire vénitien Francesco Belleto<sup>40</sup> a séjourné à Tunis entre 1469 et 1473, ce qui coïncide avec le passage d'Adorno. Quant au notaire génois Agostino Testa<sup>41</sup>, il a effectué deux séjours à Tunis, l'un en 1501-1503, l'autre en 1512-1515. Les actes du notaire Belleto sont très majoritairement instrumentés dans le *funduq* des Vénitiens: 34 actes sur un total de 46 (Tableau 1). Le notaire précise parfois où l'acte a été rédigé dans le *funduq*: cinq actes sont rédigés chez lui, un autre dans la maison d'un marchand vénitien Alvisio Duodo et trois près de la porte du *funduq*, mais la localisation du *funduq* dans la ville de Tunis n'est jamais donnée. Les autres actes sont instrumentés dans le *funduq* des Pisans, dans la *Kasba*, et plus précisément dans la prison de la *Kasba*, à la douane, dans la maison du chef de la douane, au Bardo dans la maison de campagne d'un marchand génois Bernardo Lercario.

Tableau I – Lieux de rédaction des actes du notaire vénitien Francesco Belleto (en nombre d'actes)

Date	Rabat Chri- stiano- rum	Kasba	Maison du chef de la douane	Quartier des Funduqs		douane	Bardo	Tunis (sans préci- sion)	Total
				Vénitiens	Pisans				
1469- 1473	4	2	1	34	2	1	1	1	46

Enfin quatre actes sont instrumentés dans le *Rabat Christianorum*, le quartier de la milice chrétienne, qu'Adorno localise dans le faubourg sud près de la *Kasba*, et parmi eux, un sous le porche de l'église Saint-François du *Rabat* et un autre dans la maison de Guglielmo Cibo, un *alcayt* de la milice (Fig. 4).

cours de son séjour à Tunis: G. Petti Balbi, *Il trattato del 1343...* cit., p. 312.  
<sup>40</sup> Les actes du notaire Francesco Belleto instrumentés à Tunis entre 1469 et 1473 m'ont été aimablement communiqués par Bernard Doumerc. AS Venise, Cancelleria inferiore, B. 27.  
<sup>41</sup> ASG, Notai Antichi 1471, Agostino Testa, filza unica.

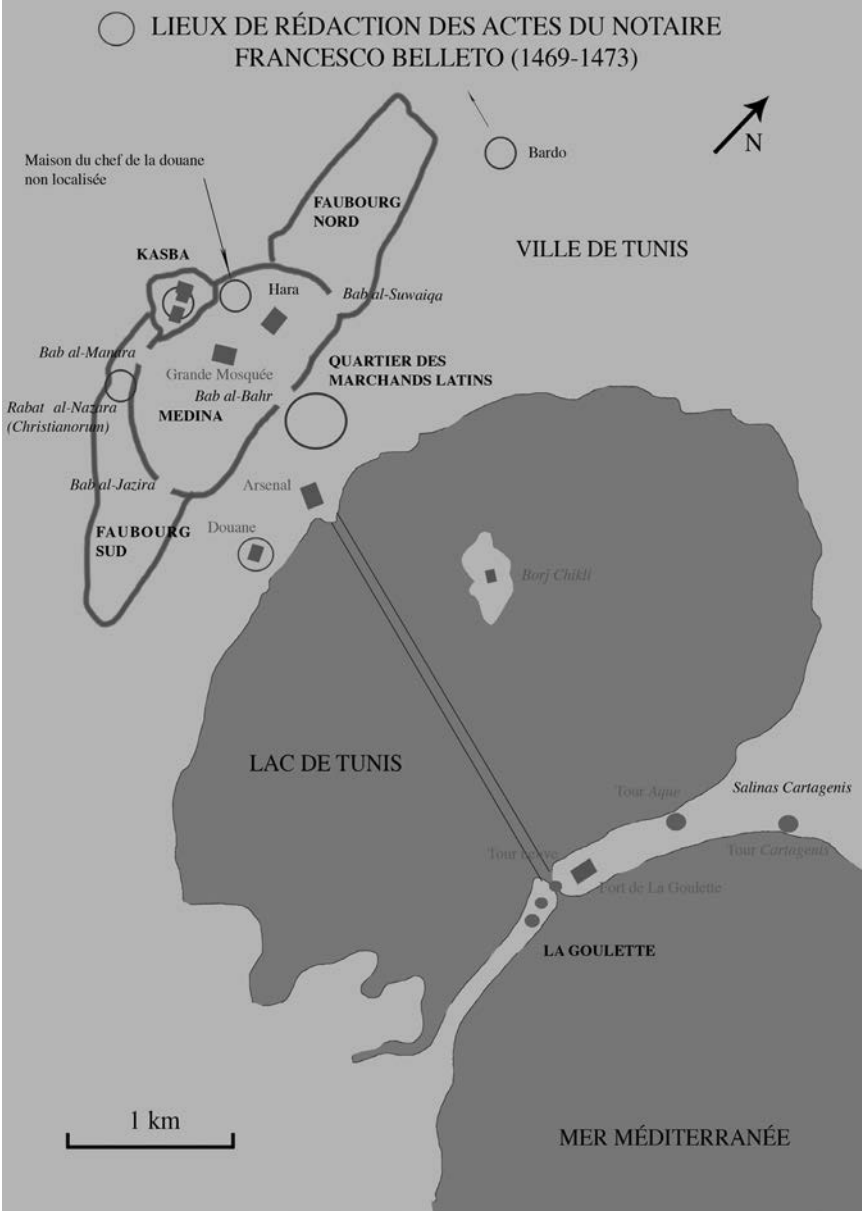


Fig. 4 – Carte des lieux de rédaction des actes du notaire Francesco Belleto

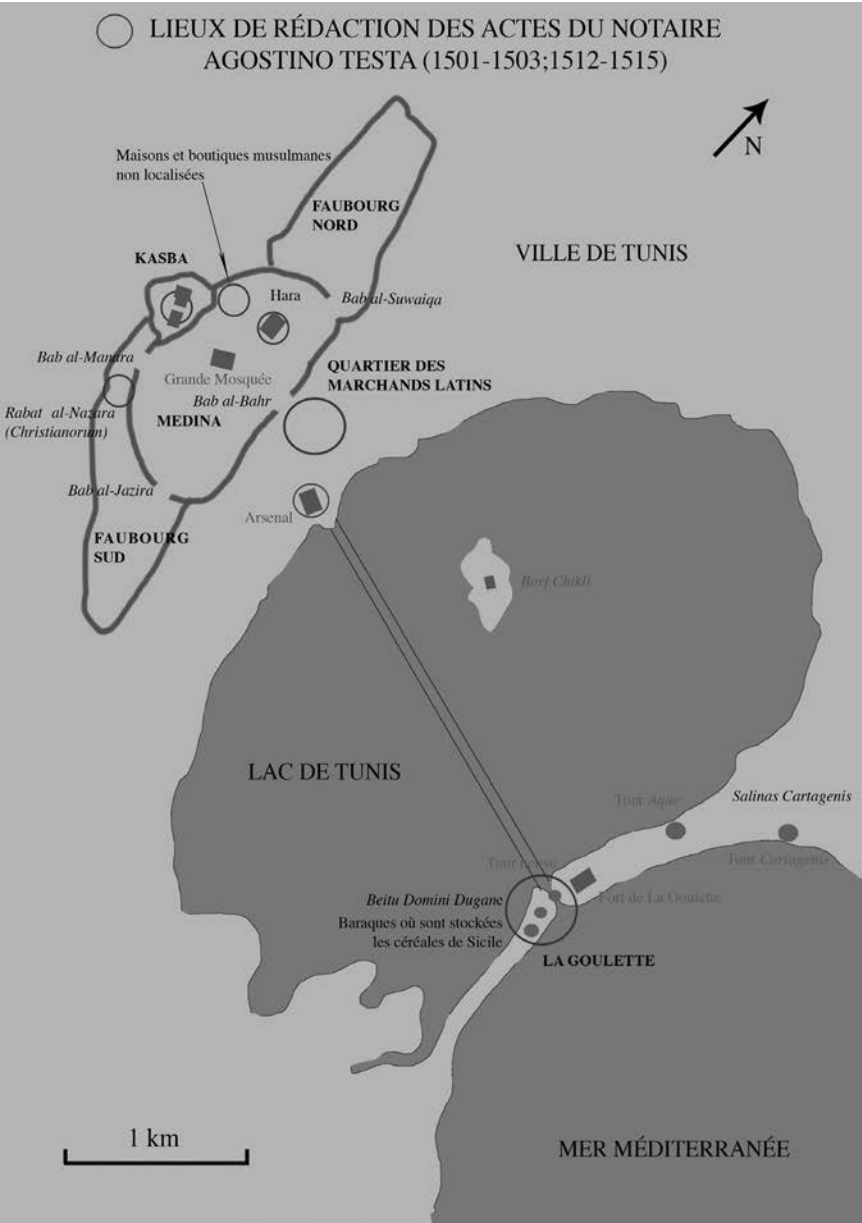


Fig. 5 – Carte des lieux de rédaction des actes du notaire Agostino Testa

Tableau II – Lieux de rédaction des actes du notaire génois Agostino Testa (en nombre d'actes)

Date	Rabat Chris- tiano- rum	Kasba	Hara	Maison musul- mane	Quartiers des <i>Funduqs</i> des Latins						Arsenal	La Gou- lette	Total géné- ral
					Gé- nois	Véni- tiens	Cata- lans	Loggia des Por- teurs	<i>Funduqs</i> particu- liers	Total quar- tier			
1501- 1503	0	4	2	3	57	6	11	2	3	79	0	14	102
1512- 1515	1	3	5	1	65	4	2	0	2	73	1	13	97
Total	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>122</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>152</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>199</b>

Le notaire génois Agostino Testa originaire d’Ovada en Piémont a laissé environ deux cents actes répartis de façon sensiblement égale entre ses deux séjours à Tunis (Tableau 2). Si l’on compare les lieux de rédaction des deux notaires, on constate une moindre concentration d’actes rédigé dans son propre *funduq* (74% pour le Vénitien et 61% pour le Génois), et une plus grande variété de lieu de rédaction chez le notaire génois. Agostino Testa instrumente aussi dans les *funduqs* des Vénitiens et des Catalans, de même que dans des *funduqs* particuliers de marchands génois. Ses activités le conduisent à la prison de la *Kasba* et au *Rabat Christianorum*, comme son collègue vénitien, dans des maisons musulmanes, dans le quartier juif de la *Hara*, à l’arsenal, et surtout à La Goulette où vingt-sept actes sont instrumentés (Fig. 5).

Par ailleurs la multiplication des détails concernant les lieux de rédaction des actes permet d’établir une géographie des lieux d’activité des Latins beaucoup plus précise et de proposer une hypothèse de restitution du quartier des *funduqs* comme de l’agencement intérieur du *funduq* des Génois. Malgré le décalage chronologique et une éventuelle baisse d’activité des Latins à Tunis en ce début du XVIe siècle<sup>42</sup>, les lieux fréquentés sont les mêmes.

<sup>42</sup> En 1502, tous les marchands génois de Tunis sont en prison à la suite de la prise par l’armada portugaise d’une navi génoise dans laquelle se trouvaient des marchands maures et juifs ifrikiyens et 50 000 ducats de marchandises; en revanche les galées vénitiennes reviennent à Tunis après deux ans d’absence due à la guerre contre les Turcs.

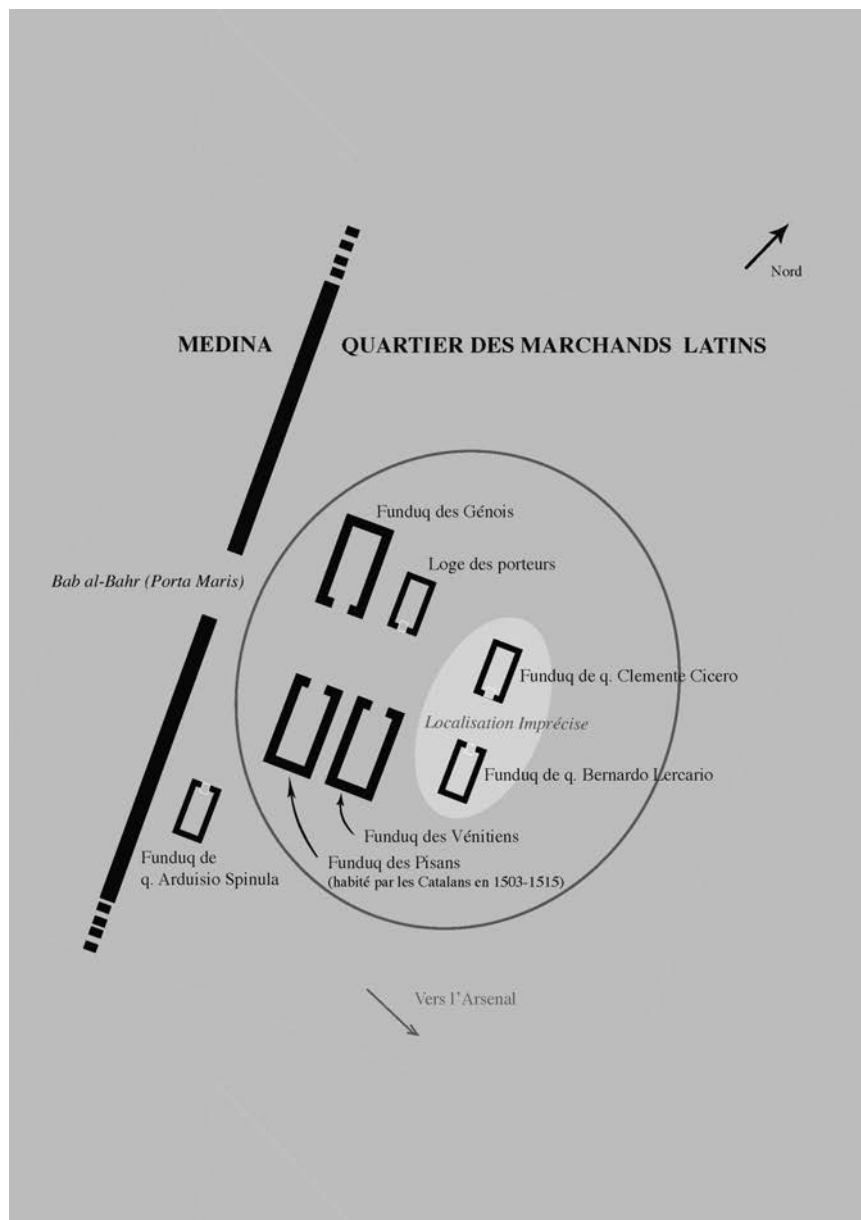


Fig. 6 – Quartier des marchands latins. Essai de restitution

### 3. Les lieux fréquentés par les Latins

#### Le quartier des funduqs

Ce quartier est la partie de la cité portuaire de Tunis la plus fréquentée par les Latins, ce qui est tout à fait naturel. Plus des trois quarts des actes des deux notaires y sont instrumentés, mais seul Agostino Testa en donne la<sup>43</sup> localisation, «à l'extérieur des murs de la cité, près de la *Porta maris*», confirmant l'information donnée par Anselme Adorno en 1470: «Au-delà de la porte orientale de la cité, on trouve les *funduqs* des marchands chrétiens»<sup>44</sup>. Il est appelé la Marina dans un acte écrit en sicilien, bien que se situant au bord du lac et non près de la mer<sup>45</sup>. Le notaire génois instrumente aussi dans d'autres bâtiments du même quartier, la loge des porteurs et les *funduqs* particuliers qui ont appartenu à trois marchands génois, Arduisio Spinola, Clemente Cicero et Bernardo Lercario, morts depuis plus de vingt ans en 1503 mais qui ont gardé le nom de leur ancien occupant. En outre, le notaire génois donne parfois la position relative des bâtiments les uns par rapport aux autres. Ainsi la loge des porteurs se trouve près du *funduq* des Génois qui lui-même fait face au *funduq* des Catalans; le *funduq* des Catalans est situé entre les murs de la ville et le *funduq* des Vénitiens et le *funduq* particulier de feu Arduisio Spinola est «proche du *funduq* des Catalans, dans son angle sud-ouest(Fig. 6).

Au début du XVIe siècle, il n'y aurait à Tunis, selon Agostino Testa, que trois *funduqs* «nationaux», celui des Génois, des Vénitiens et des Catalans, alors que Adorno en ajoute deux, l'un pour les Florentins et l'autre pour les Pisans. Francesco Belleto, quant à lui, instrumente ses actes dans deux *funduqs*, ceux des Vénitiens et des Pisans, cite également celui des Génois mais pas celui des Catalans. En fait, Pisans et Florentins partagent certainement le même *funduq* depuis l'achat de Pise par Florence; mais la fin du

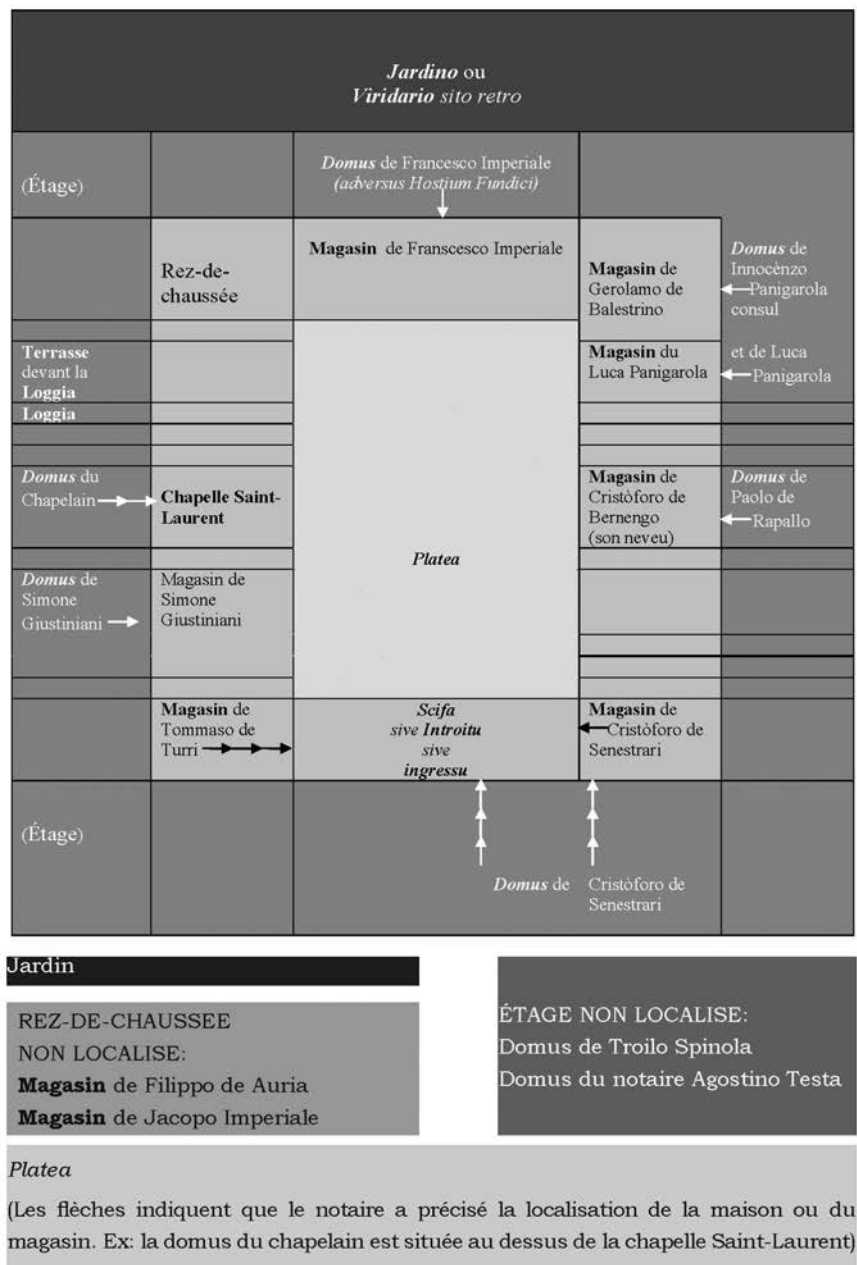
<sup>43</sup> Agostino Testa, 03/09/1501; 01/11/1502; 20/08/1502; 23/09/1502.

<sup>44</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno...* cit., p. 103. Anselme Adorno est le premier, en 1470, à localiser le quartier des *funduqs* des marchands latins.

<sup>45</sup> Dans un testament écrit *a la marina* en langue vulgaire de Sicile par le frère Giovanni de Baldassaris, Sicilien, chapelain de Saint-François du Rabat, il est question d'une *casa de la Marina* qui s'avère être située dans le *funduq* des Catalans, Agostino Testa, sans date, réécrit en latin par le notaire le 25/09/1501.



Fig. 7 - Le funduq des Génois de Tunis (1501-1503):essai de restitution



système de galées florentines en 1478-79 et de meilleures relations avec la Couronne d'Aragon et la Sicile ont sans doute incité le souverain hafside à transférer l'ancien funduq des Pisans aux Catalans. C'est en tous cas la situation en 1501-1503: le funduq des Pisans existe toujours mais est désormais habité par les Catalans et le notaire emploie indifféremment les expressions «funduq des Pisans habité par les Catalans» ou «funduq des Catalans»<sup>46</sup>. Les actes du notaire Agostino Testa révèlent aussi l'existence dans ce quartier de funduqs particuliers ayant appartenu à des marchands génois qui entretenaient des relations privilégiées avec Uthman, une sorte de «Latins de cour», auxquels le souverain a concédé de nombreux avantages, comme la concession de la pêche du corail à Marsacarès<sup>47</sup>. L'un d'eux, Bernardo Lercario, possède également une maison de campagne à deux milles de la ville dans le quartier du Bardo<sup>48</sup>, près du palais d'été du souverain, seul exemple connu de la possession d'une maison habitée par un Latin en dehors des funduqs<sup>49</sup>. Ces funduqs particuliers sont occupés en 1501-1502 par d'autres marchands latins, comme le Catalan Lodisio Natal qui possède un magasin dans l'ancien funduq de Bernardo Lercario, ou Tomas Pardo de Majorque qui habite dans celui de Clemente Cicero. Un magasin de celui d'Arduisio Spinola appartient à une de ses anciennes esclaves, Gratia d'origine éthiopienne, affranchie en 1472, qui le lègue en 1502 à son fils Alfonsino qu'elle a eu avec son ancien maître<sup>50</sup>.

Adorno donne des funduqs «nationaux» une description restée célèbre car unique. «Les foundouks sont des enclos carrés, entourés de murs. Ils renferment à l'intérieur un grand nombre de bâtiments divers mais n'ont qu'une seule entrée. C'est là que les marchands habitent et vendent leurs marchandises»<sup>51</sup>. Lieu d'habitation, de négoce et d'entrepôt des marchandises, les funduqs peuvent, selon les traités, avoir une chapelle, un cimetière et un

<sup>46</sup> Plusieurs actes sont instrumentés *in fundico nominato de Pisis in quo ad presentem habitant Catalani*, Agostino Testa, 23/11/1501.

<sup>47</sup> Sur ce point, Ph. Gourdin, *Des «Latins de cour» dans la Tunis hafside du XVe siècle*, «IBLA. Revue de l'Institut des Belles Lettres Arabes», 72<sup>e</sup> année, 203 (2009-1), pp. 83-105.

<sup>48</sup> Un acte est instrumenté *in viridario habitationis d. Bernardi Lercarii [...blanc] bardi prope Tunisium miliaria dua vel circa*: Francesco Belletto, 10/05/1469.

<sup>49</sup> Toutes les autres mentions de *domus* correspondent à des habitations à l'intérieur des funduqs. Cf. infra.

<sup>50</sup> Agostino Testa, 26/11/1501; 21/10/1514; 23/09/1502.

<sup>51</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno...* cit., p. 103.

four. Le notaire Agostino Testa donne d'autres éléments qui permettent, sinon une véritable reconstitution, du moins quelques hypothèses concernant l'agencement intérieur du *funduq* des Génois (Fig. 7). Ce *funduq* possède une entrée voûtée<sup>52</sup> qui débouche sur une place ou cour intérieure; les magasins sont toujours au rez-de-chaussée et les habitations<sup>53</sup>, toujours à l'étage, accessibles de la cour par des escaliers extérieurs. Il existe aussi une terrasse à l'étage qui donne accès à une loggia<sup>54</sup>. L'église, dédiée à saint Laurent comme celle de la métropole, est au rez-de-chaussée; on y accède par une petite place indépendante de la place centrale. Enfin, le *funduq* possède un jardin situé derrière les bâtiments<sup>55</sup>. Cette disposition générale des lieux, traditionnelle, n'a pas dû varier considérablement au cours des siècles; on la retrouve, à l'exception du jardin, dans le *funduq* des Français de l'époque moderne, tel que le Chevalier d'Arvieux a pu le voir en 1666<sup>56</sup>.

Plusieurs marchands possèdent une habitation et un magasin situé sous celle-ci, comme Francesco Imperiale, ou Paolo de Rappallo, mais on ignore s'il existe un passage direct de l'une à l'autre sans utiliser l'escalier extérieur. De même le chapelain habite au dessus de l'église<sup>57</sup>. Les habitations, toujours désignées par le terme *domus*, peuvent avoir une ou plusieurs pièces comme celle

<sup>52</sup> Une habitation est située au dessus de cette entrée appelée *ingressu*, *schifa* ou *introitu*. *Schifa sive introitu dicte fondice*: Agostino Testa, 02/03/15.

<sup>53</sup> Le terme de *domus* est toujours employé pour les habitations à l'intérieur des *funduqs*.

<sup>54</sup> Acte instrumenté *in quodam terratia per quam ingreditur logia dicti fondici*: Agostino Testa, 26/08/1512.

<sup>55</sup> Acte instrumenté *in viridario sito retro in dicto fundaco*: Agostino Testa, 07/03/1513.

<sup>56</sup> Le *funduq* «est bâti comme les Kars ou Caravanseras de tout l'Orient: c'est un grand corps de logis qui a une grande cour carrée au milieu, des magasins au rez-de-chaussée et des chambres au dessus, qui se communiquent les unes aux autres par une galerie qui donne sur la cour et qui conduit aux appartements du consul. Ils sont autour d'une cour carrée; un des côtés est occupé par la porte avec une terrasse au dessus; un autre est occupé par la Chapelle et la chambre du Conseil; le troisième par une grande salle à manger et le quatrième par la cuisine et l'office. Tout le rez-de-chaussée est partagé en différents magasins et tous les autres appartements du premier étage qui sont voûtés sont couverts d'une terrasse...». R. V. J.-B Labat, *Mémoires du chevalier d'Arvieux*, IV, Paris, 1735, pp. 15-16, dans P. Grandchamp, *Le fondouk des Français*, «Cahiers de Tunisie», XIII (1965), p. 40. La seule différence avec les *funduqs* latins concerne son emplacement: le *funduq* des Français se trouve près de la Porte de la Mer, mais à l'intérieur de la Médina.

<sup>57</sup> *In quodam domo solite habitacionis capellani... sita supra ecclesia dicti fondici*: Agostino Testa, 03/04/1513.

du marchand Cristoforo Senestrari, située au dessus de l'entrée du *funduq* et d'un magasin lui appartenant, qui possède une *camera magna aula* ainsi qu'une autre pièce appelée *camera ante*<sup>58</sup>. De même, le consul Innocenzo Panigarola habite avec son frère, le marchand Luca Panigarola, une grande habitation au dessus de plusieurs magasins. Cependant la plupart des habitations doivent être constituées de pièces uniques dans lesquelles sont aménagés des espaces différents pour le travail (*scamno seu scriptorio*)<sup>59</sup>, les repas (*mensa*)<sup>60</sup>, le couchage, le chauffage et la cuisine (*camera caminata*)<sup>61</sup>... On ignore si le *funduq* possède des locaux à usage communautaire comme une taverne, une cuisine collective, et le four mentionné dans tous les traités n'est jamais cité.

Le notaire n'instrumente jamais dans son habitation<sup>62</sup> mais dans tous les autres lieux du *funduq*, dans les maisons ou les magasins des marchands, principalement dans la maison de Cristoforo Senestrari qui est l'une des plus grandes et qui se trouve au dessus de l'entrée du *funduq*<sup>63</sup>, chez le consul, dans la cour, sur les escaliers, dans la loggia, dans le jardin, dans l'église, chez le chapelain, dans l'entrée du *funduq*; il recherche les personnes présentes qui pourront lui servir de témoins et installe son *banco*, même de façon inconfortable, pour y rédiger sa notule, réservant probablement la rédaction de la minute à sa table de travail, chez lui. Après des confiscations subies par les marchands génois à la suite de la prise d'une nave par l'armada portugaise, des arbitres sont nommés pour déterminer les dommages subis par chacun, et

<sup>58</sup> *In camera magna aula*: Agostino Testa, 15/09/1512; *In camera ante*: Agostino Testa, 17/07/1514.

<sup>59</sup> *In scamno sive scriptorio suo* (de la maison de d. Simone Giustiniani q. Luchini): Agostino Testa, 04/07/1502; *In quodam scamno sito in camerata dicte domus in qua ad presentem habitat Jeronimus de Fontana consul*: Agostino Testa, 30/08/1512.

<sup>60</sup> *In quandam camera sita in aula dicte domus*: Agostino Testa, 04/10/1502. *In mensa posita in aula dicte domus* (q. Cristoforo Senestrari): 12/01/1514.

<sup>61</sup> Un malade est recueilli en plein hiver dans la *camera caminata* de la maison habitée par Simone de Costa: Agostino Testa, 14/12/1513. *In quodam scamno sito in una camera caminata dicte domus* (du consul Fontana): Agostino Testa, 14/04/1513.

<sup>62</sup> Contrairement à Francesco Belleto qui instrumente cinq actes dans son habitation, 15/10/1470; 12/06/1471; 04/08/1471; 01/09/1471.

<sup>63</sup> Cette habitation deviendra celle du marchand Simone de Costa entre 1512 et 1515, mais garde le nom de son ancien propriétaire: *in domo q. Xristoferi Senestrarii sita in fondico Januensium supra sefa dicti fondici quam tenet et habitat Simonis de Costa*: Agostino Testa, 15/09/1512.

le notaire doit trouver tous les marchands un à un devant témoins pour recueillir leur accord. L'opération prend deux mois entre le 20 octobre et le 21 décembre 1502, et les actes sont instrumentés dans la loggia, dans l'entrée du *funduq*, dans l'église et dans un magasin. Il existe pourtant des lieux précis où tous les marchands habitant Tunis sont convoqués pour discuter des questions les plus importantes: l'entrée du *funduq* pour donner des informations générales<sup>64</sup>; l'église pour une assemblée plus officielle destinée à préciser si le consul peut continuer sa charge sans lettre de la Commune de Gênes<sup>65</sup>; la loggia pour nommer des arbitres après un litige<sup>66</sup>. De même, le consul lit ses sentences ou celles des arbitres chez lui après avoir convoqué les intéressés, dans l'entrée du *funduq*, chez certains marchands<sup>67</sup>, mais aussi dans le *funduq* des Catalans ou celui des Vénitiens lorsque ces derniers sont partie prenante d'un accord<sup>68</sup>.

Onze des douze marchands génois résidant à Tunis dans les années 1501-1503<sup>69</sup> apparaissent dans les actes du notaire Agostino Testa, comme possesseur d'une maison, d'un magasin ou des deux. Francesco Imperiale possède une habitation et un magasin situés en face de la porte du *funduq*. La grande pièce de la *domus* de Cristoforo Senestrari se trouve au dessus de l'entrée du *funduq* et son magasin donne dans cette entrée, comme celui de Tomaso de Turri qui, probablement, lui fait face. L'habitation des frères Panigarola recouvre les magasins de Luca Panigarola et Gerolamo de

<sup>64</sup> Le consul Gerolamo Fontana procureur de Tomas Pardo, consul des Catalans, ordonne aux marchands chrétiens présents à Tunis de se présenter devant lui et devant le notaire *subtus sefihim fondicis Januensium* pour examiner les pièces d'un dossier: Agostino Testa, 28/01/1514.

<sup>65</sup> Agostino Testa, 08/14/1514.

<sup>66</sup> Agostino Testa, 20/10/1502.

<sup>67</sup> *Lata lecta testata et publicata fuit scripta sententia per me jam dictum notarum infrascriptum de mandato dicti d. consulis Tunixii in fondico Januensium in camera dicti consulis*: Agostino Testa, 11/01/1503. Dans la maison de Simone de Costa: Agostino Testa, 12/09/1512.

<sup>68</sup> Sentence lue dans le *funduq* des Catalans: Agostino Testa, 21/12/1502. Dans le *funduq* des Vénitiens: Agostino Testa, 19/09/1514.

<sup>69</sup> Après la prise par les Portugais d'une nave génoise transportant des marchands maures et leurs marchandises, le souverain hafside met en prison le consul Innocenzo Panigarola et les douze marchands génois résidant à Tunis: Troilo Spinola, Leonello Lercario, Luca Panigarola, Francesco Imperiale, Simone Giustiniani, Paolo de Rapallo, Gerolamo de Balestrino, Tommaso de Turri, Cristoforo Senestrari, Giacomo Imperiale, Anfreono Centurione, Filippo de Auria. Seul Anfreono Centurione n'apparaît pas dans ces actes: Agostino Testa, 23/04/1502.

Balestrino. Une partie de cette habitation, l'une des plus grandes, sert de maison pour le consul et sera occupée par le consul Fontana dans les années 1512-1514<sup>70</sup>. Si l'on sait que la *domus* de Paolo de Rapallo se trouve au dessus du magasin de Cristoforo de Bernengo son neveu; on ignore tout, en revanche, de l'emplacement de l'habitation de Troilo Spinola, de celle du notaire et de celui des magasins de Simone Giustiniani et de Filippo de Auria (Fig. 7). De même, l'emplacement exact de l'église est inconnu. Adorno précise simplement qu'elle «est très belle» et qu'elle «est dédiée à saint Laurent»<sup>71</sup>. Elle sert de lieu de réunion et de cimetière pour les Génois qui décèdent à Tunis. Un Ligure originaire d'Oneglia, malade, demande dans son testament à y être enterré s'il meurt à Tunis<sup>72</sup>.

Les sources ne permettent pas une description analogue des *funduqs* des Pisans, des Vénitiens ou des Catalans, ni d'établir une liste de leurs occupants. Toutefois quelques noms de marchands vénitiens habitant leur *funduq* sont connus, comme Pietro Vituri, Andrea da Mosto, Giovanni de Mazono, Alvisio Duodo, Marco Bonzi pour la période 1469-1473. Per Seneclao et Bernard Jordan habitent dans le *funduq* des Catalans en 1501-1502. Gabriel Rier y possède une maison et un magasin, et la maison du consul Joan-Lodisio Soler se trouve au dessus de la porte<sup>73</sup>. Un Florentin Ludovico Gareti dispose d'un magasin dans le *funduq* des Vénitiens, près de son entrée et deux marchands vénitiens y habitent, Bartolomeo Testa en 1502 et Sebastiano Dolfi en 1514.

La vie des marchands latins perçue à travers la documentation notariale donne l'impression d'activités fortement concentrées dans le quartier des *funduqs*. En particulier toutes les habitations connues, à l'exception notable de la maison de campagne de Bernardo Lercario, sont situées dans les *funduqs*. Le terme de *domus* qui est généralement employé pour les désigner, ne concerne ja-

<sup>70</sup> *In domo q. Luce Panigarola in quodam scamno sito in camerata dicte domus in qua ad presentem habitat Jeronimus de Fontana consul*: Agostino Testa, 30/08/1512.

<sup>71</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno...* cit., p. 103.

<sup>72</sup> Ludovicus Milenus d'Oneglia q. Lodisii, malade, fait son testament: s'il meurt à Tunis (*si hic in Tunixio mori contingerit*), il désire être enterré *in capella Januensium nominata Sancti Laurenti* et demande à Francesco Imperiale de s'en occuper: Agostino Testa, 26/08/1502.

<sup>73</sup> *In aula domus in qua habitat ipse magnificus d. Consul in fondico Catalanorum sito supra hostium dicti fondici*: Agostino Testa, 01/11/1502.

mais une maison individuelle ou une habitation qui pourrait se situer dans la Médina ou les autres parties de la ville musulmane<sup>74</sup>. Il en de même des magasins dans lesquels les marchands latins entreposent leurs marchandises. Pourtant en 1487, Gerolamo de Balestrino, facteur du marchand génois Raffaele Calvo, reçoit pour instruction avant son départ de Gênes pour Tunis, de louer une *domus* dans le *funduq* et de se trouver un magasin dans le *suq*, c'est-à-dire dans la Médina<sup>75</sup>. Le facteur n'a-t-il pas pu trouver un magasin dans la ville de Tunis ou s'est-il replié sur le *funduq*? Toujours est-il qu'en 1502, on le retrouve disposant d'un magasin dans le *funduq* sans que l'on sache s'il y possède une *domus*<sup>76</sup>.

Les traités rappellent que tous les *funduqs* mis à disposition des Latins peuvent avoir leur église ou chapelle, mais il n'est pas certain que ces chapelles ont toujours existé ou qu'elles ont toujours eu un chapelain<sup>77</sup>. Francesco Belleto cite les églises Saint-Laurent des Génois, Sainte-Marie des Pisans et Saint-Marc des Vénitiens<sup>78</sup>, tandis que Adorno, qui ne mentionne que l'église des Génois et celle des Vénitiens, fait manifestement une erreur en affirmant que celle des Vénitiens est dédiée à Marie. Il semble que les chapelles ont conservé leur nom même lorsque le *funduq* changeait d'occupants; en 1501-1514, les Catalans, qui sont installés dans l'ancien *funduq* des Pisans, ont conservé le nom de leur chapelle dédiée à sainte Marie<sup>79</sup>. Les chapelains de ces chapelles ne sont pas toujours connus; ceux qui desservent Saint-Laurent des Génois sont franciscains comme les frères Matteo de Sonino en 1473, Bartolomeo de Marchiis en 1501 et Bernardino Monachello de Sassari en 1512-1513<sup>80</sup>. En 1461-1462, c'est un Vénitien, Marino Zuffi

<sup>74</sup> Contrairement à l'affirmation de nombreux auteurs qui pensent que le terme de *domus* se réfère à des habitations à l'intérieur de la ville.

<sup>75</sup> ASG, Notai Antichi 1029, Nicolò Raggi, f. 17, n° 464, 07/06/1487.

<sup>76</sup> Agostino Testa, 05/11/1501.

<sup>77</sup> Selon Bernard Doumerc, le *funduq* des Vénitiens n'a pas de chapelain avant 1456 et ceux-ci doivent utiliser les services du chapelain des Génois. B. Doumerc, *Le consulat vénitien de Tunis...* cit., p. 469.

<sup>78</sup> Églises dédiées au saint patron de la métropole: Francesco Belleto, 11/06/1471; 09/06/1472.

<sup>79</sup> Un acte est instrumenté *In claustrum ecclesiae Sancte Marie* du *funduq* des Catalans: Agostino Testa, 05/10/1514. Gratia, l'ancienne esclave d'Arduisio Spino-la, demande, dans son testament, à être enterrée *in capella Sancte Marie sita in fondico Catalanorum*: Agostino Testa, 23/09/1502.

<sup>80</sup> *Frater Matheus de Sonino ordinis minorum ad presentem capellanus mercatorum januensium in civitatis Tunisii*: Francesco Belleto, 05/06/1473. *Bartolomeus de*

qui est notaire et chapelain des Florentins, et également scribe des Génois<sup>81</sup>, tandis que Francesco Belleto, qui est à la fois prêtre et notaire, est probablement le chapelain des Vénitiens<sup>82</sup>. Le frère Joan de Perpignan qui doit célébrer des messes pour l'âme d'un mourant doit être le chapelain du *funduq* des Catalans en 1501<sup>83</sup>. On remarque l'absence de chapelain pour une éventuelle église dans le *funduq* des Catalans, avant que ceux-ci n'occupent l'ancien *funduq* des Pisans, alors que le nom de nombreux consuls des Catalans est connu. Peut-être un indice de relations plus intenses avec le *Rabat Christianorum* qui possède sa propre église, rendant inutile une chapelle dans le *funduq* des Catalans.

### Le Rabat Christianorum

Les actes des notaires Belleto et Testa instrumentés dans le *Rabat Christianorum* (Rabat al-Nazara ou quartier de la milice chrétienne) ou mentionnant des habitants de ce quartier sont relativement peu nombreux, mais montrent que les Latins venus d'Europe en vertu des traités signés avec les souverains hafsides, ne cantonnent pas leurs activités dans le quartier des *funduqs*. Marmol rappelle que la venue d'une milice chrétienne à Tunis date de l'expédition que fit le troisième calife almohade Abu Yusuf Ya'kub al-Mansur, en 1183, pour chasser les Banu Ghania qui voulaient restaurer un empire almoravide, et qu'il laissa quelques miliciens au gouverneur de Tunis pour sa garde<sup>84</sup>. Cette milice sera maintenue et renforcée par les Hafsides qui n'hésitent pas à accueillir des chevaliers chrétiens en délicatesse avec leurs souverains. Son installation, dans les environs immédiats de la *Kasba* comme à Mar-

*Marchis ordine minorum capellanus Janue in fondico Januensium*: Agostino Testa, 05/11/1501. Le Révérend Bernardino Monachello de Sassari de l'ordre des Mineurs de saint François, chapelain du *funduq* des Génois: Agostino Testa, 20/08/1512; 13/12/1513.

<sup>81</sup> ASG, Notai antichi 681, notaire Cristoforo de Rapallo, F. 11, n° 287, 09/01/1464. AS Trapani, notaire Giovanni Forziano, 8751, f° 162v, 04/02/1466.

<sup>82</sup> G. Petti Balbi, *Gli insediamenti genovesi nel Nord-Africa durante il Quattrocento*, in *Medioevo Mezzogiorno Mediterraneo. Studi in onore di Mario del Treppo*, II, Naples, 2000, p. 131.

<sup>83</sup> Testament de Gabriel Rier, Agostino Testa, 23/09/1501.

<sup>84</sup> Nicolas Perrot sieur d'Abblancourt (trad.), *L'Afrique de Marmol*, II, Paris, 1667, p. 448.



akech, dans ce qui deviendra le *Rabat Christianorum* date probablement des origines en raison de sa fonction de garde rapprochée du souverain. Mais aux miliciens se sont ajoutées d'autres catégories de chrétiens qui ont accru la population du *Rabat*. Le père Joseph Mesnage cite une lettre d'un missionnaire envoyée en 1234, très probablement de Tunis, à Raymond de Peñafort à Barcelone, que celui-ci transmet à Rome au Maître des Dominicains Jean le Teutonique, et qui distingue trois différents groupes de chrétiens auprès desquels il exerce sa mission: les soldats chrétiens des milices, les Arami (Romains) qui sont chrétiens mais esclaves des Sarrasins et ne parlant qu'arabe, et les apostats ou les chrétiens prêts à apostasier<sup>85</sup>. Il n'est pas impossible que les chrétiens Arami, autrement dit les chrétiens autochtones qui ont survécu aux persécutions almohades après la prise de Mahdiya par Abd al-Mumen en 1160, aient été regroupés dans ce quartier de la milice, comme le fera Frédéric II à Lucera pour les musulmans de Sicile. En 1470, Adorno décrit la milice chrétienne du *Rabat* dirigée par trois alcaÿts, comme une population homogène, née dans le pays, vivant en famille avec femme et enfants, parlant arabe, s'habillant comme les Maures et ayant leurs mœurs, tout en étant chrétiens, bénéficiant du statut de la *dhimma* tout en étant exemptés de *djiziya*<sup>86</sup>. En fait, d'autres chrétiens se sont joints à cette milice, en particulier, d'anciens captifs restés sur place après leur libération, comme le montre le projet de traité de 1444 dans lequel Alphonse le Magnanime veut empêcher Uthman de les accueillir et de les mettre à son service<sup>87</sup>. De même, selon Marmol, des chrétiens non miliciens ont rejoint le *Rabat*; ils «viennent de toute la chrétienté» et pratiquent «de nombreux petits métiers, de tavernier à mercier ou marchand»<sup>88</sup>. Ces chrétiens du *Rabat* sont appelés par les notaires *rabatini*, *cives* ou *habitatores Tunixii*.

<sup>85</sup> *Inter Aramos, qui sunt christiani, sed saracenorum servi, nec intelligunt nisi linguam arabicam et desiderio magno desiderant fratres ut instruantur et confirmetur ab ipsis*. J. Mesnage, *Le Christianisme en Afrique*, II, Église mozarabe et esclaves chrétiens, Alger-Paris, 1914, p. 67. H. Bresc, *Le royaume normand d'Afrique et l'archevêché de Mahdiyya*, in M. Balard, A. Ducellier (dir.), *Le partage du Monde. Échanges et colonisation dans la Méditerranée médiévale*, Paris, 1998, pp. 347-361.

<sup>86</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno...* cit., pp. 107-109.

<sup>87</sup> *Et si forsa volessero restare li dicti Xristiani, poi che seranno in liberta in le terre de lo dicto re di Tunisi, como li altri Xristiani de lo rabacto oi ad li stipendii soi, non lo sia permissio ne consentito...*F. Cerone, *Alfonso il Magnanimo ed Abu 'Othman...* cit., p. 27.

<sup>88</sup> *L'Afrique de Marmol...* cit., pp. 448-449.

Le quartier de la milice dispose d'une église dès le XIIIe siècle, placée sous l'autorité de Rome contrairement aux chapelles des *funduqs* qui dépendent des évêques des cités maritimes. La correspondance de Grégoire IX, comme celle d'Innocent IV, annonce régulièrement au souverain hafside Abu Zakariya l'arrivée de nouveaux frères mineurs<sup>89</sup>. Le traité qui met fin à la croisade de 1270, comme le projet de traité de 1287 d'Alphonse III, font référence à cette église et aux «moines» qui la desservent, sans la nommer ni donner sa localisation<sup>90</sup>. C'est Adorno qui précise que cette église, dédiée à saint François, est située dans le *Rabat christianorum*; «elle contient huit autels et de nombreux et précieux ornements à la mode romaine»<sup>91</sup>. Elle est placée sous l'obédience d'un évêché de Carthage *in partibus* qui est mentionné dans la copie de la bulle de Boniface VIII accordant l'indulgence perpétuelle aux captifs libérés et à leurs libérateurs<sup>92</sup>. À la fin du XVe siècle, elle est administrée, ainsi que l'hôpital qui lui est associé, par une fabrique de cinq membres, tous chrétiens du *Rabat*, et dirigée par les trois *alcaÿts* de la milice<sup>93</sup>. En 1501, le chapelain du *Rabat* est un franciscain de Sicile, le frère Giovanni de Baldassaris<sup>94</sup>.

Les liens sont intenses entre les Latins du quartier des *funduqs* et les chrétiens du *Rabat*. Les ambassadeurs génois en visite dans l'émirat hafside doivent, selon les instructions qu'ils reçoivent de la Commune de Gênes, se rendre dans le *Rabat* dès leur arrivée à Tunis et y loger quelques jours avant de prendre leurs quartiers dans le *funduq* des Génois<sup>95</sup>. Cette obligation marque sans doute la volonté du souverain de placer son visiteur sous sa protection directe, comme le marchand qui doit se rendre à la douane dès son arrivée. Cette visite protocolaire est néanmoins facilitée, pour ce qui concerne les ambassadeurs génois, par la présence de deux

<sup>89</sup> Ch.-E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghrib...* cit., p. 105.

<sup>90</sup> P. Garrigou-Grandchamp, *Documents divers relatifs à la croisade de Saint Louis contre Tunis (1270)*, «Revue Tunisienne», 91 (1912), pp. 3-35. Projet de 1287. Ch.-E. Dufourcq, cit., p. 282.

<sup>91</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno...* cit., p. 107.

<sup>92</sup> *Ecclesia Sancti Francisci da rebato da terra Tunisi diocesi Cartaginensium*: Francesco Belleto, 28/08/1470; 05/11/1472.

<sup>93</sup> Les cinq administrateurs de la fabrique se réunissent en présence des trois alcaÿts pour nommer l'un d'entre eux qui doit se rendre en Sicile pour collecter des fonds destinés à libérer les captifs chrétiens: Francesco Belleto, 25/06/1470.

<sup>94</sup> Agostino Testa, 25/09/1501.

<sup>95</sup> Instructions données à l'ambassadeur Gasparo Spinola en 1453. ASG, Bus-ta Africa, 2774C, 30/01/1453. On retrouve cette instruction tout au long du siècle.

alcayts de la milice d'origine génoise et dont on sait que l'un au moins, Guglielmo Cibo, possède une maison dans le *Rabat*<sup>96</sup>. On ignore si les ambassades latines des autres nations doivent également effectuer ce passage par le *Rabat*.

Les relations entre les deux communautés chrétiennes ne se réduisent pas à ces liens protocolaires. De nombreux habitants du *Rabat* sont présents dans les actes de Francesco Belleto et d'Agostino Testa en tant que témoins ou contractants. Les marchands latins des *funduqs* utilisent souvent des *Rabatini* pour leurs compétences linguistiques. L'interprète du traité de 1433 avec Gênes est un *civis rebati Tunicis*<sup>97</sup>. Le notaire du *Rabat*, Francesco de Andreas, est appelé par Agostino Testa pour traduire un témoignage venant de la douane, pour rappeler la coutume qui veut que la redevance pour la pêche du corail est payée en plusieurs échéances<sup>98</sup>. Des habitants du *Rabat* possèdent des magasins dans les *funduqs* des Latins, comme Lodisio Natal dans le *funduq* particulier de Bernardo Lercario en 1501, comme Antonio de Molindra dans le *funduq* des Génois en 1515<sup>99</sup>. Des liens plus intimes se sont tissés entre les deux communautés: le Catalan Gabriel Rier a épousé la fille d'un habitant du *Rabat*, Pietro Penello; dans son testament, il lègue à sa femme la maison et le magasin qu'il possède dans le *funduq* des Catalans, et désire être enterré dans l'église Saint-François du *Rabat* et non dans celle du *funduq* des Catalans<sup>100</sup>. Son fils Antonio Rier possède une maison dans le *Rabat* en 1514<sup>101</sup>.

### La Goulette

Agostino Testa instrumente vingt-sept actes à la Goulette et cite certaines installations du port. Il confirme que les navires chrétiens restent dans les eaux du golfe, n'accostent jamais et ne traversent pas la lagune de la Goulette. Les patrons des navires doivent faire appel aux barques locales pour décharger la marchandise. Le notaire n'hésite pas à monter dans des bateaux en partance vers la

<sup>96</sup> Francesco Belleto y instrumente un acte le 19/09/1470.

<sup>97</sup> L. de Mas Latrie, cité, II, p. 142.

<sup>98</sup> Agostino Testa, 24/12/1502; 02/12/1502.

<sup>99</sup> Agostino Testa, 26/11/1501; 15/10/1515.

<sup>100</sup> Agostino Testa, 25/09/1501.

<sup>101</sup> Agostino Testa, 14/03/1514.

Sicile, Naples ou Gênes pour faire signer des reconnaissances de dettes à d'anciens captifs nouvellement libérés<sup>102</sup>. Les marchands latins disposent, sur le rivage, d'un emplacement qui leur est réservé, sans doute pour des raisons fiscales, et qui est situé à proximité du passage de la Goulette sur la rive sud; c'est là qu'ils déchargent leurs marchandises<sup>103</sup>. Ils y possèdent des baraques où est entreposé le blé, en particulier le blé de Sicile<sup>104</sup>, sous la supervision de *gubernatores frumentorum*<sup>105</sup>. Cet emplacement est particulièrement bien gardé, non seulement par le fort appelé *Castro mare* qui se trouve sur la rive nord, mais également par une «tour neuve» située au milieu du passage<sup>106</sup> et par la présence, à proximité de ce lieu de déchargement, de bâtiments de douane, en particulier une tour appelée *Turre Arifi judei*, et d'une maison dite *beitu domini Dugane*<sup>107</sup>. Ce dispositif de protection est complété par deux autres tours sur la rive nord en direction de Carthage, la tour *Aque* et la tour *Catagenis* situées de part et d'autre des salines de Carthage<sup>108</sup>.

On peut s'interroger sur l'emplacement de la douane, traditionnellement située, depuis la description d'Adorno, près de la ville sur les bords du lac non loin de l'arsenal. On sait que, du temps des Espagnols après la prise de Tunis par l'empereur Charles Quint en 1535, la douane a été placée à La Goulette, ce qui permettait aux fonctionnaires espagnols d'encaisser les taxes sans occuper la ville de Tunis. Il n'est pas impossible que les services de la douane aient quitté «la Marina» pour La Goulette bien avant la conquête de l'empereur, montrant ainsi que le port de Tunis, primitivement situé près de l'arsenal, y conserve son activité militaire, mais que le port

<sup>102</sup> Agostino Testa, 22/06/1513; 29/10/1513; 30/10/1513.

<sup>103</sup> *In guleta Tunixii a parte dextra in exitu dicte gulete ubi exonerantur merces Christianorum*: Agostino Testa, 21/04/1502.

<sup>104</sup> *In baracha ubi sunt frumenta Sicilie*: Agostino Testa, 04/07/1502.

<sup>105</sup> En 1502 deux marchands génois sont les *gubernatores frumentorum* de la Goulette, Antonio de Auria et Gabriele Lecavello: Agostino Testa, 23/12/1502.

<sup>106</sup> *In Guleta in castro mare dicte gulete*: Agostino Testa, 22/12/1513. *Partem turrim novam mediante dicta gulete*: Agostino Testa, 18/11/1501.

<sup>107</sup> *In Guleta Tunixii in quodam turre qui dicitur turris arifi judei*: Agostino Testa, 04/07/1513. *Prope quodam habitantium quod dicitur beitu d. dugane*: Agostino Testa, 29/06/1513.

<sup>108</sup> Témoignage du consul des Génois concernant un bateau qu'il a vu alors qu'il se trouvait *ad Guletam intra turri aque et turri Cartaginis per salinas Cartaginis et inter littus maris*: Agostino Testa, 05/10/1514.

de commerce se trouve à La Goulette<sup>109</sup>. Mais on peut aussi avoir mal interprété le texte d'Adorno qui situe la douane de manière assez vague à partir de l'arsenal «en continuant le long du lac». Peut-être faut-il continuer jusqu'à La Goulette, ce qui remettrait en cause la proximité de l'arsenal<sup>110</sup> et de la douane<sup>111</sup>. Quoi qu'il en soit, dans les années 1512-1515, le *dominus dogane* Ci Botaio beni Mali est un musulman qui reçoit le notaire dans sa maison de La Goulette<sup>112</sup>, tandis que «*Machalusus Boleys Arifus Dugane*», un fonctionnaire de rang plus élevé, n'habite pas dans la *Turre Arifi Judei*, mais dans la Hara, le quartier juif de la médina<sup>113</sup>.

### La Hara

Agostino Testa nomme le quartier juif de la Hara, *contracta judarie* ou *contracta ubi dicitur Judeca*. Il se rend dans la maison d'un marchand juif qui a acheté de la soie en 1512<sup>114</sup> et il rencontre régulièrement les *Arifi Dogane*, Ayn et Machalusus Boles en 1502, puis Ayn Boles seul en 1503 et 1512 et Machalusus Boleys seul en 1514, probablement deux frères. Il s'agit chaque fois de recueillir leur témoignage dans un litige et la rencontre a lieu dans l'entrée de leur maison<sup>115</sup>. Dans d'autres cas ce sont les marchands juifs qui se rendent au *funduq* des Génois<sup>116</sup>. Au début du XVI<sup>e</sup> siècle, le quartier juif est déjà situé dans la Médina et son emplacement ne changera pas jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle. Il date, selon toute vraisemblance, de la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle, lorsque la ville de Tu-

<sup>109</sup> Francesco Belleto instrumente le 15/02/1472 un acte de nolisement pour Gaète apud duana. Mais on ne peut en déduire la localisation.

<sup>110</sup> L'arsenal, quant à lui, est bien situé près de la ville au bord du lac. De nombreuses gravures du XVI<sup>e</sup> siècle l'attestent.

<sup>111</sup> Léon L'Africain n'est pas plus précis. «Le poste de douane est situé sur le lac de La Goulette près de Tunis». J.-L. l'Africain, *Description de l'Afrique...* cit., p. 386.

<sup>112</sup> En 1473, c'est un musulman qui est *dominus dogane*, Sidi Ali Labes, dans la maison duquel se rend Pietro Bon, le consul des Vénitiens, pour obtenir son témoignage: Francesco Belleto, 28/09/1473. Ci Botaio beni Mali: Agostino Testa, 17/03/1514.

<sup>113</sup> Agostino Testa, 17/02/1514.

<sup>114</sup> Témoignage de Rabi Abraham Bensimon *in scefa dicte domus*: Agostino Testa, 17/09/1512.

<sup>115</sup> Agostino Testa, 25/11/1502; 02/01/1503; 17/02/1514; 19/10/1515.

<sup>116</sup> Ayn Boles Arifus dugane se rend dans le *funduq* des Génois: Agostino Testa, 09/08/1512. De même les frères Yusuf et Aron Perdoner: Agostino Testa, 16/09/1512.

nis accueille, comme de nombreuses villes du Maghreb, une importante communauté juive fuyant les persécutions espagnoles, et qui s'ajoute à une communauté locale sans doute de taille réduite. Selon un *responsum* de Rabi Semah Duran, daté des environs de l'année 1460 et publié en partie par Hirschberg<sup>117</sup>, la synagogue de la communauté juive de Tunis qui se trouvait au premier étage de leur *funduq*, était devenue trop petite du fait de l'affluence de nouveaux juifs «porteurs de capes rondes», autrement dit originaires de Catalogne, et se trouvait dans un état de délabrement avancé. La question posée était de savoir s'il fallait reconstruire la synagogue au même endroit du fait de la sacralité du lieu, ou bien s'il fallait l'abandonner, et donc de savoir s'il était licite de vendre un bâtiment qui avait abrité une synagogue. Dans sa réponse, le rabbin explique que cette synagogue doit être abandonnée et non reconstruite. Au temps où elle fut construite, dit-il, tous les juifs de Tunis habitaient dans le *funduq*, sur le toit duquel on a construit la synagogue, ce qui était commode pour participer à la prière. Mais maintenant les juifs sont devenus beaucoup plus nombreux et ne vivent plus dans le *funduq* ou dans ses environs, mais dans un quartier éloigné, ce qui ne leur permet pas de se rendre à la synagogue trois fois par jour. Il faut donc construire une nouvelle synagogue plus grande à l'intérieur du nouveau quartier juif pour accueillir l'ensemble de la communauté. La nouvelle synagogue a donc été construite dans le quartier de la Hara. Quant au *funduq* juif primitif, on remarque une certaine similitude avec les *funduqs* des marchands latins qui leur servent d'habitation et qui disposent d'un lieu de culte, mais on ignore son emplacement.

### La Kasba

Selon les traités, les consuls latins peuvent se rendre à la Kasba régulièrement pour y rencontrer le souverain. Les notaires ne disent rien de ces visites. Ils instrumentent à la Kasba uniquement pour y rencontrer des Latins captifs du souverain, retenus dans la prison Dar Zacha. Certains d'entre eux ont été pris par la course et rencontrent le notaire pour tenter de trouver les fonds nécessaires

<sup>117</sup> H. Z. Hirschberg, *A History of the Jews in North Africa*, I, Apendix II, Leyde, 1974, pp. 449-460.

à leur rachat. C'est le cas de Joan Natal de Valence que Francesco Belleto visite en 1470 et qui, toujours incarcéré deux ans plus tard, donne ses instructions pour obtenir les fonds de son rachat<sup>118</sup>. En 1502, un certain Bernardo Planatio se retrouve dans la prison Dar Zacha car les captifs qu'il était en train de racheter ont réussi à s'enfuir. Pour en sortir, il doit payer non seulement les trois cents doubles du rachat des fuyards, mais également cent huit doubles pour sa propre libération<sup>119</sup>. Des marchands sont également emprisonnés à la suite de litiges financiers avec le souverain ou la douane<sup>120</sup>. C'est également dans cette prison de la Kasba que le souverain enferme les marchands latins lorsqu'un litige politique majeur survient. Il s'agit le plus souvent de représailles après la prise de marchands musulmans et de leurs marchandises voyageant sur des bateaux latins et que, selon les traités, les nations en paix avec l'émirat hafside doivent protéger. Le souverain n'hésite pas à emprisonner le consul et tous les marchands de la nation fautive, jusqu'à l'obtention des réparations. C'est le cas, en 1464, du consul et des marchands vénitiens résidant à Tunis, après la prise par un navire des Chevaliers de Rhodes de marchands hafside qui voyageaient sur les galées du *Trafego*<sup>121</sup>. En 1501-1502, le consul et les douze marchands génois vivant à Tunis restent sept mois dans la prison Dar Zacha de la Kasba après la prise par l'armada portugaise de marchands hafside qui voyageaient sur une navi génoise avec plus de cinquante mille ducats de marchandises. Le souverain exige que les Génois paient le rachat des marchands hafside et de leurs marchandises et, devant leurs réticences, se fait remettre les clefs de leurs magasins et confisque l'ensemble de leurs biens<sup>122</sup>. La Commune de Gênes pense faire pression sur le souverain hafside en imposant à ses navires une interdiction de commerce sur l'ensemble des côtes hafside qui sera renouvelée en 1503. C'est l'approvisionnement en blé de l'émirat qui est surtout visé. L'interdiction est levée en 1504 après l'acceptation par la Commune de Gênes de payer au souverain l'ensemble des dommages, ces derniers étant financés par un *dricitus* destiné à rembourser les pertes subies par les marchands génois.

<sup>118</sup> Francesco Belleto, 04/11/1470; 01/07/1472. Cas analogues en 1513: Agostino Testa, 08/01/1513; 13/07/1513.

<sup>119</sup> Agostino Testa, 17/03/1502.

<sup>120</sup> Agostino Testa, 10/10/1515.

<sup>121</sup> B. Doumerc, *Le consulat de Tunis...* cit., p. 467.

<sup>122</sup> Agostino Testa, 23/04/1502; 01/08/1502.

### *Les maisons musulmanes*

Les quelques maisons musulmanes dans lesquelles se rendent les marchands latins ou les notaires sont rarement localisées, à l'exception de la *beitu dominus dugane* qui se trouve à La Goulette au début du XVIe siècle. Mais lorsque Francesco Belleto se rend dans la maison du *dominus dogane* en 1473, on ne sait dans quel quartier de la ville elle est située, mais il y a de fortes chances pour que ce soit dans la Médina si l'emplacement de la douane est celui qui est donné par Adorno, au bord du lac. Les musulmans auxquels le notaire rend visite sont tous des officiels; il s'agit non seulement du *dominus dogane*<sup>123</sup>, mais aussi du *cadi* de Tunis ou de *testes autentici in lege Maurorum* que le notaire consulte pour obtenir leur avis autorisé sur les droits que les marchands doivent payer sur les lins importés d'Alexandrie, sur l'importance de la tare qui est généralement comptée, sur les équivalences des unités de poids et mesures dans différents lieux de Méditerranée. En 1501, le notaire rend visite à trois de ces «experts», soit dans leur maison, soit dans leur boutique, sans que l'on connaisse leur emplacement dans la ville<sup>124</sup>. En 1515, le marchand Simone de Costa dépose entre les mains du *cadi* de Tunis une série de documents montrant que le souverain lui doit une certaine somme d'argent. Il convoque à cet effet le notaire dans la maison du *cadi*<sup>125</sup>.

### *Conclusion*

Les notaires qui résident à Tunis sont une source essentielle pour la connaissance de la vie des Latins dans la capitale hafside, en particulier pour tenter de situer les lieux qu'ils fréquentent. Mais il ne faut pas oublier qu'ils instrumentent le plus souvent en cas de litige ou pour rédiger des actes officiels ou des actes privés importants comme les testaments ou les reconnaissances de dettes contrac-

<sup>123</sup> C'est au *dominus dugane* Cibarchie Bencharfala que Lucas Panigarola remet, en deux fois, 330 doubles pour le cens du corail de Marsacares: Agostino Testa, 25/11/1502.

<sup>124</sup> *In domo Ci Mamet Magarani in porticu dicti domus; in apoteca Ci Mamet Roiole; in domo Ci Mamet Muserati*, tous qualifiés de *testis autenticus in lege Mauro-rum*: Agostino Testa, 05/01/1503.

<sup>125</sup> *In domo Cidi Ali Logari Cadi presente civitatis*: Agostino Testa, 14/14/1515.



tées par les anciens captifs qui quittent le territoire ifrikiyen. Les contrats les plus courants leur échappent presque complètement. C'est la raison pour laquelle leurs actes donnent sans doute une vue assez partielle des relations des Latins avec les autres communautés qui composent la population de la capitale hafside, qu'il s'agisse des musulmans, ou de groupes minoritaires comme les juifs ou les chrétiens du Rabat. En dépit de ces difficultés, les actes des notaires Francesco Belleto et Agostino Testa révèlent des contacts réguliers entre tous ces groupes, et particulièrement intenses avec les chrétiens du Rabat. Ils donnent également de la cité portuaire de Tunis de la fin du XVe siècle et du début du XVIe siècle une image plus précise et unique de son environnement urbain.

Laurent Vissière

VILLES ET PAYSAGES PORTUAIRES VUS DE LA MER.  
RÉFLEXIONS SUR LA NAISSANCE D'UN GENRE  
ICONOGRAPHIQUE À LA FIN DU XVe SIÈCLE

*La forme d'une ville change plus vite, hélas! que le cœur d'un mortel*  
(Baudelaire, *Le Cygne*).

En Occident, l'art du portrait individuel semble avoir réapparu au XIVe siècle, à peu près en même temps que la représentation ou *portraiture* des villes. On employait alors le même terme pour le visage humain et pour la cité; et, dans l'un et l'autre cas, les artistes visaient au même objet paradoxal: représenter au plus près du vrai leur modèle tout en l'idéalisant. Cela dit, les portraits de villes posent des questions peut-être encore plus complexes que ceux d'individus. Les premiers essais furent tâtonnants, utilisant des techniques variées et parvenant à des résultats très différents; et la naissance de la vue urbaine en perspective ne se laisse pas facilement appréhender. Il est évident que le monde méditerranéen y a occupé une place centrale, et que les Italiens y ont joué un rôle essentiel, dont témoignent les nombreuses *vedute* de villes de la Péninsule conservées pour la période<sup>1</sup>. Mais les peintres et miniaturistes flamands, germaniques et même français s'intéressaient aussi à cet aspect de l'art, et l'invention du paysage, sauvage ou

Cet article a bénéficié des conseils et de l'érudition de Joana Barreto, Jean Cancellieri, Élisabeth Crouzet-Pavan, Vannina Marchi, Marc Smith, Jean-Bernard de Vaivre et Alexandra Zvereva. Qu'ils en soient tous chaleureusement remerciés.

<sup>1</sup> La primauté italienne a longuement été mise en avant par Cesare de Seta, *Ritratti di città, dal Rinascimento al secolo XVIII*, Turin, 2011; elle est aussi bien étudiée dans *La rappresentazione della città nella pittura italiana*, dir. P. De Vecchi, G. A. Vergani, Milan, 2003.

urbain, dans la peinture leur doit énormément<sup>2</sup>. Dans quelle mesure la grande vue urbaine résulta-t-elle d'un métissage? C'est cette question qui motive le présent travail.

Il ne saurait être question de traiter ici un tel problème dans toutes ses dimensions. La documentation est à la fois trop riche et trop lacunaire, trop éparse aussi. Et aucun recensement général des vues urbaines n'a jamais été tenté à l'échelle de l'Europe<sup>3</sup>. En revanche, on arrive assez aisément à mettre en rapport un corpus relativement réduit d'une demi-douzaine de cités méditerranéennes qui ont été représentées de manière monumentale dans les années 1470-1480 - soit Naples, Gênes, Venise, Rhodes, Raguse et, d'une certaine façon, Palma de Majorque. À ce corpus, il faudrait encore ajouter Rome et Florence, Jérusalem, Constantinople et quelques ports orientaux. Ces œuvres empruntent des supports variés (peinture sur bois ou sur toile, fresque, miniature sur vélin, gravure sur bois ou sur cuivre) et n'appartiennent pas à une école unique; elles gardent cependant des principes communs, en particulier la vue aérienne oblique, ainsi que la représentation en majesté de la cité<sup>4</sup>. Leur fourchette chronologique, extrêmement

<sup>2</sup> Sur cette question, voir notamment N. Laneyrie-Dagen, *L'invention de la nature*, Paris, 2008. La représentation du Mont Saint-Michel par les frères de Limbourg, vers 1413, est l'une des premières vues perspectives réalistes à nous être parvenues pour une cité occidentale (fol. 195r; reprod. dans *Les Très riches Heures du duc de Berry*, éd. R. Cazelles, Lausanne/Paris, 1988, pp. 188-189).

<sup>3</sup> À défaut de recensement général, il existe cependant d'excellentes et très récentes monographies régionales, centrées sur la période moderne, mais faisant état de représentations médiévales. On peut citer, simplement à titre d'exemples: Paolo Militello, *Ritratti di città in Sicilia e a Malta (xvi-xvii secolo)*, Progetto, 5, Palerme, 2008; *Le peintre et l'arpenteur. Images de Bruxelles et de l'ancien duché de Brabant*, Catalogue de l'exposition de Bruxelles (15 septembre-17 décembre 2000), dir. H. Bussers, V. Van de Kerckhof, V. Bücken, Tournai, 2000; *Das Bild der Stadt in der Neuzeit (1400-1800)*, dir. W. Behringer, B. Roock, Munich, 1999. Grand spécialiste de la question, Cesare de Seta est l'initiateur d'une série de colloques sur le paysage urbain (*Città d'Europa. Iconografia e vedutismo dal xv al xviii secolo*, Naples, 1996; *L'Europa moderna. Cartografia urbana e vedutismo*, Naples, 2001; *Tra oriente e occidente. Città e iconografia dal xv al xix secolo*, Naples, 2004). Il faut noter enfin la très intéressante étude comparée de trois cités par G. Fournier-Antonini, *Barcelone, Gênes et Marseille. Cartographies et images (XVIe - XIXe siècle)*, Turnhout, 2012.

<sup>4</sup> On distingue traditionnellement trois manières de représenter le paysage, selon le point de vue. S'il se trouve au niveau du sol, on obtient une vue de profil ou frontale; s'il est légèrement surélevé, il s'agit d'une vue perspective; et si l'on se place beaucoup plus haut dans le ciel (position par définition imaginaire), on peut parler d'une vue à vol d'oiseau. À la fin du Moyen Âge, ces techniques étaient en voie d'élaboration, et les artistes, comme le note fort bien Paolo Militello, tendirent à utiliser un point de vue «mobile dans l'espace», afin de restituer la réalité urbaine

étroite, sous-entend que ces vues perspectives correspondaient à des nécessités nouvelles, peut-être à une mode. Un tel problème vaut d'être abordé dans une optique résolument comparatiste et replacé dans un contexte plus large<sup>5</sup>.

### 1. Une nouvelle vision de la ville-port

Les premières représentations monumentales de villes européennes, qui virent le jour à la fin du XVe siècle, concernent pour l'essentiel des ports méditerranéens, et il ne peut s'agir ici d'un hasard de conservation. Il convient donc de les présenter au cas par cas.

#### *Les vues de Rhodes et leur contexte*

Le cas de Rhodes offre une excellente base de réflexion. Bien qu'elle ne soit jamais mentionnée dans les études traitant du

dans toute sa complexité (*Ritratti di città in Sicilia...* cit., p. 21). De ce fait, le terme contemporain qui rend le mieux compte de ces œuvres diverses reste celui de «portrait de ville», puisqu'il indique bien la volonté de reproduire la physionomie en trois dimensions de l'organisme vivant qu'est la cité (cf. P. Lavedan, *Représentation des villes dans l'art du Moyen Âge*, Paris, 1954, notamment pp. 38-39). Sur le travail technique de la vue perspective: D. Stroffolino, *La città misurata. Tecnica e strumenti di rilevamento nei trattati a stampa del Cinquecento*, Rome 1999, et en part. chap. IV, «Il vero ritratto della città», pp. 145-183; L. Nuti, *The Perspective Plan in the Sixteenth Century. The Invention of a Representational Language*, «Art Bulletin», LXXVI-1 (1994), p. 105-128; ead., *L'artificio del 'vero ritratto'*, dans *Tra oriente e occidente...* cit., pp. 22-28.

<sup>5</sup> Parmi les travaux qui traitent de la représentation des villes au Moyen Âge, il convient de citer, outre le travail pionnier de Pierre Lavedan, plusieurs ouvrages récents qui ont renouvelé les approches méthodologiques: C. Frugoni, *A distant City. Images of urban Experience in the Medieval World*, Princeton, 1991 (qui reprend et actualise un premier essai paru en italien: *Una lontana città. Sentimenti e immagini nel medioevo*, Turin, 1983; ead., *Rappresentazioni di città nell'Europa medioevale*, in L. Benevolo et alii (dir.), *Principii e forme della città*, Milan, 1993; L. Nuti, *Ritratti di città. Visione e memoria tra Medioevo e Settecento*, Venise, 1996; N. Miller, *Mapping the City. The Language and Culture of Cartography in the Renaissance*, Londres, 2003; C. de Seta, *Ritratti di città...* cit.; S. Lavaud, B. Schmidt (dir.), *Représenter la ville (Moyen Âge-XXIe siècle)*, Bordeaux, 2012 - la première partie de ce dernier ouvrage est d'ailleurs consacrée aux «Portraits et représentations des villes-ports». Malgré une riche introduction de Bernard Chevalier, le congrès de la SHMESP intitulé *Le paysage urbain au Moyen Âge* (Lyon, 1981), n'aborde pas la question des vues urbaines.

paysage urbain, elle demeure en effet l'une des villes-ports les plus représentées à la fin du XVe siècle. Escalé obligée sur la route de la Terre Sainte, capitale de l'ordre des Hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem et centre de résistance à l'expansion musulmane en Méditerranée, Rhodes était très visitée et très admirée par les Occidentaux. Fort exposée aussi, elle eut à subir plusieurs longs sièges de la part des Mamelouks (1444), puis des Ottomans (1480 et 1522). C'est au lendemain de la défense victorieuse de 1480 que les Hospitaliers prirent conscience de leur terrible isolement face à l'empire ottoman et qu'ils lancèrent en Occident une vaste campagne de propagande sous l'égide de leur grand maître, Pierre d'Aubusson, et du vice-chancelier, Guillaume Caoursin<sup>6</sup>. Celui-ci rédigea, entre autres, un récit du siège en latin, qui connut une immense diffusion manuscrite et imprimée à travers tout le continent européen. La plupart des versions du texte ne comportent pas d'image, à l'exception notable d'un somptueux manuscrit de dédicace destiné à Pierre d'Aubusson (BnF, Ms. Lat. 6067). Ce manuscrit fut copié et enluminé à Paris, vers 1483, et un artiste très en vue, qu'on nomme, faute de mieux, le «maître du cardinal de Bourbon», l'orna de cinquante-et-une peintures à pleine page - dont trente-cinq consacrées au siège<sup>7</sup>. Caoursin, qui ne voulait pas d'illustration fantaisiste, avait pris soin de fournir un modèle à son correspondant parisien:

Je vous envoie en peinture la cité de Rhode et le siege des Turcs, afin que le paintre aye bonne exemple pour faire ce que je demande, car on ne pourroit si bien escrire ne deviser par lectre que le voir en peinture, duquel le paintre prendra son exemple...<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Sur une présentation de l'île de Rhodes à la fin du Moyen Âge et du grand siège de 1480: J.-B. de Vaivre, L. Vissière, «Tous les deables de l'Enfer». *Relations du siège de Rhodes par les Ottomans en 1480*, Genève, 2014. L'ouvrage propose l'édition scientifique de tous les textes du siège, ainsi qu'un dossier iconographique exhaustif.

<sup>7</sup> Guillaume Caoursin, *Obsidionis Rhodie urbis descriptio*, présentation, éd. et trad. dans *Tous les deables...* cit., pp. 299-491. Il faut noter qu'une seule des éditions incunables du texte comprend des bois gravés (*Guillelmi Caoursin Rhodiorum vicecancellarii Obsidionis Rhodie urbis descriptio*, Ulm, Johann Reger, 24 octobre 1496). Miniatures et gravures sont reproduites dans *Tous les deables...* cit., ill. 1-39 et 40-49.

<sup>8</sup> *Instructions* de Guillaume Caoursin au peintre, éd. dans *Tous les deables...* cit., pp. 479-486 (ici, p. 480).

Ce modèle s'est perdu, mais le peintre l'a scrupuleusement reproduit à plusieurs reprises, tout ou partie. Quatre des miniatures représentent en effet la totalité de la cité vue selon une perspective proche de la vision aérienne oblique<sup>9</sup> (ill. 1). De telles représentations panoptiques permettent de juger de l'état des opérations et de la cité à divers moments-clés du siège. Le modèle était sans aucun doute précis et fiable, mais celui qui le réalisa s'était concentré sur les «contours» de la ville, autrement dit sur l'enceinte, dont chaque tour et chaque porte apparaissent clairement. Il a bien noté aussi ses subdivisions - le bourg, où vit le peuple, le «château» ou quartier des chevaliers, et le palais magistral -, ainsi que divers monuments, comme les églises grecques et latines, des moulins, la croix du carrefour et les fourches patibulaires. Mais les maisons restent très schématiques, et ce sont les aménagements et les fortifications du port qui se détachent le mieux, au premier plan<sup>10</sup>. Malgré un effort de perspective, aussi bien géométrique qu'aérienne, le réalisme de la figuration ne dépasse pas les fossés urbains, puisque, au-delà, l'île entière, pourtant très montagneuse, apparaît de manière purement symbolique comme une sorte d'étendue plate.

Le modèle de la cité semble avoir abondamment circulé en Europe. On en trouve un second exemple véritablement monumental avec le tableau sur bois aujourd'hui conservé à la mairie d'Épernay (132 cm de hauteur sur 154 de largeur, soit environ 2 m<sup>2</sup>) (ill. 2). Achevé en 1483 (et donc strictement contemporain des miniatures), cet ex-voto, commandé par Antoine d'Aubusson, frère du grand maître, était primitivement destiné à orner le chœur de Notre-Dame de Paris<sup>11</sup>. Le peintre a représenté les monuments avec plus de soin que le miniaturiste et donné au paysage insulaire un relief plus tourmenté, bien que tout aussi fantaisiste. On peut enfin adjoindre à ce dossier deux éléments italiens: une miniature tirée d'un manuscrit napolitain de 1492 et un bois gravé florentin du début des années 1490<sup>12</sup> (ill. 3-4), ainsi qu'un bois allemand

<sup>9</sup> Paris, BnF, Ms. Lat. 6067, ff. 18r (reproduite ici), 32r, 37v et 48v (reprod. dans *Tous les deables...* cit., ill. 8, 15, 17 et 20).

<sup>10</sup> Comme le port de Rhodes s'ouvre au nord, tous les artistes qui l'ont représenté ont été obligés d'orienter leur vue de la ville au sud.

<sup>11</sup> *Tous les deables...* cit., pp. 335-338 et ill. 54; cf. aussi É. Hamon, *Un présent indésirable: l'ex-voto de la victoire de Rhodes en 1480 à Notre-Dame de Paris*, «Bulletin monumental», t. 167-IV (2009), pp. 331-336.

<sup>12</sup> Juniano Maio, *De Majestate* (Paris, BnF, Ms. Ital. 1711, fol. 12v); *La guerra del Turco contro a Rhodi*, [Florence, Lorenzo Morgiani, Johann Petri, début des an-

daté de 1496<sup>13</sup>. Plus schématiques, assez médiocres même, ces images n'en sont pas moins très similaires dans leur volonté de présenter la cité et le port de Rhodes de manière panoptique depuis le ciel; et elles dérivent vraisemblablement d'un même modèle.

### *Portrait urbain et triomphe*

Le dossier iconographique de Rhodes est exceptionnel, tant par sa richesse que par sa diffusion européenne. Cela dit, au XVe siècle, un tel mode de représentation - la grande vue perspective - n'était pas réservée à la seule ville de Rhodes; et il s'avère donc intéressant de remettre cette technique relativement neuve en contexte. Autrement dit, quelles furent les villes de la période qui bénéficièrent d'une telle représentation, à la fois monumentale et réaliste? Et parmi celles-ci, arrive-t-on à distinguer une *manière* spécifique dont les vues de Rhodes ne constitueraient qu'un exemple?

Cette démarche exclut d'emblée tous les modes de représentations symboliques. À titre d'exemple, dans un manuscrit daté de 1316 ou 1317, consacré à la vie et au martyre de saint Denis, Paris est figurée par un simple quadrilatère de murailles, que seul le cartouche «Parisius» permet d'identifier<sup>14</sup>. On ne tiendra pas non plus compte de toutes les vues de villes idéales ou féériques - fréquentes sous le pinceau des maîtres flamands du XVe siècle<sup>15</sup> -, même si

nées 1490], présentation, éd. et trad. dans *Tous les deables...* cit., p. 557-643. Sur cette iconographie, *ibid.*, p. 39-40, 566-567, ill. 51 et 55.

<sup>13</sup> Il s'agit de l'édition d'Ulm des œuvres de Guillaume Caoursin (cf. *supra* n. 7). *Tous les deables...* cit., ill. 44.

<sup>14</sup> Yves de Saint-Denis, *Vie et martyre de saint Denis et de ses compagnons* (Paris, BnF, Ms. Fr. 2090-2092). Sur le manuscrit: L. Delisle, *Notice sur un recueil historique présenté à Philippe le Long par Gilles de Pontoise, abbé de Saint-Denis*, in *Notices et extraits de manuscrits*, t. XXI, 2<sup>e</sup> partie (1865), pp. 249-265; H. Martin, *Légende de saint Denis. Reproduction des miniatures du manuscrit original présenté en 1317 au roi Philippe le Long. Introduction et notice des planches*, Paris, 1908. Quelques-unes des miniatures ont été reproduites en couleur par Nicole Fleurier dans son commode florilège de vues parisiennes médiévales (*Paris, enluminures*, Paris, 2009, p. 28 et 50-61).

<sup>15</sup> Outre la célèbre Vierge du chancelier Rolin, peinte par Jan Van Eyck, vers 1435 (Musée du Louvre), on peut citer l'extraordinaire cité qui apparaît dans le fond de la *Madone au Chartreux*, vers 1433-1434 (New York, coll. Frick), et que l'on retrouve dans la miniature d'un manuscrit de *La Cité de Dieu*, réalisée vers 1440 par un artiste de la mouvance eyckienne (Bruxelles, Bibl. Royale, Ms. 9015, fol. 1; cf. P. Lavedan, *Représentation des villes...* cit., pl. XXXV).

celles-ci peuvent à l'occasion intégrer tel ou tel détail réaliste, comme dans certaines représentations de Rome ou Jérusalem<sup>16</sup>. Dans un cas, la ville constitue un cadre convenu, et dans l'autre, un élément de décor tout comme la campagne environnante. Les vues urbaines partielles ou rapprochées, montrant une rue, une porte, un marché ou des bâtiments, n'entrent pas non plus dans le cadre de notre réflexion<sup>17</sup>.

Sans prétendre à un recensement exhaustif des vues urbaines générales de la fin du Moyen Âge, il convient de mettre en avant quelques œuvres majeures.

### *La Tavola Strozzi* (ill. 5)

La première de ces œuvres est la *Tavola Strozzi*, un tableau sur bois de grande dimension (82 cm de hauteur sur 245 de largeur, soit environ 2 m<sup>2</sup>), réalisé dans les années 1470<sup>18</sup>. Comme le prouve l'analyse minutieuse des bannières, l'œuvre commémore la victoire navale d'Ischia, qui vit le triomphe définitif des Aragonais sur les Angevins en 1465. Et le retour de la flotte victorieuse dans le port de Naples fournit le sujet ou le prétexte de l'œuvre. Si l'on excepte sa dimension navale, ce défilé de bannières s'avère typique des manifestations politiques dans l'Italie du *Quattrocento*. L'artiste en a en tout cas profité pour proposer une vue panoramique d'une ampleur tout à fait inédite. Le mode de représentation hésite entre une vue frontale (pour l'arrière-plan) et une vue aérienne oblique (pour le premier plan)<sup>19</sup>. L'œuvre, tout à fait exceptionnelle,

<sup>16</sup> Des monuments comme la mosquée d'Omar ou l'église du Saint-Sépulcre apparaissent ainsi dans les œuvres de Jan Van Eyck (Charles Sterling, *Jan Van Eyck avant 1432*, «Revue de l'Art», n°33 (1976), pp. 69-77, en part. pp. 28-30). Voir aussi Fr. Robin, *Jérusalem dans la peinture franco-flamande (XIIIe-XVe siècles), abstractions, fantaisies et réalités*, in D. Poirion (dir.) *Jérusalem, Rome et Constantinople. L'image et le mythe de la ville au Moyen Âge*, Paris, pp. 33-64.

<sup>17</sup> Ces points ont tous été brièvement abordés par P. Lavedan, *Représentation des villes...* cit., pp. 42-49.

<sup>18</sup> Naples, Museo Nazionale di San Martino, inv. 11982. Depuis sa redécouverte en 1904 dans la collection du prince Pietro Strozzi à Florence, cette œuvre a suscité d'intenses débats (A.-M. Voci, *A proposito della Tavola Strozzi: la discussione per la sua corretta interpretazione (1908-1910)*, «L'Acropoli», VI-1 (2005), pp. 63-74; G. Pane, *La Tavola Strozzi tra Napoli e Firenze. Un'immagine della città nel Quattrocento*, Naples, 2009; J. Barreto, *La Majesté en images. Portraits du pouvoir dans la Naples des Aragon*, Rome, 2013, pp. 381-391).

<sup>19</sup> Même si le Castelnuovo sert de point focal, la perspective de Naples est loin



manque de points de comparaison, et si l'influence florentine est fort sensible, on a pu y voir aussi une inspiration flamande<sup>20</sup> - de fait, la cour de Naples, centre d'une école flandro-ibérique tout en étant proche du monde florentin, était à cette époque très européenne.

### *Le tableau de Cristoforo de' Grassi (ill. 6)*

La seconde œuvre à signaler est également une immense toile (222 cm de haut sur 400 de large, soit près de 9 m<sup>2</sup>), qui représente Gênes<sup>21</sup>. Elle semble avoir été commandée vers 1481 pour célébrer la participation d'une flotte génoise à la guerre d'Otrante, qui se termina par la reprise de la ville sur les Turcs. Comme pour la *Tavola Strozzi*, la parade navale fournit l'occasion de réaliser un panorama de la ville et de ses campagnes. Mais le point de vue s'avère beaucoup plus lointain et beaucoup plus haut - c'est une pure vue à vol d'oiseau sans la moindre frontalité<sup>22</sup>.

L'œuvre pose cependant d'importantes difficultés d'interprétation, dans la mesure où elle ne nous est parvenue que par une

d'être unifiée dans cette œuvre (J. Barreto, *La Majesté en images...* cit., p. 389).

<sup>20</sup> L'auteur et la date de l'œuvre demeurent au centre d'une intense polémique. On a rapproché ce tableau d'une *spalliera* - un dossier de lit - offert par Filippo Strozzi au roi de Naples en 1473 (M. del Treppo, *Le avventure storiografiche della Tavola Strozzi*, in P. Macry, A. Massafra (dir.), *Fra storia e storiografia. Scritti in onore di Pasquale Villani*, Bologne, 1994, pp. 483-515; thèse conservée par Cesare de Seta dans son *Ritratti di città...*). Mais la critique actuelle tend plutôt à voir dans cet objet un ouvrage de marqueterie (F. Sricchia Santoro, *Tra Napoli e Firenze: Diomede Carafa, gli Strozzi e un celebre «lettuccio», «Prospettiva», 100 (2000), pp. 41-54; J. Barreto, *La Majesté en images...* cit., pp. 387-388); et la date de 1472-1473, souvent avancée, redevient donc hypothétique. Le débat sur l'artiste s'avère fort intéressant en soi. Raffaello Causa avait proposé d'attribuer le nom de Colantonio, chef de file de l'école flandro-ibérique (*L'arte nella certosa di S. Martino*, Naples, 1973, p. 20 et n. 17); Ferdinando Bologna a, pour sa part, préféré y voir la main d'un peintre de cette école, Francesco Pagano, et il date l'œuvre de 1487 (*Napoli e le rotte mediterranee della pittura, da Alfonso il Magnanimo a Ferdinando il Cattolico*, Naples, 1977, pp. 195-201). À l'opposé, Giulio Pane attribuait le travail à un artiste florentin (*La Tavola Strozzi...* cit., p. 150 et 158); Cesare de Seta avance le nom de Francesco Rosselli, qui fut en effet en relation avec la cour de Naples (*L'immagine di Napoli dalla Tavola Strozzi a Jean Brugel*, in *Scritti in Onore di Raffaello Causa*, Naples, 1988, pp. 105-118; *L'immagine delle città italiane dal XV al XIX secolo*, p. 110). Cette dernière identification, mieux reçue que les précédentes, est assez séduisante puisqu'elle attribue à un même artiste italien l'invention de la *veduta* - Rosselli a en effet gravé une série de vues urbaines (cf. *infra*). Sur ce débat très fourni: J. Barreto, *La Majesté en images...* cit., p. 388.*

<sup>21</sup> Gênes, Civico Museo Navale, inv. 3486.

<sup>22</sup> Sur cette représentation de Gênes: L. Volpicella, *Genova nel secolo XV. Note*

copie signée d'un certain Cristoforo de' Grassi et datée de 1597. À cette époque-là, on voulut en effet sauver la *veduta* de 1481, apparemment très abîmée<sup>23</sup>, mais dont on ne sait rien (une peinture sur bois, une fresque murale?). Et le copiste, bien que scrupuleux, n'a sans doute pas bien interprété certains détails et a commis quelques anachronismes. Si l'on ignore la finalité de la *Tavola Strozzi*, cette vue de Gênes revêtait en tout cas une vocation politique durable, puisqu'elle fut créée pour le palais communal à la fin du XVe siècle et y fut repeinte, plus ou moins à l'identique, un siècle plus tard.

Contemporaines, la *Tavola Strozzi* (années 1470), la vue de Gênes (1481) et celle de Rhodes (1483) ont aussi en commun leur format monumental (9 m<sup>2</sup> pour Gênes, 2 m<sup>2</sup> pour les deux autres) et leur thème: la commémoration d'une grande victoire.

### *Portraits urbains en majesté*

Ces trois tableaux peuvent être mis en relation avec des portraits de villes gravés eux aussi sur un mode absolument monumental à la même époque.

### *Les vues de Francesco Rosselli*

Dans les années 1470, l'atelier du Florentin Francesco Rosselli commença à produire des vues panoramiques de cités. La première de ses œuvres est une grande vue perspective de Florence, gravée sur métal sans doute vers 1472, mais qui n'est plus connue que par une copie xylographique, dite *della Catena* en raison de la

*d'iconografia panoramica*, «Atti della Società ligure di storia patria», LII (1924), pp. 249-288; E. Pileggi, P. Cevini, *Genova*, Bari, 1981, pp. 76-85; E. Pileggi, *Paesaggio e immagine di Genova*, Gênes, 1992, p. 99; G. Fournier-Antonini, *Barcelone, Gênes et Marseille...*, p. 28. Voir aussi M. Quaini, *Cartographic Activities in the Republic of Genoa, Corsica, and Sardinia in the Renaissance*, in William G.-L. Randles (dir.), *Geography, Cartography, and Nautical Science in the Renaissance. The Impact of the Great Discoveries*, Aldershot, 2000, pp. 854-873.

<sup>23</sup> Un cartouche indique: «Antiquae urbis Genuae picturam / temporis iniuria fere consumptam / hanc ad exemplum illius vetustatis / retinendae causa praestantissimi Patres Communis / effingi mandarunt anno MDXCVIII». Un autre cartouche porte une date, peu lisible, où l'on a cru lire «MCCCCX», mais celle-ci s'avère totalement incompatible avec cette représentation de Gênes, et l'on ne peut rien en tirer.

chaîne figurée qui sert de cadre (ill. 7)<sup>24</sup>, et un tableau plus tardif<sup>25</sup>. L'œuvre, de grandes dimensions, comprend six feuilles et mesure 57,8 cm de haut sur 131,6 de large<sup>26</sup>. On sait par un inventaire réalisé après la mort de son fils, en 1525, qu'on trouvait encore dans sa *bottega*, outre la vue de Florence, une vue de Pise en cinq sections, une de Rome en trois sections, et une dernière de Constantinople en six sections; ces œuvres gravées, non datées, ont toutes disparu, mais on peut avoir une idée de la vue de Rome (datable de 1478-1490), grâce à une copie du XVI<sup>e</sup> siècle - une *tempera* sur toile du palais ducal de Mantoue<sup>27</sup>. Pour autant qu'on puisse en juger par cette copie, la vue de Rome s'avère moins fouillée que celle de Florence, et se contente d'insérer à l'intérieur d'une enceinte circulaire très schématique les principaux monuments; même si l'on distingue aussi des quartiers d'habitation, cette représentation se rapproche ainsi des vues de type «archéologique» ou «touristique» qui ornent un certain nombre de manuscrits florentins de la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle, mais dont le schéma est plus ancien<sup>28</sup>. Il n'est donc pas étonnant que ce soit surtout cette vue de Florence qu'on ait cherché à rapprocher de la *Tavola Strozzi*, bien que, d'un point de vue technique, les deux œuvres demeurent assez différentes<sup>29</sup>.

<sup>24</sup> Berlin, Kupferstichkabinett, inv. n. 899-100 (la copie, souvent attribuée à Lucantonio degli Uberti, daterait du début du XVI<sup>e</sup> siècle). Un fragment de la gravure originelle a été conservé par la Società Colombaria de Florence; elle permet de savoir que l'œuvre intégrale mesurait 58 cm sur 134 (J. Schulz, *Jacopo de' Barbari's View of Venice. Map Making, City Views, and Moralized Geography before the Year 1500*, «Art Bulletin», LX-3 (1978), p. 425-474, ici p. 431-433, ill. 4-5).

<sup>25</sup> Cette vue de Florence (52,5 cm de haut sur 143,5 de large), aujourd'hui conservée au Fitzwilliam Museum de Cambridge, aurait été peinte par Rosselli vers 1495 (C. de Seta, *Ritratti di città...* cit., pp. 21-22 et ill. 8).

<sup>26</sup> G. Fanelli, *Firenze*, Bari, 1981, pp. 267-268 et ill. 27.

<sup>27</sup> J. Schulz, *Jacopo de' Barbari's View...* cit., pp. 431-433, ill. 6; C. de Seta, *Ritratti di città...* cit., pp. 22-25 et ill. 9.

<sup>28</sup> Ces plans «archéologiques» sont particulièrement courants dans le cas des villes saintes, comme Rome, Constantinople et Jérusalem. On peut citer ainsi le plan archéologique de Rome, préparé par Flavio Biondo vers 1446, mais connu par des copies plus tardives, et notamment le plan d'Alessandro Strozzi, daté de 1474 (cf. J. Schulz, *Jacopo de' Barbari's View...* cit., pp. 456-458, ill. 20). Un plan de Rome circulaire où n'apparaissent que ses principaux monuments semble avoir rencontré un grand succès dès le XIV<sup>e</sup> siècle; on en trouve aussi bien la trace dans les *Très riches Heures du duc de Berry* (fol. 141v; reprod. dans *Les Très riches Heures du duc de Berry...*, éd. R. Cazelles, pp. 144-145) que sur une fresque de Taddeo di Bartolo, réalisée au Palais public de Sienne et datée de 1406-1414 (reprod. dans *La rappresentazione della città nella pittura italiana...* cit., p. 67; I. Insolera, *Roma. Immagini e realtà dal X al XX secolo*, Bari, 1981, pp. 12-24; N. Miller, *Mapping the City...* cit., p. 104-110).

<sup>29</sup> Cette thèse a largement été développée par Cesare de Seta (cf. *supra* n. 20).

### *La vue de Venise de Jacopo de' Barbari* (ill. 8)

Cette pratique de la gravure urbaine de très grand format toucha à la perfection, à l'extrême fin du siècle - en 1500 -, avec la vue de Venise, réalisée par Jacopo de' Barbari. Son format, qui nécessite l'assemblage de six planches, est tout à fait monumental (136 cm de haut sur 283 de large, soit 3,80 m<sup>2</sup>). Il s'agit d'une vue à vol d'oiseau, mais prise de très haut, avec une maîtrise de la perspective et un niveau de détail inégalés jusque-là. La vue est bien orientée au nord, mais c'est essentiellement pour mettre au premier plan le port de mer, la place Saint-Marc, le campanile et le palais des doges - le cœur politique de la cité<sup>30</sup>.

L'œuvre ne commémore pas d'événement précis, même si les navires qui arrivent et ceux qui empruntent le grand canal semblent former une sorte de procession triomphale. La période, il faut d'ailleurs le noter, ne s'y prêtait guère, puisque la République, agressée par les Ottomans depuis 1499, venait de connaître une série de revers. Mais ce chef-d'œuvre n'en demeura pas moins un remarquable objet de propagande urbaine par l'image - au point qu'il allait servir de référence obligatoire pour toute représentation de la cité jusqu'à la fin de la République<sup>31</sup>.

### *Portraits urbains en arrière-plan*

Qu'elles commémorent ou non un événement, ces vues perspectives ont clairement pour véritable sujet la cité elle-même. Et dans chaque cas (si l'on excepte les cas particuliers de Florence et de Rome), c'est le port qui est mis en valeur au premier plan. Il existe cependant pour la même époque des tableaux qui représentent de manière réaliste une ville, sans que celle-ci soit au centre de la composition. Il y a là des points de comparaison qui permettent d'élargir notre champ d'investigation.

<sup>30</sup> Sur cette œuvre: J. Schulz, *Jacopo de' Barbari's View...* cit.; C. de Seta, *Ritratti di città...* cit., pp. 31-42; É. Crouzet-Pavan, «Sopra le acque salse». *Espaces, pouvoir et société à Venise à la fin du Moyen Âge*, Rome, 1992, 2 vol, t. II, pp. 897-901; *ead.*, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris, 1999, pp. 38-39 et 366-367.

<sup>31</sup> É. Crouzet-Pavan, «Sopra le acque salse»... cit., t. II, p. 899.

*Palma, Raguse et Marseille sous la protection des saints*

Sans prétendre ici non plus à l'exhaustivité<sup>32</sup>, trois tableaux très différents méritent ici attention.

Le plus ancien est une représentation de saint Georges terrasant le dragon, réalisé vers 1470 par Pere Nisart, pour la confrérie homonyme de Palma de Majorque<sup>33</sup> (ill. 9). Selon toute vraisemblance, le peintre a copié une œuvre de Jan Van Eyck, aujourd'hui perdue, et dont on connaît plusieurs adaptations, notamment une attribuée à Rogier van der Weyden<sup>34</sup>. Conformément à la tradition eyckienne, une ville se dresse en arrière-plan: une ville imaginaire dans les différentes copies connues, mais pas dans celle de Nisart qui semble bien avoir tenté de reproduire la Palma de son temps. Certes, la ville apparaît depuis la terre, mais de telle manière qu'on y distingue à la fois la principale porte terrestre et le port, dominé par un imposant château. Comme pour la *Tavola Strozzi*, le peintre a cependant eu du mal à choisir entre une représentation frontale (pour les murailles et le château) et une vue aérienne oblique (pour la cité elle-même).

Cette association d'une scène religieuse et d'une vue perspective de ville se retrouve dans *La Prédication de la Madeleine* à Marseille (ill.10)<sup>35</sup>. La sainte prêche devant une assemblée de notables, au centre desquels on découvre Louis XII et Anne de Bretagne. Le groupe se trouve sur la rive sud de la calanque de Marseille, ce qui permet au peintre de représenter en arrière-plan l'abbaye de Saint-Victor, et sur la rive opposée le port et la ville de Marseille

<sup>32</sup> Sur les «paysages urbains» italiens, voir, P. Dragoni, *La Città dell'Umanesimo. Paesaggi urbani nella pittura italiana del Quattrocento e del primo Cinquecento*, in *La rappresentazione della città nella pittura italiana...* cit., pp. 80-107.

<sup>33</sup> Palma de Majorque, Museo Diocesano. La peinture sur bois mesure 284 cm de haut sur 187. Par contrat passé en 1468, Pere Nisart avait à peindre la partie centrale d'un triptyque, dont les volets furent confiés à un autre artiste, Rafel Mòger. Il était originellement destiné à la chapelle Saint-Antoine-de-Padoue de la cité. On ignore, sinon, tout de ce peintre, peut-être originaire de Nice; et il s'agit de sa seule œuvre répertoriée (Gabriel Llompart, notice «Nisart, Pere», in J. Turner (dir.), *The Dictionary of Art*, New York, 1996, t. 23, p. 160; *El cavalier i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisart i la Ciutat de Mallorca*, Catalogue de l'exposition de Palma (décembre 2001- février 2002), Palma, 2001).

<sup>34</sup> Washington, National Gallery. Cf. J. Barreto, *La Majesté en images...* cit., p. 142.

<sup>35</sup> Peinture sur bois (63,5 cm de haut sur 79 cm). Musée du Vieux-Marseille (dépôt du Musée de Cluny).

- dont c'est la plus ancienne vue réaliste connue<sup>36</sup>. Ce panneau isolé - sans doute l'élément d'un retable démembré - est attribué au Flamand Antoine Ronzen, actif en Provence au début du XVI<sup>e</sup> siècle; l'œuvre date de 1510 environ<sup>37</sup>.

Dans un tout autre registre, il convient de citer aussi le travail du peintre croate, Nikola Boidarevi. Vers 1500, celui-ci réalisa un retable pour l'église des Dominicains de Raguse (Dubrovnik)<sup>38</sup> (ill. 11). Le peintre a été formé aux ateliers de Venise - notamment chez les frères Crivelli -, et son style demeure résolument italien<sup>39</sup>. Peu originale au premier abord, l'œuvre est rendue fascinante par le personnage de saint Blaise, qui tient entre ses mains une «maquette» de la cité qu'il protège. Ce type de figuration est traditionnel pour un fondateur d'église, plus rare pour un saint patron<sup>40</sup>;

<sup>36</sup> Les premières gravures de Marseille ne sont guère utilisables: celle de Jacopo Filippo Foresti est très schématique (*Supplementum Cronicarum*, Venise, Bernardino de Benaliis, 1486, fol. 84v) et celle d'Hartmann Schedel, sans rapport avec la réalité (*Liber Chronicarum*, Nuremberg, Anton Koberger, 1493, fol. 61r). Dans les deux cas, le même bois a été réutilisé pour représenter d'autres cités (G. Fournier-Antonini, *Barcelone, Gênes et Marseille...* cit., p. 660-661).

<sup>37</sup> Sur le tableau et sur le peintre, il convient de se reporter au très important article de J. Boyer, *Un peintre «venitien» en Provence au XVI<sup>e</sup> siècle: Antoine Ronzen alias «Le Maître de la prédication de la Madeleine»*, «Gazette des Beaux-Arts», 110 (1987), pp. 55-60. Ronzen était un artiste flamand, documenté en Provence entre 1508 et 1520, mais qui s'était apparemment formé à Venise, au point de prendre «Venetus» pour surnom. Le tableau viendrait d'un retable de la Madeleine, commandé pour l'église aixoise du même nom en 1510, et achevé vers 1512.

<sup>38</sup> Dubrovnik, Musée des Dominicains.

<sup>39</sup> R. Harris, *Dubrovnik. A History*, Londres, 2003, pp. 277-280.

<sup>40</sup> Il s'agit en fait d'un schéma assez archaïque, dont on trouve déjà des exemples dans la peinture italienne du *Trecento*. La cité, représentée en modèle réduit, est directement placée sous la protection d'une puissance céleste. On peut citer saint Gimignano bénissant la cité qui porte son nom, une œuvre de Taddeo di Bartolo datée de 1395 (San Gimignano, Museo civico), ou encore saint Pierre d'Alexandrie avec le modèle de la cité de Sienne, une fresque de Sano di Pietro, datée de 1446, et toujours en place dans le palais communal de Sienne (G.A. Vergani, *Tra simbolo e realtà. Immagini di città dal Duecento all'inizio del Quattrocento*, in *La rappresentazione della città nella pittura italiana...* cit., pp. 51-77, en part. p. 66, reprod. pp. 62-63). Si l'on avance dans le temps, on peut citer encore le peintre vénitien Leonardo Boldrini qui réalisa vers 1475 le portrait en pied d'un saint, sans doute Libéral, qui porte dans les bras une sorte de ville miniature, mal identifiée (Dijon, Musée des Beaux-Arts, inv. 1287). Dans le triptyque de Saint Dominique, conservé à Brera, Carlo Crivelli a représenté saint Venance (*Venanzio*) portant une cité dans la main. Francesco del Cossa montre également saint Pétrone, patron de Bologne, tenir la cité dans ses mains (*Pala dei Mercanti*, vers 1475; Bologne, Pinacoteca nazionale; ill. dans *La rappresentazione della città nella pittura italiana...* cit., p. 100). Toujours à Bologne, en 1495, le jeune Michel-Ange sculpta pour le tombeau de saint Dominique une statue de saint Pétrone portant la maquette très stylisée de la ville.

Boidarevi s'inspire peut-être en fait d'une statue en argent de saint Blaise, réalisée entre 1481 et 1485, pour l'église homonyme de Raguse<sup>41</sup>, mais la cité représentée en relief pour la statue n'est pas orientée de la même façon et ne met pas du tout en avant le port comme le fait le tableau. Il est patent que, pour ce dernier, c'est le port fortifié qui fait la cité; contrairement à l'iconographie traditionnelle des saints protecteurs de ville, les fortifications priment sur les monuments religieux, les tours d'artillerie sur les campaniles, et la vue perspective qui remplace la vue frontale, plus usuelle dans ce genre d'œuvre, permet d'exalter non seulement la beauté, mais surtout la puissance de la cité.

### *Paris et Lübeck: deux contre-exemples*

La vue aérienne oblique n'est cependant qu'une possibilité, comme le montrent deux exemples remarquables.

Le premier cas est celui de Paris, l'une des plus riches villes d'Occident à la fin du XVe siècle, et l'une des plus représentées. La plus belle de ces vues parisiennes, due au maître d'Antoine de Bourgogne, se trouve dans un manuscrit des *Chroniques* de Froissart, réalisé au début des années 1470 (ill. 12). La miniature illustre l'arrivée de Marie de Blois et Louis II d'Anjou en vue de Paris (4 mai 1388)<sup>42</sup>. À l'arrière-plan, surgit Paris, nichée dans un bien hypothétique vallon. Contrairement aux vues aériennes, qui donnent beaucoup de profondeur aux paysages, cette représentation très frontale écrase la cité elle-même, mais insiste sur sa verticalité - les tours, les clochers et les flèches escaladent le ciel.

Le second cas est celui de Lübeck, dont la comparaison avec les ports de la Méditerranée est plus légitime, puisqu'il s'agit du grand port de la Baltique. La plus ancienne vue connue de cette cité apparaît en arrière-plan sur le panneau d'un immense polyptyque,

<sup>41</sup> La statue se trouve toujours dans la même église (I. Principe, *Storie di carta. L'evoluzione urbana di Dubrovnik fra xv e xix secolo nell'iconografia coeva*, in *Tra oriente e occidente...* cit., pp. 128-142, en part. pp. 131-132 et ill. 8-9).

<sup>42</sup> Jean Froissart, *Chroniques* (Paris, BnF, Ms. Fr. 2645, fol. 321v; reprod. dans *Paris, enluminures...* cit., p. 24). Sur le maître d'Antoine de Bourgogne, voir, la notice de Pascal Schandel, in B. Bousmanne, Th. Delcourt (dir.) *Miniatures flamandes*, Catalogue de l'exposition de la Bibliothèque royale de Belgique et de la Bibliothèque nationale de France (2011-2012), Paris-Bruxelles, 2011, pp. 310-322, en particulier p. 320.

peint en 1482 par Hermen Rode pour l'église Saint-Nicolas de Tallinn, où il se trouve toujours<sup>43</sup> (ill. 13). Cette vue est très marginale si l'on prend en compte l'ensemble du retable, mais elle offre le cas intéressant d'une parfaite frontalité: derrière la ligne des murailles, la cité se distingue exclusivement par ses clochers démesurément allongés vers le ciel. C'est d'ailleurs une représentation assez similaire que l'on retrouve dans la gravure d'Hartmann Schedel, datée de 1493<sup>44</sup>. Il faut remarquer enfin que la vue, réalisée depuis la terre, ne met pas en scène le port de la cité et diffère donc profondément des canons méditerranéens.

### *2. De la vignette au portrait de ville*

Si le portrait des villes apparaît comme un genre nouveau dans l'art du XVe siècle, il ne s'en rattache pas moins à un faisceau de traditions artistiques, qu'il convient de présenter brièvement ici.

#### *Le modèle cartographique*

La première piste, la plus évidente et la plus étudiée, est évidemment celle de la cartographie. Les vues panoramiques doivent beaucoup au développement des cartes-portulans, atlas et autres instruments cartographiques. À partir de la fin du XIVe siècle, les cartes luxueusement décorées qui sortent des ateliers de Majorque et d'Italie mettent en valeur les villes importantes, et l'on peut parler de véritables «vignettes urbaines», selon l'heureuse expression d'Emmanuelle Vagnon<sup>45</sup>. De telles vignettes deviennent parfaitement usuelles au XVe siècle et peuvent revêtir alors une certaine valeur documentaire.

<sup>43</sup> Sur les premières représentations de la ville, voir, P. Sahlmann, *Une ville portuaire et fluviale. Représentations de Lübeck du Moyen Âge à l'Époque moderne*, in *Représenter la ville...* cit., pp. 53-63, ici p. 55.

<sup>44</sup> Hartmann Schedel, *Liber Chronicarum*, Nuremberg, Anton Koberger, 1493, ff. 265v-266v. Les gravures sont de Michael Wolgemut et Wilhelm Pleydenwurf. Un fac-similé a été récemment publié (*La Chronique universelle de Nuremberg. L'édition de 1493, coloriée et commentée*, éd. Stephan Füssel, Cologne/Paris/Londres, 2001).

<sup>45</sup> E. Vagnon, *Cartographier les ports de l'Orient au Moyen Âge*, in *Représenter la ville...* cit., pp. 23-37, ici p. 23.



La vue de Gênes, dans un atlas de Grazioso Benincasa, daté de 1473, en fournit un exemple remarquable<sup>46</sup> (ill. 14). Si la représentation reste schématique, on distingue bien le port, le château qui domine la cité, des tours, des clochers et des bannières. On peut comparer une telle vignette avec les bois gravés qui commencent à orner les livres imprimés dans les années 1480. La première vue imprimée de Gênes, publiée en 1486, à Venise, dans le *Supplementum Cronicarum* du moine augustin Jacopo Filippo Foresti, s'avère de fait très similaire dans sa conception - une vue aérienne oblique<sup>47</sup> (ill. 15). Cet ouvrage, un peu sur le modèle du *Fasciculus Temporum* de Werner Rolevinck<sup>48</sup>, collationne une série de vignettes, dont la plupart restent fantaisistes et interchangeables, mais certaines sont quand même des vues réalistes prises à une certaine hauteur<sup>49</sup>. En 1493, le monumental *Liber Chronicarum* d'Hartmann Schedel marque cependant une révolution: s'il ne renonce pas aux vignettes urbaines standardisées, il intègre en effet un grand nombre de vues extrêmement fouillées, inaugurant un genre qui connaîtra un immense succès au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>50</sup>.

Ce type de représentation aérienne, qui privilégie fortifications et monuments-clés, se retrouve aussi dans les atlas et ouvrages cartographiques qui fleurissent au XVe siècle, comme le *Liber insularum* de Cristoforo Buondelmonti, datable de 1420 environ, mais dont on connaît de multiples copies manuscrites jusqu'à la fin du

<sup>46</sup> Bologne, Bibl. universitaria, Ms. 280, fol. 6. Reprod. E. Vagnon, *Cartographier les ports...* cit., p. 24, fig. 2.

<sup>47</sup> J.-F. Foresti, *Supplementum Cronicarum...* cit., fol. 50r. Les premières éditions de cet ouvrage, en 1483 et 1485, n'étaient pas illustrées, mais celle de 1490 comprend de nouvelles vues par rapport à celle de 1486 (G. Fournier-Antonini, *Barcelone, Gênes et Marseille...* cit., pp. 14-15, 476 et pl. 21). Sur l'œuvre, voir en particulier: V. Fontana, *Immagini di città italiane nelle edizioni del Supplemento delle Croniche... di Giacomo Filippo Foresti da Bergamo*, in *L'Europa moderna. Cartografia urbana e vedutismo...* cit., pp. 83-90; P. Breman, *The changing View. Illustrations of towns in Foresti's Chronicle (1481-1533)*, «The Book Collector», t. 51-4 (2002), pp. 498-507.

<sup>48</sup> La première édition de cet ouvrage, qui connut un immense succès européen, sortit des presses d'Arnold Ter Hoernen, à Cologne en 1474, et si la plupart de ses vignettes demeurent extrêmement rudimentaires, il donne quand même une vue assez réaliste de Cologne (W. Behringer, *La storia dei grandi Libri delle Città all'inizio dell'Europa moderna*, in *Città d'Europa. Iconografia e vedutismo...* cit., pp. 148-157, ici pp. 148-150).

<sup>49</sup> P. Lavedan, *Représentation des villes...* cit., pp. 15-17.

<sup>50</sup> Cf. *supra* n. 44. La vue de Gênes (H. Schedel, *Liber Chronicarum...*, fol. 58v) est d'ailleurs très réaliste. Voir à ce sujet: W. Behringer, *La storia dei grandi Libri delle Città...* cit.

siècle<sup>51</sup>. L'exemple de Constantinople montre que Buondelmonti a hésité entre le plan (avec la présence d'un réseau viaire) et une vue monumentale (remparts, églises et monuments)<sup>52</sup> (ill. 16). L'aspect didactique l'emporte donc sur le pseudo-réalisme des vignettes urbaines (seuls les édifices significatifs apparaissent, et pas les maisons). C'est ce schéma que reprend une édition de la *Géographie* de Ptolémée, peinte au début des années 1470 par le Florentin Piero del Massaio<sup>53</sup>: à la suite de cartes générale, on y découvre une série de vues de ville à vol d'oiseau, les premières italiennes, comme Venise, et les autres, orientales<sup>54</sup>. Si la vue de Constantinople dérive de celle de Buondelmonti, l'auteur offre une illustration très originale du port d'Alexandrie<sup>55</sup> (ill. 17). La vue urbaine coloriée se surimpose en fait à un tracé géographique précis (côtes, fleuves, éventuellement montagnes...); dans l'enceinte des murailles, elle

<sup>51</sup> *Description des îles de l'Archipel par Christophe Buondelmonti; version grecque par un anonyme; publiée d'après le manuscrit du Sérail...*, éd. et trad. É. Le-grand, Paris, 1897. G. Ragone, *Il Liber insularum Archipelagi di Cristoforo dei Buondelmonti. Filologia del testo, filologia dell'immagine*, in D. Marcotte (dir.), *Humanisme et culture géographique à l'époque du concile de Constance. Autour de Guillaume Fillastre*, Actes du colloque de Reims (18-19 novembre 1999), Turnhout, 2002, pp. 177-217.

<sup>52</sup> Paris, BnF, Cartes et Plans, Rés., Ge FF 9351, fol. 37r. À ce sujet: E. Vagnon, *Cartographier les ports...* cit., pp. 29-33, ill. 5-7.

<sup>53</sup> La traduction d'un exemplaire de la *Géographie* de Ptolémée, apporté en 1397 à Florence par Manuel Chrysoloras, suscita un engouement spectaculaire pour la matière, et il semble que l'activité cartographique ait été localement très active entre 1460 et 1485. On connaît du peintre Piero del Massaio deux luxueux manuscrits de la *Géographie* de Ptolémée, l'un daté de 1469 (Vaticanus Lat. 5699), et l'autre destiné à Alphonse, duc de Calabre, et datable de 1474-1475 environ (Paris, BnF, Ms. Lat. 4802); le frontispice de ce second manuscrit est dû à Francesco Rosselli. D'autres manuscrits similaires ont été réalisés soit par Piero del Massaio lui-même, soit à son imitation (G. Aujac, *Le peintre florentin Piero del Massaio et la Cosmographia de Ptolémée*, «Geographia antiqua», 3-4 (1944-1995), pp. 187-209; L. Duval-Arnould, *Les manuscrits de la Géographie de Ptolémée issus de l'atelier de Piero del Massaio (Florence, 1469-vers 1478)*, in *Humanisme et culture géographique...* cit., pp. 227-244; J. Barreto, *La Majesté en images...* cit., pp. 372-374). Naomi Miller propose une intéressante comparaison des différents manuscrits et de leurs illustrations (*Mapping the City...* cit., chap. 2 et 3).

<sup>54</sup> La plupart des exemplaires de la *Géographie* de Ptolémée comportent à cette époque neuf villes: quatre italiennes (Milan, Venise, Florence, Rome) et cinq orientales (Constantinople, Damas, Jérusalem, Le Caire, Alexandrie). Le Ms. Lat. 4802 comporte en outre celle d'Andrinople; et le manuscrit dédié au duc d'Urbino (Vatican, Urbinas Latinus 277), celle de Volterra (G. Aujac, *Le peintre florentin...* cit., p. 202).

<sup>55</sup> Paris, BnF, Ms. Lat. 4802, fol. 136r. E. Vagnon, *Cartographier les ports...* cit., pp. 35-36, ill. 9 (Alexandrie).

met en valeur et ordonne quelques éléments caractéristiques, civils ou religieux, mais sans chercher à rendre l'ensemble du bâti et son aspect par définition anarchique; comme on l'a déjà noté, la vue de Rome de Rosselli s'apparente à cette conception cartographique<sup>56</sup>. L'intervention d'un cartographe dans les tableaux urbains monumentaux est en fait souvent supposée par la critique moderne - c'est notamment le cas pour la *Tavola Strozzi*<sup>57</sup>. Mais cette influence prend des formes assez différentes. Ainsi, la vue de Venise de Jacopo de' Barbari montre, elle aussi, la prégnance des modèles géographiques, avec la présence figurée des vents aux différents points cardinaux. On retrouve le même genre de *putti* soufflant dans les mappemondes de Ptolémée<sup>58</sup>.

Le modèle cartographique, avec ses exigences de plus en plus scientifiques, n'est pas sans incidence sur l'évolution même des vues urbaines. Alberti proposa ainsi, vers 1445, le premier plan mesuré de Rome<sup>59</sup>. Et le plan d'Imola de Léonard préfigure le plan rigoureusement planimétrique des siècles suivants (1502)<sup>60</sup>.

Il ne semble pas en revanche que les vues perspectives de cités françaises, comme Moulins ou Montbrison (ill. 18), que l'on trouve dans *l'Armorial Revel*, datable des années 1450, aient eu la moindre postérité. Cette démarche héraldico-géographique demeure d'ailleurs exceptionnelle dans la production médiévale<sup>61</sup>.

<sup>56</sup> Cf. *supra* n. 28. Sur le rôle joué par Rosselli dans ces manuscrits de Ptolémée: L. Duval-Arnould, *Les manuscrits de la Géographie...* cit., p. 235-243.

<sup>57</sup> Cf. *supra* n. 20. Sur la question des savoirs géographiques et cartographiques à Naples: J. Barreto, *La Majesté en images...* cit., pp. 371-380.

<sup>58</sup> On peut citer, par exemple, le manuscrit de la *Géographie*, illustré à Florence, vers 1450-1460 (Paris, BnF, Ms. Lat. 4801, fol. 73r) où le planisphère de Nicolas Le Germain, gravé à Ulm, chez Lienhart Holl, en 1482 (cf. l'introduction de Germaine Aujac à son édition de *La Géographie de Ptolémée*, Paris, 1998, en part. p. 16-18).

<sup>59</sup> Leon Battista Alberti, *Descriptio urbis Romae*, éd. J.-Y. Boriaud, F. Furlan. Florence, 2005. J.-Y. Boriaud, *Mesurer Rome à la Renaissance? La Descriptio urbis Romae de Leon Battista Alberti*, in *Humanisme et culture géographique...* cit., pp. 219-226.

<sup>60</sup> Windsor, Codex Atlanticus 12284.

<sup>61</sup> Paris, BnF, Ms. Fr. 22 297, fol. 437r. Reprod. et commentaire dans P.-Y. Laffont (dir.), *L'Armorial de Guillaume Revel. Châteaux, villes et bourgs du Forez au XVe siècle*, Lyon, 2011, pp. 78-90. Voir aussi à ce sujet: J.-B. de Vaivre, *La photographie aérienne et l'Inventaire général*, «Revue du Secrétariat général à l'aviation civile», n°136 (15 novembre 1969), p. 127-137. Il a dû exister cependant des recueils similaires, puisque l'on connaît par quelques copies de Gaignières un manuscrit

### *Le rôle des récits de pèlerin*

Les récits de pèlerinage, souvent liés à cette littérature géographique, constituent une seconde piste particulièrement riche<sup>62</sup>. Certes, la plupart d'entre eux nous sont parvenus sans la moindre iconographie, mais certains voyageurs étaient doublés d'artistes qui, en plus de décrire les escales de leur périple, les ont croquées. Et les cités qu'ils ont vues sur la route maritime qui les conduisait en général de Venise à Acre étaient naturellement des ports.

Deux de ces relations revêtent en l'occurrence un intérêt majeur: celle de Bernard von Breidenbach, chanoine de Mayence, qui fit le saint voyage en 1483 et publia son récit, en latin et en allemand, en 1486, avant d'être traduit dans d'autres langues européennes. Les somptueux bois gravés que réalisa Erhard Reuwich, compagnon de voyage et éditeur de Breidenbach, furent diffusés à travers l'Europe grâce au succès considérable de l'ouvrage<sup>63</sup>. Moins connu, car son récit n'a pas été imprimé de son vivant, est Conrad Grünenberg, un architecte originaire de Constance, dont la curiosité s'avère assez universelle. Il subsiste de son récit, effectué en 1486, deux manuscrits illustrés, dont un probablement de sa main<sup>64</sup>. Ces deux récits strictement contemporains comportent une riche série de vues urbaines - sept chez Breidenbach<sup>65</sup>, et vingt chez Grünenberg. Les gravures de Reuwich paraissent nettement plus soignées que les dessins coloriés de Grünenberg<sup>66</sup>, mais ce dernier a

aujourd'hui détruit des *Hommages de la comté de Clermont-en-Beauvaisis* effectué pour Louis II de Bourbon, au début du XVe siècle, où une série de châteaux ont été dessinés de manière plus ou moins réaliste (Paris, BnF, Ms. Fr. 20082).

<sup>62</sup> À ce sujet, P. Lavedan, *Représentation des villes...* cit., p. 11-15.

<sup>63</sup> Bernhard von Breidenbach, *Peregrinationes in Terram Sanctam*, Mayence, Erhard Reuwich, 11 février 1486; *Die heyligen Reyen gen Jherusalem zuo dem heiligen Grab*, Mayence, Erhard Reuwich, 21 juin 1486. L'ouvrage fut traduit dans les années suivantes en français (1488 et 1490), en néerlandais (1488), en espagnol (1498) et même en tchèque (1498).

<sup>64</sup> Gotha, Forschungsbibliothek, Chart. A 541; Karlsruhe, Badische Landesbibliothek, cod. St Peter pap. 32. C'est le manuscrit de Karlsruhe qui est sans doute autographe. *Ritter Grünembergs Pilgerfahrt ins Heilige Land 1486*, éd. et trad. en allemand moderne J. Goldfriedrich, W. Fränzel, Leipzig, 1912. Notice sur le personnage dans *Tous les deables...* cit., p. 775 et ill. 56-58.

<sup>65</sup> Venise, Parenzo, Corfou, Modon, Candie, Rhodes et Jérusalem. Le parcours est de fait nettement plus illustré que la Terre Sainte proprement dite!

<sup>66</sup> Les dessins du manuscrit de Grünenberg conservé à Gotha s'inspirent clairement des planches de Breidenbach; mais ce n'est pas le cas pour le manuscrit de Karlsruhe.

constitué l'une des collections de vues urbaines les plus originales des années 1480. Cela dit, les artistes ont-ils procédé selon les mêmes règles? Si l'on prend pour exemple deux cités vénitiennes, qu'ils ont l'un et l'autre dessinées, soit Parenzo (l'actuelle Pore en Istrie)<sup>67</sup> et Modon en Grèce<sup>68</sup> (ill. 19-20), on s'aperçoit qu'ils ont bien inscrit ces cités dans un paysage plus vaste (il ne s'agit donc pas de vignettes), mais avec une démarche très différente. Grünenberg propose résolument une vue perspective et donne un aperçu de l'ensemble des bâtiments, rapidement croqués. Reuwich adopte pour sa part une vision plus frontale, qui surdimensionne les murailles, notamment à Modon. La comparaison entre ces œuvres met aussi à jour des divergences très prononcées, qui prouvent, s'il en était besoin, que de telles vues, si soignées et si plaisantes soient-elles, ne relèvent pas du réalisme photographique.

L'importance de tels ouvrages doit en tout cas être soulignée pour la diffusion de modèles artistiques: les ports que découvraient pèlerins et voyageurs constituaient autant de nouveaux mondes fascinants qui méritaient d'être racontés et, si possible, dessinés. Ces représentations reprenaient en partie les cités représentées dans les ouvrages géographiques et savants, mais avec un regard neuf et plus personnel.

### *Le modèle flamand*

Un troisième modèle, nettement plus artistique, ne saurait être oublié, c'est celui de la vue urbaine à la flamande, telle qu'elle fut mise au point par les Van Eyck au début du XVe siècle. Des paysages aperçus à travers des fenêtres, qui permettent tout un jeu de perspective aérienne, se trouvent souvent en arrière-plan d'une scène religieuse. Les villes qui se dressent dans les lointains bleuâtres des maîtres flamands ne sont pas des *portraits* et n'entrent guère, *a priori*, dans le cadre de la présente analyse. Il serait vain de chercher dans l'horizon de la *Vierge du chance-*

<sup>67</sup> B. von Breidenbach, *Peregrinationes...*, ff. 14v-15r. C. Grünenberg, *Pilgerfahrt...*, Ms. de Karlsruhe, ff. 17v-18r.

<sup>68</sup> B. von Breidenbach, *Peregrinationes...*, ff. 18v-19r. C. Grünenberg, *Pilgerfahrt...*, Ms. de Karlsruhe, ff. 20v-21r.

*lier Rolin* une cité connue: il s'agit de rêves architecturaux et le spectateur médiéval ne les voyait pas autrement. Le cas des *Très riches Heures du duc de Berry*, avec la représentation du Mont Saint-Michel et de neuf châteaux, montre toutefois que les artistes des années 1410 étaient déjà parfaitement capables d'une restitution réaliste de cités ou de châteaux. C'est en fait surtout la démarche initiale qui s'avère intéressante, car les peintres flamands ont surtout aimé représenter des cités au cœur de profondeurs vertigineuses, comme s'ils avaient placé leur chevalet au sommet de montagnes. Ils donnent ainsi, avec un certain réalisme, la justification d'une vue aérienne oblique. Cette prouesse picturale remporta un immense succès en Occident et fut imitée partout, et notamment dans les espaces espagnols et italiens. Dans le cas du *Saint Georges* de Pere Nisart, l'artiste a, comme on l'a vu, repris un modèle eyckien, mais en adaptant la cité de l'horizon jusqu'à la faire ressembler à Palma de Majorque. Francesco Rosselli, pour donner une vue panoramique de Florence, s'est placé sur une des collines qui cernent la cité - c'est du moins l'idée que trahit la représentation de l'artiste devant son chevalet sur une hauteur au premier plan de la gravure (ill. 7). Un tel artifice s'avère quasiment impossible dès lors qu'on entend représenter un port vu de la mer - seule l'idée d'une cité vue de loin et de haut a été conservée dans des peintures comme la *Tavola Strozzi*, la vue de Gênes copiée par Grassi ou le tableau du *Siège de Rhodes*. Mais la cité n'est plus alors l'élément d'un décor éthéré, elle est l'objet même de l'œuvre.

### *3. Des portraits urbains en majesté*

La quête d'un certain réalisme sous-tend ces premiers portraits de ville. D'un point de vue strictement documentaire, ils constituent donc une source essentielle pour l'histoire urbaine. Mais le réalisme sert aussi de masque au rêve, et ces vues disent beaucoup plus que ce qu'elles montrent. C'est pourquoi il convient de les étudier, non plus sous l'angle de la photographie, mais sous celui du théâtre.

### *Vues du ciel et protection céleste*

Les cités portuaires sont en général représentées depuis le ciel et du côté de la mer.

Il est nécessaire de commencer par s'intéresser au ciel, qui justifie le terme de «vue aérienne» ou «à vol d'oiseau». Cette technique, encore tâtonnante au XVe siècle, suppose que l'on puisse se placer sur une hauteur, et elle n'est donc pas adaptée à la représentation des villes maritimes. Il existe bien sûr des exceptions: Pere Nisart a pu peindre le port de Palma depuis la terre, en tordant la perspective; et Antoine Ronzen a su faire de même avec Marseille, en se plaçant de l'autre côté de la calanque où se situe le port ancien. Mais les ports donnent en général directement sur le large, et la vue aérienne s'apparente alors à une vue de l'esprit - un travail aussi virtuose que technique.

Cela dit, le ciel médiéval constitue également le royaume de Dieu, et la dimension religieuse de la vue aérienne ne saurait être négligée.

Le tableau du *Siège de Rhodes* est un ex-voto. Les défenseurs de la cité auraient dû succomber sous la dernière vague d'assaut turque, le 27 juillet 1480, s'il n'y avait eu un grand miracle: la Vierge et saint Jean-Baptiste en armes, parfois accompagnés selon les récits d'autres combattants surnaturels, repoussèrent les assaillants, qui, démoralisés, finirent par abandonner la partie et rembarquer. Il est donc normal que sur le tableau commémoratif, la Vierge à l'Enfant, accostée de deux anges, apparaisse en majesté dans le ciel. L'artiste a cependant préféré peindre, de manière plus traditionnelle, une Vierge de gloire, sereine et souriante, qui veille sur la cité; le miracle n'est discrètement rappelé que par les rayons qu'elle envoie sur le lieu de l'attaque<sup>69</sup> (ill. 2).

La protection céleste est représentée différemment selon le contexte. Nikola Boidarevi a peint Raguse dans la main de saint Blaise, qui n'en est pas le fondateur, mais seulement le patron. En première ligne face à l'expansionnisme turc, la cité croate honorait particulièrement son patron, qui l'avait déjà sauvée, jadis, de la rapacité des Vénitiens; si l'on considère le triptyque dans son ensemble, le saint présente la cité à une Vierge à l'Enfant qui se

trouve dans le ciel, soutenue par des angelots, et c'est donc bien à des puissances célestes qu'est destiné le portrait de Raguse. L'aspect religieux est nettement moins marqué sur les vues de Naples, Gênes et Venise, si ce n'est que seul Dieu (ou une puissance céleste<sup>70</sup>) pourrait porter un tel regard aérien sur la cité.

### *Vues de la mer et ouverture maritime*

Représenter les villes maritimes depuis la mer n'est pas non plus anodin. Venise, Gênes, Raguse, Marseille, mais également Palma, Naples et Rhodes, ont édifié leur puissance et leur renom sur l'eau: c'est leur flotte, leurs capacités commerciales, éventuellement leur empire maritime qui leur ont donné lustre, puissance et prestige. L'arrière-pays a été souvent négligé ou n'a été conquis que récemment; il demeure en tout cas second par rapport au travail de la mer.

La principale entrée de ces villes donne sur l'eau, quel que soit le système de fortification retenu. Celui-ci peut être extrêmement sophistiqué, avec toute une série de défenses avancées (les châteaux de Naples; le fort Saint-Nicolas à Rhodes), des môles fortifiés et des tours d'artillerie (Naples, Rhodes, Gênes, Raguse). Dans d'autres cas, la fortification est incomplète (Marseille ne possède aucune muraille sur le port), ou inexistante (avec l'exception vénitienne). Mais quel que soit le cas de figure, l'entrée de la mer demeure toujours monumentalisée. Les deux colonnes de Venise ouvrent sur la *piazzetta*, avec d'un côté le campanile et de l'autre le palais des doges. À Rhodes, la porte de la Mer avec ses énormes tours à mâchicoulis - assez inattendues à cet endroit - symbolise la puissance des chevaliers. Un monument particulier, et visible du large, symbolise toujours la puissance de la ville, que ce soit un fort (Rhodes, Naples), une tour (Marseille), un campanile (Venise) ou un phare (Gênes, Naples). La monumentalité de la cité se dresse ainsi face à la mer, et parfois même dessus. Le caractère le plus remarquable de la *Tavola Strozzi* est de donner ainsi un jeu de perspective avec le môle de pierre, conçu comme une sorte d'avenue qui marche sur les flots, face au large.

<sup>69</sup> *Tous les deables...* cit., pp. 82-84, 109-112 et 335-338.

<sup>70</sup> Dans le cas de Venise, Jacopo de' Barbari a intégré à sa vue les divinités antiques, mais il ne s'agit, bien sûr, que de motifs artistiques sans aucune valeur religieuse.



### *Villes triomphantes. Le modèle des architectes militaires*

Les portraits des villes, qu'ils soient ou non consacrés au Ciel, revêtent une indéniable portée politique. Il s'agit bien de représentations en majesté, de villes *trionphantes* pour reprendre l'expression d'Élisabeth Crouzet-Pavan à propos de Venise<sup>71</sup>. Elles constituent de fait le pendant iconographique des éloges urbains, si abondants au XVe siècle, particulièrement en Italie, et mettent en avant une certaine «aspiration à l'harmonie et à la rationalité»<sup>72</sup>. Mais si l'on s'intéresse au détail de ces vues, on s'aperçoit que les éléments les plus mis en valeur demeurent, outre le port, les fortifications, bien plus que les églises. On est donc dans un schéma foncièrement différent de celui de Paris ou de Lübeck, où la frontalité de la représentation écrase la profondeur urbaine tout en surdimensionnant les clochers.

Cette mise en valeur des fortifications fait sens. Des cités comme Raguse ou Rhodes se trouvaient aux avant-postes de l'expansion ottomane, et devaient faire face à une artillerie de plus en plus dévastatrice. Il fallait alors s'adapter de toute urgence. Représenter une cité à vol d'oiseau, cela permettait de donner aussi une idée de la hauteur de ses murs et de ses tours, de l'épaisseur de ses défenses, en un mot de sa *modernité*. En 1486, l'architecte Conrad Grünenberg, lors de son pèlerinage, nota ainsi, à propos de Rhodes, qu'on venait d'araser les tours de la cité afin de la rendre plus à même de résister à un bombardement<sup>73</sup>; et l'illustration qu'il fournit de Rhodes s'apparente de fait à un véritable dessin d'ingénieur militaire (ill. 21). Jouant habilement sur la perspective, le tableau de Raguse montre en fait un plan en relief (ill. 11). Les tableaux de Naples et de Rhodes (ill. 5 et 2) mettent aussi en avant des forteresses exceptionnelles, munies d'une base colossale, de murailles arasées et bastionnées, de bouches à feu impressionnantes.

<sup>71</sup> É. Crouzet-Pavan, *Venise triomphante...* cit. Sur la portée politique de la *Tavola Strozzi* pour les rois de Naples: J. Barreto, *La Majesté en images...* cit., pp. 381-396.

<sup>72</sup> É. Crouzet-Pavan, *Des traces invisibles: quand les sources parlent des pas et des mouvements dans la ville (Italie, fin du Moyen Âge)*, in P. Boucheron, J.-Ph. Genet (dir.), *Marquer la ville. Signes, traces, empreintes du pouvoir (XIIIe-XVIe siècle)*, Paris, 2014, pp. 231-251, ici p. 235. Cf. aussi *ead.*, *Les villes vivantes (Italie, XIIIe-XVe siècle)*, Paris, 2009, pp. 131-159.

<sup>73</sup> *Tous les deables...* cit., pp. 776-777.

Ces œuvres reprennent très certainement des croquis d'architecture, des relevés de fortifications qui devaient déjà circuler à cette époque, même s'ils ne nous sont pas parvenus<sup>74</sup>. Et il convient de les mettre en rapport avec les vues perspectives qui apparaissent à la fin du XVe siècle dans les traités de fortification et de poliorcétique, dont le *Trattato di architettura* de Francesco di Giorgio Martini demeure l'exemple le plus célèbre - ses modèles de forteresses sont systématiquement représentées selon une vue perspective, qui donne une idée de leur élévation et de leur épaisseur<sup>75</sup>.

\*\*\*

À la fin du XVe siècle, le portrait des villes, s'il s'intégrait aux formes nouvelles de la propagande politique, devait aussi beaucoup au plaisir du voyage, de la découverte et de l'inventaire du monde. Il répondit en tout cas à un besoin soudain, particulièrement autour des années 1470-1480, et connut dès les années 1490 une diffusion exponentielle.

Il serait assez naïf d'attribuer à un seul homme ou à une seule école l'élaboration de ce qui allait devenir la grande vue perspective. Les contemporains n'avaient d'ailleurs pas d'idée précise sur la question et les Italiens n'en revendiquaient pas du tout la paternité: il est symptomatique qu'en 1484, d'après Vasari, Innocent VIII aurait demandé au Pinturicchio de décorer une loggia du palais du Belvedere avec des vues panoramiques de Rome, Milan, Gênes, Florence, Venise et Naples, et ce «à la manière flamande»<sup>76</sup> -les paysages fla-

<sup>74</sup> Les Turcs, avant d'entreprendre le siège de Rhodes en 1480, avaient étudié des plans de la ville, et une miniature du traité de Caoursin montre un espion en train de présenter le plan de Rhodes à Mehmet II (*Tous les deables...* cit., p. 65-66 et ill. 6). Cesare de Seta, qui a bien noté l'importance des relevés d'ingénieurs militaires, ne s'intéresse pourtant à eux qu'à partir du milieu du XVIe siècle (de Seta, *Ritratti di città...* cit., pp. 53-60).

<sup>75</sup> Le codex Magliabechiano II. I. 141 (Florence, Bibliothèque nationale), sans doute copié vers 1492, donne toute une série de vues et de plans de forteresses, notamment les ff. 57-88r (reprod. dans Francesco di Giorgio Martini, *Trattati di architettura, ingegneria e arte militare*, éd. C. Maltese, L. Maltese Degrassi, Milan, 1967, 2 vol., t. II, cahier iconographique). Cf. N. Miller, *Mapping the City...* cit., pp. 151-152.

<sup>76</sup> Giorgio Vasari, *Vie de Bernardo Pinturicchio*, dans les *Vies des meilleurs peintres, sculpteurs et architectes*, trad. fse sous la dir. d'A. Chastel, Paris, 1981-1989, 12 vol., t. IV, p. 335. Cf. J. Schulz, *Jacopo de' Barbari's View...* cit., p. 465-466, ill. 31-32.

mands, qu'il soient naturels ou urbains, demeuraient alors la référence absolue. Mais il ne faut pas non plus accorder trop de crédit à une telle formule.

En effet, les artistes qui ont joué un rôle dans les nouvelles représentations urbaines et dont on arrive à suivre la trace furent tous de grands voyageurs. Le Florentin Francesco Rosselli travailla à Naples et à Venise, et fut même cartographe à la cour de Mathias Corvin vers 1480. Le Vénitien Jacobo de' Barbari séjourna longtemps dans l'Empire - il mourut d'ailleurs à Malines vers 1511 -, et il s'était associé à l'Allemand Anton Kolb, natif de Nuremberg, pour réaliser son plan de Venise<sup>77</sup>. À l'inverse, les plus belles vues de Rhodes ont été réalisées à Paris sur des modèles conçus en Orient, peut-être par des Italiens. Hartmann Schedel a étudié en Italie; Breidenbach et Grünenberg ont voyagé en Italie et en Orient. Pere Nisart était soit un Catalan, soit un Niçois, mais travaillant sur le modèle flamand dans la péninsule ibérique... Antoine Rozen était un Flamand formé à Venise et actif en Provence. Le Croate Nikola Boidarevi avait lui aussi reçu sa formation à Venise.

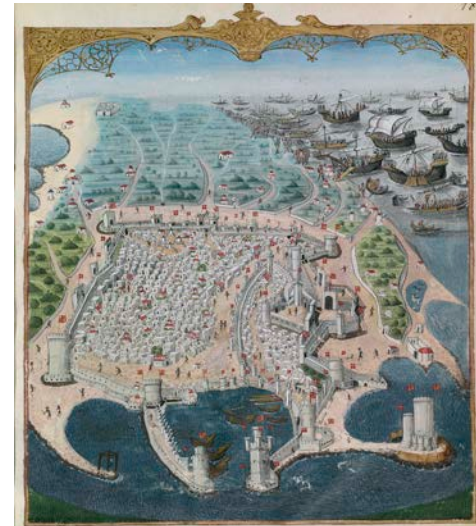
Les objectifs visés étaient fort différents: les vues monumentales de Naples, Gênes, Rhodes ou Venise exaltent la splendeur d'une cité particulière. Les représentations d'arrière-plan, comme celles de Palma, Marseille ou Lübeck, replacent telle cité dans la légende dorée et la vie des saints. Les collections de vues particulières, qui ornent des livres (atlas, récit de pèlerinage, chronique universelle) ou les murs des palais<sup>78</sup>, participent de cette «invention du monde» et de l'inventaire de ses merveilles, si caractéristiques du XVe siècle. Il est assez normal, somme toute, que les artistes aient hésité entre plusieurs techniques possibles, entre plusieurs styles, et que leurs recherches se soient croisées au cours de cette période - si courte qu'elle en est presque *magique* - des années 1470-1480, pour aboutir à la grande vue perspective, qui se banalisa au XVIe

siècle. Les villes de Méditerranée, escales obligées des voyageurs et des pèlerins, furent ainsi le creuset d'un extraordinaire mouvement européen, mettant en scène l'étrangeté du monde et la singularité des cités.

<sup>77</sup> J. Schulz, *Jacopo de' Barbari's View...* cit., pp. 426-428.

<sup>78</sup> Outre le palais du Belvedere, on peut citer l'exemple de Francesco Gonzaga demandant, en 1497, à Giovanni et Gentile Bellini de peindre des vues de Venise, Gênes, Paris et du Caire dans son palais de Marmirolo (M. Quaini, *Cartographic Activities...*, p. 855; J. Schulz, *Jacopo de' Barbari's View...* cit., pp. 466-467). C'est probablement de la même époque que datent deux fresques représentant des villes méditerranéennes mal identifiables, car aujourd'hui très abîmées, réalisées au château de Villeneuve-Lembron pour le compte de Rigault d'Aureille (A. Regond, *La peinture murale du XVIe siècle dans la région Auvergne*, Clermont-Ferrand, 1983, pp. 50-54).

## ILLUSTRATIONS



**III. 1** Arrivée de la flotte turque à Rhodes. Miniature du Maître du cardinal de Bourbon, v. 1483 (BnF)

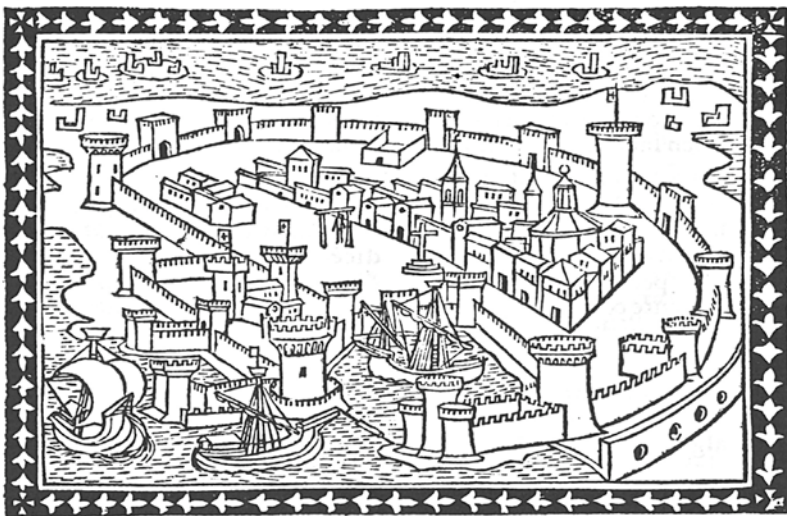


**III. 2** Tableau du siège de Rhodes, v.1483 (Mairie d'Épernay)





III. 3 Le siège de Rhodes par les Turcs. Miniature italienne, 1492 (BnF)



III. 4 Le siège de Rhodes par les Turcs. Bois-gravé florentin, v. 1490



III. 5 Vue de Naples. *Tavola Strozzi*, années 1470 (Naples, Museo Nazionale di San Martino)

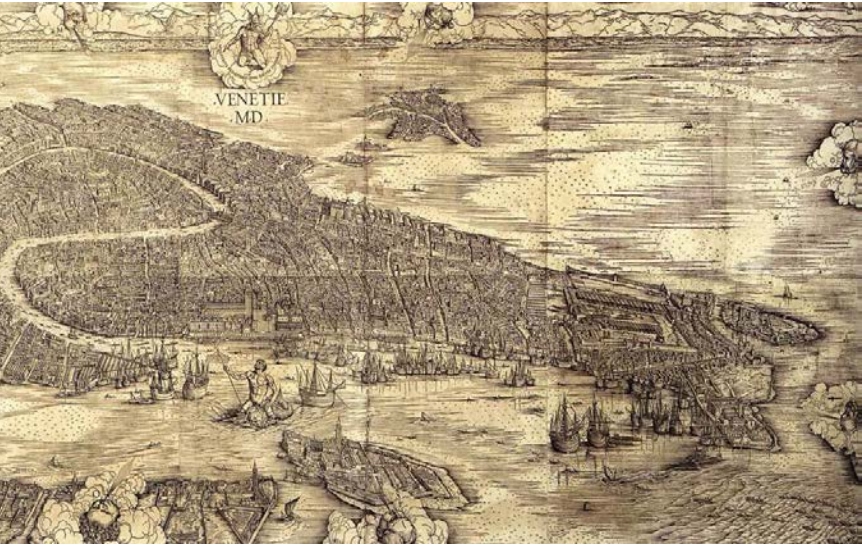


III. 6 Vue de Gênes (1481). Copie de Cristoforo de' Grassi, 1597 (Gênes, Museo Civico Navale)





**III. 7** Francesco Rosselli, *Vue panoramique de Florence* (v. 1472)



**III. 8** Jacopo de' Barbari, *Vue de Venise*, 1500 (Venise, Musée Correr)

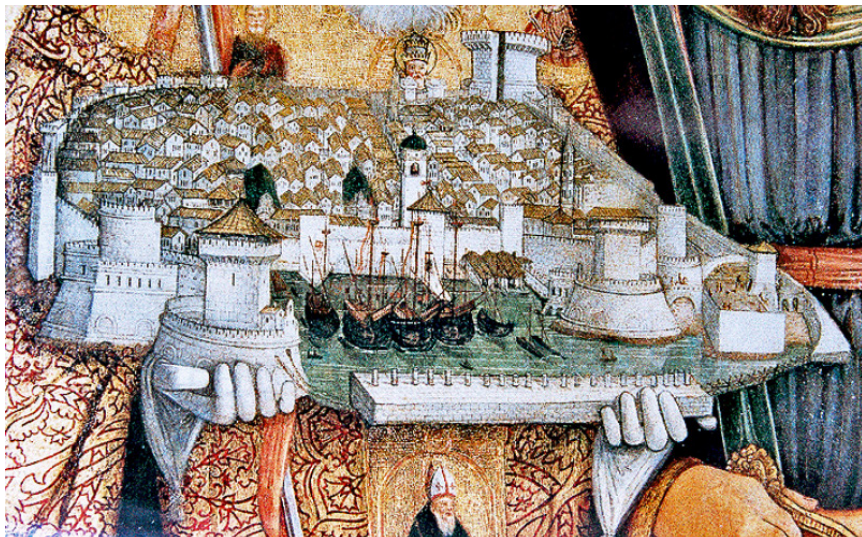


**III. 9** Pere Nisart, *Saint Georges terrassant le dragon*, v. 1470 (Palma de Majorque, Museo Diocesano)



**III. 10** Antoine Ronzen (attr. à), *La prédication de la Madeleine à Marseille*, v. 1510 (Musée de Marseille)





**III. 11** Nikola Božidarević, *Saint Blaise*, patron de Raguse, v. 1500, détail (Dubrovnik, Musée des Dominicains)



**III. 12** Maître d'Antoine de Bourgogne, *Arrivée de Marie de Blois et Louis II d'Anjou en vue de Paris*, début des années 1470 (Chroniques de Froissart, BnF)

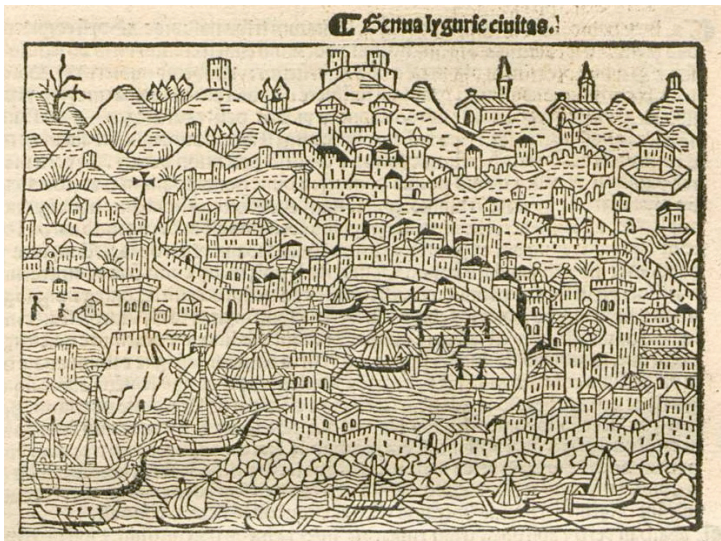


**III. 13** Hermen Rode, *Martyre de saint Victor*, avec vue de Lübeck, 1482 (Tallinn, église Saint-Nicolas)



**III. 14** Grazioso Benincasa, Gênes, atlas, v. 1473 (Bologne, Bibl. universitaria)





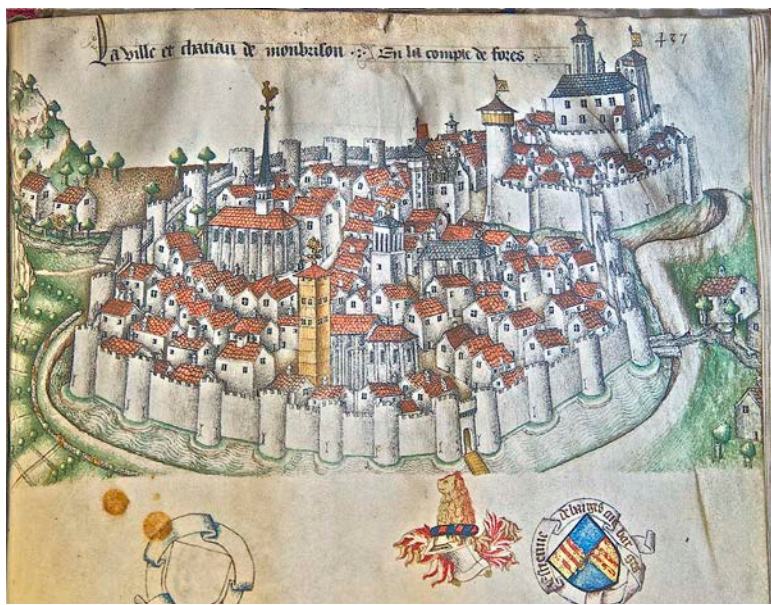
III. 15 Jacopo Filippo Foresti, Gênes, *Supplementum Chronicarum*, Venise, 1486



III. 17 Piero del Massaio, Vue d'Alexandrie. *Géographie de Ptolémée*, début des années 1470 (BnF)

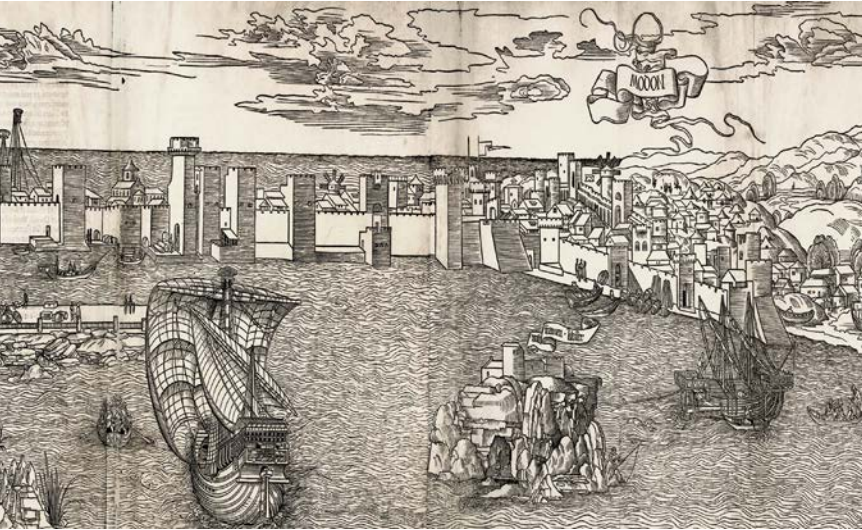


III. 16 Cristoforo Buondelmonti, Constantinople, *Liber insularum* (BnF)



III. 18 Vue de Montbrison, début des années 1450 (BnF)





III. 19 Vue de Modon. Bernard von Breidenbach, *Peregrinationes in Terram Sanctam*, 1486



III. 20 Vue de Modon. Conrad Grünenberg, *Pilgerfahrt ins Heilige Land*, Karlsruhe (Badische Landesbibliothek)



III. 21 Vue de Rhodes. Conrad Grünenberg, *Pilgerfahrt ins Heilige Land*, Karlsruhe (Badische Landesbibliothek)



III. 22 Vue de Messine, Miniature de *De Laudibus Messanae* d'Angelo Callimaco, Rome (Biblioteca Nazionale)



ÎLES

Pau Cateura Bennàsser

URBANIZACIÓN Y FINANZAS DE UNA CIUDAD PORTUARIA:  
PALMA DE MALLORCA EN LA EDAD MEDIA (SIGLOS XIII-XV)

*Introducción*

El objetivo de este trabajo es el de analizar el proceso urbanizador del puerto de Palma y el impacto de la actividad comercial en el entorno, desde la conquista cristiana del siglo XIII a las reformas de Fernando el Católico, así como los condicionamientos financieros que impidieron algunas de las obras propuestas<sup>1</sup>.

El puerto de Palma se encuentra en una amplia bahía (con una boca de 15,5 km. entre Cala Figuera y Cap Enderrocat). Las primeras descripciones de la misma datan de principios del siglo XII, cuando en el “Liber Maiolichinus” se dice textualmente que «hay en esta isla, vuelta hacia la parte austral, una ensenada amplia como un puerto entre dos puntas, que se alzan distantes una de otra unos veinte mil pasos». Dos siglos después, a principios del siglo XIV, en una época de pleno desarrollo comercial, la Crónica de Pere Marsili menciona que la bahía de la ciudad constituye un «muy bello mirador del mar, que se extiende quince millas entre dos grandes promontorios de rocas, que distan entre sí de punta a punta unas veinte millas, frente a la ciudad y está llena de peces, de naves y de toda clase de bajeles»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Abreviaturas: Arm = Arxiu del regne de Mallorca; Rp= Real Patrimonio del Arm, Ecr= Escribania de Cartas reales del Arm; Adm= Arxiu Diocesà de Mallorca; Msl=Miscelánea del Adm; Bsal= Bol·leti de la Societat Arqueològica Lul·liana. Mone-  
da: libra = 20 sueldos. Este artículo se integra en el proyecto de investigación HAR-  
2011-24839 con el título «Financieros al servicio del poder en la Corona de Aragón  
(siglos XIV-XV)», financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

<sup>2</sup> Arm, Códice 40, c. 63 r.

No se trata del puerto más importante del Mediterráneo ni por sus condiciones naturales, en la misma Menorca se encuentra el puerto natural de Mahón, ni por su tráfico en el que destacan en Europa Venecia, Génova, Nápoles, Barcelona, Valencia, y en África Argel, Túnez y Alejandria.

Pero en su papel de centro portuario secundario ofrecía virtualidades importantes. Presidia la bahía la ciudad de Palma, llamada en la Edad Media «Ciutat de Mallorques», que en algunos momentos del siglo XIV concentraba casi la mitad de la población insular, es decir unos 27.000 habitantes. El puerto de Palma era la obligada conexión de Barcelona y Valencia con el Mediterráneo Central y Sur y de Génova y Venecia con los puertos ibéricos y norteafricanos<sup>3</sup>.

La bahía de Palma presenta unas características especialmente aptas para el tránsito marítimo. No es la menos importante su protección de los vientos del Norte y del Oeste. Por otra parte, la bahía se divide en dos secciones, la Oeste desde la ciudad a Cala Figuera con un rápido hundimiento del fondo marino, este sector se caracteriza por un perfil de costa rocoso, con algunos abrigos como Portopí y la Porrassa y la sección Este, desde la ciudad al Cap Enderrocat caracterizado por los arenales y la costa baja.

Si ahora pasamos a la topografía de la ciudad de Palma, observamos que estaba atravesada por un torrente, llamado la Riera, que trazaba un amplio meandro en su interior y que dividía la ciudad en dos partes, al Este la parte alta de la ciudad amplia y compacta con cotas que llegan hasta los 23 metros (aquí se encuentra la catedral y el castillo de la Almudaina), y al Oeste la parte baja presidida por dos pequeños montículos, el Puig de la Sang en la parte interior de la ciudad (cota de 22 metros), que condiciona el curso del torrente, y el Puig de Sant Pere al borde del mar (cota de 16 metros). La actividad periódica del torrente no dejó de influir en la ciudad en primer lugar modelando las características del terreno de la ciudad baja y de la ribera del mar, formado por arcillas, guijarros arrastrados por el torrente y fangos orgánicos en la ribe-

<sup>3</sup> A García Sanz, *Història de la marina catalana*, Aedos, Barcelona, 1977; J-F. Cabestany i Jaume Sobrequès, *La construcción del port de Barcelona al segle XV*, «Cuadernos de Historia económica de Cataluña» VII (1972), pp. 41-113; J. Alemany, *El puerto de Barcelona. Historia y actualidad*, L'Avenç, Barcelona, 1984; R. Ferrando y J. Sánchez, *Las atarazanas de Valencia*, «Saitabi» 5 (1947), pp. 60-64; J. Hinojosa, *La estructura urbana del reino. Las obras públicas*, en «Nuestra Historia» III, Valencia, 1980, pp. 226-234.

ra, en segundo lugar los cursos de agua subterránea y finalmente los episodios catastróficos, como los documentados en 1294 y en 1403.

La ocupación humana se produjo, en época romana, solamente en la parte alta de la ciudad, en el entorno de la catedral y el castillo de la Almudaina, mientras que la ciudad musulmana urbanizó también la parte baja de la misma, en esta zona cerraba el frente marítimo una muralla que iba desde cerca de la desembocadura del torrente (a una cota de 4 metros) hasta el mencionado Puig de Sant Pere (16 metros)<sup>4</sup>. Cabe destacar en esta zona, la ribera del mar, situada extramuros porque se convertirá a partir de la conquista cristiana de 1230 en clave para la expansión comercial de la ciudad

El legado musulmán en la infraestructura comercial fue modesto: los documentos coetáneos de la conquista musulmana mencionan una alhóliga extramuros destinada a los mercaderes extranjeros, un pequeño arsenal en la desembocadura del torrente y posiblemente alguna de las torres de defensa de Portopí.

### 1. *El puerto en el siglo XIII*

En 1249, Jaime I crea la Juradía de Mallorca, es decir la estructura municipal, cuya capital era la «Ciutat de Mallorques», es decir la Palma actual, y su término municipal toda la isla; este hecho significa un cambio importante; la ciudad puede a partir de ahora canalizar sus intereses a través de órganos representativos<sup>5</sup>. El nuevo municipio nacía, sin embargo, sin una dotación de bienes raíces, por lo que su subsistencia dependería en un futuro de los ingresos fiscales que permitiera en cada caso la Corona.

Una de las directrices básicas, que va a destacar inmediatamente, será la política comercial y dentro de ella las obras de infraestructura; éstas van a afectar al puerto de Portopí y al ordenamiento de la ribera del mar, en el margen derecho de la desembocadura del torrente de la Riera<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> C. García Delgado, *Las raíces de Palma*, Palma de Mallorca, 2000.

<sup>5</sup> F. Sevillano Colom y J. Pou Muntaner, *Historia del puerto de Palma de Mallorca*, Diputación Provincial de Baleares, Palma, 1974.

<sup>6</sup> P. Cateura, *Repoblación, urbanización y comercio: el puerto de la Ciudad de Mallorca durante el siglo XIII*, «Mayurqa», 21 (1985-1987), pp. 91-99.



Un día antes de la creación de la Juradía, el 6 de julio de 1249, Jaime I concedió a los Jurados y prohombres de la Universidad, a cambio de una suma de dinero, la percepción de una nueva tasa destinada a la vigilancia y mantenimiento de Portopí, anulando la concesión previa realizada a favor del pisano Berenguer Assopart<sup>7</sup>.

La adquisición de una tasa portuaria, nos evidencia su carácter de adquisición estratégica, del papel esencial que jugaba en el contexto económico de la ciudad. Por otra parte, esta operación establecía de hecho una especie de condominio de Portopí, pues aquí percibía la lezda el Real Patrimonio y aquí empieza a recaudar la Universidad el nuevo tributo mencionado, aunque el Real Patrimonio se hace cargo, principalmente, de la cadena de cierre del puerto y de la vigilancia del mismo, pese a que el impuesto cedido a los Jurados en 1249 incluyera tal misión.

En el repartimiento de la Ciudad de Mallorca, el rey y el conde Nuño Sancho recibieron una parte considerable de la ciudad baja, la que en definitiva poseía un mayor valor comercial por incluir una fachada marítima (la ribera del mar). Por ésto, no sorprende encontramos con una repoblación selectiva donde comerciantes, artesanos y comunidades como la genovesa, pisana y judía tienen un papel destacado.

Entre 1230 y 1233 las diferentes autoridades -el rey Jaime I, Nuño Sans conde del Rosellón y el infante Pedro de Portugal- regularon la presencia genovesa en la capital de la isla con el establecimiento de su estatuto, su representación a través de un cónsul y la dotación de cuantiosos bienes, consistentes en solares, casas, una mezquita y un antiguo mercado o «azoch» musulmán a condición de construir casas y locales durante el plazo de cinco años<sup>8</sup>.

Lo propio sucede con los pisanos. Desde noviembre de 1232 se cita en la porción de Nuño Sancho la alhóndiga del mencionado Berenguer Assopart, quien, como vimos, arrendó años más tarde a Jaime I la nueva tasa portuaria, que finalmente fue confiada por el

<sup>7</sup> «in acquisitione iurium de Portupino pro domino rege (...) pro quibus tradimus vobis in continenti, et obligamus, et mittimus in possessionem de predicto Portu» Arm, Ecr 341, cc. 171 v.172 r.

<sup>8</sup> L. Pérez Martínez, *Corpus documental balear. Reinado de Jaime I*, «Fontes Rerum Balearium» I (1977-1978), pp. 33-34, II, 2 pp. 185, 189; G. Jehel, *Les Génois en Méditerranée Occidentale (fin XIème-début XIVème siècle)*, Paris, Centre d' Histoire des Sociétés, Université de Picardie, 1993; A. Santamaria, *La reconquista de las vías marítimas*, «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 41-113.

rey a los Jurados. Otras alhóndigas, dentro del conde del Rosellón, se asignan en 1232, 1234, 1235 y 1239 a Beamont Zacolao, de Marsella y a otros particulares, entre ellos un banquero; en efecto, ya en 1235, aparecen topónimos significativos como el «vico dels Cambis», es decir calle de los Cambios y sobre todo la repoblación de la zona colindante con la ribera del mar.

Como ya hemos indicado, Nuño Sancho había recibido bienes en dicha zona, según nos manifiestan algunos documentos de establecimiento que van desde 1232 a 1237. Todos ellos tienen como punto de referencia común la atarazana y la Orden del Hospital de San Juan de Jerusalén. En efecto, la Crónica real nos informa de que Jaime I entregó bienes a dicha Orden dentro de su propia porción; entre ellos se encontraba la atarazana («la casa del dera-cenal») y cuatro galeras capturadas a los musulmanes de la isla. En 1239, la Orden del Hospital dotaba a la Iglesia de Mallorca, tal como los demás porcioneros, entregándole seis obradores «que sunt in daraçana», lo que parece indicar que todavía se encontraba en servicio. Sin embargo, siete años después, cuando Jaime I establece un solar en la zona, ya no se menciona como vecina la atarazana de los Hospitalarios.

La transferencia de tales instalaciones estratégicas a favor de dicha Orden para su reconversión en viviendas sólo puede explicarse si pensamos que el rey ya poseía una alternativa o un proyecto de nueva atarazana real; en efecto, en 1241, el rey adquirió la porción de Nuño Sancho en Mallorca, entre cuyos bienes se encontraba una atarazana, mencionada en diversos documentos de la época.

En los años inmediatos a la conquista de la isla, sabemos que el rey planificó la urbanización de ciertos sectores urbanos en relación con el comercio. Al dotarse holgadamente a genoveses, pisanos, marselleses y otras comunidades dentro de la ciudad, Jaime I decidió inutilizar una antigua alhóndiga de los cristianos, situada extramuros, que databa de época musulmana,<sup>9</sup> y entregarla a la comunidad judía para que la convirtieran en cementerio. Tal instalación había perdido su razón de ser desde el momento en que la ciudad pasó a manos cristianas.

<sup>9</sup> «Illud alfondegum, extra civitatem, in quo christiani, tempore maurorum, consueverant comorari, sicut clausum est undique».

Por la misma época comienza la urbanización de la ribera del mar extramuros; el rey asignó a Ferrer SAGRANADA un solar extramuros, junto al portal «quo itur ad mare», para que allí construyera una alhóndiga. El título efectivo de la concesión se otorgó en 1246, pero Jaime I señala que la adjudicación fue realizada encontrándose en Mallorca, es decir, en el período de 1230-1232.

Con tales proyectos y realizaciones se cerraba el ciclo de la inmediata repoblación, en el que puede advertirse claramente el deseo real de dotar a la fachada marítima de la ciudad de unas instalaciones comerciales -la alhóndiga- e infraestructurales -la atarazana- importantes. La presencia aquí de la Orden del Hospital tendría una función defensiva acorde con el papel de la Orden de Calatrava, dotada en el otro extremo urbano de la fachada marítima.

En la segunda mitad del siglo XIII cristalizarán las dos secciones del puerto de Palma: Portopí, puerto natural a 4 kilómetros de la ciudad, y la fachada marítima de la ciudad.

La primera noticia de Portopí se produce en 1249, cuando como ya he explicado, Jaime I concedió a los Jurados la nueva tasa establecida para la vigilancia y mantenimiento de este puerto; de acuerdo con este pacto, parece que fue el municipio, representado por los Jurados, quien se ocupó de su dragado y la monaquía de su vigilancia; la relativa lejanía de la ciudad determinó la rapidez en la construcción de defensas en Portopí; entre la opción de un recinto amurallado y la construcción de torres se optó por la solución más barata, es decir la segunda; en 1259 se menciona ya la torre del faro en pleno funcionamiento, y en 1284 la documentación alude a cuatro torres de Portopí<sup>10</sup>. La torre del faro se encontraba en un promontorio, donde en el siglo XVII se construyó el castillo de San Carlos, dos torres se encontraban en la bocana del puerto (entre ambas se disponía una cadena) y la cuarta se encontraba en el fondo del puerto; es posible que en esta misma época, a fines del siglo XIII, se completara la defensa con otra torre más en los flancos de dicho puerto<sup>11</sup>. Este sistema defensivo se completaba con otras torres situadas en el camino que comunicaba la ciudad con

<sup>10</sup> En noviembre de 1259, un particular se comprometía «quod faciam vel fieri faciam faraonum in turrem Portupini prout deber fieri et consuetum est», Arm, Ecr 345, c. 114 v.

<sup>11</sup> G. Llompart, *El saqueo de Portopí por la «Montaña Negra» (1412) y otras historias de corsarios*, «BSAL» 41 (1985), pp. 171-197.

Portopí: en 1292 se alude a la torre de Galgons, situada en dicho camino, y poco después se documenta la torre de Carrós<sup>12</sup>. A la función comercial y defensiva, Portopí añadió dos servicios más, el de atarazana, para la reparación de embarcaciones, y la función religiosa con la construcción de la capilla de San Nicolás, comenzada a mediados del siglo XIII, aunque las obras se prolongaron hasta 1333. El servicio de agua potable para las embarcaciones no está documentado en esta época, sólo consta una cisterna fortificada y adosada a una de las torres, aunque parece que las torres de Galgons o Carrós situadas en el camino mencionado pudieron tener también la función no sólo de vigilancia del camino sino también de proteger algún manantial situado en las cercanías.

En la ciudad se produce una revalorización importante de la fachada marítima, intensificándose la urbanización de este sector, y apareciendo las primeras menciones del muelle artificial. Aparecerán, también, las necesarias medidas de protección de la zona.

La alhóndiga de Ferrer de SAGRANADA, situada extramuros, se constituyó pronto en punto de atracción de comerciantes y artesanos. Una parte del solar destinada a alhóndiga fue objeto de una intensa urbanización, edificándose numerosos talleres, almacenes y tiendas, según demuestran las numerosas operaciones de venta y establecimiento entre 1262 y 1273. Tales transferencias nos ponen de relieve que la urbanización del solar de la alhóndiga estaba prácticamente concluida en dichas fechas, pues en su mayor parte se establecen o venden edificaciones.

El interés por la zona queda demostrado por la complejidad creciente de las relaciones censuales. Jaume SAGRANADA, sucesor de Ferrer de SAGRANADA, poseía las pertenencias de la alhóndiga a censo de seis macemutinas, que ingresaba el patrimonio real. Jaime SAGRANADA subestableció solares a distintos particulares, quienes por su parte procedieron en igual forma.

Paralelamente, la actitud de la monarquía fue la de permitir la progresiva densificación urbana, con la inutilización de recintos interiores, como la Almudaina, o la construcción en plazas; en 1259, el lugarteniente Aries Ibañez había establecido a varios particulares en la ribera extramuros, lindante con las casas de la Orden del Hospital y la calle del Mar.

<sup>12</sup> R. Rosselló, *La Ciutat de Mallorca després de la conquesta de 1229 (diplomàtica)*, Palma, 2004, p. 193.

Desde el año 1269 aparece mencionado el muelle artificial de la ciudad, veinte años después de constituirse la Juradía de Mallorca<sup>13</sup>. Sin embargo, su aparición en los documentos es casi siempre indirecta, como punto de referencia de casas o talleres situados en la ribera; así se dice: «iuxta mare molli», «prope litus maris molli», y también «in mollo maris civitatis». La primera de las menciones indicadas, la de 1269, parece testificar la presencia del muelle como un enclave urbano normal.

La función del muelle era la de facilitar las operaciones de descarga de mercancías, ya que las operaciones inversas de la carga o estiba, siempre más lentas, se producían en Portopí.

La construcción del muelle artificial exigía una acomodación del espacio colindante con la finalidad de facilitar las operaciones de descarga de mercancías, pero la política urbanística de la monarquía, amenazaba con colapsar la zona; dado que ésta era de propiedad real, los Jurados se veían impotentes para actuar por sí mismos. No quedaba otra opción que presionar al rey para que mandara el cese de las construcciones en la ribera del mar. Jaime I dilató su resolución hasta el año 1273, cuando por fin decidió intervenir; el privilegio otorgado contiene dos epígrafes importantes: la donación de la ribera al municipio, y el compromiso de que ni el rey ni sus sucesores podrían autorizar construcciones de ningún tipo en la zona, sin embargo la mencionada donación omite un aspecto importante, no precisa los lindes de lo que se entendía por ribera del mar. Amparándose en dicha indefinición, los agentes reales realizaron algún establecimiento cerca del muelle en fechas inmediatamente posteriores.

El presumible cese de construcciones en la zona determina una revalorización de los edificios y obradores ya construidos. En 1270 figuran establecimientos de solares y obradores de tres y cuatro morabatines (cada morabatín equivalía a 8 sueldos). Sin embargo, a partir de entonces las rentas a pagar crecen vertiginosamente. En 1276, se establecía un solar a un particular a cambio de un censo de cinco morabatines. En 1279, otro particular se comprometía a pagar diez morabatines de renta por un taller extramuros, cerca del muelle artificial. El punto culminante de la especulación

<sup>13</sup> F. Sevillano Colom y J. Pou Muntaner, *Historia del puerto de Palma de Mallorca* cit., p. 57; R. Rosselló, *La ciutat y de Mallorca després de la conquesta de 1229* cit., p. 187.

se produce en 1295, cuando Pere de Vilardell establece a Marquešina de lo Porto una tienda con piso superior a cambio de un censo anual de treinta morabatines. Gravámenes de tal calibre determinaron una gran movilidad, produciéndose transferencias a ritmo muy acelerado.

Mientras tanto el municipio no disponía de atarazana propia, la única atarazana existente era la real, por cierto sin cubierta; es cierto que existían zonas aptas para la construcción de embarcaciones, éste es el caso de Portopí y de la misma ribera del mar, pero se planteaba el problema de la conservación de los aparejos y remos en los meses de invierno de inactividad de las embarcaciones. Este problema se planteó especialmente en las últimas décadas del siglo XIII, con la reincorporación de Mallorca a la Corona de Aragón en 1285 y la conflictividad derivada del Vespro, de ahí que en 1290 los Jurados realizaran la primera adquisición de unas casas y un almacén «in litore maris» junto a la atarazana real, prácticamente adheridos al muro de la misma<sup>14</sup>. El significado de las compras realizadas por los Jurados parece claro: destinar dichos edificios a arsenal o alhóndiga donde custodiar armas y aparejos de las naves.

Tal como señalamos, desde 1246 desaparece todo rastro de la atarazana atribuida a la Orden del Hospital. Ahora, nuevamente, el documento de urbanización de una plaza por Aries Ibañez, nos lo rubrica; este documento de 1259 menciona sólo el «portale Domus Hospitalis Iherosolimitani» y también «aliam turrin Domus dicti Hospitalis», pero nada se indica ya sobre la mencionada instalación, pues en su lugar habían surgido las casas fortificadas de dicha Orden.

Otra cuestión es la de la atarazana adquirida a Nuño Sancho en 1242, que se convirtió en centro de atracción para determinados oficios. En 1269, se menciona el establecimiento de un solar ubicado cerca de la atarazana. En 1271, un particular establecía talleres junto a la atarazana, precisándose que dichos obradores «affrontat ex una parte in carraria publica, cum exitur per portam darassanam, et ex alia parte in turrem darassanam, et ex alia parte in muro, et ex alia parte in tenedone mea residua». Al establecido se le impone la guarda de la puerta de la atarazana, debiendo abrirla

<sup>14</sup> Arm, Ecr 353, cc. 33 v., 35 r.

y cerrarla durante el día y la noche junto con otra persona. En 1290 se menciona un taller junto a la atarazana, hasta el punto que entre sus vecinas se encuentra una calle por la que se entra en dicha atarazana y el muro de la misma atarazana.

El servicio de agua potable a los buques de arribada debió habilitarse en esta época, la construcción del muelle artificial en 1269, convirtió este servicio en imprescindible; la solución fue una canalización de agua procedente de la acequia que servía a la parte baja de la ciudad; a partir de esta época la documentación alude a «la Font» y a «la torre de la Font».

A fines del siglo XIII la Ciudad de Mallorca ha adquirido unos perfiles urbanos muy consolidados, aunque a costa de un proceso urbanizador bastante anárquico. Por su parte, la infraestructura comercial cuenta ya con elementos esenciales, aunque incompletos.

## 2. Reformas en el siglo XIV

En 1298 Jaime II vuelve a tomar posesión del reino de Mallorca, inaugurando la segunda fase de su reinado en la isla. Esta etapa, bien conocida en sus líneas generales, va a caracterizarse por directrices muy distintas de las ejecutadas por el mismo rey en su primera etapa de gobierno 1276-1285, etapa condicionada por la problemática del Vespro.

Jaime II se entrega ahora, entre 1298 y 1311, a una vasta tarea reformadora que afectó a la política patrimonial, defensiva, económica y urbanística<sup>15</sup>. Para el objeto de nuestro trabajo esta última es la que resulta de mayor interés. La política urbanística de Jaime II se centró tanto en la ciudad alta como en la ciudad baja y en la zona extramuros (con la habilitación de plazas frente a las puertas), especialmente la fachada marítima<sup>16</sup>.

El sector extramuros de mayor interés para la ciudad era el comprendido entre la puerta de Portopí (situada al Oeste de la ciudad) y la desembocadura de la Riera. Esta zona había sido objeto

<sup>15</sup> M. Durliat, *L'art al regne de Mallorca*, Editorial Moll, Palma, 1989, especialmente el capítulo de arquitectura civil pp.143-216.

<sup>16</sup> P. Cateura, *Las instalaciones portuarias de la Ciudad de Mallorca (1300-1350)*, en XIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma, 1989, pp. 49-59.

de una intensa urbanización durante el siglo XIII. Ahora, Jaime II de Mallorca intentará un remodelado de la misma con la finalidad de obtener más suelo en la fachada marítima.

Para obtener el resultado mencionado se necesitaba emprender el desvío del torrente urbano que imponía servidumbres importantes: no era la menor la ocupación de un espacio muerto en la ribera, además los aportes periódicos de materiales por el torrente provocaban problemas de dragado del muelle artificial situado en su orilla derecha, como había puesto en evidencia la riada de 1294.

La cuestión del desvío de la Riera aparece por primera vez documentado en 1300; pero pronto quedó al descubierto la raíz del problema: el coste de la obra y qué institución, la real o la municipal, se harían cargo del mismo; la misma monarquía se implicó con una política de expropiaciones, entre 1305 y 1312, aunque con una cuantía limitada, por otra parte el municipio no disponía de fondos suficientes para atender dicha obra, ya que estaban en marcha otros proyectos con cargo a los impuestos vigentes.

Por estas razones, el proyecto de desvío de la Riera quedó finalmente arrinconado -los costes financieros debieron ser una dificultad insuperable- y por consiguiente se frustró la mejora de la fachada marítima, aunque es posible que en esta época se construyera un nuevo recinto que protegiera una parte del barrio surgido extramuros en la ribera del mar, en 1301 se menciona que la calle del Mar se encontraba ya «intus Civitatem Maioricarum»<sup>17</sup>.

A partir de entonces cambian algunas directrices como la defensa (con la creación de una armada permanente) y se potencian alternativas a la reforma de la ribera del muelle como la urbanización del espacio situado entre la ciudad y Portopí (en el Oeste de la ciudad) y de pequeños espacios de ribera situados al Este de la ciudad (zona de la Calatrava).

A partir de 1311 el incremento de la conflictividad mediterránea determinó la toma de medidas defensivas. En 1316, el rey firmaba un convenio con los representantes municipales sobre la formación de una armada permanente y su financiación (a medias entre la monarquía y el municipio), estableciéndose normas para la debida custodia de los seis buques (la escuadra tipo fue establecida en cuatro galeras, dos leños y dos barcos auxiliares)<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Arm., Ecr 356, c. 50 v.

<sup>18</sup> J. Vich Salom y J. Muntaner Bujosa, *Documenta Regni Maioricarum (Miscelánea)*, Ayuntamiento de Palma, Palma de Mallorca, 1945, pp. 121-123.



Este hecho debió convertirse en agente decisivo para que los Jurados se movilizaran en orden a disponer de una atarazana propia; en este tema se presentaban dos alternativas: que el rey cediera al municipio la atarazana real, la situada junto al muelle artificial, o que cediera un solar adecuado para construir una atarazana nueva. El rey optó por la segunda alternativa; en 1319, Sancho donó a los Jurados un solar, fuera de la Ciudad, frente a la puerta de Portopí, para que «construantur ibi naves et alia vasa maritima». Se trataba de una zona poco apta para dicha instalación, al encontrarse en una cota bastante elevada de la costa, lo que obligaba a costosas operaciones de acomodación del terreno.

A medio camino y sobre el llamado Puig de la Mesquita, Jaime II manda construir el castillo de Bellver, que se concluye en 1314; esta fortaleza fue proyectada como residencia real y dehesa de caza, contribuyendo a su vez a proteger la vía de comunicación entre Portopí y la ciudad.

Por lo que afecta al flanco Este de la ciudad, fue inutilizado en 1321 el antiguo cementerio musulmán situado extramuros en la ribera de la Calatrava, este espacio liberado fue cedido por la monarquía al municipio y utilizado a partir de entonces para el desembarco de mercancías como la sal y como atarazana<sup>19</sup>.

Los conflictos de la década de los años treinta (guerra contra Génova y guerra contra Marruecos) aconsejaron la toma de medidas defensivas de Portopí y del camino de comunicaba con la ciudad: en 1332 fueron adquiridas dos torres, de titularidad privada, situadas en dicho camino, y en 1339 fue construida una nueva torre de Portopí<sup>20</sup>. Con estas medidas el puerto de Portopí se encontraba defendido por seis torres y el camino con cuatro. Por todo ello, cuando finalizan los años treinta el área portuaria se encuentra en un relativo estado de defensa. Portopí se halla protegido suficientemente y la vía de comunicación con la ciudad se encuentra flanqueada por el castillo de Bellver, dominando el camino, y las cuatro torres aludidas.

Sólo la zona del muelle carece de un sistema defensivo equiparable; en esta zona se encuentran las casas fortificadas de la

<sup>19</sup> R. Rosselló, *El rei Sanxo de Mallorca i el seu temps (documentari)*, Felanitx, 2001, p. 18.

<sup>20</sup> A. Ortega Villoslada: *Puertos y fondeaderos de la bahía palmesana en la Edad Media*, «Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia » 29, Barcelona, 2008, p. 194.

Orden del Hospital y de la atarazana, pero todavía en una fecha tardía como 1349 la documentación alude a que una zona, ocupada por los toneleros, se encontraba «extra muros civitatis, coram lo moll vell de la mar»<sup>21</sup>.

Durante este período el municipio, que corría con la mayor parte de los gastos de las diferentes armadas, consiguió del rey el usufructo, aunque a precario, de las instalaciones de la atarazana real (1336), todo ello prueba la magnitud del esfuerzo naval ya que, por documentación de la época, conocemos que la nueva atarazana, cedida por Sancho en 1319 estaba también en servicio.

La coyuntura de la sequía de 1332-1333, determina que la documentación se haga eco explícito del suministro de agua a los buques; dada la situación, debieron tomarse precauciones para que dicho servicio no se interrumpiera. En abril de 1333 consta la contratación de dos hombres que «gordassen l'aygua als tintorers, e les tandes que tolgueren, per tal que tota l'aygua anas a la font de la mar, per so cor lo senyor en Xanxo se recuylla ab XI galeres». Más tarde, en octubre del mismo año, se indica de forma todavía más explícita que fueron contratados dos hombres «per gordar l'aygua de la sèquia que vengués a la vila daval, per les galees qui devien levar aygua, e foren II saygs entre nit e jorn».

A principios del siglo XIV, Jaime II había inspirado la construcción de un núcleo urbano costero y un hospital para marineros en la zona de la Palomera, en el distrito perteneciente a la porción del obispo de Barcelona. Se trataba de un enclave auxiliar del puerto de Palma, punto de arribada de las naves procedentes de la Península.

En 1333 parece ya encontrarse prácticamente concluida la capilla de San Nicolás de Portopí y el servicio religioso regularizado, junto a la capilla se mencionan instalaciones auxiliares, posiblemente utilizadas como lazareto y arsenal.

### 3. Proyectos de reordenación de la ribera

Resuelta la problemática política, con la reincorporación del reino de Mallorca a la Corona de Aragón en 1343, vuelven a resurgir iniciativas de carácter institucional y particular en torno a la infraestructura portuaria -muelle y atarazanas- y asistencial.

<sup>21</sup> Arm, Erc 1078, c. 35 r.

El primer paso en este último sentido se produce en el mismo 1343, cuando el acaudalado mercader Ramón de Salelles decide crear un hospital en las afueras de la ciudad, en el camino de Portopí. Salelles dictó el acta de fundación en 1344, estipulando que fueran acogidos doce marineros o mercaderes pobres; el nuevo hospital recibió una generosa dotación para su construcción y funcionamiento, habilitándose una acequia para el servicio de agua potable. La nueva institución se puso bajo el patronato del municipio. Hasta entonces la red hospitalaria de la ciudad había sido creada por la monarquía o la alta nobleza. Ahora por primera vez protagoniza una fundación hospitalaria un simple particular. Como vemos se trata de un hospital especializado, ya que se crea para los marineros y mercaderes pobres.

Cuando la coyuntura política se hubo remansado, el municipio vuelve a plantearse dos temas básicos de infraestructura: el muelle y la atarazana municipal, proyectándose a la vez la reordenación de la ribera del muelle; en 1347, los Jurados proponían la ampliación del muelle artificial adecuado al tráfico comercial que registraba el puerto de la ciudad. Se esgrimieron argumentos de prestigio -ornato para la ciudad a imitación de otras ciudades italianas-, de seguridad y comodidad -no se producirían demoras en la descarga de mercancías y las naves estarían a salvo, y de economía -reducción de los costes de transporte, carga y descarga, y posible supresión de los gastos de mantenimiento de vigilancia de Portopí-. La propuesta fue aprobada por el «Consell General», estableciéndose que el nuevo muelle sería diseñado por el patrón de nave Francesc Noguero, construyéndose una torre en su extremo y las obras se realizarían en el plazo de cuatro años con fondos procedentes de una sobretasa de los impuestos comerciales vigentes<sup>22</sup>. Las obras están documentadas en 1348-1349, fecha en las que se invirtieron 876 libras. Las obras prosiguieron hasta completar los cuatro años presupuestados y fueron complementadas con un embarcadero de madera. Años después, el aludido Francesc Noguero dejó un legado para habilitar una capilla en el interior de la torre del muelle.

La ubicación concreta del muelle, en relación con el documentado en el siglo XIII, queda precisada en un documento de 1356, en el que se indica que la atarazana real se encontraba frente al

muelle artificial. Por ello cabe suponer que el muelle viejo resultó adosado al muelle nuevo construido entre 1348-1351, habilitando así un espacio para la carga y descarga.

Junto con el proyecto del muelle, los Jurados alientan la construcción de una atarazana o mejor la adquisición de una atarazana. La atarazana real (pequeña y sin cubierta) se encontraba a considerable distancia del Palacio real de la Almudaina y sin embargo su ubicación era óptima de cara al nuevo muelle que se estaba construyendo y además el municipio tenía una alhóndiga o arsenal adosada a la atarazana real, comprada en 1290. Por otra parte, el municipio disponía de otra atarazana -el solar extramuros cedido en 1319 por el rey Sancho-, aunque también situada bastante lejos del nuevo muelle.

Un primer paso para resolver la cuestión se produce en 1348. A principios de este año, el gobernador Felip de Boïl, haciéndose portavoz de los mercaderes informaba al rey de la conveniencia de construir una atarazana cubierta y capaz para albergar hasta veinte galeras, condiciones que no reunía la atarazana real existente, la cual al no tener cubierta provocaba el rápido deterioro de las embarcaciones. El solar adecuado para construir la nueva atarazana sería el huerto del Palacio real de la Almudaina, lindante con el torrente. Dicho solar había sido previamente medido, levantándose un proyecto que dicho gobernador remite al rey para su información. El coste de la obra correría a cargo básicamente del municipio<sup>23</sup>.

El documento anterior es mero informe-propuesta, aunque ya muy estudiado (se mencionan las oportunas mediciones del solar que se pensaba destinar a atarazana, los planos del proyecto e incluso la participación financiera de los Jurados), sin embargo, falta toda mención al destino previsto para las antiguas atarazanas reales, si las nuevas atarazanas proyectadas estarían en régimen de condominio -la participación de los Jurados y la amplitud del proyecto de nueva atarazana parecen ir en este sentido- o quedarían de exclusiva titularidad real, y por supuesto falta un estudio de los costes.

<sup>22</sup> A. Pons Pastor, *Historia de Mallorca*, VII, Palma de Mallorca, 1972, pp. 12-14.

<sup>23</sup> J. Vich Salom y J. Muntaner Bujosa, *Documenta regni Maioricarum* cit., p. 245.

No consta la respuesta del rey a dicha propuesta, quizás porque la guerra catalano-genovesa se interpuso, hasta el año 1356 en que el proyecto quedó radicalmente desfigurado como explicaré en el capítulo siguiente.

En las mismas fechas otro proyecto, el de liberar espacio en la ribera del muelle tuvo unos mismos resultados. Desde mediados del siglo XIII había surgido extramuros, un barrio de toneleros que ocupaba un sector importante de la ribera del muelle. En 1351, el municipio dictó orden desalojo de los toneleros, cuyas instalaciones todavía se encontraban extramuros, quienes recurrieron al monarca; éste censuró la actuación municipal, por invadir competencias fuera de su alcance, mandando revisar la sentencia, por esta razón el acondicionamiento de la zona del muelle quedó aplazado «sine die». Resulta sorprendente la decisión real, cuando desde 1273 la ribera del mar había sido cedida al municipio y por consiguiente esta institución tenía competencia exclusiva sobre la zona.

#### 4. Guerras y crisis económica

En 1351 termina, con la conclusión de las obras del muelle artificial de la Ciudad de Mallorca, la etapa de realizaciones que en materia de infraestructura comercial habían sido diseñadas a principios de siglo. A partir de entonces, el reino de Mallorca parece convertirse en la despensa financiera de la Corona. La sucesión de conflictos durante la segunda mitad del siglo XIV -la guerra contra Génova, la guerra contra Castilla, la defensa de Cerdeña- se convertirá en agente de la paulatina depauperación financiera del municipio de Mallorca, tanto por los caudales que se sustraerán a las inversiones productivas como por la expansión de la deuda pública<sup>24</sup>.

La prioridad otorgada a los subsidios y préstamos a la Corona determina que el equipamiento infraestructural de la Ciudad de Mallorca no sólo no sea mejorado, sino que incluso se presenten problemas para su mantenimiento.

<sup>24</sup> P. Cateura Bennàsser, *La infraestructura comercial de Mallorca en la segunda mitad del siglo XIV*, «Liberia Università Trápani», Anno VII, N 18 (marzo 1988), pp. 29-40.

El primer proyecto que no tarda en frustrarse es el de la atarazana de la ciudad. La ambiciosa propuesta que formulaba en 1348 el gobernador Felipe de Boïl recibe ahora contestación del rey (febrero de 1356). Si el proyecto, presentado en 1348, era construir una amplia atarazana en el huerto del Palacio real de la Almudaina, en este momento la cuestión se presenta en términos de permuta: el rey cedería a los Jurados la propiedad de la atarazana real- su capacidad no superaba las cinco galeras -, a cambio los Jurados debían entregar al Patrimonio real, en el plazo de cuatro años, otra atarazana cubierta y en la que cupieran diez galeras y por supuesto en un lugar adecuado. Además la nueva atarazana debía disponer de diez almacenes para albergar los pertrechos y aparejos de las galeras<sup>25</sup>.

Tales condiciones parecen inverosímiles pero son ciertas. El rey entregaba un edificio viejo, pequeño y sin cubierta, a cambio de un edificio nuevo, mucho más amplio, cubierto y dotado de las instalaciones pertinentes. Por ello no puede dejar de pensarse que la intención real fuera realmente la de impedir los planes de los Jurados, para que éstos destinaran sus fondos a las empresas reales, como la guerra de Cerdeña.

A la propuesta real siguió un silencio administrativo del municipio, que se prolongará durante treinta años, hasta el año 1386; las razones del mismo son obvias, en términos absolutos las condiciones reales eran inaceptables y además el municipio se encontraba progresivamente agobiado por las demandas financieras de la Corona, debido a la guerra con Castilla, lo que conduce a que en 1358-1359 se produzca la primera reforma financiera de la Universidad; un capítulo de la mencionada reforma abre una vía singular para atender al mantenimiento del muelle, utilizando un precedente sentado por Jaime II de Mallorca a principios de siglo: en los testamentos, los notarios deberían estimular a los particulares para que dejaran algún legado para la obra del muelle «com sia obra piadosa»<sup>26</sup>. El capítulo precedente, por supuesto aprobado por el rey, tiene la función de dar una salida, aunque sea un tanto pintoresca, al problema del mantenimiento del muelle.

<sup>25</sup> Arm, Pergaminos de Pedro IV de Aragón n° 48.

<sup>26</sup> P. Cateura Bennàsser, *Política y finanzas del reino de Mallorca bajo Pedro IV de Aragón*, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, 1982, pp.135-138.

En este contexto se entiende que la atarazana y muelle sean para la monarquía y por el momento problemas secundarios, ya que las naves pueden construirse en la ribera y el puerto de Portopí puede suplir el papel del muelle artificial.

El agravamiento de la situación financiera, aconsejó una segunda reforma financiera del municipio en 1372. En diciembre del mismo año, Pedro IV publicaba, como pragmática, un plan financiero encargando su ejecución al mencionado Berenguer de Abella y a Olfo de Prócida, gobernador de Mallorca, ambos investidos con el cargo de reformador. Por lo que afecta a las obras públicas se prohibió acometer obras, durante el plazo de diez años, salvo las necesarias en las murallas y foso de la ciudad, en las acequias y en el muelle. Es decir, sólo se admiten inversiones en los tres capítulos indicados -murallas, acequia y muelle- y aún éstas deben limitarse a obras de mantenimiento.

Cuando se produce la reforma financiera mencionada, el panorama que ofrecen las instalaciones comerciales era, en ciertos aspectos desolador; éste era el caso de las instalaciones del puerto de Portopí. Prácticamente cada año resultaba necesario reparar su cadena, el gasto que corría a cargo del Real Patrimonio, y su faro, que funcionaba durante el otoño y el invierno. Las necesidades financieras de la Corona determinaron que dicho faro no fuera reparado y por consiguiente permaneciera inutilizado durante largos años. Tampoco el muelle había tenido mejor fortuna. Después de las obras de 1348-1351 no hay mención de nuevos trabajos en el mismo, ni en la documentación contable del municipio de 1359 y 1362, ni en la documentación literaria coetánea hay referencias que indiquen mejoras en dicha instalación.

La atarazana real seguía sin estar cubierta. A lo más, se había producido, debido a las necesidades de la política mediterránea de la Corona, una coordinación general de las atarazanas reales de Barcelona, Valencia, Mallorca y Cerdeña, a través de la figura del conservador de las atarazanas, cargo suprimido en 1368, encomendando esta misión, en Mallorca, al Procurador real<sup>27</sup>.

La reforma de 1372 detuvo momentáneamente el proceso hacia una inevitable quiebra de la Universidad de Mallorca, aunque a costa de una austeridad presupuestaria. Pero la mejor información

sobre lo que realmente sucede en la época nos la ofrece la documentación contable del municipio del año 1374, donde se registran los ingresos y gastos a lo largo del año. Pese a la grave coyuntura por la que atraviesa la isla, dicho documento va dando fe de la atención prestada al mantenimiento e incluso mejora de ciertas instalaciones portuarias como el muelle artificial y la construcción de un pontón. La obra del mencionado pontón fue aprobada y presupuestada a mediados de 1373, con un límite de gasto de 1000 libras, procedentes de los impuestos vigentes sobre el tráfico de mercancías, y con el compromiso de que dicha aportación no podría ser considerada un precedente. El pontón fue, en efecto, construido; un asiento correspondiente a febrero de 1374 constata el abono de 1011 libras por la obra del pontón y del muelle.

Por lo que se refiere a Portopí se procedió, también en 1374, a restaurar el faro, que llevaba veinte años inutilizado. Pero no fue la monarquía sino el municipio quien invirtió la cantidad de 200 libras en la reparación de la lámpara del mencionado faro. Al mismo tiempo, el municipio invertía otras 53 libras en montar piezas de artillería «trabuchs e manganells» en Portopí. A partir de esta época fué el municipio quien se ocupó del faro y de los gastos de vigilancia de Portopí.

En 1386, con la conclusión del reinado de Pedro IV de Aragón, se da finalmente una salida al problema de las atarazanas municipales. A principios de aquel año, los Jurados exponían al rey que no disponían de un lugar adecuado para custodiar algunas galeras, «locum idoneum non habentes, in quo galee ipse teneri et conservari comode valeant», lo cual nos indica que la atarazana, cedida en 1319, no disponía de instalaciones adecuadas para la conservación de las embarcaciones. La respuesta de la Corona es ahora realista. Les cede la parte que precisen de la atarazana real, aunque cubriéndola a sus expensas. Se trataba de una cesión de uso («possessionem», se indica textualmente), pero contribuía a resolver el problema de la conservación de las galeras<sup>28</sup>.

Las etapas de Juan I y de Martín el Humano se caracterizan por la promoción del comercio y de proteccionismo del transporte marítimo a través de la creación, del Colegio de la Mercadería, en 1394<sup>29</sup>. La nueva institución fue dotada de un impuesto, el llama-

<sup>27</sup> Arm, Rp 31, c. 71 r.

<sup>28</sup> Arm, Pergaminos de Pedro IV n° 135

<sup>29</sup> Cl. Carrère, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés (1380-*



do «mollatge» destinado al mantenimiento del muelle artificial. La primera representación gráfica del muelle artificial es de 1390; se trata de un dibujo esquemático en el que se representa una torre de la ciudad, un pequeño muelle en cuyo extremo se encuentra una torre y algunas embarcaciones<sup>30</sup>.

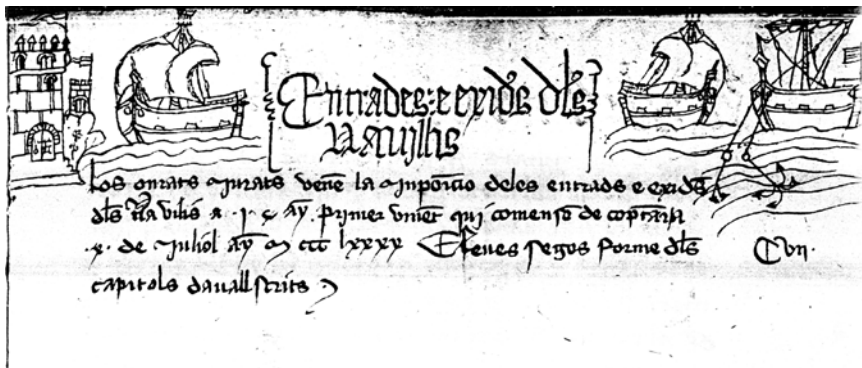


Fig. 1- Dibujo del muelle de Mallorca en 1390 (ARM, codex 29, f. 107 r)

### 5. El siglo XV: entre la crisis y la reforma

La primera mitad del siglo XV en Mallorca es una etapa compleja; hay una notable actividad del comercio durante las primeras décadas del siglo estimulada por la política mediterránea de Alfonso V, pero este relativo auge coincide con la crisis financiera de la Universidad -desde 1405 los ingresos de ésta se destinan al pago de pensiones- y con el conflicto social de foráneos y ciudadanos<sup>31</sup>. La crisis de 1405 tuvo como consecuencia que el Colegio de la Mercadería fuera despojado del «mollatge», en beneficio de los acreedores del municipio.

El siglo comenzó con una catástrofe. Al atardecer del día 14 de octubre de 1403 comenzó a llover torrencialmente y así dos días consecutivos; el torrente que cruzaba la ciudad irrumpió dentro de

la urbe y, después de romper el lienzo de muralla, se desparramó por todos los barrios de la ciudad baja, provocando la destrucción del barrio portuario<sup>32</sup>.

La prioridad dada a las tareas de reconstrucción determinó el abandono de las demás instalaciones. El puerto de Portopí entró en una fase de decadencia por la imposibilidad de la Corona y del municipio de hacer frente a los gastos de vigilancia, mantenimiento del faro y de reparación de las torres, y además el desarrollo de la artillería convertía en obsoletas las defensas. Un ataque genovés de 1412 demostró la vulnerabilidad de Portopí: rompieron la cadena, prendieron fuego a las torres, quemaron y hundieron siete embarcaciones y se llevaron dos. Las demás instalaciones de la zona, como la capilla-lazareto de San Nicolás de Portopí están fuera de servicio en 1410; sus instalaciones eran utilizadas por los Jurados como arsenal. La tónica es la misma -sólo obras de conservación- para los edificios y servicios dependientes del Real Patrimonio. En la atarazana, sólo constan obras de mantenimiento y consolidación en 1403 y 1414.

Solamente en 1420 se produjeron obras de reforma en tres enclaves: Portopí, el muelle artificial y en las torres y muralla de la zona de la atarazana. En Portopí se reconstruyeron algunas de las seis torres, incendiadas en 1412; en el muelle artificial se realizaron obras de defensa y la muralla y torres de la ribera del muelle que se acondicionaron para poder colocar piezas de artillería<sup>33</sup>.

Unos pocos años más tarde comenzó la construcción de la Lonja. La iniciativa de la obra fue de los representantes del Colegio de la Mercadería, pero no se entiende su puesta en práctica sin el apoyo de sectores sociales influyentes. No se trataba de una obra necesaria, sino suntuaria destinada al prestigio de la mecadería; en 1423 ya se cita la Lonja como un enclave urbano<sup>34</sup>, aunque las obras recibieron un impulso, entre 1426 y 1431, debido al cese del pago de pensiones de deuda pública a una parte de los acreedores.

La zona escogida por construir la Lonja fue la ribera del mar, de propiedad municipal, ocupando un solar posiblemente vacío debido a la riada de 1403, situado entre el muelle artificial y la

1462), Paris-La Haye, 1967, Vol I: habla de la Lonja, p. 49, Colegio de la Mercadería, p. 52.

<sup>30</sup> Arm, Códice 29, c. 107 r

<sup>31</sup> P. Cateura Bennàsser, *Obras públicas en tiempo de crisis (Mallorca, 1400-1450)*, «Mayurqa» 23 (1996), pp. 31-42.

<sup>32</sup> Un cronista de la época señala que «axí matex ha enderrocats e abatuts tots aquells alberchs qui eren al carrer de la Mar fins al moll, e appar que allà ahon eran los dits alberchs, que jamás no hi haja hauts».

<sup>33</sup> Adm, G/7, cc. 72 r, 73 r, 73 v- 76 v.

<sup>34</sup> Adm, Msl/a 119, c. 16 r

atarazana. La Universidad percibía tres tributos típicamente comerciales: el «mollatge», la «entrada e exida de navilis» y «el victigal o diner de la mercaderia»; el primero y el segundo era de escasa cuantía anual, mientras que el tercero era considerable. Poco antes de 1426 la Universidad decidió la transferencia temporal de dicho «victigal» a los mercaderes, con la finalidad de financiar las obras de la Lonja, pensada como sede de la contratación comercial y residencia del Colegio de la Mercadería y del Consulado de Mar.

En marzo de 1426, los representantes de aquel organismo firmaban el contrato de construcción, o mas bien de continuación, de la Lonja con el maestro Guillem Sagrera<sup>35</sup>, estipulando la finalización de la obra en quince años, su presupuesto en 22.000 libras, así como los materiales a utilizar y otras características arquitectónicas y la decoración escultórica<sup>36</sup>.

En 1431, se produjo la llamada Concordia de Barcelona, según la cual volvieron a vincularse al pago de la deuda todos los impuestos que percibía la Universidad. De cumplirse la normativa, había que proceder al cese de las obras de la Lonja, sin embargo, por informaciones posteriores, sabemos que dicho Colegio, con el beneplácito del municipio, emitió deuda pública y que ésta todavía no se había amortizado en 1449. Dichas emisiones permitieron incluso, en 1433, reconstruir cerca de la Lonja un embarcadero («el moll o pont de fusta» de la mercadería), que databa presumiblemente de principios del siglo XIV.

Algunos años más tarde se procedió a reordenar la zona de la Lonja, especialmente las murallas colindantes.

En 1468 fue encargado a Pere Nisard un cuadro sobre San Jorge; el artista, del que sólo se conserva esta obra, puso en segundo plano la ciudad y especialmente trató con detalle las instalaciones portuarias y Portopí; en dicha obra destacan la idealización –sabemos que en la época el muelle se encontraba en mal estado- y la omisión de algunos detalles como las torres del camino de Portopí.

<sup>35</sup> G. Alomar, *Guillermo Sagrera y la arquitectura gótica del siglo XV*, Editorial Blume, Barcelona, 1970; G. Forteza, *Arquitectura gótica catalana: Les llotges de comerç*, «BSAL» 25 (1934), pp. 1-13.

<sup>36</sup> A. Frau, *La Lonja de Palma*, «BSAL» I (1885), p. 14.



**Fig. 2** - La ciudad de Mallorca en 1468, en Pere Nisard, San Jorge acometiendo al dragón (Palma de Mallorca, Museo Diocesano). Ver una vista general en el cuaderno

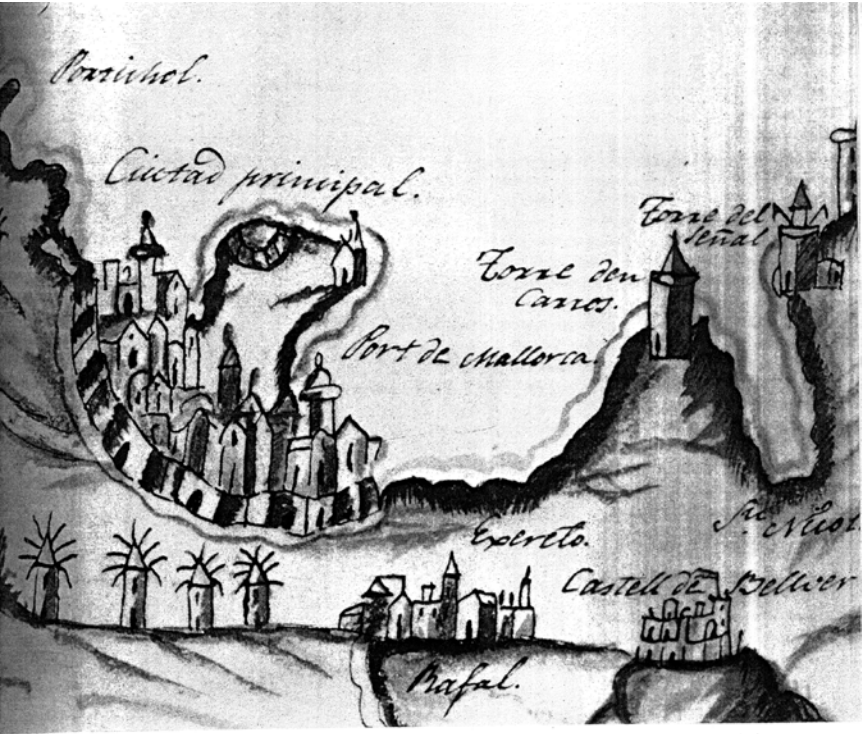
Solamente en la época de Fernando el Católico se emprendieron obras de envergadura en el muelle de la ciudad para adecuarlo a los nuevos tiempos. Se trataba de un vasto plan de mejora de las infraestructuras portuarias de los principales puertos de la Corona de Aragón<sup>37</sup>.

En una sesión del «Consell General» de diciembre de 1492, donde fue promovida la idea de reforma del muelle, los representantes del Colegio de la Mercadería mostraron a los presentes un proyecto, que consistía en prolongar el muelle y repararlo, defender su bocana con una torre dotada de artillería, cuyas piezas -se

<sup>37</sup> P. Cateura Bennàsser, *La reforma del muelle de la Ciudad de Mallorca (1494-1495)*, Ministerio de Obras Públicas, Palma, 1996, pp. 21-25.

decía- alcanzarían a defender todo el sector portuario desde Portopí («ab una torre al cap de aquell -moll- ab sa artellaria e la artellaria d'aquell defensara fins a la torre d'en Carrós e de Portopí»), en dicha torre sería colocado un faro. Después de laboriosas negociaciones con los acreedores, se cedió temporalmente al Colegio de la Mercadería, temporalmente, el impuesto llamado «mollatge».

Como vemos, dicho proyecto representaba el acta de defunción de Portopí, en el que no se contempló ninguna obra similar de defensa hasta el siglo XVII; por informaciones de 1479, sabemos que solamente quedaban en pie tres torres y que se utilizaban, junto con la capilla y anexos de San Nicolás, como lazareto<sup>38</sup>.



**Fig. 3** - Diseño del puerto de Mallorca a finales del siglo XVI (Fondo Bauzá, ms 24912, British Museum)

Proyectos y realidades van a menudo mal emparejados, aunque en nuestro caso (y pese a que sólo se conservan los gastos efectuados en 1494-1495), podemos afirmar que se cumplieron algunos de los objetivos propuestos: la reparación y prolongación del muelle y la construcción de un baluarte.

A modo de conclusión cabe señalar que lo esencial de la infraestructura portuaria pertenece al período de 1250-1350. La colisión de intereses entre la Corona (propietaria del suelo) y el municipio se pone de manifiesto en la ribera del mar, donde la Corona fomentó una política de urbanización intensiva, que obstaculizaba las operaciones de carga y descarga de mercancías en el muelle artificial. Por otra parte, los proyectos de esponjamiento de la zona del año 1300 (desvío del torrente urbano) y de creación de atarazanas (1348) fracasaron ante los costes de la operación y ante la negativa real a ceder terreno.

<sup>38</sup> Adm, Msl 359, cc. 195 v-196r, 358 v.

Pietro Corrao

I PORTI SICILIANI NEL SISTEMA DI COMUNICAZIONE  
MEDITERRANEA: IDENTITÀ URBANA E RUOLO  
POLITICO-ECONOMICO

La maggiore delle grandi isole mediterranee - praticamente unita alla terraferma della penisola italiana protesa a tagliare il Mediterraneo, collocata a distanze non grandissime dalle Baleari, dalla Sardegna, dalla costa catalana e genovese e da quella italiana, e ancora minore dal Nord Africa, con le proprie coste orientate verso Nord, Nord-Ovest, Sud e Levante - svolge per vocazione il ruolo di crocevia commerciale e strategico delle rotte mediterranee. Un favorevole rapporto strutturale e permanente fra popolazione relativamente ridotta e produttività elevata e capace di significativa differenziazione, un'accentuata concentrazione dell'insediamento in grandi centri abitati, una rilevante vivacità culturale e sociale, una cospicua tradizione istituzionale<sup>1</sup> ne fanno inoltre per secoli sia una base di approvvigionamento, sia un mercato redditizio, sia un serbatoio di risorse umane e materiali capaci di utilizzare un grandissimo numero di approdi maggiori e minori, distribuiti in maniera equilibrata lungo i suoi mille e più km di coste. La realtà cui ci riferiremo, specificamente per i secoli XIV-XV, è una realtà consolidata da lungo tempo: basta leggere la descrizione del geografo della corte normanna Edrisi per riconoscere la numerosità e il ruolo, variamente orientato quanto a rotte di traffico o a voca-

---

<sup>1</sup> L'immagine complessiva del territorio, dell'insediamento delle linee più rilevanti dell'economia e della società del regno di Sicilia nel tardo medioevo è ampiamente illustrato da due opere che hanno segnato punti fermi in tale ambito di conoscenze, pur con letture spesso opposte della realtà isolana: H. Bresc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1399-1459*, Roma - Palermo 1986; S. Epstein, *Potere e mercati in Sicilia. Secoli XIII-XVI*, Torino 1996.



zione militare, degli approdi siciliani e le loro relazioni con le vie di penetrazione nell'entroterra<sup>2</sup>.

Non moltissimi di questi approdi, tuttavia, sono dotati delle caratteristiche fisiche per costituire dei porti sicuri e utilizzabili con versatilità e costanza. Iniziando dalla Costa settentrionale, che chiude il Mezzogiorno del Tirreno, porti naturali risultano Castellammare, Palermo, Termini, poi, a distanza, Capo d'Orlando, Milazzo, Messina. Sulla costa orientale, bisogna spingersi fino ad Augusta per trovare un porto dalle caratteristiche sicure, e dopo Siracusa si deve passare agli approdi relativamente numerosi della costa meridionale per incontrarne degli altri: Licata, Agrigento, Sciacca, Mazara. Verso Ovest, le sole Marsala e Trapani hanno caratteristiche adeguate a configurare un porto.

Non è un caso se questo elenco coincide nel tardo medioevo con un i due terzi dei maggiori centri abitati dell'isola, caratterizzati dalla condizione demaniale<sup>3</sup>. Altri cospicui centri demaniali costieri, come Cefalù, Taormina, Catania, Terranova sono troppo sfavorite dalla difficoltà di comunicazione con l'entroterra o dalla scarsità di pescaggio delle acque o ancora dalla eccessiva esposizione a venti e correnti per acquistare il rilievo dei porti maggiori quanto a capacità di attrazione e a volume di traffico, se non con notevoli sforzi e con risultati non costanti.

Tuttavia, accanto a quella quindicina di punti forti della linea costiera si collocano numerosissimi approdi minori, che svolgono però un ruolo fondamentale nel bilancio dei traffici marittimi dell'isola, in relazione alla maggiore attrattiva commerciale di questa, l'esportazione granaria. Tusa e Patti - e a volte Cefalù - a Nord, Aci e Brucoli a Est, Pozzallo, Gela e Siculiana a Sud figurano costantemente nel novero dei porti autorizzati all'esportazione e sottoposti

<sup>2</sup> Si veda l'estratto relativo alla Sicilia dell'opera di Edrisi in *Biblioteca Arabo-Sicula*, raccolta da Michele Amari, Torino-Roma 1890, I, pp. 31 ss.

<sup>3</sup> I centri abitati del demanio regio sono oggetto di definizione virtualmente conclusiva nel Parlamento di Siracusa del 1398, quando viene stilato il loro elenco e affrontati i casi di appartenenza dubbia, al di là dei dettagli e delle oscillazioni fra condizione demaniale e signorile, sono una quarantina le *civitates*, *terre et castra* che da quel momento in poi possono essere considerate la rete stabile delle "città" demaniali del regno (cfr. *Capitula Regni Siciliae*, a cura di F. Testa, 2 voll., Palermo 1865, cap I di re Martino). Sul tema, cfr. E.I. Mineo, *Città e società urbana nell'età di Federico III: le élites e la sperimentazione istituzionale*, in *Federico III d'Aragona re di Sicilia (1296-1337)*, Palermo 1997, pp. 109-149; P. Corrao, F. Titone, *Governments of the universitates. Urban communities of Sicily in the fourteenth and fifteenth centuries*, Turnhout 2009.

al controllo doganale. Ciò soprattutto per l'agevole raggiungibilità da estesi entroterra frumentari, non di rado integrati in signorie territoriali compatte, il cui prodotto però è sempre sottoposto al controllo regio al momento dell'esportazione.

Perché va detto che nella Sicilia tardomedievale, la dimensione portuale va considerata in termini di sistema: indipendentemente dalla loro natura fisica e dalle dimensioni del centro abitato in cui si collocano, gli approdi autorizzati all'esportazione del grano - a partire dall'istituzione del sistema dei "caricatori" in epoca federiciana - costituiscono un complesso unitario quanto a regime doganale, a controllo centrale, a strutture e a capacità di traffico.

Con un provvedimento di Federico II era stato istituito nel primo XIII secolo il sistema dei *caricatori*, porti autorizzati all'esportazione del principale prodotto dell'isola, i cereali, che veniva sottoposta ad una tassazione specifica - la *tratta* - gestita da Portulani nei porti autorizzati, dipendenti anche dal punto di vista giurisdizionale, come il resto del personale dei caricatori, facchini, barcaioi, guardiani del litorale, da un Maestro Portulano unico per il regno. Ciò garantiva sia le elevatissime entrate della fiscalità regia, sia la gestione di un traffico che necessitava di una stretta regolamentazione, coinvolgendo sia le relazioni politiche con i luoghi d'origine degli acquirenti - in genere grandi Comuni dell'Italia centro-settentrionale o città iberiche - sia l'equilibrio fra necessità di consumo locale ed esportazione<sup>4</sup>.

La licenza di esportazione e le esenzioni privilegiate dalla *tratta* diventavano sia oggetto di commercio in sé, sia oggetto di concessione di favore politico e di conseguimento del consenso, sia ancora un mezzo per regolamentare l'equilibrio fra approvvigionamento delle città isolate e profitti dei mercanti con l'esportazione.

<sup>4</sup> Il sistema dei porti autorizzati all'esportazione frumentaria è oggetto di attenzione di C. Trasselli, *Sull'esportazione di cereali dalla Sicilia nel 1407-08*, in "Atti dell'Accademia di Scienze Lettere e Arti di Palermo", 1955, pp. 335-383; C. Trasselli, *Sull'esportazione dei cereali in Sicilia negli anni 1402-1407*, in "Annali della Facoltà di Economia e Commercio di Palermo", 11 (1957), pp. 219-252; cfr. pure Bresc, *Économie et Société*, cit., I, pp. 256... cit. e di P. Corrao, *L'ufficio del Maestro Portulano in Sicilia fra angioini e aragonesi*, in *La società mediterranea all'epoca del Vespro. Atti del IX Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, 4 voll., Palermo, 1983-84, vol. II, pp. 419-432. Una descrizione dei meccanismi dell'ufficio e della tratta in A. Baviera Albanese, *L'istituzione dell'ufficio di Conservatore del Real Patrimonio e gli organi finanziari del regno di Sicilia nel sec. XV (Contributo alla storia delle magistrature siciliane)*, in Ead. *Scritti minori*, Soveria Mannelli 1992, pp. 47 ss.

A dare un'idea delle dimensioni di tale sistema, che prevedeva pure la cura di attrezzature adeguate - magazzini, barche da trasporto, moli d'attracco e di carico - basti l'affermazione del Maestro Portulano di Federico III nel primo Trecento, che segnalava come la maggior parte delle entrate fiscali del regno provenisse dal suo bilancio<sup>5</sup>.

Un'altra carica centrale, con i suoi terminali locali nei porti agiva poi a unificare la giurisdizione e il funzionamento di questi: l'Ammiraglio regio, oltre che a curare la flotta e gli arsenali, aveva il controllo della difesa delle strutture portuali. Benché la carica divenisse col tempo marginale nell'amministrazione, rimaneva una dignità di primario rilievo e continuava ad unificare la giurisdizione sulla gente di mare e sulle cause marittime<sup>6</sup>.

A differenziare tuttavia porti e semplici caricatori interviene la capacità di assumere un ruolo nel flusso commerciale inverso a quello dell'esportazione granaria e nei meccanismi della difesa militare delle coste, nella gestione degli affari. Un centro abitato come Palermo o Trapani è sia terminale di sbocco della produzione dell'entroterra, sia sede di contrattazione commerciale, sia sede di controllo dei traffici a fini fiscali, sia ancora caposaldo della difesa di amplissime porzioni del territorio. Va poi da sé rilevare che la concentrazione della popolazione in questi centri e nelle altre maggiori città costiere ne fa di per sé dei mercati di importazione di grande importanza.

La geografia e la gerarchia dei porti siciliani può essere agevolmente ricostruita in base a diversi indicatori: il primo fra questi è dato dalla collocazione dei consolati delle *nationes extere*, le rappresentanze dei nuclei mercantili delle città mediterranee; un secondo dalle proporzioni delle entrate delle Secrezie regie, gli uffici preposti alla riscossione delle gabelle gravanti sulle transazioni commerciali e sulle attività imprenditoriali, un terzo dalla frequenza con cui i porti isolani compaiono nelle rotte della mercatura internazionale dei secoli XII-XV. Infine, la proporzione delle esportazioni dai caricatori siciliani da parte dei mercanti delle diverse provenienze.

Partiamo da alcuni dati riassuntivi.

<sup>5</sup> Cfr. P. Corrao, *L'ufficio*, cit.

<sup>6</sup> Cfr. C. Trasselli, *L'Amirauté de Sicile (XIV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, in "Revue d'Histoire Économique et Sociale", 48 (1969), pp.193-214.

La rete consolare che conosciamo meglio, benché siano attestati precocemente e abbondantemente i consolati genovesi, veneziani e pisani a Palermo e altrove, è quella catalana<sup>7</sup>: i principali centri marittimi o caricatori granari hanno il loro console residente, dipendente dal maggiore consolato palermitano. La presenza capillare dei delegati della mercatura barcellonaese - Barcellona ha per privilegio la facoltà di nominare i consoli - corrisponde peraltro a testimonianze abbondantissime di viaggi commerciali - a volte con risvolti politici e spionistici - contenute nei dettagliatissimi libri dei conti di mercanti trecenteschi dell'Archivio della Cattedrale di Barcellona. Il viaggio tipico che sembra prevalere in questi libri è una sorta di cabotaggio che tocca numerosissimi porti dell'isola, certamente molti di più di quanto non facessero i navigli impegnati nelle rotte del Levante o della costa africana. Si tratta evidentemente di una tipologia di commercio diversa, centrata sul mercato siciliano, dove sembra dominare il "binomio grano-panni" che M. Aymard ha definito per le strutture dello scambio fra Sicilia e città mercantili mediterranee, ma che i dati di cui disponiamo dagli spogli notarili di H.Bresc e S.Epstein mostrano come solo una parte di un molto più variegato flusso di merci: dai prodotti dell'allevamento - siciliano, a quelli delle colture specializzate come lo zucchero e le paste alimentari, allo smercio di schiavi levantini per la servitù domestica nell'isola e di prodotti della metallurgia catalana.

I grandi affari frumentari tuttavia, sono l'oggetto della frequentazione più intensa dei mercanti genovesi e toscani: l'approvvigionamento delle città centro e norditaliane conta da sempre in larga misura sul grano siciliano. Fattori delle grandi compagnie toscane trecentesche si ritrovano nei caricatori più forniti, indipendentemente dalla loro collocazione, e in funzione di un'attenta osservazione della produzione delle diverse aree granarie: così un fattore dei Datini, a fine Trecento, scrive di grandi affari dal piccolissimo

<sup>7</sup> Cfr. P. VOLTES BOU, *Repertorio de documentos referentes a los consules de ultramar y al consulado de mar conservados en el Instituto Municipal de Historia de Barcelona*, in «Documentos y Estudios del Institut Municipal de Historia de Barcelona», 13 (s.d.) pp. 23-165; cfr. pure P. Corrao, *Mercanti stranieri e regno di Sicilia. Sistema di protezione e modalità di radicamento nella società cittadina*, in *Sistema di rapporti ed élites economiche in Europa (secoli XII-XVI)*, a cura di M. Del Treppo, Napoli 1994, pp. 87-112. Fra gli altri più risalenti studi sui consolati *exteri* si segnala E. Besta, *I consolati di Sicilia all'estero e i consolati esteri in Sicilia fino al secolo XIX*, in *Studi di Storia meridionale*, a cura di G. Cassandro, Napoli 1959, pp. 311-337;

approdo- caricatore di Pozzallo, all'estremo Sud dell'isola, sbocco dell'abbondantissima produzione del dominio ibleo dei conti di Modica. A livelli meno elevati tuttavia, risultano ininterrotti i traffici dei toscani anche nel settore dei manufatti metallici, avvalendosi delle basi costituite da esponenti di famiglie della madrepatria radicati a Palermo<sup>8</sup>.

La gerarchia fra le città portuali che emerge dai conti delle Secrezie regie di cui disponiamo mostra un rapporto, nei decenni finali del 300, di circa 1:3 fra città di dimensioni e importanza analoga a seconda dell'importanza della *cabella maris*, che comprende le merci importate dai mercanti italiani e iberici nei porti isolani<sup>9</sup>.

Lo spoglio di varie centinaia di contratti di commenda e di assicurazione dei protocolli notarili barcellonesi, valenzani e maiorchini per gli ultimi decenni del 300 e i primi del 400 mostra per i mercanti catalani una costante articolazione delle rotte per il Levante con gli scali siciliani di Trapani, Palermo, Messina, Siracusa. Alternativa meno frequente per le destinazioni orientali (Rodi, Cipro, Costantinopoli) è la rotta Cagliari, Trapani, Sciacca o Agrigento, Siracusa. Va rilevato che i mercanti maiorchini e perpignanensi, attivissimi soprattutto nel primo 300, prediligono la rotta Trapani-Mazara-Marsala per le destinazioni africane<sup>10</sup>.

Alcune cifre complessive sulle esportazioni granarie, nei primi decenni del '400, infine, disegnano una gerarchia diversa, a mo-

<sup>8</sup> Cfr. Corrao, *Mercanti stranieri*, cit.; G. Petralia, *Banchieri e famiglie mercantili nel Mediterraneo aragonese*, Pisa 1989; G. Petralia, *Sui Toscani in Sicilia fra Due e Trecento: la penetrazione sociale e il radicamento nei ceti urbani*, in *Commercio, finanza, funzione pubblica. Stranieri in Sicilia e in Sardegna nei secoli XIII-XV*, Napoli 1989, 129-218. Per un confronto con i genovesi, A. Giuffrida, *Aspetti della presenza genovese in Sicilia nei sec. XIV e XV*, in "Miscellanea di Storia Mediterranea", Cuneo, s.d., pp. 263-294.

<sup>9</sup> Lo spoglio dei rendiconti delle Secrezie regie fra ultimi anni del Trecento e primi decenni del Quattrocento, è stato condotto da chi scrive sui registri della Regia Cancelleria e della Conservatoria dell'Archivio di Stato di Palermo. In massima parte si tratta di quietanze degli ufficiali centrali per i conti dei Secreti e Vicesecreti locali.

<sup>10</sup> Le valutazioni sono basate sullo spoglio sistematico condotto nel tempo da chi scrive, dei contratti di nolo, commenda e assicurazione contenuti nei fondi notarili di Barcellona, (Archivio de Protocolos), di Valencia (Archivio del Patriarca), di Palma di Maiorca (Archivio del Reino, Arxiu de la Catedral); i risultati confermano quanto già anticipato a suo tempo da M. Del Treppo, M. Del Treppo, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972. Per il commercio orientale dei mercanti catalani si veda il recente D. Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge: un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330 - ca. 1430)*, Madrid 2004. Per i traffici, prevalenti in epoca

strare come l'intreccio fra porti di città magari di grandi dimensioni e semplici caricatori frumentari vada considerato globalmente per definire il sistema portuale dell'isola;

un calcolo ponderato - i dati sono relativamente frammentari e discontinui - mostra una nettissima prevalenza nelle esportazioni granarie - per le quali la prevalenza genovese è indiscussa - dei porti "minori" di Sciacca, Castellammare, Termini, Agrigento, Mazara, Augusta-Brucoli rispetto a quelli delle città maggiori<sup>11</sup>.

L'impatto di tale frequentazione mercantile sui centri abitati dell'isola è in molti casi di vastissime proporzioni, non investendo, com'è ovvio, solamente la prosperità dell'economia locale, ma modificando a volte in maniera sensibilissima le caratteristiche della stessa società urbana. Il caso più eclatante è quello di Palermo, il cui ceto dirigente appare profondamente permeato di elementi genovesi e toscani, pisani in particolare. Tuttavia analoghe penetrazioni, distribuite nel corso dei secoli XIII-XV sono state rilevate dagli studi di G. Petralia anche per numerosi altri centri della Sicilia Sud orientale. Disponiamo di una documentazione troppo esigua riguardo alla società urbana della maggior parte dei centri isolani per verificare però l'estensione del fenomeno<sup>12</sup>.

Per Palermo, i dati sono però estremamente significativi: una quota molto considerevole del ceto dirigente cittadino ha prove-

più risalente, fra centri della mercatura catalana e maiorchina e il Maghreb, cfr. il classico Ch.-E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècles*, Paris 1966, e i successivi lavori dello stesso autore (*Les relations de la péninsule ibérique et l'Afrique du Nord au XIVe siècle*, in «Anuario de Estudios Medievales», VII (1970-71), pp. 17-37; *Vers la Méditerranée orientale et l'Afrique*, in *X Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Zaragoza 1979, pp. 7-90).

<sup>11</sup> Ciò emerge dall'analisi dei registri del Maestro Portulano del regno, disponibili, con un'anticipazione episodica per la fine del XIV secolo, dal 1412 in poi, ma in forma molto frammentaria. I registri, inclusi nell'imponente fondo del Tribunale del Real Patrimonio, l'ufficio superiore di controllo contabile cui i funzionari presentavano i loro libri, danneggiato dai bombardamenti su Palermo nel secondo conflitto mondiale e mai riordinato, sono stati identificati e presentati sommariamente da C. Trasselli, *Sull'esportazione di cereali dalla Sicilia nel 1407-08*, in "Atti dell'Accademia di Scienze Lettere e Arti di Palermo", 1955, pp. 335-383; C. Trasselli, *Sull'esportazione dei cereali in Sicilia negli anni 1402-1407*, in "Annali della Facoltà di Economia e Commercio di Palermo", 11 (1957), pp. 219-252; ora in Id., *Mediterraneo e Sicilia...* cit., pp. 331-370. L'altra magistratura contabile, la Conservatoria, la cui documentazione è pure conservata nell'Archivio di stato di Palermo, conserva invece copia dei conti riassuntivi dei Maestri Portulani per il primissimo Quattrocento (ASP, Conservatoria, Computa, reg. 832).

<sup>12</sup> Cfr. Petralia, *Banchieri e famiglie mercantili*, cit.; Petralia, *Sui Toscani in Sicilia*, cit.

nienza familiare o personale dalla Toscana o dalla Liguria. Si tratta di esponenti di famiglie mercantili di Genova, Savona, Siena, Poggibonsi, S.Gimignano e altri centri delle due aree che spesso, come accade ai palermitani Paruta, hanno individui naturalizzati in Sicilia e individui radicati nella città di origine. Tutti costoro sono impegnati in prima persona nella gestione della città, lucrano sugli incarichi pubblici relativi ad approvvigionamento, gabelle, cantieristica, difesa marittima, drenaggio del porto; sono spesso corrispondenti di case mercantili toscane o liguri, intrattengono rapporti strettissimi con i mercanti che frequentano i porti isolani<sup>13</sup>.

La penetrazione di elementi legati alla mercatura internazionale nelle maglie della società del regno siciliano però non è limitata alla dimensione urbana: la maggiore attività connessa con i traffici portuali, l'esportazione granaria, è governata lungo tutto il XIV secolo da un Maestro Portulano genovese naturalizzato siciliano, poi da un alto esponente del ceto dirigente e mercantile genovese mentre nel secolo successivo sarà evidente l'avvicinarsi nella carica di esponenti della mercatura catalana<sup>14</sup>.

La vocazione portuale e marittima della città ne determina poi il volto urbanistico e la stessa identità, residente nel patrimonio normativo e consuetudinario. Messina e Trapani condividono privilegi rilevanti relativi all'economia e alla giurisdizione marittima<sup>15</sup>, mentre la molteplicità di spese relative alle attrezzature portuali - magazzini, molo, torri di difesa - traspare come una delle maggiori uscite del bilancio palermitano del '3 e del '400.

<sup>13</sup> L'incidenza della presenza di toscani (e altri *exter*) nell'oligarchia economica e politica della Palermo del XIV-XV secolo è ricostruibile dalla documentazione pubblica della città, edita dal 1311 alla fine del XIV secolo nella serie *Acta Curie Felicis Urbis Panormi*. A titolo esemplificativo, per la vicenda dei Paruta, si veda *Acta Curie Felicis Urbis Panormi*, V (Registri di lettere ed atti, 1328-1333), a cura di P. Corrao, Palermo 1986, *Introduzione*. Cfr. pure P. Corrao, *Uomini d'affari stranieri nelle città siciliane del tardo medioevo*, in "Revista de Historia Medieval", XI (2000), pp. 139-162.

<sup>14</sup> Giovanni Squarciafico, Manfredi Cuccarello e David Lercario, genovesi, sono Maestri Portulani dalla metà del Trecento al 1410; per i Maestri Portulani catalani (Guillem e Ramon Campredon, Gispert Des Far, Bernat Requesens) si vedano i citati registri del maestro Portulano; cfr. anche P. Corrao, *Governare un regno. Potere e società in Sicilia fra Trecento e Quattrocento*, Napoli 1991, cap. IV, 3.

<sup>15</sup> C. Trasselli, *I privilegi di Messina e di Trapani (1160/1359), con una appendice sui consolati trapanesi nel secolo XV*, Palermo 1949; C. Trasselli, *Il consolato dei Messinesi e il Consolato del Mare in Trapani (secoli XV-XVII)*, in "Archivio Storico Siciliano" s. III, II (1947), pp. 237-250. Cfr. pure V. La Mantia, *Consolato del mare e dei mercanti e capitoli vari di Messina e di Trapani*, Palermo 1897.

Palermo ha d'altronde un indotto portuale che segna in profondità il volto urbano: l'area attorno al porto, all'estremità orientale della città antica, dette significativamente Amalfitania - evidentemente a causa dell'antico insediamento dei mercanti amalfitani - fin dal XII secolo è sede delle corporazioni dei calafati e dei cordai, delle logge mercantili, dei consolati, dell'arsenale<sup>16</sup>.

Al di là del luogo comune - anche storiografico - che vuole Palermo città rivolta con le spalle al mare e che è probabilmente il retaggio della polemica municipalistica con Messina per il ruolo di capitale isolana, alimentata dall'effettiva forte relazione della città con il territorio agricolo circostante e nel ruolo di centro politico che ne ha spesso offuscato l'importanza di città portuale, la documentazione municipale palermitana - interamente pervenuta fin dal primo XIV secolo<sup>17</sup> - consente di accertare da un lato la fortissima incidenza delle attività marittime nelle entrate fiscali della città e della Corona, dall'altro il peso costante e relevantissimo dell'impegno nella manutenzione delle attrezzature portuali, sia quelle destinate al commercio sia quelle preposte alla difesa della città e della costa. La struttura urbana stessa è polarizzata dal porto e dall'area marittima non meno che dalle sedi dei poteri regio, signorili ed ecclesiastico impiantati in città.

Analoga attenzione e impegno nella realizzazione e nella manutenzione delle strutture portuali, come pure nella regolamentazione delle attività marittime emerge sia dalla documentazione municipale catanese del XV secolo che sta per vedere la luce ad opera di un gruppo di ricerca coordinato da chi scrive, sia dalla normativa raccolta nei privilegi di Messina e di Trapani, oggetto dello studio comparativo da parte di Carmelo Trasselli fin dagli anni '50 del Novecento<sup>18</sup>.

Analoga affermazione può farsi per i luoghi in cui si è conservata, con alterna fortuna, documentazione notarile tre e quattrocentesca: il cospicuo fondo notarile di Trapani, studiato in anni ormai lontani da E. Ashtor con rilevanti risultati riguardo all'inserimen-

<sup>16</sup> P. Corrao, *Arsenali, costruzioni navali e attrezzature portuali in Sicilia (sec. XI-XV), in Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a cura di E. Concina, Firenze 1987, pp. 33-50.

<sup>17</sup> Cfr. *supra*, nota 13.

<sup>18</sup> Cfr. P. Corrao, *Per la ricostruzione dell'Archivio Storico. La documentazione medievale*, in *Il riscatto della memoria. Materiali per la ricostruzione dell'Archivio Storico della città di Catania*, Catania 1998, pp. 305-314. Per la comparazione fra la normativa messinese e quella di Trapani, cfr., Trasselli, *I privilegi...* cit.



to del porto siciliano nelle rotte del Levante mediterraneo mostra una parte del ceto notarile urbano profondamente coinvolto nelle attività commerciali marittime, un ceto dirigente che ha nell'Ammiragliato - ancora studiato da Trasselli - uno dei capisaldi dell'egemonia sulla città, una comunità ebraica fortemente proiettata sui traffici mediterranei<sup>19</sup>.

Non diversa nella sostanza la realtà di un centro come Sciacca, per il quale si dispone pure di un rilevante fondo notarile tardomedievale: il grande caricatore meridionale fa da volano per un'economia di traffici che coinvolge le *mude* veneziane, il traffico catalano con le Baleari e il Maghreb, le attività dei genovesi verso la stessa area. Le poche e frammentarie testimonianze notarili quattrocentesche di Siracusa sembrano delineare una situazione non troppo diversa, nella quale spicca sicuramente in misura maggiore il ruolo dei mercanti veneziani, dei quali esistono pure testimonianze di radicamenti permanenti nella società cittadina. Tutto ciò è d'altronde verificabile su scala cronologica molto più ampia: al ruolo univoco e indiscusso di Siracusa come maggiore porto e città dell'isola nel suo passato bizantino aveva corrisposto l'ascesa di Palermo capitale musulmana ma anche l'immensa fortuna di Agrigento, Sciacca, Marsala e Mazara durante la fase più intensa dei contatti con il Maghreb con i commerci del grano e del sale<sup>20</sup>.

Va sottolineato - sia pure a livello impressionistico, basato su un'affermazione documentaria ma non verificabile su dati seriali - che l'incremento dei traffici occidentali della mercatura veneziana a partire dalla ben nota svolta della metà del Trecento con i viaggi di Fiandra e di Acquamorta, fanno non solo più di Messina, ma anche di Palermo uno scalo veneziano: i traffici sviluppati dalla sosta di quei convogli, nel primo Quattrocento, generano un reddito in gabelle e dazi calcolabile attorno a un terzo delle entrate

<sup>19</sup> E. Ashtor, *Trapani e il commercio internazionale nel basso medioevo*, in "La Fardelliana", 1983, 1, pp. 5-29; Trasselli, *L'Amirauté*, cit.

<sup>20</sup> Per Sciacca, che spicca fra i porti granari del '400, cfr. C. Trasselli, *Società ed economia a Sciacca nel XV secolo*, in Id., *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, Cosenza 1977, p. 229-288. Significativo per il variabile ruolo nel tempo assunto nei traffici siciliani dai diversi porti, in relazione alle diverse correnti commerciali dominanti nel tempo è stato negli anni '60 il pionieristico studio di I. Peri, *Per la storia della vita cittadina e del commercio nel Medio-Evo. Girgenti porto del sale e del grano*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, I, Milano 1962, pp. 87 ss. Lo stesso studioso aveva illustrato le vicende del porto palermitano nel tardo medioevo (I. Peri, *Il porto di Palermo dagli arabi agli aragonesi*, in "Economia e Storia", 1958, pp. 422-469).

annuali della Secrezia locale<sup>21</sup>. Tale dato è in piena coincidenza con la rivelatrice affermazione contenuta in una richiesta parlamentare della fine del XIV secolo: i rappresentanti delle città demaniali, fra le quali *magna pars* sono i grandi porti dell'isola, chiedono la garanzia regia "quod singuli mercatores possint tute venire et in Sicilia stare et redire pacifice et quiete cum rebus et mercibus eorum,; ex hoc enim sequetur honor et utilitas regia ac regni divitie et incrementum"<sup>22</sup>.

La richiesta parlamentare giungeva a garantire e rafforzare un sistema di protezioni di cui la mercatura internazionale che frequentava i porti siciliani si poteva avvalere fin dai primi privilegi ottenuti dalle *nationes* in epoca normanna. Collettivamente, le comunità degli *exteri* godevano del riconoscimento della giurisdizione dei propri consoli, di privilegi di esenzione o di riduzione daziaria, della concessione di spazi protetti nelle città portuali, come a Palermo dove i mercanti catalani immagazzinavano le merci nel castello regio Si trattava di un sistema vitale sia per la mercatura, sia - come s'è visto - per le città portuali: accanto al sostegno della comunità di *natio* i mercanti che transitavano o svolgevano missioni commerciali nei porti isolani potevano godere di uno status privilegiato che riduceva costi e rischi e assicurava le loro attività, dalle quali dipendevano quelle di parte cospicua della società cittadina dei luoghi costieri maggiori e minori<sup>23</sup>.

Un ultimo argomento va affrontato prima di passare a delle sia pure provvisorie e generali conclusioni. A caratterizzare la molteplicità delle città portuali, dei caricatori granari e degli approdi come sistema unitario è pure la precoce progettazione di un sistema integrato di difesa delle coste, centrato su torri di avvistamento, fortificazioni urbane e castelli regi. Le città marittime, al pari di quelle dell'interno, hanno tradizionalmente un castello regio preposto alla difesa del porto - come il Castello a Mare di Palermo - che integra difese come catene di chiusura dello specchio d'acqua più interno - testimoniate a Palermo e a Messina - i caricatori sono do-

<sup>21</sup> Cfr. P. Corrao, *Mercanti veneziani ed economia siciliana alla fine del XIV secolo*, in "Medioevo. Saggi e Rassegne", VI (1981), pp. 131-166.

<sup>22</sup> Il testo citato, parte della petizione, placitata dal sovrano, proposta dagli esponenti dei centri demaniali nel già menzionato Parlamento di Siracusa del 1398, sta in *Capitula Regni Siciliae*, a cura di F. Testa, 2 voll., Palermo 1865, vol. 1, p. 147, Capitolo XVIII di re Martino.

<sup>23</sup> Per un quadro complessivo, P. Corrao, *Mercanti stranieri e regno di Sicilia*, cit.

tati di una torre di difesa e i litorali, con l'intensificarsi delle scorriere nordafricane alla fine del Trecento, sono costellate di torri più o meno consistenti, che nei primi anni del 400 si progettò di integrare in un unico sistema razionalmente distribuito, provvedendo alla costruzione di nuove fortificazioni<sup>24</sup>.

Non disponiamo certamente di dati quantitativi e qualitativi adeguatamente abbondanti e sufficientemente omogenei nel tempo per tracciare un quadro conclusivo certo e dettagliato. L'arco secolare nel quale risultano distribuiti gli elementi che ho fin qui esposto è d'altronde eccessivamente ampio per immaginare una struttura permanente dei meccanismi interni ed esterni delle attività marittime dell'isola. A partire dal Vespro del 1282 le vicende militari e politiche del lungo conflitto mediterraneo che vede la Sicilia al centro del contenzioso politico e delle attività militari condizionano e determinano svolte anche rilevanti nelle abitudini commerciali e nei flussi di comunicazione e di interazione della Sicilia con il mondo mediterraneo. Altrettanto può dirsi della progressiva integrazione nell'area degli interessi economici e dinastici catalano-aragonesi a partire dagli ultimi decenni del Trecento<sup>25</sup>. E infine, la lunga vicenda politica di Alfonso V, con la sua poderosa influenza sull'intero scacchiere dell'Europa meridionale e orientale, scompiglia fortemente le carte delle relazioni siculo-mediterranee, ad esempio rendendo oscillante la posizione dei due grandi gruppi mercantili e finanziari toscano e genovese operanti in Sicilia da lunghissimo periodo, intraprendendo una politica di diretto intervento regio nelle attività commerciali e finanziarie legate ai circuiti internazionali, giungendo ad ipotizzare una sorta di integrazione economica controllata dalla Corona fra domini iberici e Sicilia e incrementando dunque notevolmente il ruolo della

<sup>24</sup> Un progetto globale di difesa costiera è concepito alla fine del XIV secolo dalla Corte di re Martino: cfr. F. Maurici, *Le difese costiere della Sicilia*, in *Castrum 7. Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge: défense, peuplement, mise en valeur*, ed. J.-M. Martin, Roma-Madrid 2001, pp. 177-204. Quello di re Martino è il primo organico precedente dell'intervento dell'ingegnere regio Camillo Camilliani, che nel XVI secolo razionalizza le fortificazioni costiere (cfr. M. Scarlata, *L'opera di Camillo Camilliani*, Roma, 1993).

<sup>25</sup> Cfr. *La società mediterranea all'epoca del Vespro. XI Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, 4 voll., Palermo, 1983-85; *La Mediterrània de la Corona d'Aragó segles XIII-XVI. XVIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó*, 2 voll., Valencia, 2005; P. Corrao, *Corona d'Aragona ed espansione catalano-aragonesa: l'osservatorio siciliano*, in *Europa e Mediterraneo tra Medioevo e prima Età Moderna: l'osservatorio italiano*, a cura di S. Gensini, Pisa 1992, pp. 255-280.

componente catalana nei traffici mercantili isolani, facendo infine della Sicilia la base logistica dell'*Ampresia* napoletana, con il conseguente riorientamento dei collegamenti fra l'isola e le coste dell'Italia meridionale<sup>26</sup>.

Tutti questi fattori vanno sicuramente tenuti in conto per disegnare correttamente le variazioni, le oscillazioni, i mutamenti nel ruolo dei porti isolani nel mondo mediterraneo tardomedievale. Quello che qui s'è voluto sottolineare però sono i fenomeni di più lungo periodo, quelle "abitudini di comunicazione" la loro influenza sulla realtà dell'isola e delle sue città costiere che non pochi studiosi hanno identificato come permanenti e fortemente operanti a partire dall'irruzione della Corona aragonesa nel teatro mediterraneo e dalla conseguente riconfigurazione dei traffici e delle relazioni marittime delle coste di quel mare<sup>27</sup>. La tappa successiva, che provocherà un rilevante mutamento in tutti i campi che si sono esaminati sarà quella segnata dai nuovi equilibri mediterranei delineatisi con l'affacciarsi dell'Impero Ottomano sulle sponde orientali e con l'egemonia della Spagna unificata ed imperiale sulla Sicilia e sulla penisola italiana<sup>28</sup>. A simboleggiare tali mutamenti, che sono per queste pagine solo un orizzonte lontano, citerò solamente lo spostamento del porto militare palermitano in un luogo idoneo alla costruzione e all'approdo delle galee pesanti dell'*Armada* spagnola. La separazione fra il vecchio porto mercantile che continua ad aggregare un'area urbanistica e sociale dalle caratteristiche poco o per nulla mutate rispetto alla Palermo dei consolati e delle logge mercantili del '300 e del '400 e del nuovo porto e cantiere militare

<sup>26</sup> Cfr. M. Del Treppo, *La "Corona d'Aragona" e il Mediterraneo*, in *La Corona d'Aragona e il Mediterraneo: aspetti e problemi comuni da Alfonso il Magnanimo a Ferdinando il Cattolico (1416-1516)*; IX Congresso di Storia della Corona d'Aragona, I, Relazioni, Napoli 1978, pp. 301-331; A. Ryder, *Alfonso el Magnánimo, rey de Aragón, Nápoles y Sicilia (1396-1458)*, Valencia 1992 (or. ingl. Oxford, 1990) e *La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso il Magnanimo. I modelli politico-istituzionali. La circolazione degli uomini, delle idee, delle merci. Gli influssi sulla società e sul costume. XVI Congresso internazionale di storia della Corona d'Aragona*, 2 voll., Napoli, 2000; in questi volumi, di rilievo è sul tema il saggio di D. Coulon, *Un tournant dans les relations catalano-aragonaises avec la Méditerranée orientale. La nouvelle politique d'Alphonse le Magnanime (1416-1442 environ)* in *La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso il Magnanimo*, cit., pp. 179-188.

<sup>27</sup> Cfr. *supra*, nota 25.

<sup>28</sup> Cfr. G. Giarrizzo, *La Sicilia dal Cinquecento all'Unità d'Italia*, in *Storia d'Italia*, dir. G. Galasso, vol. XVI, *La Sicilia dal Vespro all'Unità*, Torino 1989, pp. 121 ss., P. Corrao, *La Corona d'Aragona nel Mediterraneo orientale del Quattrocento*, in *L'Europa dopo la caduta di Costantinopoli: 29 maggio 1453*, Spoleto 2008, pp. 411-432.

che rappresenterà un polo di espansione dello stesso tessuto urbano, corrisponde e simboleggia nel XVI secolo sia il nuovo ruolo di baluardo difensivo e offensivo della Sicilia nell'ambito della politica mediterranea della potenza imperiale egemone della prima età moderna - l'impresa di Tripoli del viceré Moncada è del 1512, proprio mentre i secolari interessi dei mercanti genovesi nell'isola prendevano la strada dell'investimento finanziario nell'*arrenda* dei grandi possessi fondiari dell'aristocrazia isolana<sup>29</sup>. Una realtà nuova, che pochi anni dopo l'ingegnere regio Camillo Camilliani sancisce con la realizzazione di un nuovo, poderoso sistema di difesa costiera che muta radicalmente anche le gerarchie fra porti e luoghi forti delle coste isolane. La flotta di Don Giovanni d'Austria che salpa da Messina per Lepanto e il primo ingresso delle compagnie mercantili nordeuropee nei traffici che hanno al centro la Sicilia sono, pochi decenni dopo, altrettanti e meglio noti simboli di tale nuova realtà del Mediterraneo.

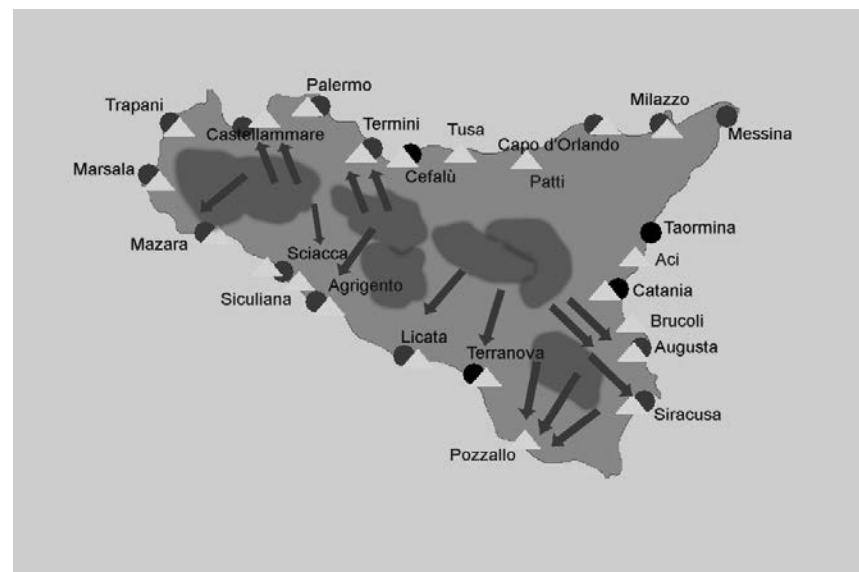


**Fig. 1** La Sicilia nelle rotte mediterranee

<sup>29</sup> Cfr. Corrao, *Arsenali*, cit.; C. Trasselli, *Mercanti forestieri in Sicilia nell'età moderna*, in *Storia della Sicilia*, dir. R. Romeo, IV, Napoli 1978; C. Trasselli, *Los genoveses en Sicilia y en Calabria desde el reinado de Carlos V hasta la guerra de los treinta años*, in "Dinero y credito", s.n. (1978); C. Trasselli, *Genovesi in Sicilia*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s., IX (1969), pp. 153-178.



**Fig. 2** Porti e caricatori granari nella Sicilia tardomedievale



**Fig. 3** Aree granarie e gravitazione sui porti

Hadrien Penet  
DU PORT À LA VILLE: FONCTIONS PORTUAIRES ET  
URBANISATION À MESSINE  
(FIN XIe – DÉBUT XVIe SIÈCLE)

*Introduction*

Étudier la topographie de Messine et de son port au Moyen Âge est un exercice difficile. Les rares études sur le port, comme celles de D. Abulafia, sont avant tout centrées sur la place de Messine dans les grands courants d'échanges méditerranéens et sur le rôle joué par ses marchands<sup>1</sup>. Les recherches sur la topographie urbaine, également peu nombreuses, se résument pour l'essentiel à quelques articles<sup>2</sup>. Plus généralement, l'historiographie sicilienne récente, qui a donné plusieurs travaux importants sur Messine<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> D. Abulafia, *The merchants of Messina: Levant trade and domestic economy*, «Papers of the British School at Rome», 54, 1986, pp. 196-212. H. Penet, *Clavis Siciliae. Les activités portuaires du détroit de Messine (XIIe-XVe siècles)*, in *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXVe Congrès de la SHMES (La Rochelle, 5-6 juin 2004), Paris, 2005, pp. 261-276; Id., *L'organisation des réseaux d'un port de détroit: le cas de Messine (XIe-XVe siècle)*, in D. Coulon, C. Picard, D. Valérian (dir.), *Espaces et réseaux en Méditerranée, VIe-XVIe siècle*, t. I. *La configuration des réseaux*, Paris, 2007, pp. 41-56.

<sup>2</sup> M.G. Militi, *Vicende urbane e uso dello spazio a Messina nel secolo XV*, «Nuovi Annali della Facoltà di Magistero dell'Università di Messina», I, 1983, pp. 425-452; ead., *Strutture urbane e vita cittadina a Messina in età sveva*, in B. Saitta (dir.), *Città e vita cittadina nei paesi dell'area mediterranea, secoli XI-XV*, Atti del Convegno internazionale in onore di Salvatore Tramontana, 18-22 novembre 2003, Rome, 2006, pp. 129-151; M.G. Militi, C.M. Rugolo, *Per una storia del patriziato cittadino in Messina (Problemi e ricerche sul secolo XV)*, «Archivio Storico Messinese», ser. III, 33-35, 1972-1974, pp. 115-165. Citons également, pour sa riche iconographie, l'ouvrage d'A. Ioli Gigante, *Messina*, Rome-Bari, 2e éd., 1986; quelques réflexions dans G. Cherubini, *Impianto urbano e strutture architettoniche delle città portuali dell'Italia tirrenica*, in B. Saitta (dir.), *Città e vita cittadina ... cit.*, pp. 99-112.

<sup>3</sup> F. Martino, *Messina nobilis Siciliae caput. Istituzioni municipali e gestione del potere in un emporio del Mediterraneo*, Rome, 1994; C. Salvo, *Giurati, feudatari*,



s'est intéressée principalement bien plus à la structure sociale des élites locales qu'aux aspects économiques, matériels et spatiaux de l'histoire de la cité.

Les sources disponibles, lacunaires, dispersées et en grande partie encore inédites, ajoutent à la difficulté de l'exercice. La source essentielle permettant de reconstituer la topographie de la cité réside dans une documentation notariée constituée principalement, jusqu'à la fin du XIVe siècle, des chartiers de quelques grands établissements religieux; s'y ajoutent pour le XVe siècle les registres conservés d'une dizaine de notaires<sup>4</sup>. Si ce type de source autorise une approche de la topographie de la ville *intra muros*, il s'avère beaucoup plus décevant concernant la topographie du port et de ses infrastructures. D'autres types de sources apportent des éclairages ponctuels: privilèges royaux, actes de chancellerie, quelques actes des institutions urbaines ayant survécu aux vicissitudes historiques des archives municipales, de leur confiscation par les Espagnols après la révolte de 1674 jusqu'aux bombardements de 1943. Les descriptions géographiques et récits de voyageurs sont peu nombreux et dans l'ensemble stéréotypés, les premières sources iconographiques représentant la cité très tardives, et les études archéologiques sur la ville médiévale rares. Pour achever ce tableau, il faut rappeler la rareté des traces matérielles de la cité ancienne, l'urbanisme messinois ayant été profondément remanié après les séismes de 1783 et 1908.

Je m'efforcerai donc ici d'esquisser les grandes lignes de l'urbanisme et de la topographie de Messine, entre la conquête normande et l'orée de l'époque moderne, en tentant de mettre en lumière les interactions entre les activités portuaires et le processus d'urbanisation. Je commencerai d'abord par rappeler les facteurs géographiques et historiques qui ont pesé sur le développement du port et ont contribué à lui conférer des fonctions multiples, pour observer ensuite comment ces fonctions ont conditionné en grande

*mercanti: l'élite urbana a Messina tra Medio Evo ed Età moderna*, Rome, 1995; ead., *Una realtà urbana nella Sicilia medievale: la società messinese dal Vespro ai Martini*, Rome, 1997; D. Santoro, *Messina l'indomita: strategie familiari del patriziato urbano tra XIV e XV secolo*, Caltanissetta, 2003.

<sup>4</sup> Abréviations utilisées par la suite: ASM = Archivio di Stato Messina; ASP = Archivio di Stato Palermo; RC: Reale Cancelleria; SMG = Tabulario di S. Maria di Valle Giosafat; Malfinò = Tabulario di S. Maria di Malfinò; FN = Fondo Notarile; OSMP = Tabulario dell'Ospedale di S. Maria la Pietà.

partie l'urbanisation de la cité. Je m'interrogerai, pour finir, sur le degré d'intégration, à la fois économique et politique, du port et de la ville.

# 1. Les facteurs géographiques et historiques du développement portuaire

## Un site exceptionnel

Messine, c'est d'abord un site déterminant. La flèche littorale, longue de plus de 2 km et large de près de 300 m au maximum, en constitue probablement le signe le plus distinctif: sa forme incurvée est à l'origine du nom donnée à la colonie grecque archaïque fondée au VIIIe s. av. J.-C., Zancle<sup>5</sup>, «la faucille», que la tradition mythologique identifie à celle qu'Uranus, après avoir été mutilé par Saturne, aurait jeté dans le détroit. L'importance de cette flèche se traduit au Moyen Âge par une forme de personnification du site, d'abord qualifié de «langue du Faro» (le Faro étant l'ancien nom du détroit) et plus tardivement de «bras de Saint-Rainier», en souvenir d'un miracle accompli par saint Rainier de Pise à son retour de pèlerinage en Terre Sainte<sup>6</sup>.

Cette imposante flèche littorale, comparée à un «môle artificiel» par le voyageur cordouan du XVe siècle Pero Tafur<sup>7</sup>, assure une protection du port, contre les dangers du détroit (courants, vents violents) et les attaques extérieures. Elle forme donc une sorte de glacis défensif, qui rend superflue l'érection d'une enceinte pour protéger le port. On remarquera en effet que les différentes enceintes érigées entre la fin du XIe et le milieu du XVIe siècle n'ont jamais inclus cette flèche, dont les seules fortifications étaient situées à l'extrémité: la tour Sainte-Anne, dite «tour de la pointe», qui gardait la chaîne du port<sup>8</sup>, flanquée du monastère du Saint-Sau-

<sup>5</sup> G. Vallet, *Rhégion et Zancle. Histoire, commerce et civilisation des cités chalcidiennes du détroit de Messine*, Paris, 1958 (BEFAR, 189).

<sup>6</sup> S. Bertolami, R. Manuli, *Ex Aqua. Il braccio di San Ranieri*, Messine, 2011.

<sup>7</sup> M. Letts (dir.), *Pero Tafur: Travels and Adventures (1435-1439)*, Londres, 1926, chapitre XXIX, p. 232.

<sup>8</sup> ASP, RC, C, 4, 141v, a. 1367: Philippus Grillus de Messana est castellanum turris puncte seu cathene portus civitatis eiusdem.

veur, transformé en forteresse au XVI<sup>e</sup> siècle. Plus tard cependant, une citadelle de forme pentagonale fut construite par les Espagnols, à la racine de la flèche, après la révolte de la cité en 1674, mais le but était autant de défendre la cité que de prévenir ses velléités de rébellion<sup>9</sup>.

La flèche englobe une rade naturelle très vaste, environ 800 m du nord au sud, pour près d'un kilomètre de large, soit un bassin de plus de 70 ha et une embouchure d'environ 400 m. Cette amplitude permet l'accueil de navires nombreux et de grandes dimensions. L'érudit messinois du XVIII<sup>e</sup> siècle, Caio Domenico Gallo, rapporte ainsi avoir vu, lors de la préparation de l'expédition de Corfou en 1716, la réunion de plus de 80 galères et autant de navires de guerre<sup>10</sup>. C'est cette amplitude et la situation stratégique du port qui expliquent de même que Messine ait constitué le lieu de rassemblement et d'hivernage des flottes de Philippe Auguste et Richard Cœur-de-Lion en 1190-1191, et le lieu de rassemblement de la flotte de Lépante en 1571. Ces dimensions facilitent par ailleurs une spécialisation des différents espaces portuaires et un zonage des points de débarquement, sans qu'il soit nécessaire de construire des môles et des bassins perpendiculaires au rivage.

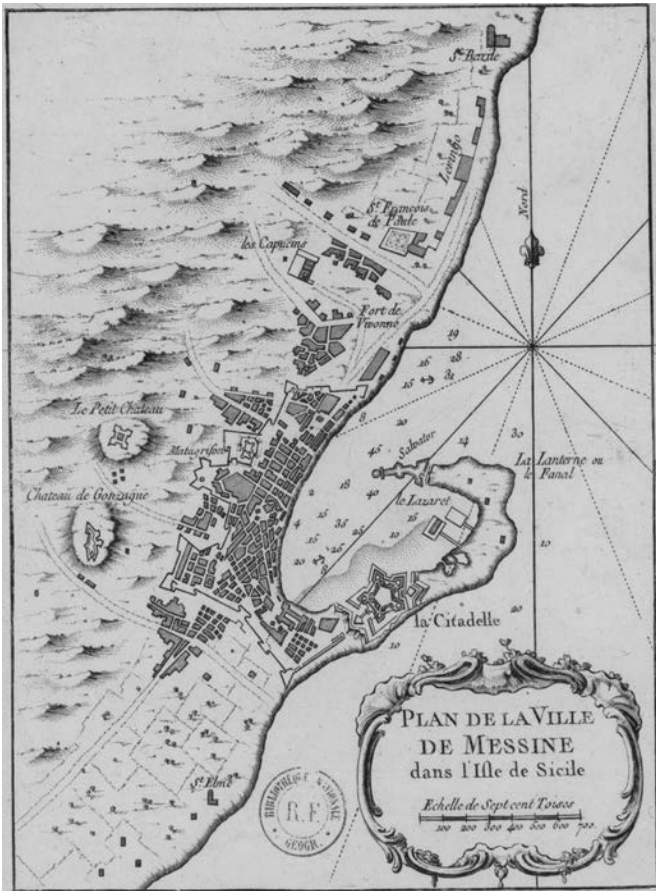
Le port est enfin remarquable par sa profondeur. Les relevés établis au XVIII<sup>e</sup> par l'hydrographe marseillais Joseph Roux indiquent des chiffres (jusqu'à 35 pieds du roi à l'embouchure) bien supérieurs à ceux des autres ports siciliens et des autres grands ports méditerranéens, comme celui de Gênes (18 pieds au maximum à l'embouchure)<sup>11</sup>. Ce port en eau profonde permet ainsi d'accueillir des navires de gros tonnage à fort tirant d'eau et un débarquement direct des marchandises sans nécessairement recourir à des barques ou des bassins adaptés. Ce trait est fréquemment relevé dans les descriptions géographiques et les récits d'Idrissi, d'Obadia de Bertinoro, de Pero Tafur ou de Leandro Alberti. La description que laisse Ibn Jubayr à la fin du XII<sup>e</sup> siècle demeure la plus expressive:

<sup>9</sup> Fig. 1.

<sup>10</sup> C.D. Gallo, *Annali della Città di Messina*, Messine, t. 1, 1756, pp. 12-13.

<sup>11</sup> Joseph Roux, *Recueil des principaux plans des ports et rades de la Mer Méditerranée*, Marseille, 1764, planches n° 28 (Gênes) et 40 (Messine). Les chiffres de Joseph Roux diffèrent un peu de ceux portés sur le plan de Jacques-Nicolas Bellin (fig. 1), qui révèlent une profondeur oscillant entre 20 à 45 pieds à l'embouchure.

«Le port est l'un des plus merveilleux, parce que les gros navires peuvent approcher de la côte jusqu'à presque la toucher. On jette du bateau à la rive une poutre sur laquelle on va et vient. Les portefaix y montent avec leurs charges et, de ce fait, on n'a pas besoin de barques pour charger et décharger les navires, à moins qu'ils soient à l'ancre un peu plus loin. On voit donc les navires rangés le long de la côte comme le sont les chevaux dans les relais ou les écuries. C'est la grande profondeur de l'eau dans le port qui permet cela»<sup>12</sup>.



**Fig. 1** – Jacques-Nicolas Bellin (1703-1772), *Plan de la ville de Messine dans l'Isle de Sicile*, XVIII<sup>e</sup> siècle. Source: gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France

<sup>12</sup> P. Charles-Dominique (dir.), *Voyageurs arabes*, Paris, 1995, pp. 344-345.

# Une situation stratégique

La position de Messine sur le détroit lui confère une situation potentiellement stratégique. Comme tout détroit, le Faro peut jouer plusieurs rôles: celui d'un pont entre deux terres, d'un canal entre deux mers, celui d'une frontière. Strabon note ainsi que le détroit de Messine est à la fois *poros* (canal d'une mer à l'autre) et *porthmos* (pont entre deux rives)<sup>13</sup>. Le nœud stratégique que constitue le détroit n'a pas échappé non plus aux observateurs médiévaux: le chroniqueur normand Geoffroy Malaterra qualifie Messine de *quasi clavis Siciliae*<sup>14</sup>, formule reprise au XIIIe siècle par le chroniqueur napolitain Saba Malaspina, pour qui Messine est «la clé et la gardienne de la Sicile»<sup>15</sup>. Une lettre de Charles d'Anjou, en 1268, ordonne au vicaire de Sicile de renforcer les défenses de la ville parce qu'elle est «le port et la porte de la Sicile» (*portus et porta Siciliae*)<sup>16</sup>, et une autre lettre de 1272 relève «la multitude des gens qui confluent de toutes les parties du monde vers cette ville, située presque en son centre»<sup>17</sup>.

Messine peut donc revêtir des rôles multiples: port de transbordement, escale obligée voire plaque-tournante à la croisée des grandes routes maritimes, verrou stratégique et place-forte<sup>18</sup>. Mais cette situation potentiellement idéale est étroitement dépendante du contexte géopolitique. Depuis l'Antiquité, c'est durant les périodes où Messine a été intégrée à un espace territorial et maritime unifié que son port a pu prospérer. Mais même durant les périodes de conflit, le détroit n'a jamais perdu sa fonction de trait d'union entre les deux rives. Au Xe siècle, alors qu'il forme une limite politique et militaire, le détroit reste «une frontière perméable aux voyageurs et aux marchandises»<sup>19</sup>.

La conquête normande constitue toutefois un tournant décisif. L'essor urbain et commercial de Messine au XIIe et XIIIe siècle résulte en grande partie d'un double phénomène: l'unification par les Normands de l'Italie péninsulaire et de la Sicile, et l'unification de la Méditerranée par les marines occidentales dans le cadre des croisades. David Abulafia considère ainsi que Messine fut «un phénomène normand et un phénomène des croisades»<sup>20</sup>. La longue guerre des Vêpres constitue en revanche un contexte difficile pour la cité, qui va, après 1282 et jusqu'au début du XVe siècle, connaître une période de recul économique<sup>21</sup>. La perte de la Calabre, sanctionnée par le traité de Caltabellota en 1302, a privé les grands établissements religieux messinois d'une partie de leurs terres et ainsi réduit les capacités d'approvisionnement de Messine, tandis que Trapani s'impose progressivement comme un nouveau centre portuaire. Les élites messinoises cherchent régulièrement à retisser les liens avec la Calabre à travers plusieurs privilèges: ainsi, en 1316, après que Reggio a été reconquise provisoirement par les Aragonais, Messine obtient la liberté de commerce avec Reggio et Mesa<sup>22</sup>, et en 1362, alors que Messine est contrôlée par les Angevins, les syndics de la cité obtiennent des souverains napolitains que les citoyens de Messine puissent utiliser la monnaie aragonaise à Reggio et dans toute la Calabre<sup>23</sup>. La réunification du Mezzogiorno par les Aragonais au XVe siècle rétablit progressivement Messine dans cette fonction fondamentale de pont. La cité redevient une plaque-tournante des échanges régionaux au cœur d'un ensemble de réseaux entrelacés et un point de diffusion de certaines marchandises, notamment les draps<sup>24</sup>.

J.-M. Martin (dir.), *Cavalieri alla conquista del Sud. Studi sull'Italia normanna in memoria di Léon-Robert Ménager*, Rome-Bari, 1998, pp. 92, 97.

<sup>20</sup> D. Abulafia, *The two Italies. Economic relations between the Norman kingdom of Sicily and the Northern Communes*, Cambridge, 1977, p. 42.

<sup>21</sup> R.-H. Bautier, *Les grands problèmes politiques et économiques de la Méditerranée médiévale*, «Revue Historique», 234, 1965, p. 23; C. Trasselli, *I privilegi di Messina e di Trapani (1160-1355)*, Messine, 1992 (1ère éd. Palerme, 1949), p. 2.

<sup>22</sup> G. Bresc-Bautier, H. Bresc, *Riflessi dell'attività economica calabrese nei documenti siciliani dei secoli XIV e XV*, in *Mestieri, lavoro e professioni nella Calabria medievale. Tecniche, organizzazioni, linguaggi*. Atti dell'VIII Congresso storico calabrese (Palmi, 19-22 novembre 1987), Messine, 1993, p. 228.

<sup>23</sup> G. Caridi, *La Calabria nei documenti storici, 1. Da metà Trecento a metà Seicento*, Reggio Calabria, 1999, pp. 18-19.

<sup>24</sup> H. Penet, *Les activités portuaires du détroit de Messine ... cit.*, pp. 270-271.

<sup>13</sup> Cette double fonction du détroit est au cœur de la thèse de L. Mercuri, *Eubéens en Calabre à l'époque archaïque: formes de contact et d'implantation*, Rome, 2004 (BEFAR, 321).

<sup>14</sup> G. Malaterra, *De rebus gestis Rogerii Calabriae et Siciliae comitis et Roberti Guiscardi ducis fratris eius*, V. Lo Corto (éd.), Cassino, 2002, livre III, chap. XXXII, p. 248.

<sup>15</sup> S. Malaspina, *Rerum Sicilarum Historia*, in G. del Re (éd.), *Cronisti e scrittori sincroni napoletani editi e inediti*, vol. II, Naples, 1868, p. 341.

<sup>16</sup> L. Catalioto, *Terre, baroni e città in Sicilia nell'età di Carlo I d'Angiò*, Messine, 1995, p. 75, note 281.

<sup>17</sup> C. Salvo, *Una realtà urbana... cit.*, p. 19.

<sup>18</sup> H. Penet, *L'organisation des réseaux d'un port de détroit ...cit.*

<sup>19</sup> G. Noyé, *La Calabre entre Byzantins, Sarrasins et Normands*, in E. Cuozzo,

*Une configuration spatiale qui pousse à l'extraversion économique*

La structure particulière de l'hinterland de Messine est un dernier facteur important à prendre en compte. L'arrière-pays est d'abord relativement peu étendu, car le port de Messine, malgré les qualités de son site et de sa situation, entre en concurrence avec les autres grands ports de Sicile et d'Italie du Sud. Il est par ailleurs double: l'arrière-pays sicilien de Messine, qui englobe le Nord-est de l'île, est complété par un arrière-pays calabrais qui rend la cité très sensible aux changements géopolitiques qui affectent le Mezzogiorno.

Le territoire immédiat de la cité est peu propice à la culture des céréales, en raison de la topographie accidentée des monts Péloritains. La cité se trouve ainsi dans une situation de dépendance vis-à-vis du Val de Milazzo, situé de l'autre côté de la barrière des Péloritains, et de la Calabre, qui concentre une grande partie des terres des grands établissements religieux messinois avant les Vêpres. Après 1282, la perte de la Calabre accentue la vulnérabilité de la cité, la contraignant à importer la quasi totalité du blé du reste de la Sicile.

Cette fragilité constitue un élément déterminant de la géopolitique messinoise, qui n'échappe pas à ses ennemis: ainsi, durant la guerre des Vêpres, les Angevins mènent une stratégie d'étouffement, combinant dévastation du val de Milazzo et blocus maritime, cherchant moins à occuper le terrain qu'à détruire et à affamer, à réduire les capacités de production<sup>25</sup>. Le préambule des privilèges accordés à la cité par Frédéric III après la paix de Caltabellotta (1302) évoque ainsi «les incendies et destructions de moulins, de maisons et d'autres biens, les vignes et jardins coupés, dévastés et arrachés»<sup>26</sup>. La nécessité d'assurer le ravitaillement de la cité explique également que le principal projet politique de la cité jusqu'au XVe siècle fut d'étendre le district de Messine jusqu'au Val de Milazzo voire sur l'ensemble de la Sicile orientale, et que les

intérêts fonciers des grands propriétaires messinois pénétraient jusqu'à la plaine de Lentini<sup>27</sup>.

Les Messinois ont cependant compensé le déficit en terres céréalières en exploitant les potentialités de leur territoire pour développer une économie spécialisée. Le vignoble, encore diffus au XIIe siècle, envahit les *fiumare* à partir du XIIIe siècle, et les mesures protectionnistes de la fin du siècle, limitant drastiquement l'importation de vin étranger dans la cité suggèrent que la production avait alors dépassé la capacité de consommation locale. La culture de la vigne, omniprésente, s'associe à d'autres cultures minutieuses: jardins et vergers principalement, mais aussi olivier, lin, coton<sup>28</sup>. Le XVe siècle voit le décollage tardif mais prospère de la sériculture et de l'industrie sucrière messinoises<sup>29</sup>. Enfin, la cité exploite au mieux les espaces incultes, montagne, forêts, marais, qui occupent une grande partie de son territoire: la couverture forestière et les mines des monts péloritains assurent à la ville l'alimentation en bois, poix, goudrons et minerais qui soutiennent les secteurs de la construction navale, de la métallurgie ou encore l'activité des tonneliers et fabricants de barils, l'un des métiers les plus représentés dans les sources du XVe siècle<sup>30</sup>. Si l'élevage local semble peu développé et sans originalité, à l'exception de celui de chevaux au XVe siècle, la ville concentre cependant des flux de bétail en provenance de la Calabre ou des Madonies: ils alimentent les trois *macelli* de la ville (le grand *macellum* du borgo S. Giovanni, au nord de la cité, et les boucheries situées au sud, celle des Chrétiens et celle des Juifs, à proximité de la *contrada* dite *de Mandris*,

<sup>27</sup> H. Penet, *Messine: la tentation de l'autonomie (1282-1412)*, in *El mon urbà a la Corona d'Arago del 1137 als decrets de Nova Planta*. Actes du XVIIe Congrès d'Histoire de la Couronne d'Aragon (Barcelone-Poblet-Lérida, 7-12 décembre 2000), Barcelone, 2003, vol. III, pp. 721-736.

<sup>28</sup> H. Penet, *Le paysage des fiumare messinoises à la fin du Moyen âge (XIIe-XVe siècles)*, in C. Biondi (dir.), *La Valle d'Agrò: un territorio, una storia, un destino*, Actes du colloque international (Taormine-Agrò, 20-22 février 2004), Palerme, 2005, vol. I, pp. 115-132.

<sup>29</sup> Les sommes investies par les élites messinoises dans ces industries sont révélatrices: l'adjudication de la gabelle de la douane de la soie passe ainsi de 130 à 2000 onces entre 1440 et 1471 (S.-R. Epstein, *An island for itself. Economic development and social change in late medieval Sicily*, Cambridge, 1992, pp. 203-204), tandis que croît l'exportation de la soie grège.

<sup>30</sup> C.M. Rugolo, *Maestri bottai in Sicilia nel secolo XV*, in *I mestieri. Organizzazione, tecniche, linguaggi*. Atti del II Congresso Internazionale di Studi Antropologici Siciliani (Palerme, 1980), Palerme, 1984, pp. 109-120.

<sup>25</sup> H. Bresc, *Désertions, regroupements, stratégies dans la Sicile des Vêpres*, in *Castrum 3. Guerre, fortification et habitat dans le monde méditerranéen au Moyen Âge*. Actes du colloque organisé par la Casa de Velázquez et l'École Française de Rome (Madrid, 24-27 novembre 1985), Rome-Madrid, 1988, p. 239.

<sup>26</sup> E. Pispisa, *Messina nel Trecento: politica, economia, società*, Messine, 1980, p. 67.



où stationnent les troupeaux), nourrissent la production et l'exportation de salaisons et de produits dérivés comme le saindoux ou le suif, et soutiennent le secteur des métiers du cuir, le domaine de loin le plus représenté dans l'économie de la cité, devant les métiers du textile, de la construction navale et du métal.

## 2. Une urbanisation conditionnée par les fonctions portuaires

### Une croissance urbaine forte

Messine connaît entre la fin du XI<sup>e</sup> et le début du XIV<sup>e</sup> siècle une croissance urbaine très forte. Des sources rares et contradictoires nous empêchent de mesurer précisément la population de la ville au moment de la conquête, qu'on peut probablement estimer à quelques milliers d'habitants tout au plus: la chronique de Malaterra parle en effet d'une *populosa civitas* abritant une «très grande multitude d'habitants» avant la conquête<sup>31</sup>, mais celle d'Aimé de Mont-Cassin suggère que la plus grande partie de cette population avait pris la fuite devant l'avancée normande et qu'après la prise de la ville, elle «*estoit vacante des homes liquel i habitoient avant*»<sup>32</sup>. La forte croissance de la population dès le XII<sup>e</sup> siècle ne fait en revanche guère de doute: certains actes grecs de la fin du XII<sup>e</sup> siècle la qualifient de *mégalo polis*<sup>33</sup> et Ibn Jubayr note que les habitants «sont si nombreux qu'ils y sont presque à l'étroit»<sup>34</sup>. Les données fournies par la collecte angevine de 1277 confirment cette croissance qui se prolonge au XIII<sup>e</sup> siècle, bien que l'interprétation des données varie considérablement d'un auteur à l'autre<sup>35</sup>: en 1277, Messine et les casaux de son territoire immédiat auraient totalisé une population oscillant entre 35 000 et 60 000 habitants, soit probablement de 20 000 à 30 000 habitants pour la cité *intra muros* et ses bourgs, ce qui range la cité du détroit parmi les grandes villes de l'Italie de cette époque et en fait l'une des trois métro-

poles du Mezzogiorno avec Palerme et Naples. Pour le milieu du XV<sup>e</sup> siècle, une population d'environ 15 000 habitants est assurée, et Pero Tafur note, à la même époque, que «bien qu'elle soit aujourd'hui peu peuplée, on peut voir qu'elle fut jadis une grande cité»<sup>36</sup>.

La forte croissance de la ville entre 1100 et 1300 est alimentée par plusieurs courants d'immigration: à l'immigration d'une partie des populations gréco-byzantines de Calabre s'ajoute dès la fin du XI<sup>e</sup> siècle un puissant courant d'immigration latine. L'analyse des *cognomina* du XII<sup>e</sup> et du XIII<sup>e</sup> siècle permet de distinguer plusieurs origines. Les non-Italiens ne forment que 15% des migrants, tandis que l'immigration en provenance de l'Italie péninsulaire domine à 60%: il s'agit pour moitié d'une immigration lombarde, principalement toscane et ligure, qui fait jeu égal avec un fort courant en provenance du Mezzogiorno, qui forme la moitié des immigrants de l'Italie péninsulaire, surtout des Campaniens et des Calabrais. Mais au XIII<sup>e</sup> siècle, l'immigration de l'intérieur de la Sicile, surtout depuis la région des Paternò et Lentini, est forte également. Messine constitue donc l'une des principales *gateways* de l'immigration en Sicile tout autant qu'un pôle de croissance régional, qui draine une population venant de l'ensemble de la région du détroit et qui englobe la Sicile orientale et la Calabre méridionale. On observe dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle une grande continuité de ce courant d'immigration méridionale, malgré la rupture des Vêpres: le détroit, s'il est une frontière politique et militaire, est donc loin d'être étanche, et les liens entre les deux rives perdurent. Le courant d'immigration en provenance de l'Italie du Nord et du centre se poursuit au XIV<sup>e</sup> siècle, et se développe une immigration catalane, mais l'essentiel des flux provient des régions méridionales, surtout de Calabre, et le phénomène se renforce au XV<sup>e</sup> siècle quand Messine retrouve pleinement sa fonction de trait d'union entre les deux rives<sup>37</sup>.

<sup>31</sup> G. Malaterra, *De rebus gestis...* cit., livre II, chapitre I.

<sup>32</sup> Aimé de Mont-Cassin, *Ystoire de li Normant*, O. Delarc (éd.), Rouen, 1892, livre V, chapitre XIX.

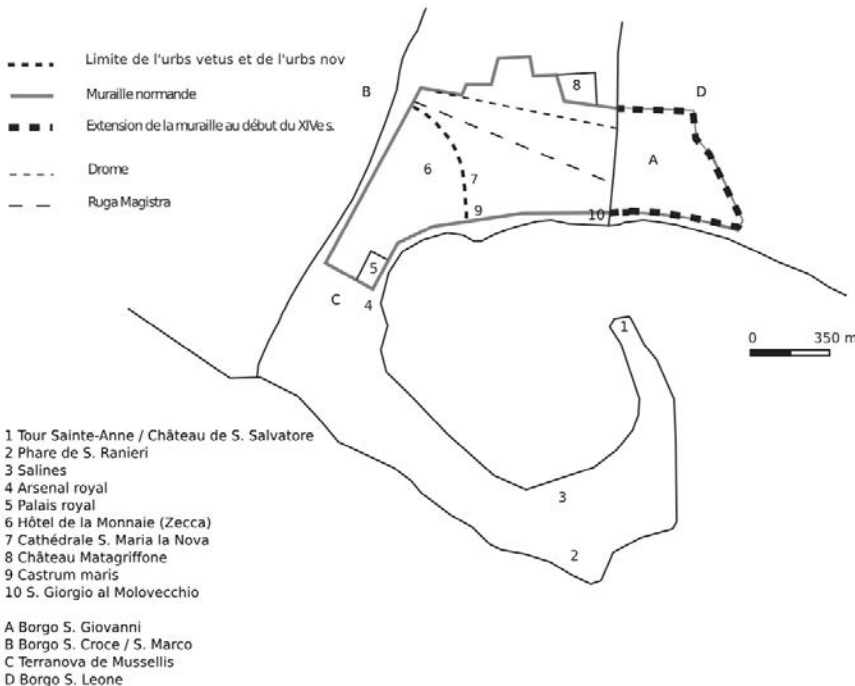
<sup>33</sup> S. Cusa, *I diplomi greci ed arabi di Sicilia, pubblicati nel testo originale, tradotti ed illustrati*, Palerme, 1868, n° 115.

<sup>34</sup> P. Charles-Dominique (dir.), *Voyageurs arabes...* cit., pp. 344-345.

<sup>35</sup> Le débat oppose notamment H. Besc, *Un monde méditerranéen: économie et société en Sicile, 1300-1450*, Rome, 1986 et S.-R. Epstein, *An island for itself...* cit.

<sup>36</sup> M. Letts (dir.), *Pero Tafur: Travels and Adventures...* cit., p. 232.

<sup>37</sup> G. Besc-Bautier, H. Besc, *Riflessi dell'attività economica calabrese...* cit., pp. 232-233 et 238-239; I. Mirazita, *Gente di Calabria in Sicilia nel XV secolo*, in *Messina e la Calabria nelle rispettive fonti documentarie dal basso medioevo all'età contemporanea*, Atti del primo Colloquio calabro-siculo (Reggio Calabria - Messine, 21-23 novembre 1986), Messine, 1988, pp. 341-350.



**Fig. 2** – Phases et lieux structurants de l'urbanisation de Messine au Moyen Âge

Cette forte croissance de la population s'accompagne d'une extension spatiale rapide (fig. 2): entre l'époque normande et la Peste, la surface urbanisée est multipliée par six. On peut distinguer plusieurs grandes phases dans le processus de croissance urbaine. À proximité du noyau prénormand se forme vers 1100 un premier bourg, le «bourg Saint-Nicolas»<sup>38</sup>, à proximité de la première cathédrale, érigée en 1081 et 1087. La construction d'une nouvelle cathédrale, dédiée à Marie, vers la fin du règne de Roger II, marque la limite entre ce premier noyau d'urbanisation, que les actes dès le second tiers du XII<sup>e</sup> siècle qualifient désormais de *paleo kastron* ou d'*urbs vetus*, et le *neo kastron* ou *urbs nova* qui

<sup>38</sup> L.-R. Ménager, *Les actes latins de S. Maria di Messina (1103-1250)*, Palerme, 1963, doc. 1: en 1103, l'évêque de Messine interdit au couvent de Sainte-Marie des Moniales de recevoir en confession les *suburbani sancti Nicolai qui in Messane civitate habitant*.

s'étend vers le Nord, jusqu'à la muraille qui longe le torrent de la Bocchetta<sup>39</sup>. Hors les murs, les bourgs de S. Marco, au sud-ouest, et de S. Giovanni, au nord, apparaissent à la fin du XII<sup>e</sup> siècle mais ne s'urbanisent vraiment que dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle. De nouveaux bourgs se développent au XV<sup>e</sup> siècle, manifestant une reprise du peuplement, S. Leone au Nord, et Terranova, au sud-est<sup>40</sup>.

### La marque de l'État royal

L'observation des premières vues de Messine, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, qui montrent une nette différence entre le tracé des rues de la vieille ville et une *urbs nova* structurée selon un plan régulier, a conduit certains historiens à formuler l'hypothèse d'une politique d'urbanisme volontaire d'époque frédéricienne, par analogie à d'autres cas similaires. Des fouilles archéologiques récentes<sup>41</sup> et le fait que les textes évoquent dès le milieu du XII<sup>e</sup> siècle l'existence de cette ville nouvelle, suggèrent cependant que c'est à Roger II qu'il faudrait attribuer plutôt cette politique. Notons cependant qu'hormis les fortifications et quelques édifices religieux, l'État a joué plutôt le rôle d'un planificateur que celui d'un constructeur: ce sont en effet, comme dans beaucoup d'autres villes, les grands établissements religieux qui furent les principaux agents d'une urbanisation contrôlée<sup>42</sup>. Le développement de l'*urbs nova* obéit à une logique spatiale qui répond à des impératifs pratiques. La trame des rues, globalement orthogonale, est organisée selon l'axe principal de la *ruga magistra*, dont le tracé est grossièrement pa-

<sup>39</sup> La césure entre les deux parties de la ville est très nette sur les vues du XVI<sup>e</sup> siècle, comme celle de Braun et Hogenberg (1572). La première mention du *neo kastron* remonte à 1137 (S. Cusa, *I diplomi greci ... cit.*, n° 55) et la forme latine d'*urbs nova* dès 1200 (ASP, SMG 70); celle du *paleo kastron* à 1196 (S. Cusa, *I diplomi greci cit.*, n° 173) et de l'*urbs vetus* à 1204 (ASP, SMG 75).

<sup>40</sup> Un bourg situé *prope maius macellum* est attesté dès 1204 (ASP, SMG 76), et prend le nom de borgo S. Giovanni en 1268 (ASP, SMG 131); le bourg S. Marco n'est attesté, sous ce nom, qu'à partir de 1298 (ASP, SMG 200).

<sup>41</sup> G. Scibona, *Messina XI-XII secc.: primi dati di storia urbana dallo scavo del municipio*, in R. Fiorillo, P. Peduto (dir.), *III Congresso nazionale di archeologia medievale* (Salerno, 2-5 octobre 2003), Florence, 2003, pp. 504-509.

<sup>42</sup> E. Hubert, *La construction de la ville. Sur l'urbanisation dans l'Italie médiévale*, «Annales. Histoire, Sciences Sociales», 2004, 1, pp. 109-139.

rallèle à la ligne du rivage. De façon générale, la ville s'est étendue en longueur, autour du noyau initial, principalement vers le nord, en raison de l'exiguïté de la plaine littorale, coincée entre la mer et les contreforts des monts péloritains.

Il faut également tenir compte des impératifs stratégiques. La ville fut puissamment fortifiée par la monarchie et a connu plusieurs enceintes successives (fig. 2). De l'enceinte prénormande, on sait peu de chose: il est probable que les Normands l'aient en partie conservée pour constituer la base de l'enceinte qui va, jusqu'au début du XIVe siècle ensermer la vieille ville et la ville neuve. Cette première muraille s'étend entre l'espace limité par les *fumare* de S. Filippo, au sud, et Bocetta au nord. Un ensemble de tours, barbacanes, châteaux et forteresses complètent le dispositif, principalement le long du rivage: le palais royal, à l'extrémité sud, contrôle la racine de la «langue du Faro»; le *castrum maris* ou Castellammare, en position centrale, marque la limite entre la vieille ville et la nouvelle; à l'angle nord, en face de la pointe de la flèche littorale, les fortifications désignées par les érudits du XVIIIe siècle sous le nom de S. Giorgio al Molovecchio («au vieux quai»)<sup>43</sup>, font face à la tour Sainte-Anne et gardent l'accès et la chaîne du port. Enfin, surplombant la cité, contrôlant l'axe de la *fumara* Bocetta mais surveillant aussi la cité, la forteresse dite de Matagrifone, ou encore *rocca Guelfonia*, construite vers 1240 sur le site d'une fortification éphémère érigée en 1190 lors du séjour de Richard Cœur-de-Lion à Messine. Au début du XIVe siècle, les Aragonais prolongent la muraille vers le Nord, au-delà de la Bocetta, pour englober le bourg Saint-Jean<sup>44</sup>. Les murailles médiévales seront complétées au XVIe siècle par l'enceinte de Charles Quint et la construction d'une forteresse à l'emplacement du monastère basilien du Saint-Sauveur.

La présence d'un arsenal est une autre marque de la présence royale. Rappelons tout d'abord que Messine fut, jusqu'au milieu du XVe siècle, le principal arsenal de l'île<sup>45</sup>. Le choix de la ville du

détroit s'explique à la fois par les qualités de son site et sa situation stratégique, mais aussi par la proximité des monts péloritains, qui facilitent l'approvisionnement en bois et en métal. L'arsenal de Messine a connu plusieurs emplacements successifs, qui s'expliquent à la fois par des contraintes spatiales (agrandissement des chantiers et libération d'espaces pour le commerce portuaire) et des raisons de défense (proximité d'une forteresse): le premier arsenal, qualifié de *Tarsianatus vetus* dans les documents de la fin du Moyen Âge, se trouvait au cœur de la vieille ville, à proximité du Castellammare et près de la Pesceria et du Campo delle Vettovaglie<sup>46</sup>. Le deuxième emplacement, attesté dès la première moitié du XIVe siècle était situé près du palais royal et du bourg de Terranova<sup>47</sup>. Après 1565, après la construction de l'enceinte de Charles Quint, il est déplacé à l'extrémité du bras de Saint-Rainier, près de la forteresse du Saint-Sauveur. Il disparaît totalement à la fin du XVIIe siècle, à la suite de la répression de la révolte de Messine par les Espagnols.

### *L'ouverture méditerranéenne*

La situation de Messine sur le grand axe des croisades fait de la cité une escale importante des pèlerinages et des expéditions croisées, au cœur des réseaux des ordres militaires et hospitaliers et de certains établissements de Terre Sainte. Alors que les Teutoniques organisent leur patrimoine sicilien à partir de Palerme, c'est à Messine que la commanderie sicilienne des Hospitaliers s'installe<sup>48</sup>. Pour ces derniers, Messine est d'ailleurs l'une des principales commanderies avec Marseille et Rhodes. D'autres établissements de Terre Sainte ont des prieurés établis à Messine: Saint-Stéphane du Saint-Sépulcre, Sainte-Marie Latine, Sainte-Marie Madeleine de la Vallée de Josaphat, le prieuré Saint-Marc des Templiers et le prieuré de S. Croce della Latina. Ces établissements administrent

<sup>43</sup> C.D. Gallo, *Annali della città di Messina ... cit.*, vol. 1, pp. 88-89.

<sup>44</sup> La dernière mention d'un lieu sis *in burgo S. Johannis de Messana* date de 1297 (ASP, SMG 197) et la première mention d'un lieu sis *in olim burgo S. Johannis* de 1303 (ASP, SMG 221). À partir des années 1330, l'ancien bourg gagne en identité et est qualifié de *quarterium S. Johannis* dès 1336 (ASP, SMG 348).

<sup>45</sup> P. Corrao, *Arsenali, costruzioni navali e attrezzature portuali in Sicilia (sec. XI-XV)*, in E. Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Florence, 1987, pp. 33-50.

<sup>46</sup> ASM, FN 2, 2, f. 371v, a. 1428: échange de deux maisons sises *in contrata Campi victualium seu Tarsianatus veteris Messane*.

<sup>47</sup> D. Ciccarelli, *Il tabulario di S. Maria di Malfinò*, Messine, 1987, vol. II, n° 221: en 1329, emphytéose d'un terrain sis *in civitate Messane in contrata de Terranova regii tarsianatus Messane et litus Sancti Martini*.

<sup>48</sup> K. Toomaspoeg, *Les Teutoniques en Sicile: 1197-1492*, Rome, 2003; Id., *Templari e Ospitalieri nella Sicilia medievale*, Tarente, 2003.

depuis Messine un patrimoine acquis à l'époque normande réparti en Italie du Sud et en Sicile orientale, et jouissent de franchises commerciales avec la Terre Sainte<sup>49</sup>. Pour certains de ces établissements, Messine constitue au XIII<sup>e</sup> siècle une base de repli après la perte du contrôle de la Terre Sainte par les Latins: c'est ainsi sur le prieuré de Messine que se réfugie en 1254 la communauté des moines de Josaphat. Ces établissements latins encadrent le développement urbain: c'est autour des prieurés éponymes que se développent à partir du XIII<sup>e</sup> siècle les deux bourgs de S. Marco et S. Giovanni (fig. 3). Les documents conservés pour certains secteurs de ces bourgs montrent que le processus d'urbanisation y prend la forme de campagnes de lotissement planifié et rationnel. Il est également probable que la présence précoce et durable de ces ordres soit à l'origine du grand nombre d'établissements hospitaliers que comptait la cité (près d'une vingtaine au XV<sup>e</sup> siècle).

L'ouverture de Messine aux échanges méditerranéens s'illustre d'autre part par une forte présence étrangère, qui marque durablement la topographie du cœur marchand de la cité, le long de la muraille ouvrant sur le port, à proximité de la Porte de la douane et de la rue des changeurs (*ruga bancorum*): c'est là que se concentrent les loges consulaires, et la toponymie des rues, *contrade*, portes et églises du secteur révèle le cosmopolitisme de la cité. Une petite communauté anglaise est attestée vers 1200, et l'église de Sainte-Marie de Castellammare, fondée au XII<sup>e</sup> siècle près du *castrum maris*, devient à l'époque aragonaise le siège de la confrérie des marchands catalans. Mais ce sont surtout les marchands italiens, ligures, pisans, toscans et amalfitains qui marquent le plus la toponymie urbaine: certains documents mentionnent une «Porte pisane» ou «Porte Saint-Pierre», en référence à l'église voisine de Saint-Pierre des Pisans et de la *ruga Pisanorum*. Outre une *ruga de Indulcis* (rue des Andalous), on compte également une *ruga* et *contrata Florentinorum*, ainsi que deux quartiers associés à la communauté amalfitaine, l'*Amalfitania magna* et *parva*.

<sup>49</sup> G. Bresc-Bautier, *Les possessions des églises de Terre sainte en Italie du Sud (Pouille, Calabre, Sicile)*, in *Roberto Guiscardo e il suo tempo. Atti delle prime giornate normanno-sveve* (Bari, 28-29 maggio 1973), Bari, 1975, pp. 13-34.

### 3. L'intégration du port et de la cité

#### *Topographie et activités portuaires*

La reconstitution de la topographie du port se heurte à plusieurs difficultés méthodologiques. La nature des sources disponibles laisse en effet filtrer fort peu de renseignements: les chartriers comprennent une riche documentation foncière dont le port est largement absent, tandis que les registres des notaires abondent en contrats marchands qui concernent l'activité portuaire, mais dont les données concernant la topographie sont rares. Au demeurant, les termes utilisés par les notaires pour qualifier le port sont souvent vagues et polysémiques. Le terme *portus* ne désigne pas une portion spécifique de l'espace urbain, mais tantôt un espace qui dépend de la cité, tantôt la cité elle-même, assimilée au port. Plus qu'un espace, le port est un lieu, avant tout défini par sa fonction de point de chargement et de déchargement: le port est le lieu où l'on «fait port»<sup>50</sup>. Le terme de *maritima* désigne quant à lui à la fois l'espace qui entre en contact avec la mer et un lieu d'échange proche du *portus* mais qui ne se confond pas avec lui. C'est l'espace proprement urbain, celui de la ville enclose, qui structure le regard des notaires et conditionne les localisations: quand il s'agit de localiser un terrain ou une activité située sur la *maritima*, d'indiquer l'endroit où telle marchandise devra être débarquée, ce sont les portes de l'enceinte qui servent de référence. Le port intervient cependant comme un point de repère spatial à travers le terme de *Paraportus*, dès le milieu du XII<sup>e</sup> siècle<sup>51</sup>, que les notaires considèrent comme une *contrata* ou un *quarterium*, et qui désigne la partie de la vieille ville «qui protège le port».

La topographie et les activités du port nous apparaissent donc par bribes, dans les rares documents qui évoquent la *maritima*, la

<sup>50</sup> ASM, FN2, 2, f. 317r-319r: un contrat prévoit le chargement de 800 salmes de froment *ad portum seu ad locum oneratorium Montis Clari regni Siciliae*. - ASM, OSMP 46, a. 1298: une nef localisée *in portu civitatis Licate [...] ubi predicta navis portum fecit causa oponerandi et ibi vendere predictum frumentum*.

<sup>51</sup> Le terme est employé en 1159 dans un contrat de location de deux tavernes faisant partie des ateliers royaux: C. Rognoni, *La liberté dans la norme: le discours des actes de la pratique grecque de l'Italie méridionale. Le fonds Medinaceli (XI<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles)*, Thèse nouveau régime, EHESS, Paris, 1999, pp. 585-586.



bande de terre située entre l’eau et les murailles. C’est un espace en partie construit, du moins jusqu’à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, quand la menace angevine pousse les autorités à ordonner la destruction des édifices existants; les parcelles sont toujours grevées d’un cens en «terrage», versé à l’administration fiscale, ce qui suggère que l’espace du port est sous la juridiction royale<sup>52</sup>. Le long de la *maritima* se répartissent des fonctions directement liées à l’activité portuaire: à une extrémité, l’Arsenal, dont les sites successifs révèlent les phases de croissance de la ville et du port; près de la vieille ville, la Pêcherie (*Piscaria*), située à proximité du site du vieil Arsenal. Plus au nord, près de l’embouchure de la *fiumara* Bocchetta, au-delà de la muraille normande, un quartier semble à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle voué à des métiers liés à l’équipement ou l’entretien des navires: cordiers et fabriquants d’étoupe<sup>53</sup>, nécessaire au calfatage des navires, façonneurs de rames<sup>54</sup>.

Des services divers s’offrent aux marchands, marins et pêcheurs, des plus prosaïques, comme les échoppes où l’on peut manger sur le pouce<sup>55</sup>, aux plus techniques, comme des ateliers de cartographes<sup>56</sup>. La *maritima* sert bien entendu de lieu de débarquement et d’embarquement, pour tout type de navires et de marchandises, le barycentre en étant constitué par la douane royale qui ouvre, par la porte du même nom, sur le quartier des marchands.

<sup>52</sup> Par exemple, en 1294: H. Penet, *Le chartrier de S. Maria di Messina*, Messine, vol I, 1998, n° 63.

<sup>53</sup> Ibid.: *in maritima Messane ubi venduntur charamide (tuiles) in contrata de cordis et stupparolis*.

<sup>54</sup> M.G. Militi, *Vicende urbane ... cit.*, p. 439: à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, devant la porte Saint-Jean, sont livrées 300 rames de galères par un *rimularius* (façonneur de rames) calabrais à Luca Puyades, de l’ordre de Saint-Jean de Rhodes.

<sup>55</sup> Ibid., p. 450: en 1468, Antonio de Urso loue *in maritima civitatis Messane*, pour 7.15 onces annuelles, des étals (*plance*), avec magasins et *scaldarea* (où l’on cuit les bas morceaux de viande).

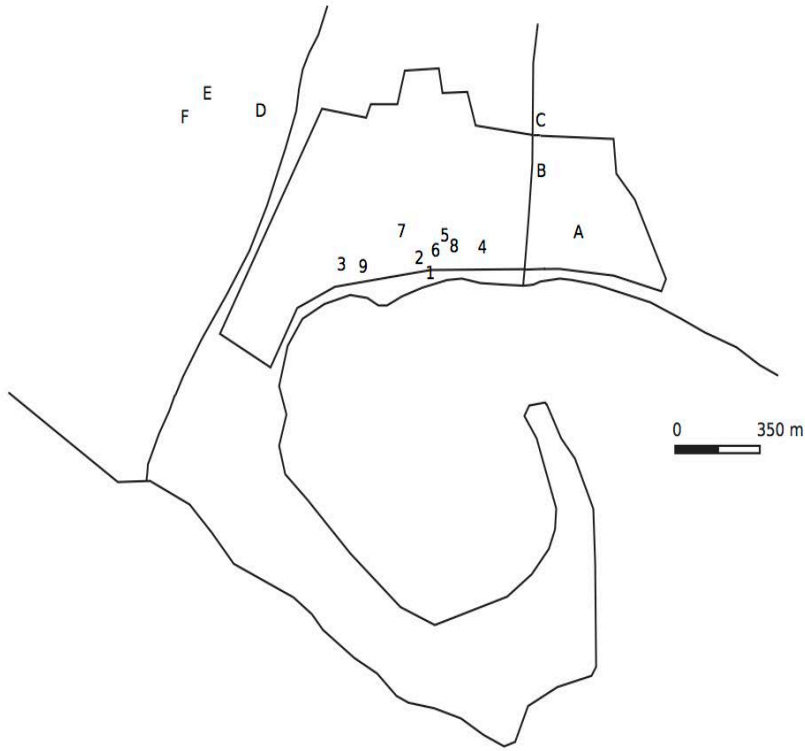
<sup>56</sup> C. Trasselli, *I Messinesi tra Quattro e Cinquecento*, «Annali della Facoltà di Economia e Commercio dell’Università di Messina», X, 1, 1972, p. 349: en 1521, Giacomo Russo, *magister construendi cartas de naviganda*, dont l’art est reconnu *utilis et comodo dicte civitati*, installe son échoppe sur un terrain concédé par l’*universitas* de Messine, sur la *maritima*. Un autre membre de la même famille, Ibonetto Russo, en 1492, achète quant à lui sur la *maritima* des «tables» *ad opus legandi libros* (M.G. Militi, *Vicende urbane ... cit.*, p. 439).

**Etablissements latins de Terre Sainte**

- A - Saint-Jean de Jérusalem
- B - Sainte-Marie Latine
- C - Saint-Stéphane du Sépulcre
- D - Sainte-Croix
- E - Saint-Marc du Temple
- F - Sainte-Marie Madeleine de Giosafat

**L'implantation des marchands étrangers**

- 1 - Porte St Pierre ? (de la Douane ?)
- 2 - Ruga Bancorum
- 3 - Amalfitania magna
- 4 - Amalfitania parva
- 5 - Ruga Pisanorum
- 6 - Ruga de Indulcis (des Andalous)
- 7 - Ruga Florentinorum
- 8 - Saint-Pierre des Pisans
- 9 - S. Maria di Castellamare / SS. Annunziata dei Catalani



**Fig. 3** – Les marqueurs de l’ouverture méditerranéenne: établissements latins de Terre Sainte et marchands étrangers

Numéro	Hypothèses pour le XIIe-XIIIe siècle	Portes au XVe siècle
1	Porte de Altavilla ?	Porta de Musellis
2	Porte de Altavilla ?	Porta di lu conti
3	Porte de Quinque cannolis	Porta de la Judayca ou de Siniscalco
4	Porta Macelli	Porte de Ianno
5	Porte S. Antoine	Porte S. Antoine
6	Porte de Xincirmeni	Porte de Chincirmeni
7	Porte de Capperina ou porte supérieure	Porte di lu partusu
8	-	Porte de la Boccetta
9	Porte de Cannolis	-
10	Porte de S. Maria della Porta	-
11	-	Porte des Cannissaires
12	-	Porte des Tonneliers
13	-	Porte de Leone
14	-	Porte des Menuisiers
15	Porte S. Pierre	Porte de la Douane
16	-	Porte des fabricants de socques (de Planellariis)

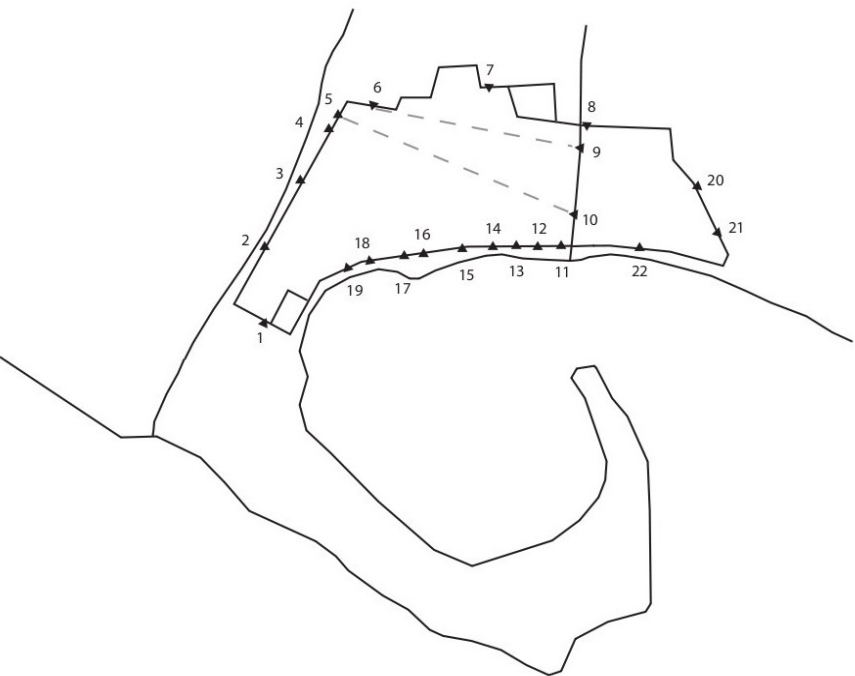


Fig. 4 – Portes et poternes du XIIe au XVe siècle

L'intégration économique du port et de la cité

À Messine, le port est accolé à la ville mais en est matériellement séparé par la section de l'enceinte qui court le long de la ligne du rivage: une apparente contradiction oppose ainsi «l'ouverture du port et la fermeture des murs»<sup>57</sup>. Pour autant, les relations entre activités portuaires et urbaines sont étroites et indissociables. La partie de l'enceinte qui longe le port est en effet celle qui compte le plus de portes et de poternes (dix sur un total de vingt portes pour l'enceinte de la fin du Moyen Âge), révélant le rôle d'interface de la muraille (fig. 4).

Le nom de portes est d'ailleurs également révélateur des liens qui unissent la ville et le port, correspondant au nom des *contrade* artisanales sur lesquelles elles ouvrent (chapeliers, fabricants de socques, menuisiers, tonneliers, cannissaires) ou à des lieux centraux de l'activité marchande (porte du marché aux victuailles, porte de pêcheurie, porte de la douane). Les vues du XVIe siècle, comme celle de Braun et Hogenberg (1572), à la légende très riche, révèlent parfois d'autres noms (une porte de la vieille tannerie, près de la vieille ville; deux portes de la douane: la vieille et la neuve, une porte du sel) qui suggèrent une certaine instabilité toponymique et posent des problèmes d'identification, mais confirment l'imbrication du port et de l'économie urbaine.

À l'évidence, cette dernière est polarisée par le port, qui agit comme une sorte d'aimant. La plupart des activités artisanales ou commerciales *intra muros* se localisent en effet le long de la muraille du port. La localisation des *fondachi* et des nombreuses tavernes (une cinquantaine repérable dans la documentation) confirme l'attraction qu'exerce le port (fig. 5 et 6). En dehors de cet axe dominant, on trouve quelques rares activités le long de la *ruga magistra* (pelletiers et doreurs de peaux), les activités sources de nuisance étant quant à elle rejetées hors les murs (boucheries, ateliers de potiers et de tanneurs). Le long du port, les activités se répartissent en quatre secteurs principaux. Un premier secteur, à mi-chemin entre le palais royal et la cathédrale, près du premier site de l'arsenal, est constitué du principal marché de la ville,

<sup>57</sup> Pour reprendre le titre de l'article de C. Gugliuzzo, *The opening of the harbour, the closing of the walls: urban history of two Mediterranean port cities*, «Humanities», 1, 2, 2012, pp. 100-115.

formé par le *Campus victualium* et la *Piscaria*, auxquels s'ajoute une rue des regrattiers; beaucoup de *fondachi* et de tavernes s'y concentrent. Autour de la cathédrale s'organise un deuxième secteur, plus «aristocratique», dévolu à des artisans spécialisés (fabricants de bœrets, de socques, d'écrins, soyeux) et plus particulièrement aux fabricants de pièces de harnachement (rênes, selles) et d'armes (lances, boucliers, épées). Le troisième secteur est celui des hommes d'affaires et des marchands étrangers, près de la douane: outre les loges consulaires et plusieurs *fondachi*, on y trouve les activités d'épiciers, d'orfèvres et la *ruga bancorum*. Enfin, au nord, de part et d'autre de la *fumara* Boccetta et au débouché de la *ruga magistra* se trouvait probablement le quartier le plus populaire et animé de la cité. La proximité de la boucherie Saint-Jean et du port explique la localisation dans cette zone d'échoppes où l'on peut manger sur le pouce (*contrata que dicitur Malacoquina*) et où l'on cuit les bas morceaux de boucherie pour les consommer sur place (*contrata videlicet dicta de Scaldaria*), outre de nombreuses tavernes et le *postribulum* ou lupanar de S. Maria della Porta. Le secteur concentre des métiers liés au travail du bois et du roseau (tonneliers, canissaires), du cuir (cordonniers et bottiers) et du métal (forgerons et chaudronniers).

Un certain nombre d'indices suggère que l'espace économique de la ville s'organise rationnellement en fonction du port, selon une forme primitive de sectorisation ou de zonage. Des points de débarquement spécialisés selon les marchandises sont en effet répertoriés: la vue de Braun et Hogenberg mentionne ainsi une «Porte du sel», près de la porte de la Douane, ainsi qu'une *maritima del vino*, à l'embouchure du port, près de la *contrada* des tonneliers; quelques contrats du XVe siècle évoquent la même idée pour le déchargement du bois ou du myrte<sup>58</sup>. De la même manière, les *fondachi* se spécialisent selon l'origine géographique des marchands ou selon le type de marchandises. Cette rationalisation de l'espace obéit à des finalités pratiques, mais doit sans doute aussi être mise en relation avec la spécialisation des services de la douane et la diversité des taxes qu'ils prélèvent.

<sup>58</sup> ASM, FN3, f. 558, en 1476: vente de bois qui devra être livré *in maritima Messana in porta de Canizariis*; f. 98v: vente de myrte à un *conciator* devant être livré *in maritima Porte Coppulariorum Messane*.



Fig. 5 – Implantation topographique des *fondachi*



Fig. 6 – Distribution des tavernes par *contrade*

### *Une intégration politique lente*

Les liens entre l'élite locale et l'activité portuaire sont étroits: beaucoup de Messinois participent directement ou indirectement au commerce portuaire et la cité a cherché, depuis le XIII<sup>e</sup> siècle, à étendre ses privilèges commerciaux. Cette relation a une traduction institutionnelle: la reconnaissance officielle après les Vêpres du Consulat de la mer, le tribunal marchand ayant juridiction sur toutes les affaires touchant au commerce maritime, exprime ainsi la volonté du milieu dirigeant local de réguler l'activité économique. La naissance progressive, dans les premières décennies du XIV<sup>e</sup> siècle, de la cour des jurats est une autre expression des aspirations politiques de la classe marchande locale, qui en occupe majoritairement les sièges au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>59</sup>.

Toutefois, le lien politique et institutionnel entre les élites et l'activité portuaire s'exprime peu dans une politique édilitaire avant le XVI<sup>e</sup> siècle. Les interventions de la Cité dans l'espace portuaire sont en effet rares et limitées, et parfois surprenantes. En 1291, la cour du stratigot convoque ainsi les frères du Tiers-ordre franciscain qui résidaient dans la tour de Saint-Rainier, «lieu public et depuis toujours destiné aux usages de la cité»: les frères devront y installer un phare et pourront construire autour des maisons afin d'y recueillir les naufragés, mais devront veiller à ne pas gêner «le transit et le plaisir de ceux qui s'adonnent à l'équitation dans ces lieux», une formule qui montre la contradiction entre l'idéologie du bien commun et la sauvegarde des intérêts de la *militia* messinoise<sup>60</sup>. Bien que la «lanterne» de Saint-Rainier soit placée par la suite sous l'administration des jurats<sup>61</sup> et son entretien financé à l'aide d'une taxe d'ancrage<sup>62</sup> et de legs pieux<sup>63</sup>, sa création ne fut donc pas totalement prise en charge par la cité. En 1392, les représentants de la cité auraient obtenu du pouvoir royal le droit de

<sup>59</sup> C. Salvo, *Una realtà urbana...* cit., pp. 41-50.

<sup>60</sup> R. Starrabba éd., *I diplomi della Cattedrale di Messina, raccolti da Antonino Amico, pubblicati da un codice della Biblioteca Comunale di Palermo ed illustrati*, Società siciliana per la storia patria, Palerme, 1888, n° 128 (Documenti per servire alla storia di Sicilia, série 1, vol. 1).

<sup>61</sup> ASM, FN 2, 2, f. 329v, a. 1428: les jurats de Messine sont *rectores et gubernatores bonorum deputatorum pro lumine lanterne qui illuminatur pro bono puplico in ecclesia seu super ecclesiam Sancti Raynerii de dictate civitate*.

<sup>62</sup> E. Pispisa, *Messina nel Trecento...* cit., p. 55.

<sup>63</sup> R. Starrabba éd., *I diplomi...* cit., n° 121.

vendre la chaîne de fer qui fermait le port, afin de pouvoir acheter le blé nécessaire au ravitaillement de la ville<sup>64</sup>. Cette anecdote, qui peut sembler surprenante, révèle sans doute à l'extrême l'une des raisons de l'absence durable de politique édilitaire dans l'espace du port: la situation économique difficile dans laquelle se trouve la cité au XIV<sup>e</sup> siècle. Mais des raisons idéologiques jouent aussi probablement: entre le XIII<sup>e</sup> et le début du XVI<sup>e</sup> siècle, la ville a bien connu quelques chantiers monumentaux civiques, mais ceux-ci se sont concentrés sur la cathédrale, pôle symbolique du pouvoir urbain, principale bénéficiaire des legs testamentaires, des élections de sépulture ou des dédicaces d'autels et de chapelles, mais aussi lieu autour duquel gravitaient la plupart des demeures aristocratiques.

Le deuxième tiers du XVI<sup>e</sup> siècle marque un tournant radical dans l'urbanisme messinois. La création, décidée par Charles Quint en 1535, d'une nouvelle ligne d'enceinte élargissant le périmètre fortifié de la cité selon un tracé répondant aux nouveaux impératifs de la stratégie militaire, s'accompagne d'un programme architectural de célébration civique et mythologique qui associe étroitement la cité au port<sup>65</sup>. Plusieurs fontaines sont réalisées, couronnant un ensemble de travaux d'adduction d'eau commencé au XV<sup>e</sup> siècle avec la construction de la fontaine d'Arion (cheval né des amours de Neptune et de Cérès) dans le borgo San Giovanni, et poursuivi en 1530 avec l'aqueduc amenant l'eau de la *fumara* de Camaro dans la ville. La cité confie alors en 1547 à l'architecte florentin Giovanni Montorsoli la création de deux fontaines monumentales: la fontaine d'Orion, fils de Neptune, géant fondateur de la cité, face au Duomo, achevée en 1553; et la fontaine de Neptune, faisant face à la cité, terrassant Charybde et Scylla enchaînés à ses pieds, située sur le front de mer, à proximité de la Douane. Les deux fontaines étaient alignées dans l'axe de la Lanterne de San Ranieri, dont le chantier fut également confié à Montorsoli en 1555. Le chantier fut complété par la construction à partir de 1561 d'une loge et d'un palais sénatorial abritant le trésor de la cité près de la fontaine de Neptune, et à partir de 1563 du palais

<sup>64</sup> C.D. Gallo, *Annali...* cit., t. 1, p. 258.

<sup>65</sup> G. Giorgianni, *La Festa della Madonna Assunta a Messina*, Società Messinese di Storia Patria, Messine, 1995 («Archivio Storico Messinese», n° 68).



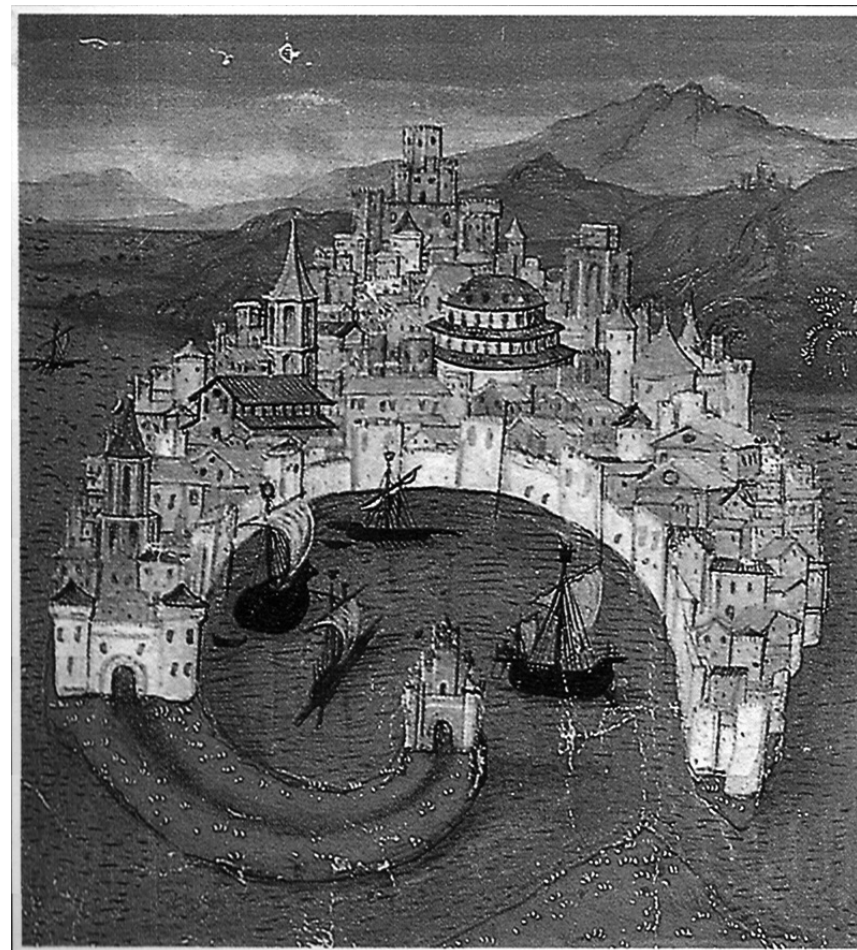
de la cour du stratigot et du palais des jurats près de la fontaine d'Orion. L'ensemble délivre un discours idéologique: grâce à son havre à l'abri des dangers du détroit, la cité est fille de la mer et de la prospérité du commerce maritime. Mais si la conscience municipale s'affirme, le cœur symbolique du pouvoir reste *intra muros* à proximité de la cathédrale.

### Conclusion

En guise de conclusion, je voudrais faire quelques commentaires sur l'une des premières et des plus célèbres représentations iconographiques de Messine, qui me semble révélatrice de l'idéologie des élites locales à l'aube des temps modernes et de leur manière de penser les relations de la cité et de son port. Il s'agit d'une enluminure du début du XVI<sup>e</sup> siècle illustrant le *De Laudibus Messanae* du poète messinois Angelo Callimaco (fig. 7).

La ville y est représentée de façon symbolique, sans souci de réalisme topographique, vue depuis Reggio, selon une orientation qu'on retrouve plus tard dans la quasi-totalité des vues de Messine jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le port est figuré dans sa plus simple expression: une étendue d'eau, fermée par une bande de terre incurvée, abritant quelques navires dont la fonction graphique est uniquement de signifier le port. Aucune infrastructure n'apparaît, pas même l'arsenal ou le phare de Saint-Rainier. À l'inverse, la cité est représentée par les attributs les plus classiques de l'iconographie urbaine médiévale: la muraille clôt une ville toute en verticalité, dominée par les lieux symboliques du pouvoir civil (le palais royal, le château de Matagrifone) et religieux (la cathédrale, l'église de l'Annonciation des Catalans, au dôme très reconnaissable, le monastère du Saint-Sauveur). La cité semble presque sortir de l'eau, sans solution de continuité entre la mer et la muraille. L'arc de la Langue du Faro se prolonge pour donner à la cité une forme circulaire, image classique de la perfection.

Tout se passe donc comme si, dans l'ordre des représentations, la réalité matérielle du port était gommée au profit des signes les plus manifestes de l'urbanité. Autrement dit, si Messine est d'abord un port par nature, elle se pense avant tout comme une cité. Le port n'en est que la matrice, et la «faucille» de la langue du Faro acquiert ici une fonction avant tout héraldique.



**Fig. 7** – Miniature de *De Laudibus Messanae* d'Angelo Callimaco, Rome, Bibliothèque Nationale, ms. Vitt. Em. 55, f. 18v. Pour une vision en couleur se reporter au cahier central

Corrado Zedda

CAGLIARI. LE ISTITUZIONI E I COMMERCII FRA XI E XIII  
SECOLO

1. *Riflessioni preliminari su alcuni luoghi comuni storiografici*

Il problema di una rinnovata riflessione sullo stato della medievistica in Sardegna si pone oggi in maniera ineludibile, soprattutto in seguito ai risultati raggiunti dalle più recenti ricerche interdisciplinari. È ormai evidente che nuovi contributi all'indagine scientifica potranno venire, oltre che da una più accentuata interdisciplinarietà nell'impostazione metodologica, anche da un profondo riesame del patrimonio documentario pervenutoci, che non si basi sull'accettazione acritica della storiografia abitualmente considerata, la quale si poggia talvolta su una lettura poco rigorosa delle fonti disponibili.<sup>1</sup> Ciò ha contribuito a collocare in modo poco nitido la Sardegna all'interno di un Mediterraneo peraltro da rileggersi in una prospettiva per alcuni tratti differente da quella dell'abituale ricostruzione braudeliana, come evidenziato da alcune recenti opere di sintesi<sup>2</sup>.

La storia del Medioevo sardo e della sua organizzazione peculiare in quattro entità territoriali, i giudicati, si comprende meglio tenendo conto dell'interazione coi complessi circuiti della politica internazionale (in particolare i rapporti con la Sede Apostolica

---

<sup>1</sup> Per un primo approccio rimando a C. Zedda, *Sardinia and the Mediterranean in the Middle Ages: a reconsideration of the historiography and new perspectives in research*, *Hand book of Medieval and Modern Sardinia*, Leiden, 2014.

<sup>2</sup> Si fa riferimento a P. Horden - N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, Oxford, 2000; C. Wickam, *Framing the Early Middle Ages*, Oxford, 2005; D. Abulafia, *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, Oxford, 2011 (edizione italiana, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, Milano, 2013).

e con l'autorità imperiale), ai quali l'isola fu sempre strettamente collegata, anche nei momenti di presunto maggiore isolamento.

Generalmente si ritiene invece che Pisa abbia sempre avuto il monopolio delle rotte da e verso la Sardegna e il controllo di fatto dell'isola fin dall'inizio della storia dei giudicati<sup>3</sup>. Una convinzione dalla quale credo che si possa cominciare parzialmente a dissentire, in quanto la più recente storiografia sul Tirreno medioevale sta evidenziando come il mondo italico della fine dell'XI secolo e degli inizi del XII era qualcosa di ancora diverso rispetto al panorama politico che si sarebbe affermato verso il terzo - quarto decennio, dopo il passaggio cruciale segnato dall'incoronazione di Ruggero re di Sicilia nel 1130 e in seguito alla risoluzione dello scisma all'interno della Chiesa, fra Anacleto II e Innocenzo II (1130-1138)<sup>4</sup>.

Per quei fluttuanti e incerti primi decenni del XII secolo, fino alla spedizione delle Baleari e anche oltre, Pisa non sembra avere avuto il monopolio delle rotte tirreniche<sup>5</sup> e del resto la documentazione sui rapporti Pisa - Sardegna - Genova, nonostante l'attestazione di contatti ormai abituali e importanti fra le due sponde del Tirreno, non segnala una posizione di monopolio delle due città marinare in Sardegna per quel periodo. I Pisani, è vero, ottengono l'esenzione del teloneo nel giudicato di Torres, grazie alla concessione del cosiddetto *Privilegio Logudorese*<sup>6</sup> ma esso è, appunto, una

libera concessione del giudice turritano, che ricompensa i suoi amici pisani per l'aiuto fornitogli con il prestigioso riconoscimento. E difatti, anche in altri porti mediterranei venivano rilasciati simili privilegi, senza che ciò comportasse automaticamente una perdita di giurisdizione per il concedente a favore del concessionario o una strategia di dismissione di qualunque diritto portuale e doganale. Più realisticamente, i Pisani e in second'ordine i Genovesi divennero i principali partner commerciali dei giudici sardi, ai quali offrirono la loro interessata protezione navale in cambio di privilegi commerciali.

Il *Privilegio Logudorese*, nonostante l'ampiezza degli studi sull'argomento, propone ancora oggi stimolanti riflessioni sulla realtà sarda dell'XI e del XII secolo, specialmente se lo studiamo comparativamente con altra documentazione giunta fino a noi. Sembra tuttavia difficile dare credito a un parallelo sviluppo pisano nel giudicato cagliaritano prima della guerra balearica. La veridicità delle concessioni a favore dei pisani che sarebbero state effettuate intorno al 1103 dal giudice reggente Turbino, è dubbia per il tenore dei contenuti e per le modalità con cui tali concessioni ci sono pervenute<sup>7</sup>. Anche il noto episodio dell'attacco di pira-

<sup>3</sup> Il dibattito sui caratteri dei giudicati sardi ha ripreso vigore in seguito allo studio di A. Mastruzzo, *Un "diploma" senza cancelleria. Un "re" senza regno? Strategie documentarie di penetrazione coloniale in Sardegna*, «Bollettino Storico Pisano», LXXVII (2008), pp. 1-32; cfr. C. Zedda, *In margine a "Un diploma senza cancelleria" di Antonino Mastruzzo*, «Bollettino Storico Pisano», LXXVIII (2009), pp. 155-168 e sullo stesso volume, A. Mastruzzo, *Una postilla sarda*, pp. 168-171; A. Soddu, *Iudices atque reges. Riflessioni su un saggio di Antonino Mastruzzo*, in «Bollettino Storico Pisano», LXXXII (2013), pp. 189-196.

<sup>4</sup> Rimando agli atti di prossima uscita del convegno: *Framing Anacletus II (Anti) Pope, 1130-1138*, Congresso Internazionale di Studi, Roma, 10-12 aprile 2013.

<sup>5</sup> P. Skinner, *Family Power in Southern Italy: the duchy of Gaeta, 850-1139*, Cambridge, 1995, (seconda edizione Cambridge, 2003); G.-A. Loud, *Church and society in the Norman Principality of Capua, 1058-1197*, Oxford, 1985; U. Schwarz, *Amalfi nell'alto Medioevo*, Presso la sede del Centro [di cultura e storia amalfitana], Amalfi, 2002 (I edizione Salerno-Roma 1980); V. Beolchini, P. Delogu, *La nobiltà romana altomedievale in città e fuori. Il caso di Tusculum, La nobiltà romana nel Medioevo*, a cura di S. Carocci, Roma, 2006, pp. 137-169 e soprattutto, V. Beolchini, *Tusculum. Una roccaforte dinastica a controllo della Valle Latina*, Roma, 2006; L. Carriero, *La città medievale. Insediamento, economia e società nei documenti napoletani del X secolo*, Raleigh, 2012.

<sup>6</sup> La datazione e l'interpretazione del *Privilegio Logudorese* sono oggetto di lunghi dibattiti, cfr. A. Petrucci, A. Mastruzzo, *Alle origini della 'scripta' sarda: il privile-*

*gio logudorese*, in «Michigan Romance Studies», 16 (1996), pp. 201-214. La discussione dura tuttora, cfr. E. Blasco Ferrer *Consuntivo delle riflessioni sul cosiddetto privilegio logudorese*, «Bollettino Storico Pisano», LXX (2001), pp. 9-41, il quale ne posticipa la datazione di quarant'anni e assegna lo stesso all'area politica e culturale arborense, e la risposta di A. Petrucci, A. Mastruzzo, *Ancora a proposito del privilegio logudorese*, «Bollettino Storico Pisano», LXXI (2002), p. 217, i quali confermano l'appartenenza del documento all'area logudorese, per gli anni 1080-1085.

<sup>7</sup> L.A. Muratori, *Antiquitates Italicae Medii Aevi*, Tomus Secundus, Milano, 1739, Dissertazione XXXII, coll. 1055-1056; ripreso e commentato da P. Tola, *Codex Diplomaticus Sardiniae*, Torino, 1861 (riedizione, Sassari, 1984) [in seguito CDS], sec. XII, doc. I, pp. 177-178. La carta del giudice Turbino venne consegnata al Muratori da Ottavio de Abramo, canonico della Primaziale pisana del XVIII secolo e autore dell'opera *Pisanae Primatialis Dignitatum ac Prebendarum omnium Descriptio*, manoscritto dell'Archivio Capitolare di Pisa, 3 volumi, Pisa, 1725. Da queste notizie possiamo supporre che la carta di Turbino, oggi non più reperibile, fosse conservata nell'Archivio Capitolare di Pisa ma questo non ci consente di appurarne il grado di genuinità o la sua reale esistenza, dato che il de Abramo è stato da tempo riconosciuto come il più noto falsario della storia di Pisa, magistralmente smascherato e bollato un secolo fa da P.-F. Kehr, *Der angebliche Brief Paschals II. an die Consuln von Pisa und andere Pisaner Fälschungen*, «Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken», 6 (1904), pp. 316-342. Per ulteriori approfondimenti sulle falsificazioni del de Abramo cfr. E. Stagni, *Fra epigrafi e cronache: Pisa, consoli e Pandette dal 1135 alla "leggenda amalfitana" (I)*, «Bollettino Storico Pisano», LXXIV (2005) pp. 547-590, in particolare pp. 573-575.



ti pisani contro i monaci cassinesi diretti in Sardegna, nel 1063, con la convinzione da parte pisana di avere l'esclusiva degli affari dell'isola e addirittura di un suo controllo, si inserisce al contrario nel contesto di un'isola posta sotto la tutela della Sede Apostolica e i cui rapporti internazionali non devono essere compromessi da chicchessia, fossero anche le navi pisane<sup>8</sup>.

I pisani, dunque, attuano le loro strategie in Sardegna, sicuramente con più forza e lungimiranza rispetto ad altri<sup>9</sup>, ma dobbiamo, credo, cominciare a pensare anche per la Sardegna che la risoluzione dello scisma del 1130-1138 fu davvero lo spartiacque fra un "prima" e un "dopo", in seguito al quale gli equilibri e i rapporti di potere all'interno del Mediterraneo centrale si modificarono sostanzialmente e significativamente, come insegnano le vicende fra Pisa da una parte e Amalfi, Napoli e Gaeta nei primi anni del regno di Ruggero di Sicilia.

Durante l'XI secolo, accettare l'alta autorità della Sede Apostolica aveva significato per i giudici sardi porsi sotto un ombrello protettivo che garantisse da intrusioni esterne nei confronti dell'istituzione giudiciale e del proprio potere personale<sup>10</sup>. E così era stato:

<sup>8</sup> Il racconto dell'episodio è in MGH, *Die Chronik von Montecassino*, a cura di H. Hoffmann, *Scriptores*, Tomus XXXIV, Hannover, 1980, I, III, pp. 387-389. Un'interessante analisi degli avvenimenti e del contesto in cui erano inseriti l'ha fornita M. Ronzani, *Chiesa e «Civitas» di Pisa nella seconda metà del secolo XI: dall'avvento del vescovo Guido all'elevazione di Daiberto a metropolita di Corsica: 1060-1092*, Pisa, 1996, pp. 126-132.

<sup>9</sup> I giudici e gli arcivescovi cagliaritari attuarono in quegli anni un gioco su più fronti, coinvolgendo nella loro politica i Genovesi e i Pisani, attraverso le loro chiese di San Lorenzo e Santa Maria, i monaci Vittorini e la Sede Apostolica, nell'intento di consolidare il proprio potere e gli interessi della dinastia, bilanciando la presenza dei diversi attori extra isolani. Se il reggente Turbino aveva favorito la chiesa di Santa Maria di Pisa (CDS, sec. XII, doc. II, p. 178, anno 1103), il legittimo giudice Mariano Torchitorio, privilegiò il rapporto con San Lorenzo di Genova e con San Vitore di Marsiglia (CDS, sec. XII, doc. III, pp. 178-179, anno 1107; C. Zedda, "Amari iudicis" o "a manu iudicis"? Il ricordo di una regola procedurale non rispettata in una lettera dell'arcivescovo Guglielmo di Cagliari (1118), «RiMe», 9 (2012), pp. 5-41.

<sup>10</sup> Il porsi sotto l'ombrello protettivo della Sede Apostolica era stato raccomandato dallo stesso Gregorio VII, come si legge nell'ammonizione finale della sua lettera dell'ottobre 1080 al giudice di Cagliari Orzocco Torchitorio; il pontefice assicura il giudice che se si terrà fedele alla Chiesa di Roma non dovrà temere alcuna invasione dall'esterno ma che, anzi, sarà ancora più protetto per mezzo della benevolenza pontificia: "Igitur quia devotionem beato Petro te habere in legato suo monstrasti, si eam, sicut oportet, servare volueris, non solum per nos nulli terram vestram vi ingrediendi licentia dabitur, sed etiam, si quis atemptaverit, et seculariter et spiritualiter prohibebitur a nobis ac repulsabitur" (MGH, *Das Register Gregors*, von E. Caspar, Berlin, 1920-1923, VIII, 10, p. 529).

la Sardegna giudiciale, aderendo progressivamente e con maggiore o minore convinzione a seconda del giudicato o del giudice al progetto gregoriano, aveva scelto il suo protettore, riconfermando la sua adesione anche nei decenni successivi a Gregorio, quando lo stesso impianto dello spazio tirrenico pareva essere stato messo in discussione. Ma per circa sessant'anni l'ombrello protettivo della Sede Apostolica aveva funzionato e i giudicati sardi, analogamente a quanto accaduto coi ducati campani, avevano prosperato in una situazione di relativo equilibrio, resa più stabile e gradita ai governanti locali da un'eccezionale tripartizione arcidiocesana.

In tale contesto i rapporti della Sardegna con Roma e il suo spazio geo politico sono stati finora poco indagati. Il litorale romano, tra la fine dell'XI e gli inizi del XII secolo era in gran parte vigilato dai conti di Tuscolo, i quali facevano perno sulla rocca da loro fondata fra la fine del X e gli inizi dell'XI secolo. Un sito che sarebbe stato spazzato via dalla nobiltà romana nel 1191, per cadere in un lungo oblio storiografico dal quale solo negli ultimi decenni è stato strappato, grazie a importanti campagne di scavo italo iberiche<sup>11</sup>.

Nel 1105 Tolomeo di Tuscolo concedeva a Oderisio, abate di Montecassino, una nave e la libertà di traffici tra Gaeta e la Sardegna<sup>12</sup>. Ora, il fatto che qualcosa di concreto come una nave e la possibilità di solcare il Tirreno da e verso la Sardegna, non solamente per motivi religiosi (Montecassino stava insediando dei suoi monaci nel giudicato di Torres), possano essere concesse da un'autorità territoriale extraisolana, deve credo farci riflettere, non solo sulla possibilità concreta di esercitare tale autorità ma anche sulle radici giuridiche dalle quali i conti di Tuscolo traevano tale autorità<sup>13</sup>. Per questo motivo la fonte del 1105, che si colloca in un

<sup>11</sup> V. Beolchini, *Tusculum...* cit. Per un'efficace sintesi del contesto litoraneo laziale si veda C. Wickham, *Roma medievale. Crisi e stabilità di una città, 900-1150*, Roma, 2013.

<sup>12</sup> *Chronica Monasterii Casinensis, Monumenta Germaniae Historica* (in seguito MGH), *Scriptores*, VII, Hannover, 1846, IV, 492, c. 25: "Ego Ptolomeus gratia Dei consul atque comes Tusculane affido tibi abbati Oderisio tuisque successoribus unum navidium in qualicumque navidio sunt tui monachi ut securi sint in mari et in terra a me et mei hominibus ipsi et omnia mercimonia eorum et homines qui inventi fuerint in ipso navidio eundo Sardineam et redeundo Gagietam". La fonte è stata ripresa da V. Beolchini, *Tusculum...* cit., pp. 83; 410.

<sup>13</sup> Un provvedimento simile era stato emanato nel 1053 da papa Leone IX in favore di Richerio, abate di Montecassino, si veda *Chronica Monasterii Casinensis*, MGH, *Scriptores*, VII L. II. c. 84. p. 685, ora ed. H. Hoffmann, *Die Chronik von Montecassino*, MGH, *Scriptores* 34, Hannover, 1980.



periodo in cui tutto era ancora in gioco sui litorali tirrenici, può costituire un ulteriore indizio del fatto che a cavallo dei due secoli e prima dei rivolgimenti dello scisma fra Anacleto e Innocenzo, il Tirreno centrale era ancora uno spazio in cui agiva una pluralità di attori.

Come propone Raimondo Pinna in un suo studio in fase di elaborazione, nell'ottica della Sardegna, il doppio attacco di Pisa ad Amalfi del 1135/1137 va posizionato nel contesto dell'obiettivo del Comune di Pisa di ottenere il monopolio dei rapporti marittimi tirrenici con la Sardegna e con le sue città principali<sup>14</sup>. L'attacco pisano ad Amalfi sembra quindi portato per distruggere alla base la capacità marittima di quest'ultima per impedire alla città, e soprattutto, in previsione, al neonato e ben più potente regno di Sicilia di Ruggero, di mantenere rapporti stabili con la Sardegna.

Questi rapporti a tutt'oggi sono certo solo ipotizzabili e non dimostrati, ma occorrerà notare che i consoli dei mercanti in Sardegna conoscono le loro prime menzioni proprio verso gli anni Quaranta del XII secolo<sup>15</sup>, quando si dovette manifestare un fatto nuovo che cambiò gli equilibri: il conseguimento di una posizione di monopolio in Sardegna da parte pisana. Prima di quel momento sul Tirreno restavano in gioco altri potentati territoriali, i quali, come sta emergendo dalle fonti, avevano accesso ai porti sardi o erano comunque interessati, a vari livelli, all'isola. Tra questi, gli amalfitani potevano diventare un serio concorrente per i traffici pisani,

<sup>14</sup> U. Schwarz, *Amalfi...* cit. Si vedano inoltre G. Ammannati, *La lettera dei consoli pisani ai Gaetani: il ritrovamento dell'originale e una nuova proposta di datazione*, in «Bollettino Storico Pisano», LXXIV (2005), pp. 69-81 e E. Stagni, *Fra epigrafi e cronache...* cit.

<sup>15</sup> Si citano qui le tre edizioni di riferimento degli Statuti pisani. La prima è quella di F. Bonaini, *Statuti inediti della Città di Pisa dal XII al XIV secolo raccolti ed illustrati per cura del Prof. Francesco Bonaini*, Vol. II, Firenze, 1870, *Constitutum Usus*, pp. 905-906 (con l'elenco dei porti in cui risiedevano i mercanti e i consoli pisani); p. 975 (provvedimento risalente però al periodo in cui già esisteva il Castello di Castro di Cagliari). Una nuova edizione della fonte è stata data da P. Vignoli (a cura di), *I Costituti della Legge e dell'Uso di Pisa (sec. XII). Edizione critica integrale del testo tradito dal "codice Yale" (Ms. Beinecke Library 415). Studio introduttivo e testo, con appendici*, Roma, 2003 (Fonti per la Storia dell'Italia medievale. Antiquitates, 23), pp. 230-232; 314-315; 335-342. Si veda infine la recente edizione tedesca: G. Schmitt-Gaedeke, *Die Constituta legis et usus von Pisa (1160), Gesetzbuch im Kosmos hochmittelalterlicher Rechtsgelehrtheit*, Berlin, 2009, pp. 254; 285-286. La fonte è stata ripresa negli anni da diversi studiosi, cfr. in particolare G. Volpe, *Studi sulle Istituzioni comunali a Pisa: Città e contado, consoli e podestà, Sec. XII-XIII*, Pisa, 1902 (riedizione, Firenze, 1970), p. 347, note 3-4.

nell'ottica di un indirizzamento di flussi di commercio e di denaro verso il neonato regno normanno, insieme a Genova, nemica naturale di Pisa. Abbiamo testimonianze di contatti che sembrano, se non frequenti, almeno abituali fra la Sardegna e i ducati campani e con Amalfi in particolare: dagli aiuti congiunti verso l'isola fra IX e X secolo al tramite amalfitano per i rapporti fra la Sardegna e Cordova sempre nel X secolo<sup>16</sup>, fino al ricordo di politiche comuni lungo le due sponde tirreniche ancora durante l'XI-XII secolo<sup>17</sup>.

Certo, quelle di Pisa e Genova erano due flotte molto potenti per la cristianità nel Tirreno, questo però da solo non bastava a farne i controllori assoluti delle rotte marittime e soprattutto delle politiche internazionali, che dipendevano da fattori più complessi della sola forza militare e marittima. E tra l'altro, ancora per tutto l'XI secolo e gli inizi del XII, la stessa Pisa era inserita in un sistema giuridico superiore, quello del regno italico, attraverso la marca di Tuscia.

Anacronismo e apriorismo sono dunque pericoli sempre presenti nell'interpretazione dello storico contemporaneo e un punto che va sottolineato in questa analisi, ovvio fino a un certo punto, è che il periodo cronologico in cui si svilupparono i giudicati sardi

<sup>16</sup> *Crónica del califa 'Abd ar-Rahmân III an-Nâsir entre los años 912-942 (al-Muqtabis V)*, edición. a cura de P. Chalmeta, F. Corriente, Zaragoza, 1981, p. 358. Cfr. C. Renzi Rizzo, *I rapporti diplomatici fra il re Ugo di Provenza e il califfo 'Abd ar-Rahmân III: fonti cristiane e fonti arabe a confronto*, G. Berti, C. Renzi Rizzo, M. Tangheroni, *Il mare, la terra, il ferro: ricerche su Pisa medievale (secoli VII-XIII)*, Pisa, 2004, pp. 247-278.

<sup>17</sup> Secondo G.-A. Loud, *Church and society* cit., p. 51, la più importante concessione a Montecassino fu quella del marzo 1066 di Torre del Mare, alla foce del Garigliano, che forniva all'abbazia un corridoio verso il mare, consentendole di far operare proprie navi. Nel XII secolo le famiglie romane dei Frangipane e Tuscolo emisero carte di protezione per le navi del monastero, come quella ricordata del 1105. Le concessioni furono anche per navi sulle quali viaggiavano i monaci casinesi, visto che la salvaguardia veniva successivamente estesa anche alle navi di Gaeta o di altre città, delle quali presumibilmente dovevano servirsi i monaci, cfr. *De libertate navis in Portu Romano, Tabularium Casinense*, Tomus Secundus, *Codex Diplomaticus Caietanus*, Montecassino, 1891 (riedizione, Sora, 1925), n° 312, p. 234: "Nos Leo Romanorum Consul et Leo Frangipane Cincio Frangipane, et Petrus Frangipane, Filippus de Aberico Heinricus de Sancto Eustratio una cum sexaginta Senatoribus et cuncto populo Romano Urbis concedimus in perpetuum pro amore Sancti Benedicti Confessoris, ut monachi cum navibus secure pergant omni tempore pro mercede anime nostre ac parentum nostrorum sive Cajetanorum sit navis, sive cuiuscumque. Tempore Honorii Pape II militaris dignitas hoberedientibus pacem, rebellibus arma". Si ricordino, infine, i desideri di infeudazione della Sardegna espressi dai normanni a Gregorio VII (MGH, *Das Register*, VIII, 10).

non fu un insieme di “secoli di transizione”, né tantomeno, di “secoli preparatori” all’arrivo di qualcosa o qualcuno e che lo studioso deve pazientemente tenere in conto prima del compimento di un ineluttabile destino. Sono invece anni che devono essere studiati nella loro contemporaneità, in quello che si intendeva attuare in quel momento contingente, quando gli attori sul campo non potevano certo prevedere cosa sarebbe accaduto trenta, quaranta o cinquant’anni dopo.

## 2. La città di Cagliari tra fonti storiche, emergenze archeologiche e sovra interpretazioni dello storico moderno

Il passaggio storico e urbanistico dalla Cagliari romano bizantina a quella medioevale è da anni oggetto di un serrato confronto fra le proposte e le metodologie degli urbanisti, degli archeologi e degli storici *tout court*, tuttavia tale confronto non ha portato ancora a una sintesi pienamente convincente della storia urbana della città. Certo, il mondo antico era una cosa, il mondo altomedievale un altro e quello medioevale un altro ancora, non di rado però, quando si appropria il contesto medioevale e si prova a ragionare di continuità fra le diverse epoche, si incorre nell’errore di parlare di Cagliari senza tenere conto di Santa Igia, la città non più romana e non ancora pisana vissuta fra l’XI e il XIII secolo, che fu la capitale del regno giudicale. Un’idea di città che è ostica anche solo da immaginare, dal momento che stiamo parlando di un centro oggi praticamente scomparso nel nulla, del quale non sappiamo né dove fosse esattamente ubicato né quali fossero la sua struttura urbana e le sue peculiarità architettoniche<sup>18</sup>.

Le interpretazioni portate avanti soprattutto dagli archeologi concordano sostanzialmente sul fatto che Santa Igia sia da porsi in stretta continuità con la Karales romana<sup>19</sup>, sebbene il cuore

<sup>18</sup> Le principali opere su Santa Igia sono AA. VV., *S. Igia, capitale giudicale: contributi all’Incontro di studio “Storia, ambiente fisico e insediamenti umani nel territorio di S. Gilla”* (Cagliari), 3-5 novembre 1983, Pisa, 1986; R. Pinna, *Santa Igia, La città del giudice Guglielmo*, Cagliari, 2010.

<sup>19</sup> L. Pani Ermini, *Note sulla topografia del territorio di S. Gilla dal periodo tardoromano al medioevo: problemi archeologici e prospettive di ricerca*, in AA. VV., *Santa Igia cit.*, pp. 203-211, ora in Idem, *Forma e cultura della città altomedievale. Scritti scelti*, a cura di A. M. Giuntella, M. Salvatore, Spoleto, 2001; D. Salvi, *Cagliari: l’area archeologica di Santa Gilla, Ai confini dell’Impero. Storia, arte e archeologia*

della *civitas* paia spostarsi più a occidente rispetto al passato, tuttavia è ancora da capire come la città antica abbia proseguito la sua esistenza durante il primo Medioevo e quale valore dobbiamo assegnare a fenomeni come l’architettura rupestre<sup>20</sup>, la presenza di tracce islamiche<sup>21</sup> o la nascita di nuovi insediamenti monastici ed ecclesiastici in generale nel territorio della *civitas*<sup>22</sup>.

La grande importanza data all’opera degli ordini monastici nello sviluppo urbanistico di Cagliari e di altri centri sardi è probabilmente da riconsiderare, soprattutto tenendo conto di un’osservazione importante. Fra l’XI e il XII secolo abbiamo lo sviluppo di un potere universale, accentrato, quello del papato romano, in seguito alla riforma della Chiesa. Questo sviluppo tende ad opporsi all’analogo e concorrente sviluppo di un altro potere universale accentrato, quello imperiale. In un simile quadro generale l’azione di istituzioni, famiglie, ordini monastici, in qualsiasi area della cristianità, non può essere letta come autonoma da essi.

In Sardegna si sperimentarono azioni di tal tipo sotto l’influsso costante del dialogo con i poteri accentrati; ciò avvenne perché il potere politico giudicale fu il garante dell’attuazione di queste azioni e d’altronde, il riesame della documentazione sembra eviden-

della *Sardegna bizantina*, a cura di P. Corrias, S. Cosentino, Cagliari, 2002, pp. 231-235; R. Martorelli, D. Mureddu (a cura di), *Archeologia urbana a Cagliari Scavi in Vico III Lanusei (1996-1997)*, Cagliari, 2006.

<sup>20</sup> M. A. Mongiu, *Lo stagno di Santa Gilla: margine della città, Santa Gilla tra passato e futuro*, a cura di G. Angioni, Cagliari, 1996, pp. 121-156.

<sup>21</sup> Piero Fois ha recentemente pubblicato con Donatella Salvi un’iscrizione araba del X secolo trovata nella chiesa di San Saturnino di Cagliari, cfr. D. Salvi, *Parole per caso. Antiche e nuove iscrizioni funerarie senza contesto a Cagliari e dintorni, L’epigrafe di Marcus Arrecinus Heliuss. Esegesi di un reperto*. Atti della giornata di studi, Senorbì, 23 Aprile 2010, Senorbì, 2011, pp. 107-134. Nuovi dati sono emersi dal convegno di studi: «Settecento – Millecento. Storia, archeologia e arte nei “secoli bui” del Mediterraneo», Cagliari, 17-19 ottobre 2012, i cui atti sono in corso di pubblicazione. Per un quadro di insieme cfr. C. Zedda, R. Pinna, *La nascita dei Giudicati. Proposta per lo scioglimento di un enigma storiografico*, «Archivio Storico Giuridico Sardo di Sassari», Nuova serie, n° 12 (2007), pp. 27-118.

<sup>22</sup> A. Boscolo, *L’abbazia di San Vittore, Pisa e la Sardegna*, Padova, 1958; G. Colombini, *Dai Cassinesi ai Cistercensi. Il monachesimo benedettino in Sardegna nell’età giudicale (XI-XIII secolo)*, Introduzione di M.-L. Ceccarelli Lemut, Cagliari, 2012; R. Martorelli, *Martiri e devozione nella Sardegna altomedievale e medioevale. Archeologia storia tradizione*, Testi e monografie Pontificia Facoltà teologica della Sardegna, 1, Cagliari, 2012; idem, *Krly-Villa Sanctae Igiae (Cagliari). Alcune considerazioni sulla rioccupazione dell’area urbana di età fenicio-punica in età giudicale*, *Epi Oinopa Ponton. Studi sul Mediterraneo Antico*, in ricordo di Giovanni Tore, a cura di C. Del Vais, Oristano, 2012, pp. 695-714.

ziare il ruolo dei giudici e dei *mayorales* locali nelle politiche urbanistiche e architettoniche dei giudicati<sup>23</sup>. Quel che intendo porre in evidenza, dunque, è che l'azione dei signori locali fu da un lato autonoma, dall'altro tendenzialmente rispettosa degli equilibri stabiliti con la Sede Apostolica. Un *modus operandi* che teneva conto allo stesso tempo delle esigenze locali e delle contingenze politiche ed economiche con le quali i poteri locali dovettero sempre rapportarsi.

Per tali ragioni occorre evitare di far passare l'idea di un Medioevo sardo continuo e senza cesure fino alla conquista aragonese del 1323. Non fu così, perché l'occupazione del Monte di Castro a Cagliari e la costruzione dell'omonimo Castello a partire dal 1215, con l'affermazione della sua demanialità da parte del comune di Pisa, costituì la vera rottura con l'organizzazione politica e urbanistica giudicale. E il comune di Pisa impiegò decenni per abbattere il giudicato di Cagliari, dopo di che si aprirono le porte all'ingresso di impostazioni urbanistiche nuove, in seguito alle quali si può parlare di sviluppo di una nuova urbanistica in Sardegna<sup>24</sup>.

Certo, è poi importante notare che la nascita di nuove città progettate fra XIII e XIV secolo fu legata anche alla presenza di comunità mercantili, alla costruzione di loro *hospicia* o fondaci, alla presenza di alcune chiese presso strutture portuali o vie di comunicazione. Ma le comunità mercantili non ebbero mai alcuna forza giuridica per accelerare fasi di nascita urbane: esse si stanziavano in luoghi ben definiti dopo avere ottenuto il permesso dall'autorità del luogo, dopodiché cercavano di sfruttare le contraddizioni e i conflitti esistenti all'interno della realtà locale, per espandersi, ma sempre senza una progettualità di grande respiro a meno che non fosse sostenuta con forza e costanza dal comune di origine.

### 3. Il commercio a Cagliari nel XII secolo

Nel XII secolo Cagliari era una piazza dove si potevano concludere buoni affari, per essere la capitale del giudicato e il centro forse più importante dell'isola, ma ben presto tale ruolo si collegò con la necessità per i centri mercantili più importanti del tempo di

assicurarsi in loco uno scalo o una base stabile a condizioni vantaggiose per garantire il flusso dei loro traffici, sia nella direzione Occidente - Levante, sia in quella Settentrione - Meridione, con destinazione finale le piazze maghrebine.

Cagliari denuncia tuttavia due problematiche di fondo, strettamente collegate fra loro: la mancanza di una vera e propria flotta indigena e i controversi ed altalenanti rapporti con Genova e Pisa, sia nel periodo fluttuante dell'XI secolo, sia, soprattutto, a partire dalla metà del XII secolo.

Sull'esistenza o meno di flotte gestite dai giudici sardi, va detto che nella documentazione a noi pervenuta non si fa mai riferimento a una qualche flotta "sarda" in senso stretto: l'isola sembra essere stata non tanto un centro passivo quanto appaltatore dei suoi traffici a operatori esterni, che trattavano le condizioni del commercio col potere locale senza che per questo si debba parlare di una vera e propria colonizzazione<sup>25</sup>. Una tipologia di scambi che è stata riconosciuta anche per altre aree tirreniche, sia nel Medioevo che nell'Età Moderna<sup>26</sup>.

Diverso il discorso per quanto riguarda la gestione navale dei traffici esterni all'isola, che, se appare influenzata in larga parte dagli operatori esterni (in particolare Pisani e Genovesi), non sembra possa essere negata totalmente per i secoli del Medioevo, in particolare prima della definitiva affermazione marittima di Pisa in seguito agli esiti dello scisma del 1130-1138. Dopo quella data, i rapporti di forza nel Tirreno cambiano in modo sostanziale a favore di Pisa e, sia pure non nella stessa misura, a favore di Genova. Come detto precedentemente, il fatto che l'elenco dei consoli dei mercanti in Sardegna abbia inizio negli anni Quaranta del XII secolo testimonia che i pisani avevano ormai conseguito una posizione di monopolio nell'isola, ma tale monopolio era messo in discussione dall'azione dei rivali genovesi, che intendevano, al pari dei pisani, costruire un loro personale spazio di azione lungo l'asse Corsica - Sardegna, che veicolasse efficacemente gli interessi cittadini sulla direzione nord - sud del Tirreno.

<sup>23</sup> Cfr. C. Zedda, "Amani iudicis" cit.

<sup>24</sup> Per un'introduzione al tema si rimanda a M. Cadinu, *Urbanistica medievale in Sardegna*, Roma, 2001.

<sup>25</sup> L'immagine di Pisa e Genova che per oltre duecento anni riescono a fare in Sardegna quello che non riuscirono a fare a pochi chilometri da casa loro, esercitando per questo fin da subito un rigido e ininterrotto controllo coloniale sull'isola, appare oggi come un paradigma storiografico superato, nella sua fragile semplicità.

<sup>26</sup> Per una sintesi cfr. D. Abulafia, *Le due Italie. Relazioni economiche fra il regno normanno di Sicilia e i comuni settentrionali*, Napoli, 1991.

I Pisani sembrano essere i principali protagonisti del traffico marittimo e commerciale cagliaritano fino alla seconda metà del XII secolo, ma la conclusione della seconda guerra fra Genova e Pisa (1162-1175) comportò un'affermazione degli interessi genovesi nel cagliaritano, ai danni di quelli pisani: nel 1174, infatti, il giudice Pietro Torchitorio concesse a Genova l'utilizzo dei suoi scali e lo sfruttamento del fondaco cagliaritano di *Portu de Gruttis*, proibendolo ai pisani, che prima vi avevano libero accesso<sup>27</sup>.

Dagli accordi con Genova, poi rinnovati nel 1176<sup>28</sup>, si deducono il funzionamento del commercio e le attività dei mercanti nel porto di Cagliari e il difficile controllo del potere da parte del giudice Pietro Torchitorio nel suo giudicato.

Con il trattato da lui firmato, il giudice concedeva ai genovesi i diritti di commerciare in esclusiva nel proprio giudicato escludendone i pisani; se questi per qualche motivo vi si fossero recati, avrebbero potuto restarvi non oltre tre giorni, trascorsi i quali i genovesi avrebbero avuto il diritto di trattenerli e toglierli i beni, senza l'intervento del giudice e dei suoi ufficiali. Tale concessione lasciava così ai genovesi il diritto di giudicare e agire all'interno del giudicato per quella specifica eventualità.

Veniva poi dato ai genovesi il porto di *Gruttis* con le sue pertinenze, alle stesse condizioni in cui lo tennero precedentemente i pisani. È difficile capire quali fossero queste pertinenze e quali le condizioni date ma sembra di capire che le pertinenze fossero l'area intorno al porto, quindi i fondaci nelle vicinanze.

Ancora, il giudice concedeva l'estrazione del sale ai genovesi, questa clausola degli accordi fornisce un solido indizio del fatto che le saline fossero sotto il controllo demaniale. A suggerire la demanialità delle saline, vi era la clausola secondo la quale una parte dei diritti sul loro sfruttamento rimaneva appannaggio esclusivo del giudice, il quale con la convenzione si impegnavano a non cedere parte del suo sale ai pisani senza prima aver consultato il console dei genovesi a Cagliari. Naturalmente, il giudice avrebbe potuto commerciare liberamente il sale con tutti quegli altri mercanti che non fossero stati pisani.

Il giudice si impegnavano inoltre a risolvere a Genova, ogni anno e per cinque anni, 500 lire in merci secondo il valore che fruttavano nel giudicato di Cagliari e secondo quanto sarebbe stato stimato da due *negotiatores*, uno genovese e uno cagliaritano. Si deve qui notare la distinzione fra i due personaggi, il primo straniero e il secondo evidentemente locale, non potendo essere certamente pisano. Quindi si dovrà concludere che a Cagliari esisteva un ceto mercantile autoctono, in grado di effettuare e stimare complesse trattative commerciali. Il negoziatore, infatti, è figura diversa da quella del mercante, essendo il primo una sorta di sensale, un esperto di contrattazioni a terra, un esperto dei cambi monetari. Quindi una figura "specializzata" la cui presenza era fondamentale in ogni piazza commerciale di un certo rilievo. Dal momento che figure simili dovevano essere dotate di una preparazione specifica, ci si dovrà chiedere se esistesse nella Cagliari del XII secolo un centro in cui si educavano i rappresentanti dell'élite cittadina a gestire simili competenze e forse proprio la figura del *major de portu* potrebbe rientrare in tale tipologia.

Altra concessione importante era quella della corte di Thefaraxi, con tutto quel che la riguardava, in servi, ancelle e beni, mobili e immobili. In questo caso il giudice stava alienando, per la prima volta nella storia cagliaritana, una porzione di territorio giudicale in favore di un soggetto straniero, al quale faceva ulteriori e notevoli concessioni. Pietro, infatti, avrebbe dovuto fornire aiuto militare ai genovesi per salvaguardare le loro posizioni nel giudicato d'Arborea e ciò si ricollega al tentativo genovese di impiantare solide basi commerciali a Oristano, in modo da saldare fra loro un sistema di scali, di esenzioni e di concessioni in regime di monopolio che essi stavano costruendo anche a danno dei nemici pisani.

A garanzia dell'alleato ligure, il giudice Pietro avrebbe dovuto far rispettare questi accordi nel suo giudicato. Egli si impegnavano così a far giurare la convenzione a cento laici del cagliaritano (si noti la specificazione che doveva trattarsi di laici e non di ecclesiastici), i quali sarebbero stati scelti e nominati dal console genovese a Cagliari. Si tratta di un punto davvero importante, perché Genova e lo stesso giudice dovevano essere sicuri che i sardi rimanessero fedeli al loro signore. Quello che veniva richiesto, in sostanza, era il giuramento collettivo, pratica usuale nei comuni italiani di quell'epoca e il cui ricorso anche in Sardegna allinea i comportamenti della

<sup>27</sup> CDS, sec. XII, doc. CII, pp. 244-245.

<sup>28</sup> CDS, sec. XII, doc. CVII, pp. 249-250.



politica isolana a quelli del Continente. Il fatto che si ricorra al giuramento collettivo è forse una spia che potrebbe segnalare problemi di compattezza e fedeltà nel regno giudicale cagliaritano.

La convenzione del 1174 venne rinnovata due anni dopo, molto in anticipo sui tempi stabiliti, se si pensa che uno dei punti dell'accordo precedente prevedeva la consegna da parte del giudice di 500 lire ogni anno per cinque anni e, quindi, la convenzione doveva prevedere una validità perlomeno quinquennale. Il rinnovo si era reso necessario perché alcuni punti dovevano essere modificati. E si tratta di punti cruciali, relativi all'esborso finanziario del giudice, al suo impegno personale e militare, alla sicurezza che la convenzione sarebbe stata rispettata pienamente nel giudicato.

I punti principali dell'accordo precedente venivano tutti confermati ma la somma di 500 lire all'anno che il giudice avrebbe dovuto versare veniva ora estesa non più per cinque anni bensì per dieci. I due negoziatori che avrebbero dovuto garantire che il valore delle merci del giudice raggiungesse le 500 lire avrebbero dovuto agire in buona fede e sotto sacramento. Riguardo alle paci e alle guerre con l'Arborea, il giudice si impegnavano a rispettare tutto ciò che da Genova sarebbe stato deciso, altrimenti avrebbe dovuto risarcire gli eventuali danni. Se poi l'esercito genovese si fosse recato in Sardegna per eventuali guerre con l'Arborea, allora Pietro si sarebbe dovuto impegnare ad aiutarlo e a non agire in modo contrario alla volontà genovese. Se invece il console di Genova o i suoi nunzi fossero scesi in Sardegna con l'esercito per prestare aiuto al giudice contro i suoi nemici, Pietro si sarebbe impegnato a fornire loro i vettovagliamenti in maniera bastante per la loro permanenza nell'isola e per il viaggio di ritorno fino a Genova: insomma, se Pietro avesse avuto problemi interni nel suo giudicato, egli avrebbe pagato a Genova le spese del viaggio, il vitto e l'alloggio.

Inoltre, il giudice si impegnavano a garantire la sua fedeltà entro otto giorni in cui di volta in volta fosse stato chiamato a farlo dal console di Genova e si impegnavano a far giurare la nuova convenzione non più a cento sardi laici ma, addirittura, a quattrocento, cioè il quadruplo rispetto al primo accordo. Un numero che deve far riflettere: come mai dopo soli due anni a Genova si sentì il bisogno di rendere ancora più ferma e ampia la garanzia del giuramento collettivo? La risposta dovrà forse essere cercata nella situazione interna al giudicato, la cui aristocrazia dei *mayorales* pro-

babilmente non era ritenuta sufficientemente fedele e compattata intorno alla persona del giudice Pietro, non un erede diretto della dinastia, ma un donnicello turritano divenuto il marito di una figlia del giudice precedente, Costantino Salusio.

Che Pietro non si trovasse in una situazione facile e che per tenere a freno i problemi interni dovesse fare ricorso anche all'aiuto militare sembra trapelare da un altro punto previsto in questa seconda convenzione. Egli infatti promette di solvere la notevolissima somma di 1500 lire di vecchi debiti che ha con Genova in due rate entro un anno. La somma sarebbe stata ricavata dal valore delle merci "quas sardi et ianuensibus vendere et ianuense a sardis emere soliti sunt", sempre secondo la stima dei due *negotiatores* precedentemente ricordati: ancora una testimonianza del ruolo del ceto locale sardo nelle pratiche commerciali del giudicato.

Ma ancora più pertinente è il punto successivo. Se Pietro avesse perduto il suo regno (ed è singolare che un sovrano metta in conto che ciò possa accadere) e se Genova glielo avesse recuperato, investendo il denaro del comune, allora entro tre anni il giudice avrebbe restituito metà delle spese sostenute dall'esercito genovese, secondo quanto il comune avrebbe potuto dimostrare di aver speso.

Tutto il secondo documento, rispetto al primo, evidenzia una situazione di incertezza e tensione. Una situazione ben lontana da quella che si respirava a Cagliari durante il regno dei giudici precedenti e tutto sommato anche nel documento del 1174, che pur mostrando un giudice che si dava totalmente a Genova, non mostrava così fortemente delle crepe nel sistema statale cagliaritano. Quelle del giudice Pietro sono concessioni notevolissime e se i genovesi possono subentrare ai Pisani in regime monopolistico nel giudicato cagliaritano, vuol dire che al momento del trattato i pisani a Cagliari non ci sono più, perlomeno non in forma organizzata e pericolosa, testimonianza della loro sconfitta nella guerra terminata poco tempo prima. Gli anni di regno di Pietro Torchitorio sembrano essere stati un punto di svolta, legati come sono al contesto mediterraneo della seconda metà del XII secolo e agli esiti delle guerre fra Genova e Pisa. Abbiamo dunque qualche traccia in più per comprendere meglio le dinamiche storiche, politiche, patri-monialiali e sociali della Sardegna dell'epoca.

A modificare nuovamente gli equilibri in favore di Pisa si sarebbe dovuta aspettare qualche anno dopo, l'azione di un ambizioso prin-

cipe sardo toscano, Guglielmo di Massa, nipote del giudice Costantino Salusio, che con l'aiuto del comune pisano avrebbe raggiunto l'obiettivo conveniente a entrambi di conquistare il giudicato e scalzare i genovesi dal monopolio su Cagliari<sup>29</sup>. Per conquistare il giudicato contro il suo rivale Pietro Torchitorio, Guglielmo di Massa riuscì a ottenere forti prestiti dai mercanti pisani, organizzati nella *Societas Kallaretana* e sostenuti probabilmente dall'Ordine del Mare, l'organizzazione di potere da sempre dotata a Pisa di una grande lungimiranza politica e apertura di orizzonti oltre la ristretta cerchia degli interessi immediati della città.

Il regno del giudice Guglielmo portò da un lato al riavvicinamento di Cagliari agli interessi pisani e dall'altro, come sembra emergere, a una riqualificazione della stessa città capitale, che vide la murazione della villa di Santa Igia e la costruzione di nuovi edifici a carattere sacro e probabilmente anche civile, se è vero che dopo un'incursione del 1195 e la distruzione del palazzo giudiciale, Guglielmo ne fece costruire uno nuovo all'interno della villa di Santa Igia, nei pressi della cattedrale di Santa Cecilia<sup>30</sup>. L'accordo fra il giudice e i pisani, del quale possediamo solamente testimonianze implicite e posteriori, dovette prevedere anche delle ampie assicurazioni per la *Societas Kallaretana*, fra le quali quella di potersi stanziare nelle migliori aree commerciali della città<sup>31</sup>. Tuttavia, una volta che il giudice Guglielmo ebbe assestato il suo potere, egli non ricompensò i pisani come promesso, generando per questo una causa giudiziaria per l'ottenimento da parte della *Societas* dei terreni e dei privilegi a lei spettanti.

Nel 1213 la contemporanea sconfitta del giudice nella battaglia del fiume Frigido, vicino a Massa, e la perdita della causa giudiziaria, misero Guglielmo con le spalle al muro e prepararono la rivoluzione politica, urbanistica e istituzionale del giudicato e della città di Cagliari.

<sup>29</sup> Cfr. R. Pinna, *Santa Igia...* cit.

<sup>30</sup> Si rimanda per questo a R. Pinna, *Santa Igia...* cit., p. 12, nota 4; p. 41. Il documento sull'attacco genovese a Santa Igia è in *Annales Ianuenses [Octoboni Scribae], Annali Genovesi di Caffaro e dei suoi continuatori dal 1174 al 1224*, a cura di L.T. Belgrano, C. Imperiale di Sant'Angelo, vol. II, Genova, 1901, pp. 62-64.

<sup>31</sup> Le notizie sono tramandate da alcune lettere dell'epistolario di Innocenzo III, per il quale si rimanda a *Innocenzo III e la Sardegna, edizione critica e commento delle fonti storiche*, a cura di M.-G. Sanna, Cagliari, 2003, doc. 77, 1206, marzo, 14 pp. 91-92; doc. 125, 1210 dicembre, 22 pp. 135-138 e doc. 137, 1213, novembre, 26 pp. 145-146.

#### 4. I cambiamenti politici e urbanistici agli inizi del Duecento. La costruzione della nuova città

Dopo la morte del giudice Guglielmo (1214) e l'ascesa al trono di sua figlia, Benedetta, si succedettero a Cagliari una serie di eventi politici e di azioni urbanistiche capaci di modificare in modo rilevante l'assetto del territorio per come era stato organizzato fin dall'XI secolo, anche tenendo conto della valorizzazione della città a opera dello stesso Guglielmo negli anni precedenti. Quando il giudice era ancora vivo, prima e dopo la sconfitta del Frigido, i mercanti pisani risiedenti nell'area portuale di *Gruttis* e *Bagnaria* non riuscirono a rendere effettiva e concreta la loro vittoria nella causa contro di lui, per cui le aree loro spettanti rimasero sotto il controllo giudiciale. Ma dopo la morte di Guglielmo dovettero sentirsi sicuri di potersi stanziare in quei terreni di cui avevano rivendicato il possesso con la loro azione giuridica.

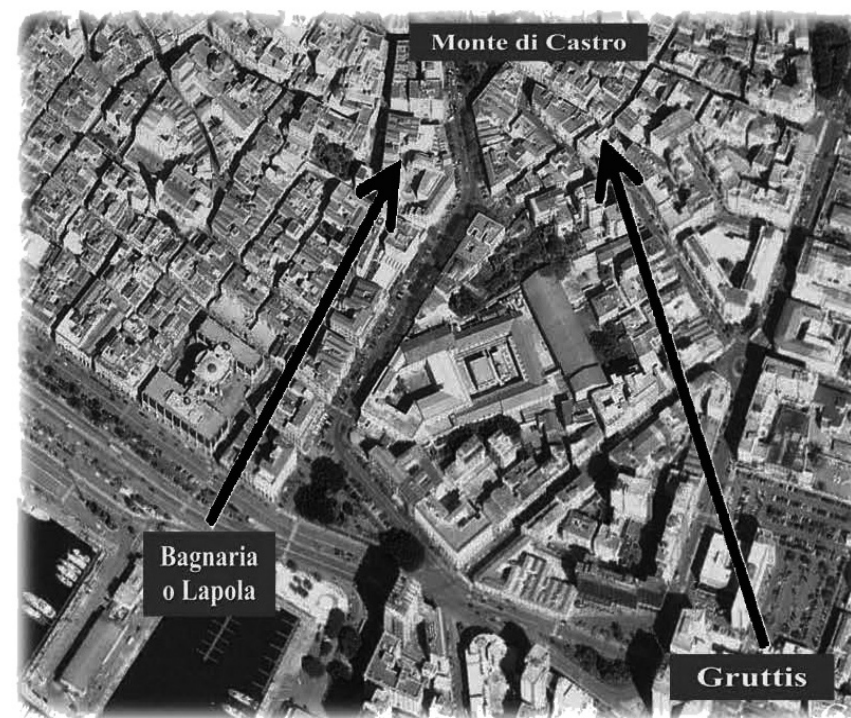


Fig.1 L'espansione pisana verso il Monte di Castro nel 1215

E i terreni erano, oltre all'area portuale in cui già risiedevano, quelli che risalivano fino al Monte di Castro, un punto dotato di notevole importanza strategica<sup>32</sup>.

La situazione era precaria per tutte le parti in causa; i mercanti pisani non si sentivano sufficientemente protetti nei loro interessi; la giudicessa Benedetta doveva convivere con i suoi infidi vicini di casa, che da subito dovettero pressarla per ottenere da lei la concessione legale di quanto occupavano di fatto; i monaci di San Saturno e l'arcivescovado cagliaritano si trovavano tra due fuochi, dal momento che parte delle loro pertinenze erano situate in zona di contesa.

Il 5 settembre 1215, il podestà di Pisa Ubaldo Visconti, in virtù della sentenza vinta dai mercanti pisani nei confronti del giudice Guglielmo, concesse a Pietro, priore del monastero di San Saturno di Cagliari, dietro sua richiesta, una salvaguardia per i terreni del monastero situati nel Monte di Castro. Il documento testimonia che, anteriormente a quella data, si era verificato un avvenimento eccezionale per la storia del regno cagliaritano, vale a dire l'inizio del tracciamento di una nuova città: il Castro Novo del Monte di Castro. Tale avvenimento segnò l'inizio del terremoto che si sarebbe scatenato di lì a pochi mesi nel giudicato<sup>33</sup>.

Il tracciamento della nuova città dovette essere stato deciso dopo la primavera 1215 e prima del settembre dello stesso anno, in connessione con il giuramento di sottomissione del vescovo e della città di Massa Marittima al comune di Pisa<sup>34</sup>. Tale giuramento prevedeva, fra i primi punti, l'impegno da parte dei massesi a

<sup>32</sup> Che il punto di partenza per l'espansione dei pisani verso il colle fosse l'area di Bagnaria lo si può dedurre da un documento del 1217, in cui si parla di *Castro Novo Montis de Castro Super Bagnaria edificato*, cfr. Archivio di Stato di Pisa, *Diplomatico della Primaziale*, 1217 ottobre 11, pubblicato da B. Fadda, *Le pergamene relative alla Sardegna nel Diplomatico della Primaziale dell'Archivio di Stato di Pisa*, «Archivio Storico Sardo», vol. XLI (2001), pp. 9-354, doc. XVII. Con questo atto il Podestà di Pisa Ubaldo Visconti concede un casale a Lotterio di Porcaria per 29 anni, dandolo in affitto a lui e ai suoi eredi dietro pagamento di un canone annuo e l'impegno a difendere la città.

<sup>33</sup> Cfr. C. Zedda, R. Pinna, *Fra Santa Igia e il Castro Novo Montis de Castro...* cit. Sul tema si rimanda a M. Cadinu, *Urbanistica medievale...* cit., pp. 65-74 e tavv. 17-23, pp. 105-111.

<sup>34</sup> Il documento del giuramento del vescovo di Massa Marittima (Populonia, suffraganea della Chiesa pisana dal 1138) è stato pubblicato da G. Volpe, *Per la storia delle giurisdizioni vescovili e dei rapporti fra stato e chiesa nelle città italiane dei secoli XII e XIII. Vescovi e comune di Massa Marittima*, «Studi storici», 19 (1910), pp. 261-327 (edizione di documenti), il documento è alle pp. 271-275.

partecipare a tutte le guerre intraprese dal podestà fuori e dentro il distretto pisano.

Un altro avvenimento può contribuire a stabilire la cronologia degli eventi di quei mesi: il battesimo della figlia primogenita di Benedetta e di suo marito, Barisone d'Arborea da parte di Lamberto Visconti, giudice di Gallura "in pectore" e fratello di Ubaldo<sup>35</sup>. Tale battesimo dovette avvenire in tempi molto vicini alla nascita della bambina; se ipotizziamo che il parto fosse avvenuto circa nove o dieci mesi dopo il matrimonio fra Benedetta e Barisone, arriveremmo all'aprile 1215. È difficile pensare che, a neanche un mese dalla sua elezione a podestà, Ubaldo potesse immediatamente attuare una decisione di tale importanza come l'avvio della costruzione del Castro cagliaritano, prima ancora di assicurarsi la sottomissione di Massa Marittima. Sul fronte cagliaritano, invece, è altrettanto difficile pensare che Benedetta potesse invitare Lamberto a battezzare la figlia appena nata mentre davanti alle finestre del palazzo giudicale vedeva gli operai pisani sul Monte di Castro erigere palizzate e tracciare gli assetti stradali della nuova città. È più probabile che Lamberto, giunto a Cagliari per il battesimo, sicuramente con grande accompagnamento di pisani, abbia per così dire visionato il sito del Monte di Castro e verificato il modo migliore per una sua prossima trasformazione in rocca fortificata, così da mettere in sicurezza i pisani ivi insediati. Al suo ritorno a Pisa, Lamberto avrebbe concordato col fratello il tracciamento della nuova città, attraverso quella che sarebbe stata una vera e propria azione a sorpresa. E difatti, poco tempo dopo, all'inizio dell'estate 1215, i lavori preliminari di misurazione del perimetro del Castro Nuovo e di delimitazione dei suoi confini dovevano essere iniziati, cosicché le operazioni portate avanti dai tecnici pisani, supportati dagli *homines* della *Societas Kalaritana* insediati sul colle, dovevano essere ormai evidenti a tutti.

Questa era la situazione che si presentava al momento della redazione del documento del settembre 1215 e di questo si era fondamentalmente preoccupato il priore di San Saturno: la salvaguardia concessagli da Ubaldo precisava infatti che qualora vi fossero state rivendicazioni future, il comune di Pisa avrebbe tenuto conto dei diritti di San Saturno nell'area del Monte di Castro, senza per

<sup>35</sup> M.G. Sanna, *Papato e Sardegna durante il pontificato di Onorio III (1216-1227)*... cit., doc. 58, pp. 74-75.



questo pregiudicare quelli spettanti ai pisani per via della sentenza di possesso dell'area. E Ubaldo avrebbe utilizzato l'arma giuridica (la sentenza in favore della *Societas*) per appropriarsi di fatto e poi di diritto di tutto il Monte di Castro, allargandosi però anche in aree al di fuori dei limiti giudicati di pertinenza pisana, dove vantavano la loro giurisdizione la giudicessa cagliaritana, il monastero di San Saturno e il capitolo di Santa Maria di Cluso, come ribadirà una sentenza del legato pontificio Goffredo dei Prefetti emessa fra il 1226 e il 1227, la quale attesta una parcellizzazione del Monte di Castro fra l'autorità giudiciale e i due enti ecclesiastici<sup>36</sup>.

I ricorsi intentati dal priore di San Saturno nel 1218 e nel 1226 non vanno dissociati dal *vulnus* inferto da Ubaldo allo scacchiere internazionale, per il fatto che il podestà aveva platealmente infranto i patti del 1215 e lo stesso trattato con Marsiglia redatto dal comune pisano nel 1209<sup>37</sup>: l'azione militare di Pisa in Sardegna toccava direttamente gli interessi marsigliesi e la cosa non rimase senza conseguenze se si pensa all'importanza dei priorati "italici" di Genova, Pisa, Cagliari e Guzule nelle successive scelte politiche e militari che interessavano i rapporti fra Genova e Pisa sul Tirreno; non a caso nello stesso periodo di emanazione della sentenza del legato Rolando, il pontefice richiama Genova e Milano in aiuto del giudice di Torres per la guerra che si sarebbe dovuta combattere contro i pisani in Sardegna<sup>38</sup>. Insomma, un quadro generale davvero molto complesso, che andava ben oltre i pur cruciali aspetti regionali che interessavano il giudicato di Cagliari e l'intera Sardegna.

In seguito a tali avvenimenti, i giudici cagliaritani adottarono una strategia di difesa che passava per il giuramento alla Sede Apostolica, nel novembre 1215 e l'accordo con l'arcivescovo cagliaritano Ricco, nel gennaio 1216, azioni consequenziali l'una all'altra

<sup>36</sup> Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, Fonds Saint-Victor, 1 H 122, n° 600, 1246 luglio 4, pubblicata in C. Zedda, R. Pinna, *Fra Santa Igia e il Castro Novo Montis de Castro...* cit., doc. 5, pp. 181-183. Si tratta di una bolla di Innocenzo IV con cui si ribadisce la validità della sentenza emanata fra il 1226 e il 1227 dal legato pontificio Goffredo dei Prefetti circa il possesso del territorio del Monte di Castro. La sentenza conferma che tale territorio era proprietà comune del demanio giudiciale, del capitolo di Santa Maria di Cluso e del priorato di San Saturno.

<sup>37</sup> Cfr. E. Salvatori, *Boni amici et vicini. Le relazioni tra Pisa e le città della Francia meridionale all'XI alla fine del XIII secolo*, Pisa, 2002, doc. 13, pp. 208-212; 14, pp. 212-215; 15, pp. 215-219.

<sup>38</sup> M.G. Sanna, *Papato e Sardegna...* cit., doc. 45-46, pp. 65-66 (1218 novembre 10).

in un ristretto arco temporale. Nell'accordo fra i giudici e l'arcivescovo si presero delle disposizioni riguardo alla "villa de panilio", cioè la villa arcivescovile di Santa Cecilia o Santa Igia, in cui si trovavano però anche proprietà dei giudici e lo stesso loro palazzo. Nella villa l'arcivescovo avrebbe potuto nuovamente godere degli antichi diritti a lui pertinenti e questo vuol dire che per un certo periodo ciò non era stato possibile e poté forse originare contrasti fra le più alte istituzioni del giudicato, come sembra intuirsi da documentazione degli anni precedenti<sup>39</sup>.

L'accordo attesta l'esistenza a Cagliari di una divisione fra i due poteri, ecclesiastico e civile e, anche, di una delimitazione territoriale evidente. In tale contesto ha senso il riconoscimento di un *limes ecclesiae* fra i due ambiti di potere e fra le due aree di pertinenza territoriale. Tale confine doveva essere stabilmente configurato da epoca lontana, come sembra desumersi dal ritrovamento di un cippo indicante la divisione fra un *limes ecclesiae* e un *limes curie* non lontano dall'area in cui doveva situarsi l'*insula episcopalis* basso medioevale<sup>40</sup>.

Il giuramento alla Sede Apostolica, fino a quel momento dilazionato, è invece la dimostrazione che i giudici cercarono di giocare fino in fondo l'unica carta rimasta a loro disposizione: porsi totalmente sotto la protezione pontificia. Esso, con tutto il suo carico di pericolosità per Pisa, provocò la messa in moto dell'apparato politico e militare del comune. Entro un brevissimo arco temporale, dopo il novembre 1215, un console dei pisani (probabilmente uno dei consoli del mare), appositamente incaricato da Ubaldo, si recò a Cagliari con lo scopo di ottenere da Benedetta e Barisone il giuramento di fedeltà al comune di Pisa proprio per ordine del podestà, il quale aveva necessità di una situazione di totale e non più rivendicabile legittimità giuridica per realizzare compiutamente e pienamente l'impianto della città<sup>41</sup>.

<sup>39</sup> Si veda la richiesta da parte dell'arcivescovo Ricco, inviata a papa Innocenzo III nel 1206, di lasciare il suo magistero, (*Innocenzo III...* cit., doc. 74, pp. 80-90). Il pontefice, respingendo le dimissioni, ricordava che le motivazioni di Ricco non dovevano includere la possibilità che l'arcivescovo avesse subito delle persecuzioni per mano laica.

<sup>40</sup> D. Salvi, *Il limes aeclesie a Santa Gilla*, in AA.VV., *Insulae Christi: il cristianesimo primitivo in Sardegna, Corsica e Baleari*, a cura di P.-G. Spanu, Oristano, 2002, pp. 233-238.

<sup>41</sup> Anche Mauro Ronzani ritiene che il console pisano ricordato dalla giudicessa Benedetta nella sua lettera a Onorio III del 1217, sia uno dei due consoli del



Dal punto di vista urbanistico le notizie del 1215/1216 attestano la fondazione di un primo nucleo di Castel di Castro in una data che si colloca qualche tempo prima di quanto generalmente riconosciuto<sup>42</sup>.

Ubaldo e la sua consorteria andavano perseguendo una strategia politica di respiro internazionale, inaugurata col giuramento del vescovo di Massa Marittima al comune; di tale strategia, certamente pianificata per tempo, la Sardegna era solo un tassello, per quanto importante. Ubaldo, infatti, anche per contrastare il forte espansionismo di Firenze, intendeva collocare Pisa quale attore principale all'interno del corridoio tirrenico in cui la città aveva da tempo i suoi interessi e sul quale rivendicava precise ragioni giuridiche in virtù delle concessioni imperiali rilasciate nei decenni precedenti e per Pisa, in quegli anni, l'*Auctoritas* di riferimento era l'Impero di Federico II e non più la Sede Apostolica<sup>43</sup>.

Il progetto di Ubaldo per la Sardegna era da attuarsi senza ulteriori remore perché era la situazione mediterranea che lo richiedeva: il riaccostamento di Venezia a Pisa nel 1214, con un trattato di alleanza<sup>44</sup> e un accordo analogo con Gaeta<sup>45</sup>, testimoniano la

mare presenti nel documento di sottomissione del vescovo e della città di Massa Marittima a Pisa, del 22 aprile 1215 (cfr. M. Ronzani, *Pisa nell'età di Federico II, Politica e cultura nell'età di Federico II*, a cura di S. Gensini, Pisa, 1986, pp. 135-136) e, a proposito dei *Consules Maris*, rileva che "il *Breve Communis* del 1286 [ma ormai datato con certezza al 1287] tramanda il ricordo di un certo "privilegium" accordato ad essi appunto «ab Ubaldo olim Pisanorum potestate». Se, come è probabile, tale concessione avvenne durante la prima delle tre esperienze di governo podestarile del Visconti, essa illuminerebbe di nuova luce un passo, sin qui d'interpretazione incerta, della famosa lettera indirizzata nel corso del 1217 da Benedetta di Cagliari al successore di Innocenzo III (M. Ronzani, *Pisa...* cit., p. 136. Il ricordo del privilegio si trova in F. Bonaini (a cura di) *Statuti inediti della Città di Pisa dal XII al XIV secolo raccolti ed illustrati per cura del Prof. Francesco Bonaini*, Vol. I, Firenze, 1854, Secundus Liber, III *De privilegiis curie maris*, p. 348. Per approfondimenti sull'Ordine del Mare a Pisa cfr. R. Trevisan, *Per la storia dell'Ordo Maris di Pisa intorno alla metà del Duecento: il Registro «Comune A 46», Pisa e la Toscana occidentale nel Medioevo, 1*, A Cinzio Violante nei suoi 70 anni, presentazione di G. Rossetti, Pisa, 1991, pp. 325-366.

<sup>42</sup> Per una bibliografia sulla nascita di Cagliari rimando a E. Putzulu, *Il problema delle origini del Castellum Castris de Kallari*, «Archivio Storico Sardo», XXX (1976), pp. 91-146; I. Principe, *Le città nella storia d'Italia. Cagliari*, Roma-Bari, 1988; M. Cadinu, *Urbanistica medievale...* cit.; R. Pinna, *Santa Igia...* cit.

<sup>43</sup> Per una primo approccio a questo tema cfr. D. Abulafia, *Le due Italie...* cit., pp. 184-185.

<sup>44</sup> *Gli atti originali della cancelleria veneziana (1090-1227)*, a cura di M. Pozza, Venezia, 1994-1996, II, n. 12.b.

<sup>45</sup> L.A. Muratori, *Antiquitates Italicae Medii Aevii sive Dissertationes*, Tomus Quartus, Milano, 1741, coll. 413-416.

direttrice di ampio respiro mediterraneo che deve essere riconosciuta al Visconti<sup>46</sup>.

La notizia dell'intenzione dei pisani di costruire, già verso il 1218, una chiesa all'interno del Castro (Santa Maria di Castello?)<sup>47</sup> lascia intendere che a quella data il progetto di trasformazione urbanistica del Monte di Castro era già a un punto molto avanzato<sup>48</sup>. Il fatto che a portare avanti l'azione giuridica contro la decisione pisana sia stato il priorato di San Saturno fa pensare che esso avesse dei forti interessi anche sulla parte alta del Monte di Castro e non solamente sulle falde, che si affacciavano sull'antico monastero cagliaritano.

### 5. Un nuovo porto commerciale nel corridoio tirrenico pisano

Negli anni successivi si continuò a costruire e ingrandire la città, in un processo di crescita del nuovo centro urbano, che possiamo seguire attraverso una documentazione via via meno sporadica e che mostra, per altro verso, la persistente vivacità di Santa Igia, dove i mercanti locali proseguivano a svolgere i loro traffici marittimi durante la prima metà del XIII secolo<sup>49</sup>.

<sup>46</sup> Individuabile anche in un documento relativo al suo terzo mandato podestarile, nel 1228, quando l'imperatrice reggente di Bisanzio, Maria, ringrazia il podestà Ubaldo per l'aiuto prestatogli attraverso un membro della famiglia Visconti, che esercitava l'ufficio di console dei mercanti a Costantinopoli, cfr. H. Moranville, *Une régence inconnue de l'Empire de Constantinople*, «Bibliothèque de l'École des chartes», Année 1887, Volume 48, Numéro 1, pp. 727-728 e la trascrizione del documento a opera di C. Riant, *Une lettre de l'Impératrice Marie de Constantinople*, «Archives de l'Orient Latin», Tome II, Paris, 1884, 2, *Lettres*, pp. 256-257 (attribuito dall'autore al 1213 ma riportato correttamente da Moranville al 1228).

<sup>47</sup> Cfr. la menzionata lettera di Onorio III (ADMar., 1 H 631, f. XXXIIIv.). La costruzione di una chiesa nel Monte di Castro avrebbe significato far acquisire un'autonomia ecclesiastica al Castro Novo, sottraendolo alla giurisdizione dell'arcivescovo attraverso la creazione di una propria chiesa battesimale. Una tale azione non avrebbe mai potuto essere accettata dalla Sede Apostolica, perché avrebbe dovuto comportare il riconoscere una situazione di fatto ormai ineludibile: la nascita di una nuova città e la perdita di Cagliari per la giurisdizione pontificia.

<sup>48</sup> La prima menzione di una *Sancte Marie de Castello* è del 1254 e si trova in *I Libri Iurium della Repubblica di Genova*, I/6, a cura di M. Bibolini, introduzione di E. Pallavicino, Roma, 2000 (Fonti, XXXII), doc. 1059, pp. 225-227 (1254 settembre 23, Cagliari).

<sup>49</sup> Il 25 luglio 1239, Ugolino de Roglerio di Santa Igia si trovava a Bonifacio e qui riceveva da Cifrario Trencherio, anch'egli di Santa Igia, 33 soldi genovini da restituire alla festa di San Michele. La somma gli occorreva per la restituzione di

Costruzioni all'interno delle lottizzazioni del Castro pisano sono documentate da alcuni documenti di quegli anni; nel 1223 Guido Rasol vendeva a Gerardo Bancherio un'area fabbricabile ubicata nel Castro Novo, nella via della porta dell'Elefante, nome che troviamo attestato ottant'anni prima della costruzione dell'omonima torre<sup>50</sup>. Un lato del terreno dava sulla via pubblica, un secondo lato su un terreno dello stesso Gerardo Bancherio (che quindi intendeva allargare la sua lottizzazione); un terzo lato a fianco a un altro edificio ancora in costruzione, appartenente a Benincasa Casaci; un ultimo capo sulle mura del Castello che guardavano sul versante ovest, verso la chiesa di Sant'Efisio.

Nel documento è menzionata la moglie di Guido Rasol, Elena del fu Gherardo Vecchi, la quale, titolare del bene ceduto, viveva col marito in una casa del Castello appartenente a Stefano Bursa. Questa notizia contribuisce a completare il quadro di una città edificata e lottizzata in tempi rapidissimi, in cui praticamente da subito intere famiglie andarono a stabilirsi e per le quali, come visto, era necessaria l'istituzione di una chiesa cittadina per tutte le esigenze religiose della quotidianità.

Un ultimo dato si presenta di grande interesse. Nel documento si dice che i due attori della compravendita si rifanno, per i particolari della trattativa a quanto stabilito in una precedente carta, redatta da un differente notaio:

ut exponetur in carta inter rogata a Bonaiunta notario quondam Allonis.

Il notaio Bonaggiunta Allone, che era stato l'originario preparatore degli accordi per la compravendita del 1223, risulta attivo a Cagliari già nel 1212, quando rogava un atto fra mercanti pisani

un'altra somma corrispondente al valore di tre cavalli da lui catturati, insieme ad alcuni suoi soci, a Guglielmo d'Alessandria e Iani de Pruno, in un'isola chiamata «insula de caballis». Il documento, conservato in Archivio di Stato di Genova, *Notai, cartulario* n. 25, f. 94v, è stato pubblicato da V. Vitale, *Documenti sul castello di Bonifacio nel sec. XIII*, Atti della Regia Deputazione di Storia Patria per la Liguria, vol. I (LXV della Raccolta), Genova 1936, Registro del notaio Tealdo de Sigestro (28 ottobre 1238 - 25 luglio 1239), doc. DCXLIII. Cfr. anche la versione data da J. A. Cancellieri, *Bonifacio au Moyen Age. Entre Gênes, Corse, Sardaigne et Méditerranée*, Ajaccio, 1997, doc. 76, pp. 127 e 252.

<sup>50</sup> Archivio della Certosa di Calci, Fondo Pergamene, Pergamena n. 402, 1223 marzo 22, Cagliari.

stipulato nella villa di Santa Cecilia o Santa Igia, sotto il portico della casa di Mariano Picini<sup>51</sup>.

Si tratta di un personaggio che può avere fatto di Cagliari il perno delle sue attività, divenendo il punto di riferimento di quel cetto mercantile pisano e sardo pisano che agli inizi del XIII secolo risiedeva nella vecchia città e nel Castro appena eretto ed è dunque interessante tale sua continuità di attività fra Santa Igia e il Castro Novo. A questo punto sarebbe certo interessante provare a rintracciare ulteriore documentazione redatta da Bonaggiunta, per verificare la possibilità di identificare la sua clientela fra la Sardegna e Pisa agli inizi del Duecento.

Così, la nuova città, vera e propria appendice pisana in Sardegna, si proiettò con vigore verso il Mediterraneo e verso le vicine coste africane, terminale del corridoio tirrenico pisano.

Fra il 1227 e il 1234 sono attestati i primi castellani e capitani del Castello, appartenenti alla fazione dei Visconti; ciò pare indicare che il tipo di popolamento del Castello fu, inizialmente, strettamente dipendente dallo scontro fra le famiglie e consorterie che era in atto a Pisa in quegli anni e che terminò con la pace del 1237. Dopo quella data la storia del popolamento di Castel di Castro sembra conoscere un'evoluzione più serena e lineare.

In quegli anni il comune intensificò anche i suoi rapporti con Tunisi e le sue piazze commerciali, insediando il fondamentale consolato di Tunisi, vero e proprio polo di riferimento per tutti i mercanti toscani. La presenza a Tunisi dei mercanti pisani risaliva a molto tempo prima, ma già alla fine del XII secolo le relazioni commerciali fra le due città erano in via di regolarizzazione, come dimostrano i trattati firmati fra le parti e l'attività del matematico pisano Leonardo Fibonacci, che fin da ragazzo era stato al seguito del padre, scrivano della dogana di Bugia<sup>52</sup>.

<sup>51</sup> S. Seruis, *Le pergamene relative alla Sardegna nel Diplomatico Roncioni dell'Archivio di Stato di Pisa*, «Archivio Storico Sardo», XLIV (2005), doc. VII, pp. 109-110.

<sup>52</sup> Sulla figura di Leonardo Fibonacci rimando a *Leonardo Fibonacci. Il tempo, le opere, l'eredità scientifica*, a cura di M. Morelli e M. Tangheroni, Pisa, 1994, in particolare al contributo di M. Tangheroni, *Fibonacci, Pisa e il Mediterraneo*, pp. 15-34. Si veda anche O. Banti, *I trattati tra Pisa e Tunisi dal XII al XIV secolo*, in AA.VV., *L'Italia e i paesi mediterranei. Vie di comunicazione, scambi commerciali e culturali al tempo delle repubbliche marinare. Atti del convegno internazionale di studi, Pisa 6-7 giugno 1987*, Pisa, 1988, pp. 43-74. Si veda inoltre D. Aissani, D. Valérian, *Mathématiques, commerce et société à Béjaïa (Bugia) au moment du séjour de Leonardo*

Un mondo in notevole sviluppo, dunque<sup>53</sup> e i dati che possediamo, pur nella loro disomogeneità e nella limitatezza quantitativa, attestano che durante il XIII e il XIV secolo l'isola fu una buona esportatrice di grano, fatto che contribuiva a darle un'economia trainante<sup>54</sup>. Tuttavia, alcuni studiosi ritengono che l'isola non avesse un'economia forte e indipendente, specialmente nel periodo successivo alla conquista aragonese e, in particolare, ritengono che l'unico centro economico di una certa importanza fosse Cagliari, in cui il pur considerevole volume d'affari si svolgesse non tanto coi prodotti locali quanto con le merci in transito. Il porto della città, in sostanza, avrebbe funzionato come un grande *container* per merci di passaggio. Sicuramente il porto cagliaritano ebbe anche questa caratteristica, ma il nodo da sciogliere rimane ancora oggi appurare e quantificare quale tipo di economia caratterizzava l'isola e le sue città principali, come recenti studi hanno cercato di proporre<sup>55</sup>.

## 6. Santa Igia e Castel di Castro: due città antagoniste

Senza voler proporre del facile determinismo, è comunque evidente che durante il XIII secolo la decadenza della vecchia città andò di pari passo con lo sviluppo della nuova, in una sorta di lotta per la sopravvivenza: due città non potevano coesistere nello spazio di poche miglia, soprattutto se la vecchia, Santa Igia, pote-

*Fibonacci (XIIe-XIIIe siècles)*, «Bollettino di Storia delle Scienze Matematiche», Vol. XXIII (2003), Fasc. 2, pp. 9-31.

<sup>53</sup> Esempi di contratti inerenti ai traffici fra Pisa, Cagliari e Tunisi si ritrovano in *Documenti inediti relativi ai rapporti economici tra la Sardegna e Pisa nel Medioevo*, a cura di F. Artizzu, con introduzione di A. Boscolo, Volume Primo, Padova, 1961, in particolare doc. 5, pp. 9-10, atto stipulato nel 1228 col quale Alberto Romanese concedeva a Ottolino di Rainaldi 40 soldi genovesi da portare e investire in una società di mare in un viaggio da farsi a Tunisi.

<sup>54</sup> M. Tangheroni, *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della Corona d'Aragona. La Sardegna*, Cagliari - Pisa, 1981 e idem, *Il Regnum Sardinie et Corsice nell'espansione mediterranea della Corona d'Aragona. Aspetti economici, La Corona d'Aragona in Italia (secoli XIII-XVIII)*, Atti del XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona, Sassari - Alghero 19-24 maggio 1990, Sassari, 1993, vol. I, pp. 49-88.

<sup>55</sup> Riflessione che è stata fatta soprattutto per il XV secolo, cfr. S. Tognetti *Il ruolo della Sardegna nel commercio mediterraneo del Quattrocento. Alcune considerazioni sulla base di fonti toscane*, «Archivio Storico Italiano», vol. 163, n° 1 (2005), pp. 87-132. Sul XIV secolo cfr. D. Abulafia, *Mercati e mercanti nella Corona d'Aragona: il ruolo degli imprenditori stranieri, XVIII Congrès d'Histoire de la Corona d'Aragó, Valencia - 2004*, vol. I, València, 2005, pp. 797-820.

va costituire un pericolo per i Pisani dal momento che era la sede, oltre che dell'arcivescovo e del capitolo, fedeli alla Sede Apostolica, anche di forze che, ogni qual volta se ne era presentata l'occasione, avevano tentato di riportare al potere la dinastia giudicale, di fatto esautorata dal comune di Pisa. Per questo motivo sia Ubaldo che Lamberto Visconti, nei periodi in cui risiedettero in Sardegna, fecero di Santa Igia il centro del loro potere e delle loro attività: controllare direttamente la città significava dare all'occupazione pisana un fattore di sicurezza in più. Gli effimeri ritorni di Benedetta nel 1224-1226<sup>56</sup> e di sua sorella Agnese (I), nel 1234-1235<sup>57</sup> furono soffocati con la forza e nel 1239 un accordo fra Guglielmo II, figlio di Benedetta, e l'arcivescovo Leonardo non sortì effetti concreti<sup>58</sup>, tuttavia la pericolosità di Santa Igia e del suo arcivescovo, sponde isolate della Sede Apostolica nel reclamare i diritti sul giudicato cagliaritano, era sempre tenuta presente da Pisa e il problema prima o poi avrebbe dovuto essere risolto, anche in modo drastico.

Certo, a favore di Pisa vi era il fatto che negli anni Quaranta a Cagliari non vi era più un giudice a governare<sup>59</sup>: la figlia dell'evanescente e defunto Guglielmo II, Agnese (II), era una ragazzina priva di ogni potere e posta sotto la tutela di due personaggi che avrebbero

<sup>56</sup> Cfr. il giuramento di Benedetta al pontefice: ASV, Registri Onorio III, Reg. 13, epistola 344, f. 64-64v., pubblicato da K. Rodenberg, *Epistolae saeculi XIII et regestis pontificum Romanorum*, MGH, Berlin, 1883, *Epistolae selectae* 1224, doc. 261, pp. 187-188.

<sup>57</sup> Si veda il ritorno a Cagliari di Agnese (I) e di suo nipote, Guglielmo II, figlio di Benedetta e le azioni portate avanti dai due: Archivio Arcivescovile di Cagliari, *Liber Diversorum II*, ff. 75-75v-76r. Uno studio in M. Barranu, L. Gallinari, *Un documento del "Liber Diversorum" sulla presenza cistercense nel "giudicato" di Cagliari*, Atti del Convegno di studi I cistercensi in Sardegna: aspetti e problemi di un ordine monastico benedettino nella Sardegna medioevale: Silanus, 14-15 novembre 1987, Amministrazione provinciale di Nuoro, Assessorato alla Cultura e Pubblica Istruzione, Nuoro, 1990, pp. 131-140. Cfr. anche S. Petrucci, *Re in Sardegna, a Pisa cittadini. Ricerche sui "domini Sardinee" pisani*, Bologna, 1988, p. 45; M. L. Ceccarelli Lemut, *Nobiltà territoriale e comune: i conti della Gherardesca e la città di Pisa (secoli XI-XIII)*, Ead., *Medioevo pisano. Chiesa, famiglie, territorio*, Pisa, 2005, pp. 167-253, in particolare p. 214.

<sup>58</sup> L'accordo fra Guglielmo II e Leonardo arcivescovo di Cagliari si trova in Archivio Arcivescovile di Cagliari, *Liber Diversorum A/1*, ff. 104-104v., cfr. C. Zedda, R. Pinna, *La Carta del giudice cagliaritano Orzocco Torchitorio...* cit., doc. V, pp. 97-103.

<sup>59</sup> Lettera di Innocenzo IV del 1246 al priore e al convento di San Saturno e all'arcipresbitero e al capitolo di Santa Maria di Cluso, in Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, Fonds Saint-Victor, 1 H 122, n° 600, 1246 luglio 4, pubblicato in C. Zedda, R. Pinna, *Fra Santa Igia e il Castro Novo Montis de Castro...* cit., doc. 5, pp. 180-183.

dovuto cercarle un marito conveniente<sup>60</sup>, tuttavia, tale situazione di sicurezza si modificò negli anni Cinquanta, quando un ramo secondario della dinastia giudicale, rappresentato da Chiano di Massa, riuscì a imporsi su quello principale, rappresentato ormai solo dalla donnicella Agnese. Per riuscire a riprendere il controllo del giudicato cagliaritano la mossa obbligata per il nuovo giudice, stanti gli insuccessi di legarsi alla sola Sede Apostolica, sarebbe stata un necessario accordo con Genova, che non aveva mai perso le speranze di sostituirsi a Pisa nel monopolio del commercio cagliaritano.

Alla metà del XII secolo il contesto mediterraneo si presentava difficile per Pisa: la lotta con Genova aveva assunto i caratteri di una guerra di corsa, acuitasi dopo la morte di Federico II. L'imperatore fin dal 1241 aveva tolto il possesso di Lerici a Genova per darlo a Pisa, ma dopo la morte di Federico II Genova aveva ripetutamente sconfitto la rivale, fino a costringerla a firmare una concordia che prevedeva la restituzione di Lerici. In un primo tempo Pisa aveva accettato i patti, ma subito dopo li disattese, mantenendo il possesso sul borgo. Contro Pisa si coalizzarono, allora, Genova, Lucca, Firenze e San Miniato. La coalizione ottenne alcune importanti vittorie, finché una mediazione fiorentina del 10 agosto 1254 propose di porre Lerici sotto il controllo di Genova. Ancora una volta il rifiuto pisano vanificò lo sforzo diplomatico, dato che Lerici era considerata da Pisa la punta più avanzata dei propri domini nell'Italia settentrionale, indispensabile per avere un cuscinetto di protezione da Genova<sup>61</sup>.

Nel mezzo di questa guerra, Chiano di Massa pensò che fosse giunto il momento propizio per tentare un'azione di forza e alla fine del 1254, approfittando del fatto che Pisa aveva richiamato da Cagliari numerosi soldati per andare a difendere Lerici, riuscì a occupare militarmente il Castello, contando anche sulle discordie

<sup>60</sup> Il documento con la promessa di matrimonio della giovanissima Agnese II è stato pubblicato da C. Tasca, *Le pergamene relative alla Sardegna nel Diplomatico dell'Archivio di Stato di Pisa* (Bonaini, Chiappelli, Da Scorno, Franceschi e Galletti, Monini, Pia Casa di Misericordia, Rosselmini Gualandi, Simonelli-Raù, Acquisto 1935), «Archivio Storico Sardo», XLV (2008-2009), pp. 143-356, doc. I, pp. 193-194. La rinuncia di Agnese ai suoi diritti è nei *I Libri Iurium...* cit., I/6, doc. 1061, pp. 229-231, 1256 ottobre 28.

<sup>61</sup> Per una ricostruzione generale, oggi da rivedere, cfr. A. Boscolo, *Chiano di Massa, Guglielmo Cepolla, Genova e la caduta del giudicato di Cagliari (1254-1258), Sardegna, Pisa e Genova nel Medioevo*, Genova, 1978, pp. 51-69.

al suo interno. Dopo di che, nel 1256, il giudice stipulò il trattato di alleanza e protezione con Genova, nella persona del suo podestà, Filippo della Torre<sup>62</sup>.

Con esso, il comune di Genova si impegnava a trattare Chiano come un cittadino genovese, riconoscendogli protezione e diritti. In base a ciò, il comune prometteva di salvare e difendere i beni e le terre di Chiano, per mare e per terra, facendo guerra contro chiunque avesse mosso contro di lui, in particolare contro Pisa e i pisani, come se si fosse trattato di una guerra propria di Genova.

Fra i diversi punti dell'accordo veniva stabilito che i podestà e rettori che Genova avrebbe insediato nel Castello di Cagliari avrebbero dovuto giurare ogni anno di custodire e difendere i beni e i diritti di Chiano, della sua famiglia e dei suoi fedeli come se fossero stati tutt'uno con la città di Genova.

Una clausola importante prevedeva che il comune avrebbe permesso a tutti i burgensi di Castel di Cagliari che avessero voluto abbandonare il Castello, di poter andar via senza impedimenti. In questo caso Guglielmo dimostra di volere trovare un compromesso coi burgensi, soprattutto mercanti pisani ormai radicati da tempo nella fortezza o, forse, i Pisani del Castello sembrano prendere una posizione neutrale nel futuro conflitto fra la madrepatria e Genova, una distanza che è stata evidenziata anche da Sandro Petrucci<sup>63</sup>.

Da parte loro, Chiano prometteva le seguenti cose:

Egli avrebbe consegnato in perpetuo il Castello di Cagliari, "quod appellatur Castrum", con i suoi confini e le sue pertinenze, cosicché il comune potesse gestirlo come una cosa propria, potendone espellere chi avrebbe voluto. Tutte le case all'interno del Castello, le aree non edificate e i casalinghi ancora da assegnare sarebbero diventati proprietà del comune di Genova e tale notizia ci dà conto di una lottizzazione e di un popolamento del Castello ancora in evoluzione a quarant'anni dalla sua edificazione.

Il giudice avrebbe concesso al comune e ai mercanti genovesi di estrarre e portare a Genova il sale dalle sue saline di Cagliari senza pagare ulteriori spese se non quelle che i mercanti sostenevano

<sup>62</sup> *I Libri Iurium* cit., I/6, doc. 1053, pp. 207-212, 1256 aprile 20.

<sup>63</sup> S. Petrucci, *Cagliari nel Trecento. Politica, istituzioni, economia e società. Dalla conquista aragonese alla guerra tra Arborea ed Aragona (1323-1365)*, Tesi Dottorale, Università di Sassari, Ciclo XX, Anno Accademico 2005-2006, Tutors P. F. Simbula, G. Meloni.



normalmente come costi di estrazione<sup>64</sup>. Questo dato sembra testimoniare, ancora una volta, che i giudici continuarono a mantenere il possesso demaniale delle saline durante tutta la storia del giudicato, senza alienarlo ad altri soggetti, come ad esempio i Vittorini. Vi è da osservare che il comune di Pisa non aveva mai soppresso il giudicato e neppure (almeno formalmente) i diritti dei suoi giudici, fossero stati Benedetta, Agnese o Guglielmo II. D'altronde la stessa Agnese I, tornata al potere nel 1235, dovette riprendersi i diritti sulle saline.

Il giudice consentiva infine che l'unico porto commerciale per l'estrazione e l'introduzione delle merci sarebbe stato quello di Cagliari, "appellatur Castrum"; si specifica dunque che gli altri scali presenti nella zona non avrebbero dovuto essere utilizzati e anche questo dato testimonia della molteplicità degli insediamenti portuali nel golfo cagliaritano. Insomma, il cuore dell'accordo prevedeva che il giudice avrebbe controllato il giudicato mentre il Castello di Castro sarebbe andato a Genova. Il ruolo di Santa Igia veniva dunque riconfermato e con esso il dualismo con Castel di Castro.

La stipula di questi accordi significò la cacciata dei pisani dai fondaci cagliaritani, sostituiti dai liguri ed esasperò la situazione, prefigurando un quadro assai simile a quello precedente all'intervento di Guglielmo di Massa, nel 1187. L'occupazione di Castel di Castro, poi, colse di sorpresa Pisa, anche perché alcuni mercanti pisani residenti al suo interno avevano fornito il loro appoggio al giudice, entrando in contrasto con altri mercanti della rocca.

Pisa, ancora una volta tagliata fuori dall'area economica più importante dell'isola, si adoperò per recuperare i suoi interessi sardi. Il risultato fu la definitiva conquista del giudicato e la distruzione di Santa Igia (1257-1258).

La politica perseguita a Cagliari da Pisa dopo la definitiva sconfitta dei giudici volse soprattutto a ridurre e circoscrivere il potere ecclesiastico filo giudicale e filo papale, distruggendo la sede arcivescovile e costringendo il capitolo a spostarsi nel Castello, probabilmente effettuando pressioni su quelli che non accettarono tale decisione, per cui si può ipotizzare che gli oppositori furono sostituiti con elementi pisani o filo pisani. A quel punto il travaso

<sup>64</sup> "Item quod dominus marchio concedet comuni Ianue et Ianuensibus qui voluerint portare salem Ianuam de salina sua de Kalaro ut ipsam possint fodere et trahere de salina eorum expensis, sine alio precio".

delle attribuzioni cittadine da Santa Igia al Castello di Castro poteva dirsi ormai completato: la sanzione definitiva, con il riconoscimento pontificio e la traslazione della sede arcivescovile dentro le mura del Castello, sarebbe arrivata solamente cinquant'anni dopo, con l'elevazione della chiesa di Santa Maria a cattedrale metropolitana: un perdono, quasi un "condono tombale" dettato dalle circostanze storiche ormai mutate e alle quali la Sede Apostolica dovette adeguarsi, pur ribadendo l'illegittimità di fondo del dominio pisano su Cagliari.

Durante i decenni della dominazione pisana la città di Castel di Cagliari e i suoi abitanti passarono attraverso adattamenti e mutamenti politici, istituzionali e sociali. La città non ebbe una forma costituzionale stabile dal 1217 fino alla conquista aragonese. Nella prima metà del '200 si riconoscono delle forme piuttosto ambigue in un contesto ancora giudicale che doveva tenere conto dell'esistenza di Santa Igia e dell'influenza delle grandi famiglie dei Visconti e dei Gherardesca. Dalla metà del secolo, una volta abbattuto definitivamente il giudicato di Cagliari, si ebbe un controllo più diretto della città, quando si attuò l'esclusione dei non pisani dal Castello. Agli inizi del Trecento, invece, Pisa riorganizzò in modo complessivo la città e il suo territorio, insieme al resto dell'isola da lei controllata. Si trattò di un grande riordinamento anche legislativo che armonizzò le fonti legislative di tipo comunale con quelle autoctone giudicali<sup>65</sup>.

In questo senso andrebbe ancora più approfondito il ruolo sociale dei *burgenses* del Castello, finora non studiato a fondo. Si trattava di mercanti, nobili e artigiani, che formavano un mondo assai complesso, ma del quale ancora sfuggono i contorni sociali, le scelte politiche e la visione d'insieme. Quello che vediamo è che in tutti i momenti di crisi della città i *burgenses* manifestarono atteggiamenti di distanza dalla madrepatria: dall'accordo con il giudice Chiano di Massa, nel 1254-1256, alla guerra civile fra Comune da una parte e Visconti e Gherardesca dall'altra (fine XIII secolo), fino alla conquista aragonese del 1323-1326<sup>66</sup>.

Quello che però continuò a caratterizzare profondamente il carattere di Cagliari fu il suo legame profondo col mare e coi commer-

<sup>65</sup> Rimando per questo a C. Zedda, *L'ultima illusione mediterranea...* cit.

<sup>66</sup> Per la storia del passaggio di Cagliari dalla dominazione pisana a quella aragonese cfr. S. Petrucci, *Cagliari nel Trecento...* cit.

ci, ribadito nei periodi di crisi, anche profonda, che la città conobbe ma dai quali seppe sempre riprendersi, riconfermandosi come città di rilievo mediterraneo, vera “porta” dell’isola, come traspare anche dalle valutazioni dei contemporanei.

Jean-André Cancellieri

LES CARACTÈRES DISTINCTIFS DES PREMIÈRES VILLES  
GÉNOISES DE CORSE  
(XIII<sup>e</sup> – XV<sup>e</sup> SIÈCLES)

L’intention de ce bref article, conformément à l’esprit de mon intervention au séminaire de recherche de l’Université de Corse de juin 2013, n’est pas de tracer un tableau détaillé, encore moins exhaustif, des premiers siècles de la vie urbaine génoise sur les littoraux de Corse, au prix d’une exploration approfondie des archives médiévales de la métropole ligure. Cet exercice exigeant et risqué, compte tenu de l’état parcellaire à ce jour des recherches textuelles et plus encore peut-être du retard de l’archéologie urbaine, semble objectivement prématuré. Il est donc renvoyé, sur un mode personnel ou de manière plus vraisemblable sur une base collective, à un autre cadre et à un autre moment. Il s’agit au contraire de tenter de mettre en relief en termes simples la frise chronologique irrégulière, hésitante à l’échelle de trois siècles, mais finalement couronnée de succès à l’extrême fin du Quattrocento, de l’établissement du premier réseau urbain de l’île, exclusivement côtier et encore fort sommaire. On s’arrêtera en second lieu sur les problèmes d’interprétation que pose le prisme suggestif, mais très partiel et parfois déformant, souvent peu loquace en tout cas, des sources historiques et archéologiques disponibles à ce jour. On s’attachera dans un troisième volet à dégager, dans cette dynamique d’essai-image côtier en réalité discontinue, timide et relativement tardive, les principaux facteurs topographiques d’établissement, les visées politiques et économiques sous-jacentes et les formes architecturales et sociales spécifiques de ce type d’urbanisation littorale. En dernier lieu, sur un mode conclusif, seront récapitulées les fonctions caractéristiques des créations portuaires génoises de Corse avant l’aube des Temps modernes.

### 1. Une expansion lente et heurtée, un aboutissement tardif

C'est à l'action de Gênes, et de Gênes seulement, qu'il convient d'attribuer pour toute la période médiévale la reconstitution d'un réseau rudimentaire, mais réel de quelques points d'appui côtiers à caractère au moins partiellement urbain en Corse (fin XIIe - fin XVe siècle). La période antérieure (fin XIe - début XIIIe siècle), qualifiée par l'historiographie régionale traditionnelle de «période pisane» fut au contraire caractérisée par un échec certain sous ce rapport (aucune création *ex nihilo* et, au-delà de la construction des édifices et quartiers cathédraux des cinq sièges épiscopaux côtiers, tentatives infructueuses de réanimation durable des ports romains de Mariana et d'Aleria), l'effectivité d'un net contrôle pisan de l'île relevant du reste en partie davantage de la pétition de principe ou du moins de l'hypothèse que d'une réalité concrètement démontrée par des sources historiques<sup>1</sup>.

La carte des sites urbains côtiers de la Corse du haut et du bas Empire romain est d'ailleurs elle-même soumise de nos jours à relecture. On a en effet longtemps considéré que les sièges épiscopaux d'Aleria, Mariana, Nebbiu, Sagone et Ajaccio, attestés pour certains depuis le haut Moyen Âge, dérivèrent sur le modèle, lui authentiquement avéré des deux premiers sites, d'agglomérations antiques à caractère urbain, voire de villes portuaires de plein exercice, de véritables cités<sup>2</sup>. Or, les enquêtes les plus récentes, en particulier celles de Daniel Iстриa et de son équipe d'archéologues, tendent à infirmer pour la côte occidentale (Sagone et Ajaccio) un schéma littoral de nature véritablement urbaine<sup>3</sup>. Quant au site de Nebbiu, demeuré à ce jour sans reconnaissance stratigraphique d'envergure, le voile n'est pas encore levé sur sa réelle consistance et sur son extension exacte. Par voie de conséquence, on ignore encore si, hormis les sites d'Aleria et de Mariana pour lesquels on dispose de quelques témoignages écrits ou archéologiques, des

tentatives d'établissement humain ou commercial de Pise ont pu viser aux XIIe ou au XIIIe siècle d'autres localités côtières de l'île.

Ainsi la présence portuaire des Pisans en Corse, sauf des cas ponctuels de «marines» aménagées sommaires ou éphémères, semble bien s'être limitée aux cités déclinantes d'Aleria et de Mariana (outre le cas particulier du Bonifacio corso-pisan primitif détruit par les Génois en 1187) et n'être pas parvenue à réanimer en profondeur leur vie commerciale et urbaine. On doit s'interroger sur les raisons de cet insuccès: à côté de l'atonie des échanges locaux d'une île sous-peuplée, aux très faibles ressources, et des dimensions démographiques insuffisantes de la métropole toscane (sans doute de l'ordre de 30.000 ou 35.000 habitants), on doit nécessairement songer à des conditions répulsives locales, au premier rang desquelles l'atterrissement côtier de la plaine orientale, et donc l'oblitération des structures portuaires d'origine antique, ainsi qu'une probable tendance à l'impaludation médiévale précoce des zones littorales.

En contraste avec ce «désert urbain» insulaire, depuis le haut Moyen Âge jusqu'au XIIe siècle, Gênes est à l'origine d'une première fondation d'importance, Bonifacio, en 1195, relayée dans la seconde moitié du XIIIe siècle, par Calvi. Du XVe siècle datent Algajola et Saint-Florent et de ses deux dernières décennies Bastia et Ajaccio. Toutes ces créations sont, modestement, des «villes portuaires» et leur addition tend à dessiner, à l'extrême fin de la période médiévale, du nord au sud de l'île, un chapelet de points d'appui maritimes destiné à être complété dans la seconde moitié du XVIe siècle par la naissance de Porto-Vecchio. On doit, pour autant, être pleinement conscient du caractère embryonnaire, chétif et du fort retard de l'urbanisation naissante de la première Corse génoise par rapport aux régions riveraines de Méditerranée occidentale. L'île s'affiche toujours comme un monde profondément rural en même temps que de peuplement limité. Encore vers 1500, dans un contexte de faible reprise démographique après la fin du XIVe siècle, elle ne devait compter que deux villes de l'ordre de 3 000 à 4 000 habitants environ (Bonifacio et Calvi)<sup>4</sup> et une seule de plus de mille, peut-être 2 000 (Bastia), pour une

<sup>1</sup> En dernier lieu: J.-A. Cancellieri, *Pise et la Corse au Moyen Âge*, in F. Gemini (dir.), *Corsica e Toscana. Dieci secoli di storia nei documenti pisani e corsi*, Pise, 2013, pp. 11-20.

<sup>2</sup> G. Moracchini-Mazel, *Les églises romanes de Corse*, I, Paris, 1967, pp. 108-110.

<sup>3</sup> D. Iстриa, Ph. Pergola, *Antiquité de la Corse (IIIe s. av. J.-C. -IVe s. ap. J.-C.)*, in *Histoire de la Corse*, I. *Des origines à la veille des Révolutions. Occupations et adaptations* (ouvr. collectif), Ajaccio, 2013, pp. 190-208.

<sup>4</sup> A. Venturini, *Chronologie des présides génois (1195-1421)*, in *Histoire de la Corse...* cit., p. 387 (estimations légèrement supérieures – mais sur des bases extrapolées: jusqu'à 5 000 habitants pour Bonifacio).

population globale de l'ordre de 100 000 habitants vers la fin du Quattrocento<sup>5</sup> et, à la même époque, une population de la seule métropole génoise et des bourgs de Ligurie proches grossièrement équivalente<sup>6</sup>. Cette indispensable remarque de fond sur la marginalité du poids humain et commercial de ces escales maritimes explique d'elle-même la très faible, l'infime présence commerciale de la Corse dans toute une série de travaux collectifs récents sur la vie portuaire du Moyen Âge et de la première époque moderne<sup>7</sup>. L'extrême modestie de ces «quasi città» tend même à les exclure de la catégorie des «petites villes» de l'Italie médiévale, généralement entendues de 5 000 à 10 000 habitants<sup>8</sup>. À cet égard, le cas corse, bien plus que le cas sarde, lui aussi, mais moins dépressionnaire, offre un saisissant contraste avec le tropisme de croissance et de prolifération urbaines de l'Italie du nord et du centre entre le XIIIe et le XVe siècle<sup>9</sup>.

En réalité, pendant les trois siècles qui courent de la fondation de Bonifacio à celle d'Ajaccio (1195-1492), le cadre général de

<sup>5</sup> J.-A. Cancellieri, *Directions de recherche sur la démographie de la Corse médiévale (XIIe-XVe siècles)*, in R. Comba, G. Piccinni (dir.), *Strutture familiari, epidemie, migrazioni nell'Italia medioevale*, Naples, 1984, pp. 401-433.

<sup>6</sup> De 50 000 à plus de 80 000 habitants pour la cité de Gênes elle-même et les bourgs côtiers ligures les plus proches, mais nombre à augmenter des Génois, hommes surtout, épars dans la Méditerranée proche et lointaine: cf. G. Petti Balbi, *Genova*, in *Le Città del Mediterraneo all'apogeo dello sviluppo medievale. Aspetti economici e sociali*, Pistoia, 2003, pp. 365-386.

<sup>7</sup> Ainsi, par exemple: E. Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica (secoli XII-XVIII)*, 2 vol., Florence, 1988; E. Poleggi (dir.), *Città portuali nel Mediterraneo: storia e archeologia*, Atti del Convegno internazionale di Genova 1985, Gênes, 1989; *Città di mare del Mediterraneo medievale: tipologie*, Atti del Convegno di studi in memoria di Robert P. Bergman, Amalfi, 2005; T. Coletta (dir.), *Città portuali del Mediterraneo. Luoghi di scambio e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*, Milan, 2012; en partie seulement: E. Malamut, M. Ouerfelli (dir.), *Villes méditerranéennes au Moyen Âge*, Aix-en-Provence, 2014. Sur la marginalité tendancielle des ports corses en mer Tyrrhénienne dans le continuum Moyen Âge - Temps modernes, cf. M.P. Rota, «L'apparato portuale della Corsica genovese: una struttura in movimento», in G. Doria, P. Massa Piergiovanni (dir.), «Il sistema portuale della Repubblica di Genova: profili organizzativi e politica gestionale, secc. XII-XVIII», Gênes, 1988, pp. 297-327.

<sup>8</sup> M. Ginatempo, L. Sandri, *L'Italia delle città. Il popolamento urbano tra Medioevo e Rinascimento (secoli XIII - XVI)*, Florence, 1990; M. Ginatempo, «Gerarchie demiche e sistemi urbani nell'Italia bassomedievale: una discussione», «Società e Storia», 72, 1996, pp. 347-383; G. Pinto, *Poids démographique et réseaux urbains en Italie entre le XIIIe et le XVe siècle*, in É. Crouzet-Pavan, É. Lecuppre-Desjardin, «Villes de Flandres et d'Italie (XIIIe-XVe siècles)», Turnhout, 2008.

<sup>9</sup> Parmi les dernières grandes approches: É. Crouzet-Pavan, *Les villes vivantes: Italie, XIIIe-XVe siècle*, Paris, 2009.

l'œuvre urbaine des Génois en Corse est celui d'une absence de linéarité et même de continuité dans l'action. Entre ces deux dates et leurs contextes structurels il y a non seulement totale solution de continuité, mais souvent aussi véritable opposition dans les options édilitaires et socio-politiques. On observe bien peu de points communs, en effet, mais davantage d'antinomies entre:

1. la fondation d'essence nettement «publique» de Bonifacio par la Commune de Gênes, dans le feu d'un conflit séculaire avec la puissance pisane (guerres successives de grande ampleur aux XIIIe et XIIIe siècles) pour la domination de la Corse et de la Sardaigne, le contrôle de la mer Tyrrhénienne dans son ensemble et l'accès aux voies commerciales de la Méditerranée orientale;

2. la période de stase accentuée des initiatives de l'action communale qui caractérise le XIVe et le début du XVe siècle (la naissance d'Algajola et celle de Saint-Florent sont d'initiative corso-génoise «privée», celle de Calvi et son développement saccadé relevant pendant près d'un siècle d'un type mixte, complexe, alternativement «privé» et «public» et assez mal connu);

3. l'action tendancielle planificatrice ou en tout cas raisonnée et volontariste de l'Office de Saint-Georges qui aboutit par des voies diverses, mais stratégiquement convergentes à la création de Bastia dans les années 1480 et d'Ajaccio en 1492<sup>10</sup>.

## 2. Lacunes documentaires et informations parcellaires

Ce réseau démographiquement tenu de petits centres à caractère urbain vivait, du XIIIe au XVe siècle, en marge des populations rurales de l'intérieur de l'île, en nombre global modeste, on l'a vu, mais tout de même environ au moins neuf fois supérieur et très majoritairement adonnées à des activités agropastorales. Il n'en est donc représentatif d'aucune manière, ni en proportion, ni qualitativement et ne l'éclaire que par bribes aléatoires. De plus, il est

<sup>10</sup> J.-A. Cancellieri, *Au miroir des métropoles: trends, scansions et cahots des stratégies territoriales de Pise et de Gênes dans la Corse médiévale (fin XIe - début XVIe siècle)*, in M.-A. Maupertuis (dir.), «La Corse et le développement durable», Ajaccio, 2010, pp. 33-39; A. Venturini, *Chronologie des présides génois (1195-1421)*, *Histoire de la Corse*, I, cit., pp. 378-399; A.-M. Graziani, *La Corse de l'Office de Saint-Georges*, ibid., pp. 481-488.



en lui-même un milieu matériel et humain fort mal cernable par les sources écrites. Les regards portés sur lui de l'intérieur de l'île, autres que de trop rares actes de la pratique, sont presque absents. Les trois chroniqueurs de la Corse médiévale, Giovanni della Grossa, Pier'Antonio Montegiani et Pietro Cirneo (fin XIVe - début XVIe siècle), originaires le premier du sud de la Corse, les deux autres du nord, viennent du monde villageois et n'ont pour les réalités urbaines de leur île aucun intérêt particulier. Dans les archives génoises<sup>11</sup>, pour les ports corses, pas de délibérations communales (mais, dès le XIIIe siècle, quelques statuts urbains), pas de registres paroissiaux ou de livres de confréries, pas de livres de raison, encore moins de «ricordanze» émanant de l'univers bourgeois, qui soient parvenus jusqu'à nous avant le milieu du XVIe siècle. Seule exception, notable mais bien partielle, des livres de comptes du marchand Santello de Saint-Florent, gros négociant très actif et mêlé à la gestion de la Corse par l'Office de Saint-Georges pour la fin du XVe et le tout début du XVIe siècle<sup>12</sup>.

La masse des actes notariés rédigés dans les ports de la Corse avant 1500, ou à Gênes même, mais relatifs à ces mêmes centres, constituent il est vrai une série précieuse, providentielle même, certes très lacunaire, mais dispensatrice d'informations nombreuses et d'une certaine continuité chronologique<sup>13</sup>. Le début de la période est illustré par l'exceptionnelle série des notaires de Bonifacio au XIIIe siècle (près de deux mille actes pour les années 1230-1300), dont on dispose d'une édition partielle<sup>14</sup>. Toujours pour Bonifacio, le XIVe siècle est très décevant, avec bien moins

<sup>11</sup> On dispose désormais, de l'époque médiévale à l'époque moderne, de deux instruments de recherche, utiles mais cependant lacunaires: A.-M. Graziani, A. Venturini (dir.), *Vistigie corse. Guide des sources de l'histoire de la Corse dans les archives génoises. Moyen Âge, 1121-1483*, I/2, Ajaccio, 2009; A.-M. Graziani, *Vistigie corse. Guide des sources de l'histoire de la Corse dans les archives génoises. Époque moderne, 1483-1790*, I/1, Ajaccio, 2004.

<sup>12</sup> D. Broc, *Les Santelli de Saint-Florent: une famille de marchands et de financiers corses à l'ombre de Saint-Georges (1486-1528)*, «Bulletin de la Société des Sciences historiques et naturelles de la Corse», 730-733, 2010, pp. 349-385.

<sup>13</sup> Inventaires des archives notariales génoises publiés à ce jour: *Cartolari notarili genovesi: inventario*, éd. G. Costamagna, 2 vol. Rome, 1956-1961; *Cartolari notarili genovesi, 150-299*, éd. M. Bologna, Rome, 1990; *Notai ignoti. Frammenti notarili medioevali*. *Archivio di Stato di Genova*, éd. M. Bologna, Rome, 1988.

<sup>14</sup> V. Vitale, *Documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*, «Atti della R. Deputazione di Storia patria per la Liguria», I, 1936; *Nuovi documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*, ibid., IV, 1940.

d'actes que pour le Duecento<sup>15</sup>. Le XVe et le tout début du XVIe siècle sont mieux représentés, mais avec d'énormes béances documentaires, en particulier pour la première moitié du Quattrocento et le volume d'actes n'atteint pas la densité relative des minutes du XIIIe siècle<sup>16</sup>. Pour Calvi, rien pour le premier siècle d'existence de la création urbaine et à partir des années 1370<sup>17</sup>, des épaves documentaires bien pauvres pour le XVe siècle jusque vers 1500. Pas de séries notariales internes pour Algajola et Saint-Florent et, pour Bastia et Ajaccio, par définition, rien avant les décennies 1480-1500. Quant à eux, les actes notariés de la métropole relatifs aux centres côtiers de Corse, à peu près continus depuis le début du XIIIe siècle<sup>18</sup>, introduisent quelque cohésion dans ce tableau fortement lacunaire. Mais assez peu sont relatifs aux aspects topographiques, architecturaux ou édilitaires, au marché immobilier, à la vie portuaire matérielle. Beaucoup ne restituent que la dimension strictement commerciale (commandes, sociétés maritimes, connaissements...), financière (prêts...) ou juridique (procurations, procès...) des villes-filles avec la mère patrie. Les fonds politiques (*Archivio Segreto*...) font préférentiellement référence à la fonction navale et militaire ou à la conjoncture politique de ces enclaves génoises d'outre-mer. Quant aux fonds de la Banque de Saint-Georges, seule une infime partie (principalement une fine strate des *Primi cancellieri*) éclaire, surtout pour Bonifacio et Calvi, le premier gouvernement de l'Office en Corse (1453-milieu des années 1460)<sup>19</sup>, l'immense majorité des registres et liasses des différentes séries du *Banco* étant relative aux décennies 1480-1500<sup>20</sup>, mais avec un éclairage déséquilibré au détriment des paysages urbains, des fonctions diverses des villes, de leur état social et de leur vie quotidienne, à l'avantage au contraire des éléments militaires de défense et de fortification (correspondances, ordres et mande-

<sup>15</sup> *Notai genovesi in Corsica (...). Bonifacio, 1385-1386*, éd. S. Origone, Gênes, 1979.

<sup>16</sup> Un échantillonnage de références et de transcriptions dans: J.-A. Cancellieri, *Bonifacio au Moyen Âge, entre Gênes, Corse, Sardaigne et Méditerranée*, Ajaccio, 1997.

<sup>17</sup> *Notai genovesi in Corsica. Calvi, 1376 (...)*, éd. S. Origone, cit.

<sup>18</sup> Cf., pour la documentation éditée, la série des «Notai liguri dei secoli XII e XIII» publiée par la Società ligure di Storia patria.

<sup>19</sup> Objet central de la synthèse d'histoire socio-politique d'A. Franzini, *La Corse au XVe siècle. Politique et société, 1433-1483*, Ajaccio, 2005.

<sup>20</sup> Cadre d'ensemble de celle de V. Marchi van Cauwelaert, *La Corse génoise. Saint Georges vainqueur des «tyrans» (milieu XVe - début XVIe siècle)*, Paris, 2011.

ments divers, revues de troupes, inventaires de garnisons et de matériels, états de travaux, comptabilités diverses...).

De leur côté, les observations topographiques ou architecturales, les relevés de terrain à la portée des historiens des paysages urbains et de l'architecture civile, s'ils ne sont pas sans légitimité ni sans valeur, recèlent des pièges que l'analyse archivistique ou l'archéologie urbaine naissante en Corse permet assez souvent d'identifier. Le thème de la «fossilisation» des paysages génois médiévaux est fortement à relativiser pour les villes côtières de l'île, même pour Bonifacio, de toutes de loin la mieux conservée dans un état ancien. De fait, entre les temps médiévaux et l'époque moderne (et surtout le XIXe siècle), de nombreuses reconstructions d'immeubles civils sont intervenues et là où ils n'ont pas été remplacés, sur le même parcellaire ou selon une organisation spatiale différente, leur hauteur a souvent crû considérablement et leur agencement intérieur s'est trouvé transformé. Dès le bas Moyen Âge, des destructions volontaires sont intervenues dans des secteurs décrétés «non aedificandi», mentionnées dans les statuts urbains comme dans des édits de l'administration de Saint-Georges: maisons adossées à l'enceinte ou jugées trop proches d'elle, à Bonifacio comme à Calvi ou à Bastia, nouveaux tracés de remparts et remodelage de leur emprise bâtie (Bonifacio, Calvi), pour Calvi large transformation du quartier sommital dans la seconde moitié du XVe siècle lors de la substitution du «Castel Nuovo» au «Castel Vecchio»... Le XVIe siècle a été un temps fort de ces modifications urbanistiques, effets des sièges, des destructions de guerre et de profondes redéfinitions stratégiques en fonction des données nouvelles de la poliorcétique postmédiévale (prise de Bonifacio par les Turcs, siège de Calvi et occupation d'Ajaccio par les Français, à Bastia, siège de Sampiero Corso...). Le cas est peut-être moins net à cet égard pour les vieux massifs bâtis d'Algajola ou de Saint-Florent mais il n'y pas de doute que la période moderne a considérablement modifié la physionomie des villes d'origine médiévale: paysages urbains en élévation, mais aussi structures portuaires: mouillages, débarcadères, aménagements portuaires... Il est donc clair que l'état déficitaire et déséquilibré de la documentation écrite et l'impossibilité d'accéder par la seule reconnaissance des architectures visibles (même conduite par des spécialistes de l'archéologie du bâti) à une part véritablement représentative de l'urba-

nisme originel, rend particulièrement nécessaires et urgents des programmes d'archéologie urbaine programmée qui, seule, permettra à terme de confirmer, infirmer, nuancer et mettre en perspective les suggestions des sources trop partielles ou univoques actuellement à notre disposition <sup>21</sup>.

### 3. Site et morphologie de la ville génoise de fondation

Selon la définition d'Yerahmiel Kolodny, la ville portuaire génoise d'origine médiévale est avant tout «un organisme étranger à fonction militaire implanté sur une terre hostile, une ville fortresse incrustée sur les rivages d'une montagne impénétrable»<sup>22</sup>. Un peu schématiques, suggérant fortement la fonction de «préside» et la nécessité vitale des relations maritimes avec la métropole, mais tendanciellement oublieux de certaines données complémentaires, dont la fonction commerciale et de crédit à l'échelle des microrégions, ces termes sont cependant globalement pertinents. De fait, un certain nombre de caractères spécifiques liés à la situation géographique, au site, à la morphologie urbaine tendent à rapprocher les diverses créations côtières génoises de l'île. On relèvera en particulier:

a. la présence obligée d'un élément marqué de relief (promontoire, colline, mamelon) à valeur défensive, assez aisé à barrer ou à ceinturer de remparts ou à verrouiller sous la forme d'un urbanisme en bloc, à mailles orthogonales ou courbes plus ou moins étroites en fonction de la topographie, mais aussi de la chronologie médiévale;

b. sous le contrôle de celui-ci un port naturel, un mouillage ou une crique aux conditions naturelles nettement ou partiellement favorables (eau profonde, protection au moins partielle contre les violents coups de vent); la présence immédiatement *extra muros* de sources, d'aiguades et d'un terroir agricole d'autosubsistance (vignes et jardins).

<sup>21</sup> Le cas de la ville médiévale et postmédiévale de Bonifacio est celui qui a fait à ce jour l'objet de davantage d'approches significatives, ainsi: R.-P. Gayraud, *Compte rendu de trois années de fouilles médiévales à Bonifacio*, «Études corses», 2, 1974, pp. 5-16; A.-L. Serpentin, *Bonifacio, une ville génoise aux Temps modernes*, Ajaccio, 1995, pp. 31-36; D. Istria, R. Chessa, *Les maisons médiévales à Bonifacio*, in D. Istria (dir.), *Présence et colonisation génoises dans les îles de Méditerranée*, Actes du Colloque de Bastia-Lucciana, 2006, «Corse d'hier et de demain», 1, 2010.

<sup>22</sup> Y. Kolodny, *La géographie urbaine de la Corse*, Paris, 1962, p. 32.

### *Site défensif naturel fortifié*

Le site enceint du Bonifacio moderne (XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècle, mais peut-être dès la fin du XVe siècle) est le plus étendu des villes génoises primitives: 17,5 ha au total (mais quatre fois moins environ pour le seul noyau urbain fortifié initial), sur une presqu'île d'orientation est-ouest de 1500 m de longueur et 200 m de largeur en moyenne. L'immense valeur défensive locale et l'exceptionnel intérêt stratégique en direction des Bouches, de la Sardaigne et de toute la mer Tyrrhénienne sont les principales raisons qui ont poussé la Commune de Gênes à se livrer contre celle de Pise, en 1195, à une entreprise publique de colonisation et de peuplement aux vastes dimensions, au-delà des moyens des seuls groupes familiaux de la métropole. Pour renforcer la valeur militaire de la place, un site habité de plan sensiblement orthogonal en forme d'échiquier resserré fut tassé vers l'est à l'endroit le plus sensible du système défensif organisé en éperon barré<sup>23</sup>. La haute ville de Calvi, au contraire, est bâtie sur une superficie de 4 ha seulement, au sommet d'un éperon rocheux de 62 m d'altitude qui surplombe directement le port, mais sous la forme d'un urbanisme enchevêtré de type concentrique qui, malgré son réaménagement génois de la fin du XVe siècle, garde la trace de ses origines seigneuriales, peut-être spontanées, locales en tout cas<sup>24</sup>. À Bastia, «Terra Nova», la ville haute à plan géométrique à damiers larges, reflets de sa réalisation postmédiévale au sens strict<sup>25</sup>, dominait à l'aplomb la «Terra Vecchia» nichée autour de l'actuel «Vieux Port» ou «marine» du village de Cardo et, plus au sud, une autre «marine», celle du village voisin de Belgodere. À Ajaccio, on a fortifié un promontoire marin exigu en y implantant le château initial et on a déroulé à son pied un urbanisme géométrique élémentaire à mailles larges, dans l'esprit de celui de Bastia mais plus espacé encore, en éventail autour de deux rues rectilignes divergentes<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Ibid., p. 48.

<sup>24</sup> Ibid., p. 46.

<sup>25</sup> Agostino Giustiniani, *Description de la Corse*, éd. A.-M. Graziani, Ajaccio, 1993, p. 184: «cum le strade larghe et cu' parecchie belle case edificate al modo de Genua». Cf. M. Cadinu, *Interventi urbanistici in Sardegna e Corsica nel Quattrocento*, «Storia dell'Urbanistica», 4, 1998, pp. 76-77; Y. Kolodny, *La géographie urbaine de la Corse...* cit., p. 58.

<sup>26</sup> Agostino Giustiniani... cit., p. 210: «le strade larghe e le case edificate a la Genuise moderna»; M. Cadinu, *Interventi urbanistici...* cit., p. 76; Y. Kolodny, *La géographie urbaine de la Corse...* cit., ibid. Sur la transition stylistique de l'urba-

Ces exigences obsidionales ressenties comme d'impératives nécessités ont logiquement déterminé la migration du nouveau site par rapport à un habitat antérieur (corso-romain ou corso-pisan) préexistant dans certains cas, qui répondait par définition à de tout autres motivations. À Bonifacio, malgré l'absence de fouilles programmées à ce jour, il est possible que le noyau habité d'époque pisane fût situé plus à l'ouest sur la presqu'île, en position plus accentuée de vigie<sup>27</sup>. À Calvi, le Port Santa Maria abritait vraisemblablement une petite agglomération d'époque romaine dont l'église paléochrétienne de ce nom marquerait l'emplacement<sup>28</sup>. À Saint-Florent, le déplacement du site est d'une clarté absolue, la tour et le port du XVe siècle étant édifiés à un kilomètre environ à l'ouest de l'ancien site habité de Nebbiu dont la cathédrale Santa Maria tend à indiquer l'implantation<sup>29</sup>. Plus notable encore est la migration de l'Ajaccio génois de 1492, à 1,5 km du site de l'Ajaccio antique, les inconvénients du site primitif ayant été reconnus comme majeurs par les colonisateurs génois de la fin du Quattrocento: contrôle optique du large coupé par le promontoire situé au sud et surtout sévère impaludation du secteur des Salines et des Cannes<sup>30</sup>.

### *Port aux conditions naturelles au moins partiellement favorables*

Bonifacio était le cas le plus heureux, calanque très profonde, sorte de fjord, sensiblement rectiligne et d'une largeur minimale d'une centaine de mètres, très protégé des vents dominants, des tempêtes et des attaques ennemies à effet de surprise, seulement défavorisé par certaines limites du tirant d'eau, limites qui ne se posaient pas en vérité pour les conditions locales de la navigation médiévale, sauf pour les naves ou carques génoises du XVe ou du premier XVI<sup>e</sup> siècle, très gros navires de charge pour les trafics

nisme génois spécifiquement médiéval à des réalisations «pré-modernes», voir par exemple L. Grossi Bianchi, E. Poleggi, *Una città portuale del Medioevo: Genova nei secoli X-XVI*, Gênes, 1980, pp. 244-322.

<sup>27</sup> A.-L. Serpentin, *Bonifacio, une ville génoise...* cit.

<sup>28</sup> G. Moracchini-Mazel, *Les monuments paléochrétiens de la Corse*, Paris, 1967, pp. 103-111.

<sup>29</sup> G. Moracchini-Mazel, *Les églises romanes de Corse...* cit., p. 95.

<sup>30</sup> A.-M. Graziani, *Des origines à la fondation (1492)*, in F. Pomponi (dir.), *Histoire d'Ajaccio*, Ajaccio, 1992, pp. 41-42.

hauturiers méditerranéens, mais que le port du détroit corso-sarde n'avait pas vraiment vocation à accueillir. À Calvi, le port, profond et assez bien protégé, n'en était pas moins venté. À Bastia, favorisé par sa proximité par rapport à Gênes, la Rivière du Levant et la Toscane, les conditions naturelles du port étaient au contraire franchement défavorables voire dangereuses plusieurs jours par an: outre la présence d'un écueil («Le Lion») barrant l'accès, forte exposition au «libecciu», à la houle et au ressac. À Saint-Florent, malgré la protection d'un golfe assez ample, jusqu'à l'époque moderne, les navires, en cas de tempête, devaient chercher refuge vers l'ouest, dans l'anse de Fornali. À Ajaccio, le mouillage, en eau profonde, offrait de meilleures conditions contre les vents dominants<sup>31</sup>.

*Proximité d'un potentiel en eau potable et présence de ressources d'autosubsistance alimentaire*

L'eau potable et, dans une mesure un peu moindre, l'approvisionnement horticole figuraient parmi les principales préoccupations obsidionales collectives. Dans tous ces centres côtiers allogènes, dès la fondation, fut manifestement regardée comme nécessaire la proximité d'un terroir agricole de propriété et de mise en valeur exclusives, ceinture de vignes et de jardins, sous la forme d'une vallée (Bonifacio) ou d'une petite plaine (Saint-Florent, Bastia, Ajaccio), susceptible d'être partiellement irriguée par la présence de sources ou de ruisseaux. L'eau potable était surtout absolument indispensable aux besoins vitaux de la population urbaine elle-même, les citernes publiques et même privées étant réservées à un usage de survie en cas de siège ou encore à la consommation estivale, les sources ou fontaines voisines pouvant être tarées ou de trop faible débit<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Y. Kolodny, *La géographie urbaine de la Corse...* cit., pp. 45-46.

<sup>32</sup> Ibid., pp. 50-52.

*4. Des fonctions diversifiées de modestes villes relais successives (1195-1492)*

Gracile par ses proportions topographiques et humaines, sporadique sur l'espace côtier (avec une totale béance sur la côte orientale entre Bonifacio et Bastia jusqu'au second XVI<sup>e</sup> siècle), très étalée sur trois siècles de temps médiéval, l'urbanisation génoise de la Corse - qui a en vérité les traits d'une simple proto-urbanisation - n'en a pas moins joué un rôle directeur dans la mise en dépendance et l'acculturation de l'île à l'aube des Temps modernes.

Avant même d'affirmer une qualification portuaire, les villes du Moyen Âge corse, toutes littorales et essentiellement allogènes, se présentent sous l'identité de villes-forteresses destinées à devenir, au fil des siècles de la présence génoise, de plus puissantes villes-citadelles, des présides. Cette fonction militaire et stratégique contre les ennemis de l'extérieur et de l'intérieur de l'île est à attribuer avant tout au cas de Bonifacio à partir de 1195, à la fonction de colonie de peuplement ligure quasi exclusif à ses origines, en raison de sa figure de prototype très antérieur aux deux principales villes de la Corse génoise moderne (Bastia et Ajaccio), de son manque d'«hinterland» agricole étendu, de sa fermeture à la population corse. Face à cet exemple d'initiative entièrement liée à la puissance publique de la métropole sous le régime communal, le cas de Calvi apparaît bien plus fluctuant, marqué par la part de politiques lignagères de type privé, tant corses que ligures. La future ville, soustraite à l'autorité des seigneurs Avogari de Nonza en 1278, connaît une suite d'occupations ou de revendications faisant se succéder, au moins virtuellement, l'autorité de la Commune de Gênes, des Doria, des Gentile, des De Mari ou des Ratti de Finale jusque dans les années 1340. Les premiers bourgs fortifiés d'Algajola et de Saint-Florent sont, vers 1400-1450, le fruit de l'action des Lomellini de Gênes (le premier) et de Giano Campofregoso avec les Campocasso du Nebbiu (le second). Plus tard encore, à Bastia, dans les années 1470, au temps de la lutte entre Milanais et Campofregoso, l'urbanisation est déclenchée sous le signe d'une initiative familiale (Tagliacarne) en lien avec la Ligurie orientale. À la charnière du X<sup>e</sup> et du XVI<sup>e</sup> siècle, la fondation d'Ajaccio rejoint en quelque sorte le prototype bonifacien sous le signe d'une action publique déterminée et coordonnée, mais cette fois dans un cadre programmatique d'amples dimensions territoriales (étendu à toute



la partie occidentale de l'île), sous le signe d'un volontarisme raisonné d'empreinte «moderne», celui de l'Office de Saint-Georges. Entre ces deux temps forts d'un projet génois de mise en tutelle de la Corse par le biais d'un processus cumulatif de dissémination urbaine littorale, le XIV<sup>e</sup> et le premier XV<sup>e</sup> siècle marquent donc une phase notable de passivité. De ce désengagement public génois, les causes sont principalement extérieures à l'île. On doit songer à l'hypothèque cruciale que représentait la guerre navale acharnée conduite contre la Couronne d'Aragon, à la violence délétaire des guerres civiles en métropole et aux phases alternées de soumission au duché de Milan et au royaume de France. On doit sans doute y ajouter, dans l'ordre des réalités comme des mentalités urbaines, la prégnance de la colonisation génoise en Orient alors à son apogée, qui mobilisait pleinement les ambitions personnelles et les énergies collectives et qui ne conférait donc pas aux chétives ressources économiques de la Corse la valeur (plus virtuelle que réelle) d'approvisionnements vivriers proches dont le projet sera plutôt la marque du dernier Quattrocento et du XVI<sup>e</sup> siècle.

De manière très nette à Bonifacio dès les années 1200, avec plus ou moins d'éclat pour les autres villes littorales par la suite, s'affirme aussi un rôle marqué d'attraction économique sur l'arrière-pays insulaire. À l'entrée, s'exerce un commerce de redistribution capillaire, de faible volume global, en direction des habitats de l'intérieur, de produits de l'artisanat ou de l'industrie textile, métallurgique ou céramique issus d'ateliers de Gênes ou de Ligurie, ou bien acheminés dans l'île par l'intermédiaire de la métropole ou des Rivières. Assez diversifiés en qualité, on y relève cependant une prédominance de typologies basses ou médiocres qui dénoncent la pauvreté structurelle du marché intérieur. En sens inverse, s'effectue un drainage vers les échelles insulaires pour exportation vers le monde génois ou ligure de produits de l'élevage (bétail sur pied, peaux, salaisons), d'articles de collecte sylvatique (bois, myrte pour la tannerie, cire), de céréales, de légumineuses et, plus rémunérateur, de vin (Saint-Florent, Calvi). Pour Bonifacio *ab urbe condita* structurellement et, à date tardive et occasionnellement pour Calvi et Ajaccio, ce double processus de collecte de matières premières agricoles et de «tramping» de produits finis d'exportation s'élargit à la Sardaigne, notamment septentrionale (Logudoro, Gallura). Il est à noter aussi que les deux postes du commerce insulaire exercé par le canal des villes côtières (importations et exportations) sont majoritairement greffés sur le monde ligure mais s'ouvrent

également, outre à la Sardaigne, à la Toscane voisine (Porto Pisano et Pise, Livourne...) et à compter du XV<sup>e</sup> siècle surtout à Rome, voire, dès avant 1500, encore timidement, à Marseille. À cette fonction d'intermédiation commerciale s'ajoute, plus qualifiante encore des rapports dominants-dominés, la pratique du crédit exercée par ces enclaves génoises enkystées aux marges de la ruralité insulaire. Cette fonction, perceptible à Bonifacio en direction des nobles du sud de l'île au XIII<sup>e</sup> siècle, prend au tournant du Moyen Âge et de l'époque moderne, une plus grande ampleur et d'autres formes (prêts à la consommation, achat anticipé et à bas prix des récoltes, usure) génératrices de fort endettement paysan.

Reliées par prédilection au port de la métropole génoise ou à la côte ligure, mais rattachées aussi entre elles par la mer (absence de routes carrossables voire de routes tout court dans l'île pendant toute la période génoise), les villes côtières corses ont donné naissance à une population active, diversifiée, plus ou moins aisée, mais en bonne partie ouverte sur les activités maritimes (pêcheurs, corailleurs, caboteurs, négociants ou prêteurs - corsaires ou pirates aussi, à Bonifacio et Calvi), souvent en rapport (Saint-Florent, Algajola, Calvi, Bastia) avec les marins du Cap Corse. Ce milieu humain laborieux, ouvert sur le large (fût-ce un commerce local, une navigation à court rayon), évoque de près celui des petits ports des Rivières ligures dont Jacques Heers a bien marqué la complémentarité de fonction commerciale par rapport au grand commerce de la métropole. Ce volet des activités humaines de l'île est celui qui dessine le plus nettement, dès avant le début du XVI<sup>e</sup> siècle, l'esquisse, en Corse d'une «troisième» Rivière de Gênes.

Il faut aussi songer pour ces massifs urbains jetés par Gênes aux rivages de l'île, à leur rôle d'évocation paysagère d'un pouvoir extérieur, de suggestion symbolique de l'autorité de la Commune médiévale, plus tard aussi de l'Office de Saint-Georges, enfin (XVI<sup>e</sup> siècle) de la «Dominante». L'octroi de statuts privilégiés (Bonifacio, Calvi, Saint-Florent) qui affiche la prééminence des *cives* issus de la colonisation ligure sur les «naturels» insulaires, simples sujets soumis eux à la taille, est renforcée, précocement aussi (Bonifacio, Calvi) par l'attribution d'enviables franchises commerciales. Les tours, les portes des villes sur lesquelles sont arborés les insignes de la Commune ou de Saint-Georges, la résidence du gouverneur (Bastia), celles des lieutenants (Algajola pour la Balagne, puis Ajaccio), le cérémonial d'exercice de la fonction judiciaire supérieure du

gouverneur, du vicaire et de la «cour» génoise de Bastia sont autant d'affirmations manifestes de supériorité, d'exemplarité et de souveraineté en direction des élites rurales corses et du peuple de l'île.

Fonctions de villerelais enfin en matière technique, culturelle et religieuse, les villes littorales de fondation se comportant sur un mode collectif en véritables «intermédiaires culturels», au sens le plus large du terme. Les techniques de la navigation et du commerce, celles de l'art militaire, de l'administration et de l'emploi de l'écrit, celles surtout de la construction urbaine ont dû jouer un puissant rôle de référence ou de modèle dans l'univers villageois (travail de la pierre ou du métal, usage de la chaux, aménagement de l'habitat des catégories sociales supérieures, essor du notariat rural). Signalons par exemple que dès le XIII<sup>e</sup> siècle les moulins à vent, ignorés de la technologie rurale insulaire pour les temps médiévaux, sont présents en nombre à Bonifacio ou encore que les puits à balancier de tradition génoise (les *cicogne*) sont attestés dans le tout premier Ajaccio génois... Attraction surtout du modèle de vie urbain d'empreinte génoise dans les groupes sociaux de l'aristocratie rurale (nobles, notables «caporalices», clergé) d'autant que le privilège de la résidence dans la ville génoise, réservé aux plus puissants et fidèles des seigneurs corses, fut toujours regardé par eux et leurs hommes comme un signe prestigieux d'affirmation sociale, recherché avec avidité et affiché avec complaisance. Inter-médiation ecclésiastique et religieuse enfin de la ville génoise en direction du reste de l'île. Au XIV<sup>e</sup> et au XV<sup>e</sup> siècle, les évêques génois non absenteïstes s'y arrêtent longuement, voire y séjournent, accroissant ainsi son rayonnement symbolique. Comme dans le reste de l'Europe, c'est du cadre urbain que s'est faite, au XIV<sup>e</sup> siècle pour la Corse, la diffusion du franciscanisme dans l'intérieur des terres. C'est aussi en partie dans ces villes qu'ont dû se forger des modèles de vie religieuse des laïcs, des types de religiosité populaire, tels les mouvements confraternels, destinés à gagner à la fin du Moyen Âge le monde rural insulaire<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> Une première approche synthétique de ces questions à l'échelle génoise et méditerranéenne dans E. Basso, *Strutture insediative ed espansione commerciale. La rete portuale genovese nel bacino del Mediterraneo*, Cherasco, 2011. Plus spécifiquement sur la Corse: F. Pomponi, *La ville coloniale comme ville intermédiaire: regards sur la Corse et la Sardaigne aux Temps modernes*, «Cahiers de la Méditerranée moderne et contemporaine», 50, 1995, pp. 27-44; A.-M. Graziani, *La Corse génoise. Économie, société, culture. Période moderne, 1453-1768*, Ajaccio, 1997, pp. 103-105; J.-A. Cancellieri, *Au miroir des métropoles...* cit.

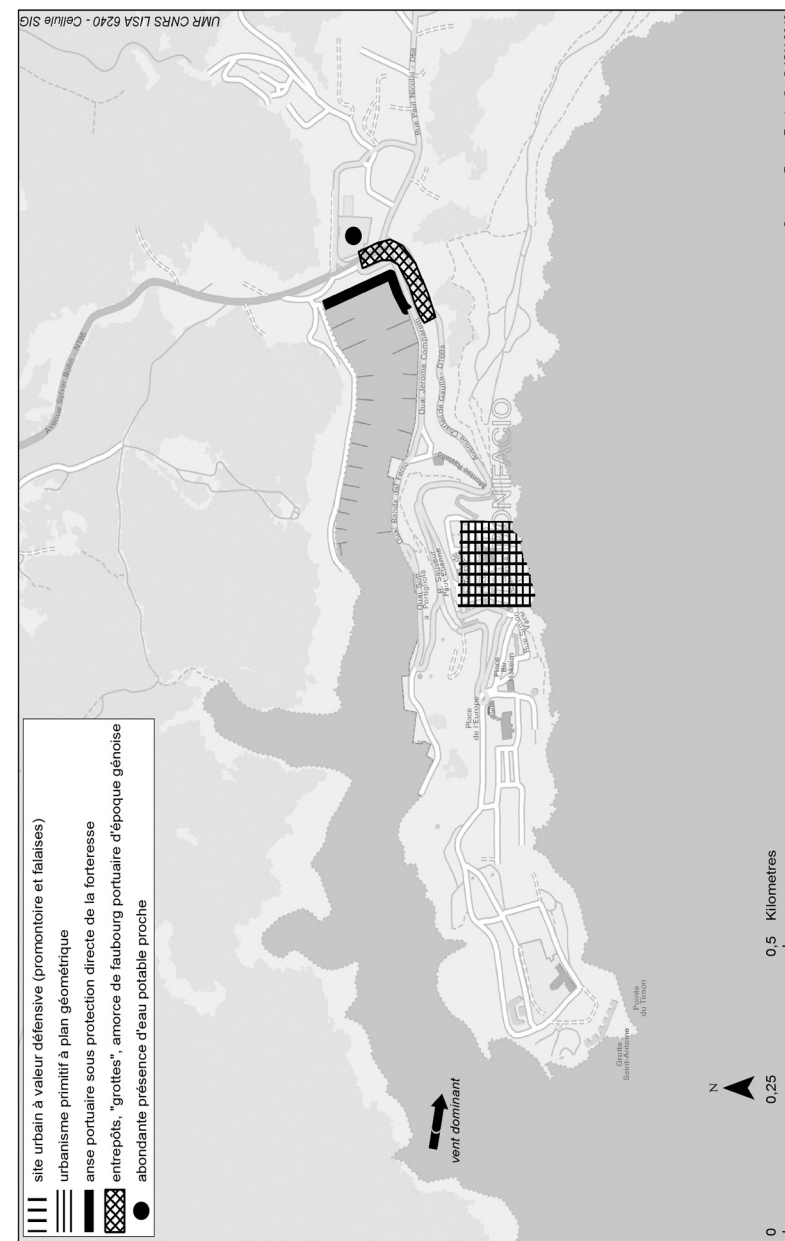


Fig. 1 - Plan simplifié de Bonifacio

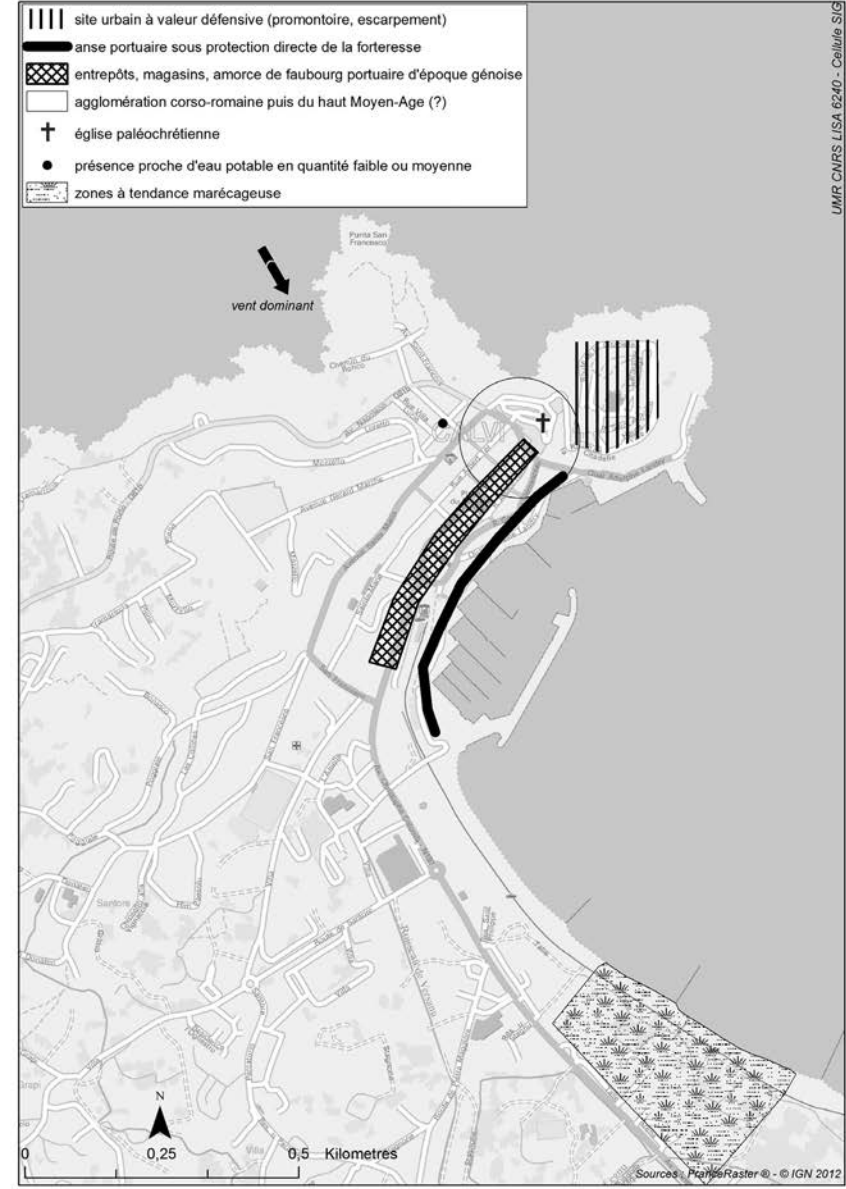


Fig. 2 – Plan simplifié de Calvi

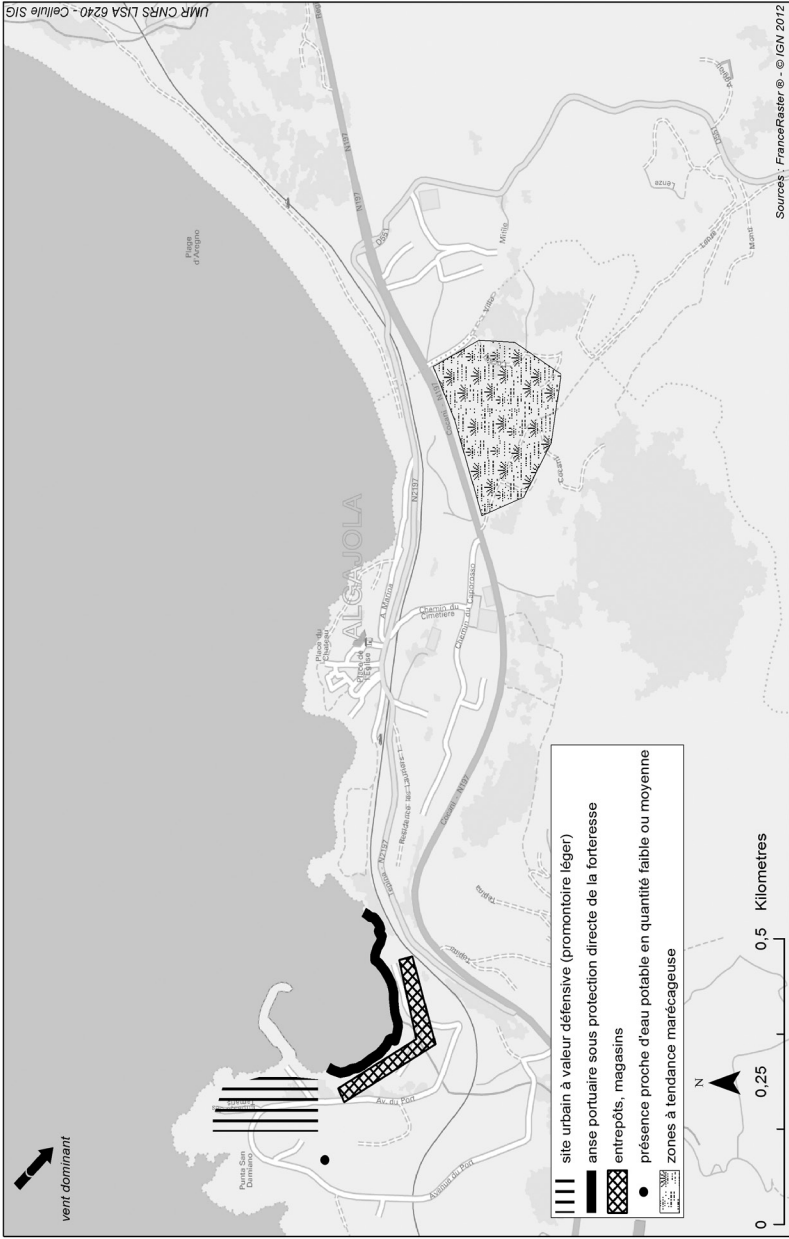


Fig. 3 – Plan simplifié d'Algajola



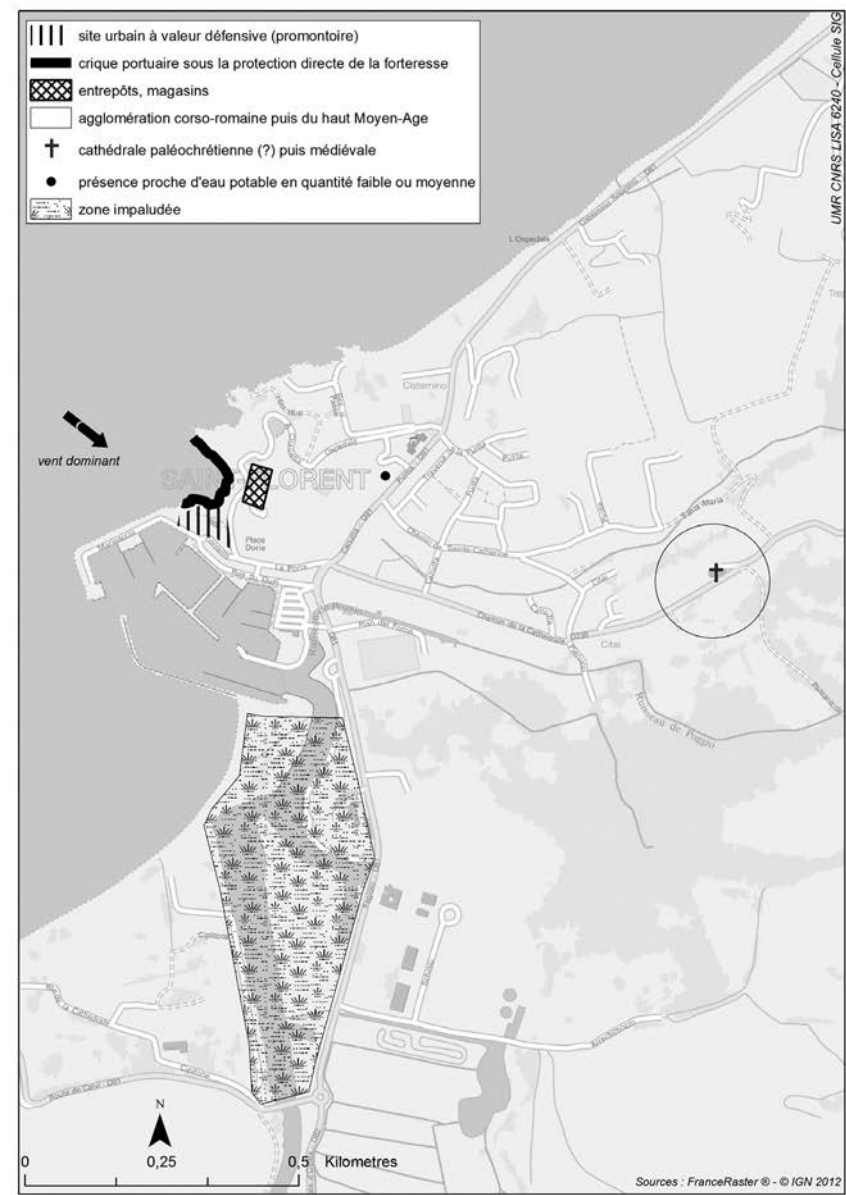


Fig. 4 - Plan simplifié de Saint-Florent

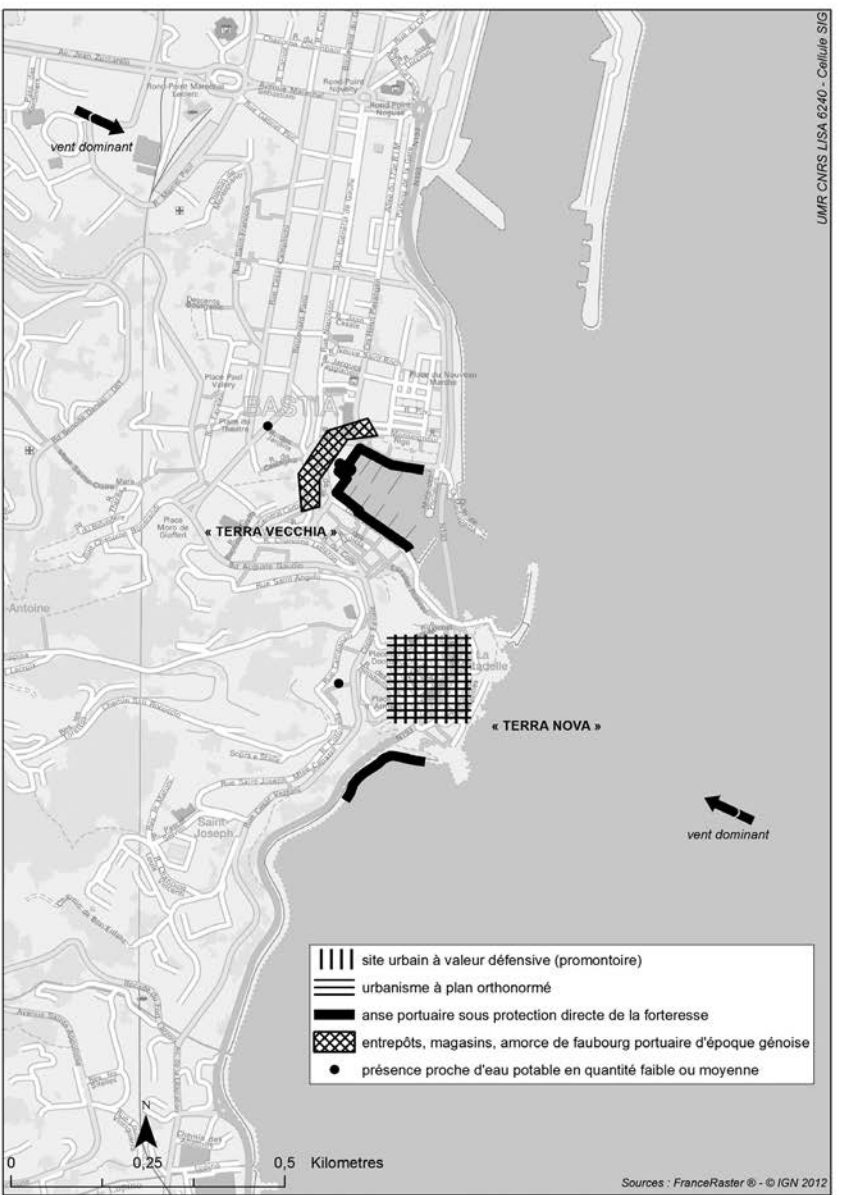


Fig. 5 - Plan simplifié de Bastia



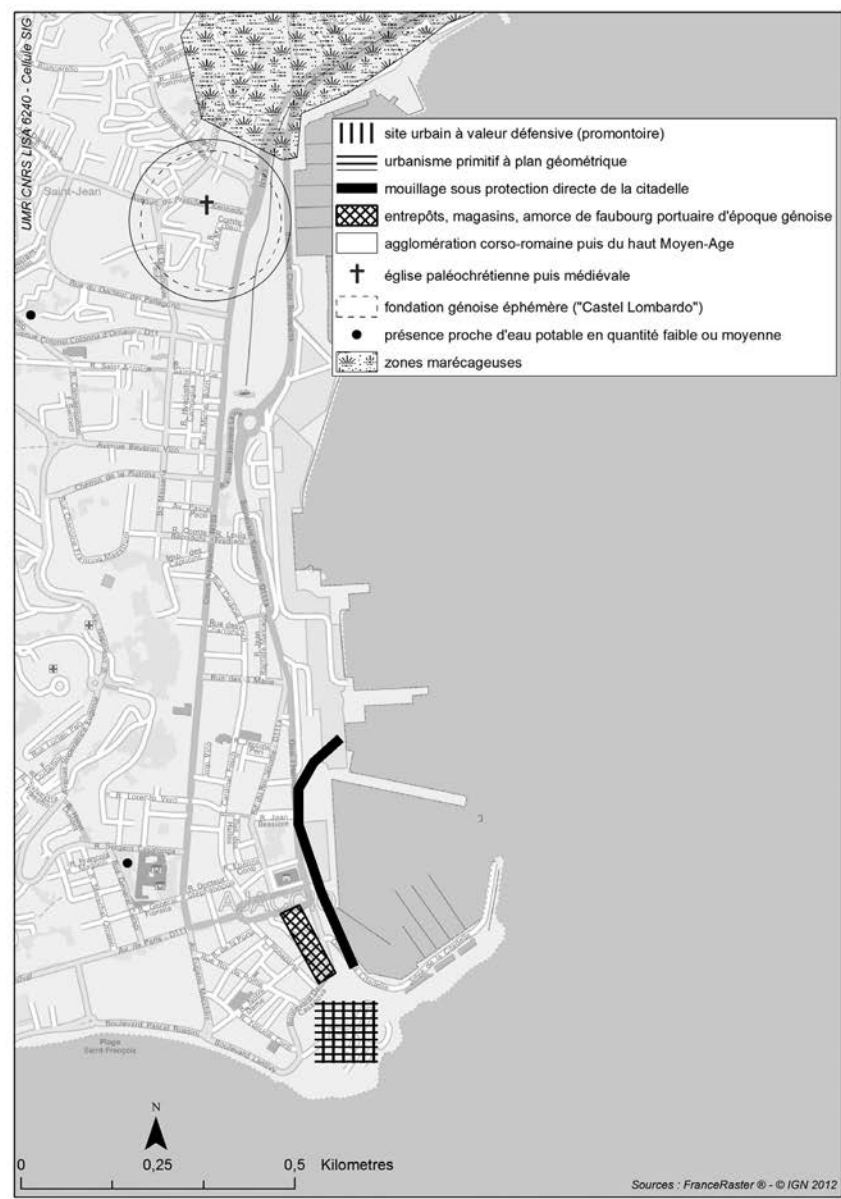


Fig. 6 – Plan simplifié d'Ajaccio

Henri Bresc

## CONCLUSIONS

Villes portuaires et insularité, le programme de l'atelier de Corte offre à un spécialiste de l'histoire sicilienne une riche moisson de problématiques et de réflexions. Les conclusions sont en effet toujours personnelles et reflètent le travail des participants dans le miroir des curiosités de celui qui cherche une synthèse et évoque des prolongements. Le terrain sicilien est évidemment plein d'enseignements et, par ses contrastes même avec la description et l'analyse de la Corse et de la Sardaigne, riche de suggestions.

Les organisateurs de l'atelier avaient proposé trois échelles d'analyse. Au centre de l'espace maritime et au cœur des préoccupations, les quatre grandes îles au destin divergent qui balisent la Méditerranée occidentale, Corse, Sardaigne, Sicile et Majorque; dans leur périphérie, les villes portuaires continentales, celles qui offrent des modèles et suscitent des créations imitatives, Gênes, Venise, Pise, Barcelone, et celles qui offrent aux marchands et aux marins étrangers l'espace de quartiers privilégiés, «Concessions» qui anticipent le XIXe siècle; enfin, aux périphéries lointaines, aux *eschatai* du monde méditerranéen, vers les Flandres et dans une autre Méditerranée, la Baltique, l'iconographie évoque d'autres ports, et nous rappelle d'autres urbanismes spontanés et volontaires, Bergen, Lübeck, Dantzig, Memel, Riga, Tallinn, et d'autres quartiers marchands privilégiés, ceux de la Hanse, dans des mondes où les ports naturels sont rares et où les navires jettent l'ancre le long des rives de rivières interminables ou de fjords profonds. Pour tous ces espaces, la mer est nourricière, elle secrète les villes, amène les immigrants, fait coexister les populations; elle est

aussi dangereuse, «empoisonneuse», secrète les périls, suscite le retrait ou la fortification, renforce l'État qui garantit la sécurité ou, au contraire, pulvérise les forces de résistance et oblige chacun à chercher refuge dans les habitats perchés de la montagne.

### 1. *Cabotage, tissu connectif et plaques tournantes*

Les participations à l'atelier pourraient s'ordonner autour de trois problèmes majeurs qui me paraissent répondre à des préoccupations nouvelles et prégnantes, et qui ont contribué à renouveler la vision de la Méditerranée médiévale: «connectivité», création volontaire de régions productrices, redistribution. Il est sous-entendu que la mer, comme les fleuves, est un espace favorable aux déplacements rapides, vingt et même cent fois plus rapides que par terre, au transport de marchandises lourdes, de blé, de sel, de pierres, sans lesquelles les grandes villes de la Méditerranée n'auraient pu être construites ni se nourrir en année de cherté.

Dans la lignée des réflexions de Nicholas Purcell et de Peregrine Horden, la Corse de Jean-André Cancellieri apparaît comme un modèle de «connectivité»: cabotage, création de villes à la périphérie de l'espace insulaire, de niches agricoles productrices de produits pour le marché urbain étranger, ici le vin, le sucre (en Sicile, à Chypre, en Crète), le mastic ou les raisins secs. Le cabotage relie un réseau urbain côtier sans grandes relations terrestres et pallie l'absence de routes. Ce tissu connectif n'est pas universel: les routes manquent également en Sicile, mais le cabotage n'anime guère que les régions du Nord-Est isolées par la montagne, privées d'espaces pour la céréaliculture et qui cherchent dans les spécialités agricoles, le vin, de Patti jusqu'à Syracuse, la soie grège, et dans les initiatives artisanales évoquées par Hadrien Penet une compensation aux achats forcés de grain dans les autres régions de Sicile. Le cabotage est aussi indispensable aux archipels mineurs, les Éoliennes, Malte et Gozo, qui trouvent la solution à la famine rampante dans la culture du coton et du cumin. Il en résulte paradoxalement une vie maritime et urbaine active, une forte présence des juifs, tous éléments qui évoquent le modèle amalfitain, une tentation aussi pour la course, cette institution violente qui relaie dans les ports des îles les plus démunies, à Bonifacio, à Lipari, à Malte, à Pantelleria, les stratégies des marines dominantes.

La création de ces arrière-pays peut se limiter à un rayon modeste, le Cap Corse, comme la péninsule amalfitaine, le terroir viticole d'Augusta en Sicile ou celui de Patti, mais elle peut aussi animer tout un pays, toute une île. C'est le cas sans doute de la Sardaigne avant la catastrophe de 1348 et les guerres de conquête, incessantes, des Catalans: l'île produit en effet, et exporte d'énormes quantités de grain, entre 66 000 et 220 000 *starelli* entre 1331 et 1365, une moyenne de 130 000 (66 000 hl), outre le sel des salines de Cagliari (un maximum de 4 500 t. en 1359-1360) et l'argent des mines d'Iglesias. Comment ne pas mettre en rapport cette expansion agricole extensive avec l'ouverture de ports nouveaux et l'aménagement de villes côtières par les Pisans? C'est le modèle sicilien: Pietro Corrao a évoqué la politique volontariste de Frédéric II de part et d'autre du Détroit de Messine, l'ouverture de ports nouveaux, Vietri, Pouzzoles, Pescara, San Cataldo di Bari, Bivona, Cotroni et Trapani, et en particulier dans des zones marécageuse, la Tour du Garigliano, Rivoli à la limite des Pouilles et des Abruzzes, Torre al Mare, près de Métaponte, Augusta et Heraclea-Terranova en Sicile, et la fondation de villes portuaires au dessein régulier et aux noms prestigieux, Cesarea Augusta, Monteleone, Augusta et Heraclea. Le destin agricole et commercial de l'île, son retour à la sinistre «vocation céréalière», est déterminé par ce choix, qui crée un immense espace homogène de céréaliculture et s'accompagne d'une politique douanière d'incitation à l'exportation.

Loin du cabotage, ou en relation avec lui, d'autres cités insulaires assument des fonctions reliées au grand commerce à longue distance: Pietro Corrao évoque les ports siciliens du grain, point nécessairement des villes, mais aussi de simples plages, ouverts directement sur les routes majeures qui conduisent le précieux froment à Valence, à Barcelone, à Gênes ou Porto Pisano, ou même à Famagouste et aux ports de Constantinople. D'autres cités assurent le rôle de plaque tournante (le «hub» anglo-saxon) de redistribution interrégionale ou internationale. C'est l'«emporium» majorquin, entre Marseille, Gênes et le chapelet des ports du Maghreb central et occidental et qui sert aussi de port d'ordre pour les cargaisons de grain venues d'Italie du Sud et qui doivent encore se distribuer entre Alicante et Collioure. C'est Messine, relais pour les marines du Golfe du Lion et de la Tyrrhénienne vers Négrepont, Famagouste, Acre et Alexandrie, Ceuta, qui redistribue les

importations européennes et concentre les produits d'une Afrique profonde, Cagliari, port de relais et port «de parole» pour les cargaisons siciliennes qui reçoivent là l'ordre de se rendre vers le *Levant* ibérique ou vers la Haute Tyrrhénienne, Bonifacio, plus modeste. D'autres havres, enfin, les mieux protégés contre les coups de vent, servent de port d'attente, où les patrons attendent l'ordre d'appareiller pour aller charger avant de gagner leur destination finale: on a évoqué Trapani, qui est aussi un relais pour les Barcelonais vers le Levant.

## 2. *Le politique et la création de villes portuaires*

Les fonctions politiques des villes portuaires déterminent aussi leur équipement, leur organisation spatiale, leur urbanisme: les participants à l'atelier ont distingué trois statuts, la capitale d'Empire, Tunis et Venise, mais aussi Gênes, celle d'un État autonome, royaume subalterne, comme Majorque, ou république émergente, comme le Cagliari pisan analysé par Corrado Zedda, la cité autonome enfin, la Ceuta des marchands et des doctes, république et Seigneurie à l'italienne sous la guide de Saqût al-Barghawâtî, d'al-Yanashtî, puis de la maison patricienne des 'Azrafi. Les États médiévaux appliquent spontanément la théorie de l'amiral Mahan: devant une mer imprévisible et qu'on ne peut surveiller, un espace marin vecteur de l'agression qu'on ne peut même annoncer que par une surveillance côtière coûteuse et inefficace, la défense passive, les murailles sont insuffisantes. Il faut une flotte de galères fréquemment renouvelée qui porte la crainte sur mer. On sait que l'arsenal lui-même est un point de faiblesse de la défense des villes: il faut un mur léger, aisé à abattre et à rebâtir, un voile de pierres, comme à Nice, ou de briques, pour fermer et pour cacher la porte, l'arc par où les galères sortent de l'arsenal, si on ne veut pas laisser les navires exposés à un raid et à l'incendie. La force navale suffit à interdire le débarquement: Hadrien Penet rappelle que la flèche qui ferme le port de Messine n'est fortifiée que tardivement.

Le port équipé, la chaîne, le môle, l'arsenal font ainsi partie de la panoplie de la grande ville maritime, tandis que les villes passent d'un statut à un autre, conservant l'héritage des époques antérieures: Palerme, république de savants et de négociants dans son

automne islamique, de 1035 à 1071, conserve l'arsenal sous la monarchie quasi impériale des Hauteville, mais la dynastie normande se méfie de sa capitale, décentrée et protégée par le long glacis de ses possessions continentales, mais héritière d'une tradition municipale qui explose en violences en 1160-1161. La monarchie construit son arsenal principal à Messine, au centre maritime de son empire. Cette longue politique de déconcentration, jusqu'au XVe siècle, explique que Messine accueille aussi l'atelier monétaire et la Grand Cour de justice, et Catane l'Université.

Les racines politiques des établissements urbains en mettent en évidence et en expliquent la diversité: les villes portuaires corses appartiennent à la typologie des présides. Ces derniers répondent à deux objectifs: dans une perspective mahanienne, mais nuancée (c'est la théorie de l'amiral Castex), il faut occuper les littoraux des pays situés sur l'autre rive de mers étroites pour étouffer dans l'œuf leur tentation de s'armer ou pour éviter que d'autres puissances y construisent des bases; ce principe fondamentalement négatif, de prévention, peut être complété par un dessein actif, l'aménagement de bases et de comptoirs. Corse et Sardaigne sont soumises à cette dialectique de la précaution et de l'action; ç'aurait été aussi le cas de la Sicile, dont les traités passés entre les républiques de Gênes et de Pise et Frédéric Barberousse et Henri VI prévoyaient le partage territorial et l'établissement d'un semis de niches autonomes, sur un modèle quasi universel. Mais les promesses du conquérant n'engagent guère le vainqueur et, conquête finie, Henri VI les a oubliées, non sans amertume chez les Pisans, qui ont occupé Syracuse au premier moment de faiblesse de la nouvelle monarchie souabe, pendant la minorité de Frédéric II.

La création de villes et leur peuplement constituent donc un pôle majeur de réflexion de l'atelier de Corte: ces fondations s'insèrent dans l'immense mouvement des villeneuves, des bastides, etc. Mais il ne s'agit pas ici principalement de regrouper les populations, d'urbaniser, de développer les paysages bien cultivés, comme dans la Sicile de Frédéric II. L'aménagement de ports, même rudimentaires, l'installation de populations armées, venues d'une métropole ou fédérées par elle, et la construction de forteresses signalent l'objectif politique et stratégique, autant qu'économique, des établissements de Cagliari, de Bonifacio, de Calvi et des autres villes corses et de nombre de villes sardes. Ces der-

nières, cependant, Villa di Chiesa/Iglesias, Sassari, Terranova, Casteldoria, Castelsardo, comptent peu de ports. Alain Venturini relie aussi la fondation de Villefranche, de son port et le développement de son arsenal à l'inquiétude du gouvernement napolitain de Charles II devant le péril d'un débarquement et d'une tête de pont gibeline en Provence orientale. L'originalité des créations de villes dans les grandes îles de la Tyrrhénienne tient sans doute à la part de l'initiative privée. Elle n'est sans doute absente nulle part en Europe, que ce soit un dessein seigneurial ou une coopérative de ruraux, mais, ici, elle prend la forme d'une société par actions, d'une mahone. Et elle se combine avec l'initiative publique, à Calvi, à Bastia, à Algajola et à Saint-Florent. On retrouve cette alliance dans l'accord qui prépare la refondation de la Cité de Majorque (Ciutat, Palma): Jacques II, le comte Nunyo Sans, Pierre de Portugal, les Génois, les Marseillais se partagent la ville et s'engagent dans le processus de réhabilitation et de repeuplement.

### 3. *Potentialités géographiques et décision politique*

Nous devons tenir compte de ce que la géographie médiévale des îles méditerranéennes est changeante. Le livre d'al-Idrisi le montre: parmi les ports du XII<sup>e</sup> siècle, plusieurs sont encore situés sur d'étroits estuaires qui seront bientôt inutilisables en raison de l'augmentation des tonnages moyens, en Sicile comme sur le continent. La montée des périls, de la course comme de l'impaludation, a aussi modifié la répartition des habitats. La population de Terranova, dans une zone marécageuse de la Sicile, tombe de 2 214 foyers en 1277 à 350 en 1376, 68 en 1420 et 50 seulement en 1439. Les mêmes évolutions se dessinent en Sardaigne et elles peuvent avoir accéléré le déclin de Santa Igia, premier site de Cagliari sous la dynastie giudicale.

L'originalité de ce mouvement de création est ainsi de se greffer sur un cimetière de villes abandonnées: elles sont moins nombreuses en Sicile, où les villes littorales ont partiellement tenu pendant les guerres arabo-byzantines (Palerme, Messine, Catane, Mazara, Trapani), tandis que d'autres ont effectué le classique repli sur les hauteurs (Respensa à Noto, Hykkara à Carini) et que les autres, la majorité, se sont éteintes. Elles sont particulière-

ment nombreuses, sans que leur souvenir s'efface, en Corse, Ajaccio, Aléria, Mariana, Sagone, et en Sardaigne, Bosa, Nora, Sulcis, Tharros au Capo San Marco, où Ibn Djubayr voit un «habitat des juifs», c'est-à-dire une ville antique. Mais on les trouvera aussi sur le littoral de la péninsule italienne, du Levant ibérique, en Provence et, particulièrement nombreuses, au Maghreb, où Tunis occupe cette position de repli, tapie et protégée au fond de la lagune.

Les situations et les sites, classiquement, ont été étudiés et classés: positions stratégiques, de points de vue militaire, mais aussi économique, réunis ou dissociés, sites défensifs, simples plages. Majorque apparaît ainsi, à mi-chemin entre Marseille et Djidjelli, un relais essentiel au XIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIV<sup>e</sup> pour les relations entre les ports européens et le Maghreb central; son rôle militaire s'est au contraire affaibli, alors qu'elle était capable encore sous les Banū Ghāniyya, en 1184, d'entreprendre la reconquête du Maghreb sur les Almohades, et elle ne pourra éviter l'annexion du royaume de Majorque à la Couronne d'Aragon en 1344. Cagliari est également un plus modeste port d'escale et d'ordre entre Italie et *Levante* ibérique. D'autres situations remarquables, sur les Détroits, cumulent les avantages: Ceuta, port de relais et de distribution qui irrigue non seulement le Maghreb occidental, mais aussi le littoral ibérique de la mer d'Alboran; c'est à Ceuta qu'Ibn Djubayr vient embarquer pour le pèlerinage et que débouchent les produits de l'intérieur de l'Afrique, poudre d'or, plumes d'autruche, esclaves. Messine est également le relais entre les ports de la Haute Tyrrhénienne et du Golfe du Lion et le Levant; «porte et port» de la Sicile, elle garde le détroit. Les présides angevins de Lipari et d'Augusta, dans les entonnoirs qui y mènent, et la ville de Reggio en surveillent les entrées et les passages. C'est que le Détroit n'est pas seulement un passage, c'est aussi un pont entre des régions aux caractéristiques très voisines, montagneuses, boisées: Messine est la capitale économique des «Trois Calabres», les deux Calabres continentales et le Valdemone sicilien, au moins quand la frontière ne passe pas entre Charybde et Scylla. Bonifacio, qui est d'abord un préside militaire, apparaît aussi comme une petite capitale commerciale qui irrigue Corse du Sud et Sardaigne voisine.

Ces situations, aux portes des détroits, sont extrêmement favorables à l'épanouissement de la fonction d'escale: après avoir été l'un des relais des expéditions vers la Terre sainte et la base de



repli des grands établissements ecclésiastiques de Palestine, Messine est au XVe siècle la première et la principale escale sicilienne sur la ligne des galères vénitiennes des Flandres. On en pourrait citer d'autres, Almería et Malaga sur la mer d'Alboran, Malvoisie, Négrepont, Recrea/San Stefano aux abords du Bosphore. D'autres situations propices favorisent les ports d'attente, où les navires peuvent calfater, réparer, reposer les équipages avant de recevoir les ordres des affréteurs: ce sont des havres bien abrités, situés, si possible, en position avancée, au bout des caps, Amalfi, Gaète, Talamone, Portovenere, Portofino, Collioure, Salou, Benicassim, le Cap et la plage de Moraira, et, en Sicile, Trapani pour les navires catalans, Modon et Coron en Morée. D'autres ports, enfin, plus petits, constituant des grappes autour des grands ports, sont des ports de refuge en cas de tempête, si l'accès aux seconds est gêné: autour de la Cité de Majorque, Portopí, qu'étudie minutieusement Pau Cateura, mais aussi Port Palomer, Portopetro et Portocolom, dans un ensemble innombrable de «cales» et de baies bien protégées.

Les sites sont classés suivant ces mêmes principes de sécurité, selon une typologie commode et qui est celle des patrons et des capitaines: ce sont d'abord les bons ports naturels, parfaitement décrits dans les livres portulans, qui en précisent les accès, dépeignent les repères, les *conoscenze*, et donnent des amers pour y entrer; dans notre échantillonnage, ce sont Ceuta, Portopí, Bonifacio, Ajaccio, Calvi, Messine, la plupart des ports des côtes septentrionales et orientales de la Sicile, mais aucun du littoral méridional, sauf le port fluvial de Mazara. Tous ces havres ne sont pas parfaitement fermés, ils peuvent être «ventés», au moins dans l'un des quarts du compas, comme Calvi, Saint-Florent et Bastia, mais des replis sont le plus souvent possibles sur d'autres anses voisines, à Bastia en particulier, mais aussi à Alghero, d'où on se réfugie à Porto Conte. Viennent ensuite les sites non protégés, «simples plages», la *playa scoperta* de Termini en Sicile dénoncée par des patrons surpris par un coup de vent pendant le chargement et celle de Licata décrite par le pirate Piri Reis comme un merveilleux terrain de chasse où l'on peut saisir de gros bateaux bloqués par la hauteur de leur quille à plus d'un mille de la côte et qu'une noria de barques charge de grain. Ce sont, sur les littoraux sableux, bas, impaludés, des points d'embarquement triplement

dangereux, exposés aux périls de la course, de la maladie et des coups de tabac; on les protège tant bien que mal en construisant des tours de surveillance et de refuge pour les équipages, comme à Girgenti (Agrigente). Les ports du troisième type sont décrits par les livres portulans comme *fatti per forza*: la construction d'un môle combine les avantages, il joue le rôle de wharf, permet un chargement rapide et crée un espace intérieur protégé des vents et de la houle. Cet équipement est ancien et la conscience de sa nécessité finit par créer des doublons: tandis qu'à Villefranche et à Portopí, le môle vient renforcer l'excellence d'un bon site, à Majorque et à Nice, simples plages, il crée le port.

À cette typologie classique et toujours valide, les réflexions des participants à l'atelier de Corte apportent des nuances et élargissent l'échelle. Jean-André Cancellieri invite à envisager le cadre géographique du site, reliefs défensifs qui dominent le port naturel et permettent la stabilisation de l'habitat, terroirs qui assure son ravitaillement et l'éventuelle production spécialisée, présence de l'eau que signale aussi le livre portulan. On retrouve ici les éléments de la description de la cité antique: la ville est avant tout un organisme de production agricole, un marché local, que son outil portuaire relie sans peine aux horizons les plus vastes. La Corse apparaît cependant exceptionnelle par sa fragmentation et la petitesse des terroirs. Même exception et même originalité, au moins en Méditerranée, pour Venise: Élisabeth Crouzet-Pavan évoque deux points essentiels, le choix d'abord du site de Rialto, loin de la mer, à l'abri de la dune littorale, et la protection de la lagune, du milieu naturel, nourricier et protecteur. Le plan de Jacopo de' Barbari vient synthétiser cette réflexion: Venise est une construction volontaire de longue durée, contre des conditions naturelles hostiles et dans une situation géographique défavorable, tapie au fond du Golfe, loin des marchés et des régions de production. Exaltation de la volonté, le modèle vénitien n'est pas très éloigné de celui des villes de la Baltique, ports fluviaux ou de lagune, mais c'est l'absence de muraille qui le distingue, cette confiance sur l'efficacité de la force navale.

Ce thème volontariste est un fil rouge qui parcourt et unifie les contributions de l'atelier: dans les périphéries de la Corse, la volonté publique ou privée, plus souvent encore la combinaison des initiatives privées, avec le pouvoir central, selon la pratique

génoise, anime la construction de ces villes; étrangères d'abord au tissu humain et politique de la grande île, elles sont vite un pôle attractif pour la noblesse corse et constituent ensuite un modèle puissant de gouvernement partagé, sinon de démocratie, pour la *Terra di Comune* qui en fait un usage désordonné et débouche sur une instabilité invalidante. La même volonté anime la Sardaigne voisine soumise aux mêmes pressions des mêmes républiques maritimes: ce sont des alliances entre dynastes locaux, grandes maisons féodales, les Doria, les comtes Donoratico et les Visconti, et les républiques maritimes, Pise ou Gênes, qui fondent les villes nouvelles. C'est la même énergie, la même résolution et la constance d'un dessein qui crée ces nouveaux mondes, non sans prémisses d'avenir. Ces nouvelles cités ont reçu des avantages juridiques et économiques décisifs et la prééminence des immigrants est fortement affirmée. L'image de la société coloniale est pour nous prégnante, qu'il faut nuancer: ces prérogatives s'encadrent dans le cadre d'une société du monopole et du privilège. L'opposition cependant est forte au moins en Sardaigne entre un monde rural indigène et la ville dont les naturels sardes sont exclus, alors que leur travail est indispensable: à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, les Catalans se plaignent de l'arrêt de l'extraction et de l'exportation du sel des lagunes de Cagliari car, disent-ils, «nous avons tué tous les Sardes», *Havem morts tots los Sardes*.

La même volonté créatrice et le même statut privilégié anime les «caricatori» siciliens: Frédéric II, l'innovateur, a présidé à leur organisation qui constitue aux derniers siècles du Moyen Âge une des forces de l'État sicilien, une structure fiscale essentielle, comme le rappelle P. Corrao, et un outil de contrôle sur les territoires, puisque tout embarquement de grain, de fromage et des autres produits soumis aux taxes d'exportation doit passer par un «caricatore» et y être enregistré. Seules les fondations de l'empereur ont donné naissance à des villes, Augusta et Terranova; les petits ports, au contraire, et les plages où la dynastie aragonaise, puis les Transtamare ont établi des organes de surveillance, des vice-portulans, n'ont pas débouché, Brucoli, Vindicari, Pozzalo, Montechiaro, Siculiana, Capo Bianco, Castellammare del Golfo, Acquedolci. Il s'est créé ici un binôme entre la ville proche, Lentini, Noto, Alcamo, San Fratello, et le point d'embarquement, qui s'anime d'une agglomération de baraques et des tentes pendant

la saison de l'exportation, quelquefois aussi pendant le Carême et la période de la pêche au thon. La coagulation du château, de la madrague et des magasins à grain annonce un repeuplement qui se fera ou échouera entre XVI<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle. Voici donc de nouvelles catégories à ajouter à notre typologie, «villes maritimes sans port, ports éphémères et poussière portuaire», comme l'écrit Gilbert Buti à propos de la Provence et de Fréjus en particulier. Cette dissociation entre la «terre» et la «marine» est en effet universelle, dans la Péninsule ibérique, à Valence, doublée de son Grau, puis de Vilanova del Grau, à Elche, dont le port est au cap d'Aljub, en Italie du Sud comme en Sardaigne, où l'on peut signaler les couples Teulada/Malfatano, Iglesias/Porto Scuro, Oristano/Capo San Marco, en Afrique aussi, de Tobrouk à Misrata et à Mers el-Kebir et aux «plages du Maroc», et enfin dans l'Empire de Romanie. Et nous la retrouvons, dans notre échantillon d'étude, à Girgenti qui fait couple avec la Tour de la Marine, modeste noyau du futur Porto Empedocle, dans le dédoublement Tunis/La Goulette, dans celui, très provisoire, entre Santa Igia et Cagliari.

#### 4. Des villes de pierre et de pierres vives

L'urbanisme de l'échantillon de cités examiné à Corte présente une homogénéité relative, orthogonalité, zonation distinguant sans toujours les isoler des quartiers de service et des habitats de marchands, défenses puissantes. Il réunit ainsi des caractéristiques empruntées aux villes maritimes, dont les voyageurs admirent et quelquefois mesurent les murailles, à l'ensemble des ports, avec leurs équipements particuliers, arsenal, loge, hôpital, "fondachi", à celui des villes neuves continentales, construites généralement sur un plan géométrique. Les villes portuaires sont d'abord irrégulièrement équipées d'un «pont», un wharf de bois, Nice, Palerme et plusieurs «caricatori» siciliens, mais on les connaît peu car, construits en bois, les «ponts» sont fragiles et se heurtent de plus à l'opposition des patrons de petites barques qui perdent leur travail quand on peut charger directement du wharf sur le pont du bateau. Le môle, qui crée véritablement le port et le stabilise, est une tradition méridionale ancienne, qui se développe rapidement avec des ingénieurs siciliens et génois: Trani avant le XIV<sup>e</sup> siècle,

Naples, Palerme, Ancône, Gênes, Chio, Barcelone en 1447 et Valence à la fin du XVe siècle. Le môle est une obligation municipale et une œuvre pie, dont le financement entre dans les legs testamentaires à Majorque comme à Palerme. Laurent Vissière montre aussi sur la *Tavola Strozzi* sa fonction triomphale; il est aussi, selon le même témoignage, un lieu favori de promenade. La multiplicité de ces rôles explique le décor de colonnes qui lui est associé à Palerme comme au Grau de Valence: elles peuvent servir de bites d'amarrage ou constituer un portique, *portxe de pedre*, signe de noblesse et de dignité urbaine.

Le port peut être protégé par des fortifications articulées sur les murailles urbaines. Mais l'ouverture sur l'espace marin est un point de faiblesse, même quand l'arsenal est à l'abri derrière un mur qui sépare le port de la ville. C'est donc la chaîne qui assure une sécurité incertaine. Comme le montre P. Cateura, elle est fragile et peut céder, avant que d'être emportée comme butin symbolique, comme une relique, par le vainqueur. Il est vrai qu'elle peut être très longue, 400 m à Messine, et qu'elle ne peut pas être trop lourde. Tous les ports, cependant, ne sont pas fortifiés ou le sont peu et mal; outre Venise, Gênes et Marseille sont ouvertes sur le port. Quant aux villes nouvelles construites par Frédéric II, comme pour sa résidence occasionnelle de Syracuse, elles ne sont protégées par un château que du côté de la terre; vers la mer, c'est un palais désarmé, le Castel Maniace, qui ferme le port de Syracuse. C'est que l'empereur, comme Venise et Gênes, a une confiance absolue dans les escadres censées assurer la domination de la mer et qui garantissent au moins les abords.

L'identité urbaine est une ambition très largement partagée. Dans l'espace considéré, il n'est pas de mot pour désigner la «ville»: le plus fréquent, dans l'espace italien, est *terra*, qui réunit le bourg et la petite ville, tandis que dans les pays catalans, *vila* est également ambigu. *Ciutat* et *città* signifient généralement la «cité» épiscopale. Cette libration du sens exprime bien l'avidité des bourgs, même peu peuplés, à partager les privilèges et la dignité de la ville accomplie, et s'accompagne d'un effort coûteux pour en copier les symboles, qui sont aussi des garanties d'une vie sûre et agréable: des rues régulières et propres, une église grande et belle, une loge municipale, un guet nocturne, un règlement rigoureux sur les eaux, le marché et les ordures, un hôpital, des services médicaux

au mois embryonnaires. Ce modèle, qu'on a pu analyser pour Corleone ou pour Draguignan, est partagé par les villes portuaires, et il est exalté par les «rêves architecturaux» des peintres flamands et des cartographes analysés par Laurent Vissière. Il s'exprime par la gestion municipale de l'organisme portuaire, la construction du môle, du wharf, de la chaîne, de la loge marchande, de l'hôpital.

La présence, cependant, de quartiers marchands et, en particulier, de marchands étrangers dans les plus grandes de ces villes maritimes a des effets ambigus sur l'identité de la cité. En Italie du Sud, l'implantation de nombreux immigrants, Pisans, Génois, puis Toscans, vite fondus dans l'élite locale déjà largement constituée d'Amalfitains, a sans doute stimulé à la fois la piété mendicante et le mouvement communal que la monarchie a su canaliser: l'ordre franciscain s'est greffé sur les rues marchandes et le quartier marchand a animé la seconde génération de la commune de syndicat, après la vieille noblesse urbaine des chevaliers. Le fait religieux comme le mouvement politique ont été les grands absents de la rencontre de Corte et il faudra sans doute revenir sur ces points. Mais il faut noter aussi que, parmi les grands ports envisagés, un au moins, Tunis, n'a pas trouvé dans la présence des quartiers marchands un principe d'unité. L'absence de pouvoir municipal dans les États musulmans et la gestion des organismes portuaires par le sultan, non sans quelque intervention des saints, représentants informels de la cité et qui soutiennent le *djihād*, assurent le rachat des captifs, se greffent sur une ville segmentée. Philippe Gourdin a décrit cette fragmentation des quartiers de la capitale hafside: *rabād* des mercenaires chrétiens, *hara* des juifs, *fundûqs* des marchands étrangers. Rien à voir avec le zonage des ports de la rive européenne, qui est fonctionnel, égrène des secteurs de service (calfats, tavernes, magasins) et ne connaît pas non plus, sinon dans le Levant ibérique, de quartier religieux fermé.

Quelle est l'efficacité de ces cités portuaires comme intermédiaire culturel? Tunis et Ceuta offrent quelques beaux exemples d'enclavement, de contact et de transfert: les chrétiens y subsistent plus longtemps après la formidable persécution almohade, les juifs y nouent des relations économiques, mais aussi intellectuelles avec les marchands européens, des dissidents y passent à l'islam, comme le franciscain Anselm Turmeda un peu avant et pendant le Grand Schisme. Au total, cependant, la moisson des contacts,

évoquée par Jehel, est modeste: un soupçon de cosmopolitisme à l’interface des quartiers, un usage mesuré des langues savantes dans ces milieux, alors que les ambassades entre Cours font appel aux savants arabisants et rapportent des ouvrages précieux. On rappellera ainsi la somme de médecine, le *Continens* de Râzî, offert par le calife hafside à Charles I<sup>er</sup> d’Anjou et traduit à Girgenti par maître Faradj, et le rabbin maître Bonjudas de Bondavin, Provençal installé en Sardaigne, médecin de Martin de Sicile et ambassadeur en Berbérie en 1409. C’est plutôt dans l’extrême diffusion de ce qu’on appelle, un peu rapidement, des diasporas marchandes et dans la présence capillaire et la circulation des communautés juives, provençales d’origine en Sardaigne, maghrébines en Sicile, andalouses en Provence, byzantines en Pouille, qui fait passer les livres, les coutumes et les prestiges. Là les interfaces sont fortes au plan linguistique: les livres sont traduits d’un vulgaire à l’autre, entraînant l’adoption de toscanismes, puis de catalanismes dans les dialectes méridionaux de l’italien.

Ces dernières remarques pourraient suggérer quelques propositions: la ville portuaire comme creuset et aire d’envol des initiatives culturelles a été évoquée ou entr’aperçue, mais il reste à en traiter systématiquement, puisque c’est un fait commun de la Corse, de la Sardaigne et de la Sicile. Il en va de même du mouvement religieux, depuis l’essaimage des Victorins en Sicile, celui des ordres de Terre sainte en Sicile à partir de Messine, jusqu’à l’implantation des franciscains et des dominicains. Les ports sont le point naturel de fixation des mendiants, des carmélitains en particulier qui viennent de Saint-Jean-d’Acre et s’implantent d’abord à Trapani, mais aussi des cisterciennes de Vauvert, également de Palestine à Posquières, près d’Aigues-Mortes. Plusieurs points ont été sans doute évoqués, dont je n’aurais pas rendu un compte exact, ni complet. Le manque de la discussion générale prévue, à laquelle l’organisation a été contrainte par le hasard de renoncer, est sans doute une perte pour le jeu des remarques, l’apport de nouveaux exemples et l’éclosion des idées. Je souhaite que cette publication soit l’occasion d’un débat fructueux.

TABLE DES FIGURES

Vue de Gênes à la fin du XVe siècle, Cristoforo de’ Grassi, p. 9	Quartier des marchands latins à Tunis. Essai de restitution, p. 98
Carte de la Méditerranée au XVe siècle (D. Valérian), p. 16	Le <i>fundûq</i> génois de Tunis. Essai de restitution, p. 100
Plan de Venise de Jacopo de’ Barbari, p. 23	Dessin du môle de Majorque en 1390, p. 178
<i>Chronologia Magna</i> , Frà Paolino, p. 39	La ville de Majorque en 1468, Pere Nisart, p. 181
Évolution de Nice du XIIe au XIVe siècle (M. Bouiron), p. 54	Dessin du port de Majorque à la fin du XVIe siècle, p. 182
Siège de Nice en 1543, gravure d’Enea Vico, p. 55	La Sicile sur les routes du commerce méditerranéen, p. 198
Plan de Villefranche en 1744, p. 55	Ports et <i>caricatori</i> de Sicile au bas Moyen Âge, p. 199
La place de Ceuta dans le réseau euro-méditerranéen, p. 74	Les aires céréalières et leurs relations avec les ports (Sicile), p. 199
La route de l’or (commerce trans-saharien, J. Devisse), p. 74	Plan de la ville de Messine, Jacques-Nicolas Bellin, p. 205
Ceuta musulmane (M. Chérif), p. 75	Phases et lieux structurants de l’urbanisation de Messine au Moyen Âge, p. 212
Carte des environs de Tunis, p. 78	Les marqueurs de l’ouverture méditerranéenne: établissements latins de Terre Sainte et marchands étrangers à Messine, p. 219
Les lignes de navigation d’État de Venise, p. 87	
Plan de la ville de Tunis, Jacques-Nicolas Bellin, p. 91	
Carte des lieux de rédaction des actes de Francesco Belleto (Tunis), p. 95	
Carte des lieux de rédaction des actes du notaire Agostino Testa (Tunis), p. 96	



Portes et poternes du XIIe au XVe siècle (Messine), p. 220	L'expansion pisane à Monte di Castro (Cagliari, XIIIe siècle), p. 245
Implantation topographique des <i>fondachi</i> (Messine), p. 223	Plan simplifié de Bonifacio, p. 277 Plan simplifié de Calvi, p. 278
Distribution des tavernes par <i>contrade</i> (Messine), p. 223	Plan simplifié d'Algajola, p. 279 Plan simplifié de Saint-Florent, p. 280
Miniature de <i>De Laudibus Messanae</i> , Angelo Callimaco, p. 227	Plan simplifié de Bastia, p. 281 Plan simplifié d'Ajaccio, p. 282

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

- III. 1:** Arrivée de la flotte turque à Rhodes. Miniature du Maître du cardinal de Bourbon, v. 1483 (Guillaume Caoursin, *Obsidionis Rhodie urbis descriptio*. Paris, BnF, Ms. Lat. 6067, ff. 18r). Cl. BnF.
- III. 2:** Tableau du Siège de Rhodes, v. 1483 (Mairie d'Épernay). Cl. JBV
- III. 3:** Le siège de Rhodes par les Turcs. Miniature italienne, 1492 (Juniano Maio, *De Majestate*. Paris, BnF, Ms. Ital. 1711, fol. 12v). Cl. BnF.
- III. 4:** Le siège de Rhodes par les Turcs. Bois-gravé florentin, v. 1490 (*La guerra del Turco contro a Rhodi*, frontispice). Cl. JBV.
- III. 5:** Vue de Naples. *Tavola Strozzi*, années 1470 (Naples, Museo Nazionale di San Martino). Cl. Luciano Pedicini.
- III. 6:** Vue de Gênes (1481). Copie de Cristoforo de' Grassi, 1597 (Gênes, Civico Museo Navale). Cl. Civico Museo Navale
- III. 7:** Francesco Rosselli, Vue panoramique de Florence (v. 1472). Copie xylographique, v. 1500 (Berlin, Kupferstichkabinett).
- III. 8:** Jacopo de' Barbari, Vue de Venise, 1500 (Venise, Museo Correr).
- III. 9:** Pere Nisart, *Saint-Georges terrassant le dragon*, v. 1470 (Palma de Majorque, Museo Diocesano). Cl. Cabildo Cathedral Mallorca.
- III. 10:** Antoine Ronzen (attr. à), *La Prédication de la Madeleine à Marseille*, v. 1510 (Marseille, Musée de Marseille-dépôt du Musée de Cluny). Cl. Musée de Marseille.
- III. 11:** Nikola Božidarević, *Saint Blaise*, patron de Raguse, v. 1500 (Dubrovnik, Musée des Dominicains). Cl. LV.
- III. 12:** Maître d'Antoine de Bourgogne, *Arrivée de Marie de Blois et Louis II d'Anjou en vue de Paris*, début des années 1470 (Chroniques de Froissart, BnF, Ms. Fr. 2645, fol. 317v). Cl. JBV.
- III. 13:** Hermen Rode, *Martyre de saint Victor, avec vue de Lübeck*, 1482 (Tallinn, église Saint-Nicolas). Cl. LV.

- III. 14:** Grazioso Benincasa, Gênes, atlas, v. 1473 (Bologne, Bibl. universitaria, Ms. 280, fol. 6). Cl. LV.
- III. 15:** Jacopo Filippo Foresti, Gênes, *Supplementum Chronicarum*, Venise, 1486, fol. 50r. Cl. LV.
- III. 16:** Cristoforo Buondelmonti, Constantinople, *Liber insularum* (BnF, Cartes et Plans, Ge FF 9351 Rés., fol. 37r). Cl. BnF.
- III. 17:** Piero del Massaio, Vue d'Alexandrie. *Géographie* de Ptolémée, début des années 1470 (BnF, Ms. Lat. 4802, fol. 136r). Cl. BnF.
- III. 18:** Vue de Montbrison, *Armorial Revel*, début des années 1450 (BnF, Ms. Fr. 22 297, fol. 437r). Cl. JBV.
- III. 19:** Vue de Modon, Bernard von Breidenbach, *Peregrinationes in Terram Sanctam*, 1486, ff. 18v-19r
- III. 20:** Vue de Modon, Conrad Grünenberg, *Pilgerfahrt ins Heilige Land* (Karlsruhe, Badische Landesbibliothek, cod. St Peter pap. 32, ff. 17v-18r). Cl. BLB.
- III. 21:** Vue de Rhodes, Conrad Grünenberg, *Pilgerfahrt ins Heilige Land* (Karlsruhe, Badische Landesbibliothek, cod. St Peter pap. 32, ff. 20v-21r). Cl. BLB.
- III. 22** Vue de Messine, Miniature de *De Laudibus Messanae* d'Angelo Callimaco, Rome, Bibliothèque Nationale, ms. Vitt. Em. 55, f. 18v. Cl. HP.

## TABLE DES MATIÈRES

En guise d'introduction Villes portuaires et insularités en Méditerranée occidentale <i>Vannina Marchi van Cauwelaert</i>	9
CONTINENTS	
Construire une cité portuaire médiévale: les leçons de l'exemple vénitien <i>Élisabeth Crouzet-Pavan</i>	23
Nice et Villefranche: ville et plage, <i>castrum</i> et port (Xe-XIVe siècle) <i>Alain Venturini</i>	43
La place de Ceuta dans le réseau portuaire euro-méditerranéen (XIIe-XVe siècles) <i>Georges Jehel</i>	57
Les Latins à Tunis au XVe siècle. Contribution à la politique maritime de l'empire hafside et implantation urbaine <i>Philippe Gourdin</i>	77
Villes et paysages portuaires vus de la mer. Réflexions sur la naissance d'un genre iconographique <i>Laurent Vissière</i>	117
ÎLES	
Urbanización y finanzas de una ciudad portuaria: Palma de Mallorca en la edad media (siglos XIII-XV) <i>Pau Cateura Bennàsser</i>	159
I porti siciliani nel sistema della comunicazione mediterranea: identità urbana e ruolo politico-economico <i>Pietro Corrao</i>	185

Du port à la ville: fonctions portuaires et urbanisation à Messine (fin XIe – début XVIe siècle) <i>Hadrien Penet</i>	201
Cagliari. Le istituzioni e i commerci fra XI e XIII secolo <i>Corrado Zedda</i>	229
Les caractères distinctifs des premières villes génoises de Corse (XIIIe-XVe siècles) <i>Jean-André Cancellieri</i>	261
Conclusions <i>Henri Bresc</i>	283

*Grafica e impaginazione*

VALERIA PATTI

*Stampa*

FOTOGRAPH S.R.L. - PALERMO

per conto dell'Associazione no profit "Mediterranea"  
marzo 2015