

## VILLES PORTUAIRES D'ITALIE ET DE LA MÉDITERRANÉE ORIENTALE

MICHEL BALARD

Université Paris 1 - Panthéon Sorbonne

« Il n'y a guère de port sans une brèche du côté du continent ». Cette assertion de Fernand Braudel<sup>1</sup>, au cœur de son analyse sur les villes méditerranéennes, sous-entend beaucoup de choses : une situation favorable du point de vue géographique pour l'essor des activités portuaires puisque, selon la formule consacrée, les grandes villes portuaires tirent leur importance de leur position géographique ; de vastes possibilités d'échanges offertes par l'hinterland, puisque par définition tous les ports sont à la croisée des chemins de terre et d'eau ; un lien intime entre le port et la ville qui l'abrite, car le port crée une communauté urbaine bien distincte, un milieu unique, déterminé par la fonction portuaire<sup>2</sup>.

Encore faut-il s'entendre sur le mot *portus*, polysémique dans les sources médiévales. Dans ses *Étymologies*, Isidore de Séville définit le port comme « un lieu fermé dans lequel les marchandises sont importées et exportées »<sup>3</sup> : une définition qui évoque la fonction économique du port, mais laisse de côté beaucoup d'autres aspects. Le mot désigne aussi une échelle, au bord d'un cours d'eau, où les marchands du haut Moyen Âge, qualifiés de « pieds poudreux », venaient déposer leurs charges et créer un petit marché. Il peut aussi désigner un bac et le péage afférent, un mouillage constitué par une anfractuosité d'une côte rocheuse ou la plage d'une baie bien abritée des vents<sup>4</sup>, mais surtout un dépôt de marchandises et finalement la ville marchande créée autour des appontements, des échelles et des entrepôts, en bord de mer. Il est clair que la ville portuaire, sujet de notre analyse, correspond à ce dernier sens du mot *portus* au Moyen Âge.

Il est cependant impossible de définir une typologie de la ville portuaire, qui correspondrait à un modèle uniforme dans l'espace et inchangé dans le temps. Certes l'on pourrait distinguer des ports de premier rang, réunissant toutes les fonctions d'importation et

d'exportation des marchandises, d'armement des navires et d'artisanat différencié, tels que les grands organismes portuaires, de Venise à Alexandrie et de Gênes à Constantinople ; d'autre part des ports secondaires constituant soit les avant-ports des précédents, soit des refuges temporaires, soit encore des points de sortie d'une unique production locale, tels que les deux Phocée, exportatrices de l'alun micrasiatique<sup>5</sup> ; enfin de simples *caricatoria*, où des allèges viennent charger le sel ou le blé local pour le porter vers les navires ancrés au large, comme le sont les ports du blé échelonnés sur les bords de la mer Noire et de la mer de Tana, ou les ports des salines pontiques ou adriatiques<sup>6</sup>.

Pendant le millénaire médiéval, beaucoup de ports qui n'existaient pas au temps de l'empire romain se sont développés, alors que d'autres tombaient en décadence ou disparaissaient (Luni ou Chersonèse). Les conditions politiques, techniques et économiques ont imposé des changements importants dans le réseau des ports<sup>7</sup>. En Sicile, le passage de la domination arabe à la souveraineté normande a modifié la géographie portuaire : les ports de l'ouest (Mazara, Trapani) tournés vers l'Afrique ont cédé la première place à Messine, Palerme et Agrigente<sup>8</sup> ; en Crimée, les villes portuaires byzantines, telle Chersonèse, ont décliné au profit des comptoirs génois et surtout de Caffa, à partir du XIIIe siècle. En Syrie-Palestine, Acre était la grande ville portuaire au temps des États francs, mais, en partie ruinée en 1291, elle est supplantée par Beyrouth aux XIVe et XVe siècles. La course aux gros tonnages, caractéristique des deux derniers siècles du Moyen Âge, rend l'accès de certains ports difficile pour les grosses coques chargées de blé, de sel ou d'alun. La fluctuation des grands itinéraires intercontinentaux du commerce entre l'Extrême-Orient et l'Occident, avantageant tantôt l'Égypte ou la Syrie, tantôt la mer Noire, affaiblit ou renforce les grands

1. F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2 vol., Paris, 1966, t. 1, pp. 290 - 291.

2. P. RIETBERGEN, « Porto e Città, o Città-porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano », dans S. CAVACIOCCHI (éd.), *I porti come impresa economica*, Istituto Internazionale di Storia Economica « F. Datini ». Atti delle settimane di studio e altri convegni n° 19, Florence, 1978, p. 616.

3. J. F. NIERMEYER, *Mediae latinitatis lexikon minus*, Leiden, 1984, pp. 816 - 817.

4. P. GAUTIER DALCHÉ, « Qu'est-ce qu'un port ? Les données des portulans », dans G. FABRE - D. LE BLÉVEC - D. MENJOT (éd.), *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, ACPLR, 2009, p. 237.

5. J. HEERS, *Gênes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, 1959, pp. 395 - 398 ; M. BALARD, *La Romanie génoise (XIIIe - début du XVe siècle)*, 2 vol., BEFAR n° 235, Rome - Gênes, 1978, pp. 165 - 169.

6. F. B. PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, éd. A. EVANS, Cambridge (Mass.), 1936, p. 54 ; J.-C. HOCQUET, « Les ports du sel en Europe méridionale », dans S. CAVACIOCCHI (dir.), *I porti*, cit., pp. 41 - 59.

7. J. HEERS, « Paysages urbains et sociétés dans les différents types de 'villes portuaires' en Méditerranée occidentale au Moyen Âge », dans E. POLEGGI (dir.), *Città portuali del Mediterraneo*, Gênes, 1989, pp. 11 - 12.

8. J.-M. MARTIN, *Italies Normandes XIe-XIIIe siècles*, Paris, 1994, pp. 336 - 337.

organismes portuaires qui en constituent les débouchés sur la Méditerranée.

La situation géographique et le site naturel dont peut bénéficier un port conditionnent en grande partie son essor. Tous les historiens ont mis en évidence l'importance du carrefour entre itinéraires maritimes et terrestres pour le développement des ports qui ont besoin d'un hinterland d'accès facile et pourvoyeur de denrées commercialisables<sup>9</sup>. Les exemples ne manquent pas : Marseille, voisine du delta du Rhône, bénéficie de cet axe majeur des communications entre la France du Nord et la Méditerranée ; Venise, au fond de l'Adriatique, est en relation directe avec la plaine du Pô par les fleuves qui débouchent près de la Lagune et dont elle contrôle le cours pour éviter l'afflux des sédiments fluviaux pouvant obstruer les ouvertures dans les cordons littoraux ; Gênes, par la Polcevera et le col des Giovi, attire les convois muletiers de Lombardie et du Piémont ; Alexandrie est reliée au Nil et par là à la grande route des épices passant par Aidhab et Qus ; Constantinople forme un carrefour magnifique entre les Détroits, la voie maritime de la Méditerranée à la mer Noire et l'axe terrestre menant de Thrace vers l'Anatolie. Caffa peut communiquer facilement avec l'arrière-pays criméen grâce à l'abaissement des monts Aïla, un avantage qui lui permet de triompher de Soldaïa, moins bien située. Mais la conjoncture politico-économique peut modifier l'avantage de la situation géographique : Trébizonde et La Tana deviennent de grandes villes portuaires en mer Noire à partir du moment où grâce à la paix mongole les marchands occidentaux obtiennent un libre accès à l'Asie centrale et surtout à la route de la soie et des épices. En revanche, la prise et la quasi destruction d'Acre, débouché de la route des caravanes du Croissant fertile, condamne la ville à végéter après 1291. Aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, Beyrouth - pour les marchandises - et Jaffa - pour le transit des pèlerins - se substituent à Acre.

Le choix du site est tout aussi important que la situation géographique : un estuaire (La Tana, Thessalonique, Kilia-Licostomo aux bouches du Danube), une baie profonde et bien abritée (Gênes, La Valette, Alexandrie, la ville de Rhodes, Cembalo-Balacava), un détroit abrité des vents contraires (La Corne d'Or pour Constantinople), un littoral protégé par une barre rocheuse ou par des cordons sableux arrêtant les plus grosses tempêtes (Famagouste, Venise) favorisent l'installation d'un port. Mais l'avantage du site n'est pas pérenne : l'ensablement et les alluvions menacent le port de Chio inaccessible aux plus grosses nefes. Quant au port de Venise entre San Marco et Castello il ne peut être préservé que grâce aux fréquentes inter-

ventions des magistratures civiles ordonnant le curage des canaux de la Lagune<sup>10</sup>.

C'est dire que des aménagements constants sont nécessaires, d'autant qu'en Méditerranée beaucoup de villes portuaires ont d'abord été de petits ports de pêche avant de développer une vocation commerciale. Gênes n'était au Xe siècle qu'une bourgade de pêcheurs qui peu à peu ont construit des navires capables d'arrêter l'expansion sarrasine en Méditerranée occidentale et d'exploiter le butin récupéré sur l'ennemi<sup>11</sup>. De même, les pêcheurs grecs de la côte anatolienne ont contribué à l'essor des « thèmes » maritimes de l'empire byzantin et, en conséquence, à celui des ports d'Asie mineure, bases de la flotte des « thèmes » ainsi créés<sup>12</sup>. Quant à la fortune de Venise, elle est directement liée à l'exploitation des salines lagunaires et des ressources halieutiques de l'Adriatique<sup>13</sup>. Les traditions maritimes des populations côtières sont souvent à l'origine du développement portuaire qui prend une dimension majeure quand le trafic commercial l'emporte sur la pêche et le petit cabotage.

La multiplication d'équipements spécifiques accompagne l'essor de la ville portuaire. Pour assurer sa protection contre d'éventuels ennemis, un système défensif efficace s'impose. Il comprend d'abord une chaîne tendue entre deux môles ou deux tours. À Acre, l'exploration archéologique a démontré qu'une chaîne était tendue entre le môle extérieur et la tour des Mouches<sup>14</sup>. La Corne d'Or à Constantinople est également fermée par une chaîne que les soldats de la Quatrième Croisade ont rompue pour ancrer leurs navires au plus près des murailles urbaines ; l'armée de Mehmet II la contourne en 1453 en hissant ses navires sur des rondins placés sur les basses pentes de Galata<sup>15</sup>. À Fa-

10. E. CROUZET-PAVAN, « Le port de Venise à la fin du Moyen Âge », dans S. CAVACIOCCHI (dir.), *I porti*, cit., pp. 625 - 652 ; J.-C. HOCQUET, « Le système portuaire de Venise à la fin du Moyen Âge », dans G. FABRE - D. LE BLÉVEC - D. MENJOT (éd.), *Les ports et la navigation*, cit., pp. 125 - 143.

11. V. POLONIO, « Da provincia a signora del mare. Secoli VI-XIII », dans D. PUNCUH (dir.), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Gênes, 2003, pp. 111 - 125.

12. H. AHRWEILER, *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1966, pp. 50 - 53 et 62 - 65.

13. J.-C. HOCQUET, *Le sel et la fortune de Venise*, 2 vol. Lille, 1978 - 1979.

14. D. JACOBY, « Crusader Acre in the Thirteenth Century : Urban Layout and Topography », *Studi Medievali*, 3e série, 20 (1979), pp. 19 - 39, repris dans IDEM, *Studies on the Crusader State and on Venetian Expansion*, Londres, 1989, n° V ; IDEM, « Acre à l'époque des Croisades (XII<sup>e</sup> - XIII<sup>e</sup> siècles) : conjoncture et modalités du développement urbain », *Villes, Histoire et Culture*, Paris, 1997, pp. 9 - 22 ; R. GERTWAGEN, « The Crusader Port of Acre : Layout and problems of maintenance », dans M. BALARD (éd.), *Autour de la Première Croisade*, Paris, 1996, p. 553 - 582.

15. R. GUILLAND, « La chaîne de la Corne d'Or », dans IDEM, *Études byzantines*, Paris, 1959, pp. 264 - 297.

9. R. RAGOSTA (éd.), *Navigazioni mediterranee e connessioni continentali (secoli XI-XVI)*, Naples, 1981.

magouste, la chaîne est placée entre la tour du château et l'île Sainte-Catherine, parallèle au port, et protège celui-ci des plus violentes tempêtes<sup>16</sup>. À Dubrovnik, les autorités se soucient tardivement de contrôler l'entrée du port : la pose de la chaîne est décidée en 1346 et sa réfection en 1398 et 1423<sup>17</sup>.

Lorsque la topographie ne se prête pas à la pose d'une chaîne, d'autres mesures défensives sont mises en place. À Venise, la passe San Nicolò au Lido est défendue par deux tours de guet, érigées dès le XIIe siècle, tandis qu'au temps de la guerre de Chioggia, le monastère San Nicolò est fortifié et doublé d'un château<sup>18</sup>. Gênes enferme sa *darsena* et son arsenal dans un môle défensif muni de tours auxquelles vient se rattacher la chaîne qui barre le port<sup>19</sup>. Palerme, où l'anse de la Cala est fermée par une courte chaîne, doit attendre la seconde moitié du XVe siècle pour se voir dotée d'un môle doublant la surface protégée<sup>20</sup>. À Alexandrie, des veilleurs positionnés sur des hauteurs annoncent à l'émir l'arrivée des bateaux étrangers auprès desquels est dépêchée une petite embarcation de reconnaissance. Sitôt entré dans le « Port du Phare », le navire se voit confisquer ses gréements par souci de sécurité et de paiement de la douane. À la fin du XVe siècle, le sultan Qaytbay fait édifier un château à l'emplacement du Phare antique pour contrôler les entrées au port<sup>21</sup>. À Cembalo, sur la côte criméenne, annexé par Gênes avant 1344, la fortification génoise domine à la fois le littoral et la baie intérieure dont elle contrôle l'entrée. Le *castrum* de Chio est édifié sur le plus grand côté du port et constitue le seul accès à la ville elle-même<sup>22</sup>. À Dubrovnik, dès 1266, quatre tours sont érigées pour la protection du port, tandis qu'en 1346 est décidée la construction de la forteresse de Saint-Jean sur le côté sud de la cité<sup>23</sup>. Chaque ville portuaire cherche un

compromis entre les nécessités de l'ouverture au commerce international et de la fermeture de son espace dans un but de défense et de contrôle du trafic.

Les aménagements internes des ports sont généralement coordonnés par les autorités communales nommant une ou plusieurs commissions spécialisées en charge des travaux. À Gênes, les *Salvatores portus et moduli* puis les *Patres Communis* gèrent l'administration du port, contrôlent le trafic, décident des aménagements à réaliser dans l'espace portuaire : construction d'appontements d'abord en bois puis en pierre, renforcement du môle, sécurité de l'arsenal et de la *darsena*. Ils disposent pour ce faire de ressources propres : gabelles sur les navires faisant relâche, prélèvement de la dîme sur les legs testamentaires, locations de terrains publics, droits de pêche et amendes levées sur les corps de métier<sup>24</sup>. Par leur intermédiaire, se réalise la symbiose entre la ville et son port, dans le domaine politico-juridique. Venise en revanche ne possède pas d'administration particulière pour la gestion de son port, mais plusieurs commissions y interviennent : les *Capisestieri*, les *Signori della Notte*, les officiers du *Piovego*, les *Savi ed Esecutori alle Acque* et les *Provedditori all'Arsenale*. Le Sénat organise la rotation des *mude*, dont les dates de départ et d'arrivée influencent au plus haut point la vie du port, le recrutement des équipages, l'armement des galères, bien que les *squeri* privés assurent une part importante des constructions navales ; il surveille en outre la conclusion des contrats commerciaux entre marchands et armateurs et la fixation du prix des marchandises, selon le volume des importations. La multiplicité des délégations compétentes pour les travaux portuaires souligne l'union constante du port et de la ville<sup>25</sup>. Dernier exemple, Dubrovnik, où le Sénat et le grand Conseil s'occupent de la protection du port, de sa sécurité, de son organisation et de son fonctionnement, mais il faut attendre le milieu du XVIe siècle pour que soit nommé un *capitaneus portus*, chargé de la coordination des travaux dans la zone portuaire.

L'intervention des autorités contribue à l'augmentation des services offerts aux armateurs et aux marchands : construction de phares (la Lanterna à Gênes au XIIe siècle, un fanal sur la tour de San Nicolò à Venise) et de tours pour la défense, agrandissement des entrepôts, concentration des marchés à proximité des appontements (le Rialto et le *Fondaco dei Tedeschi* à Venise, la *Ripa maris* à Gênes), les funduq à peu de

16. F. FRIGERIO, « Un plan manuscrit du XVIe siècle du port de Famagouste », dans *Praktika tou deuterou DiegnouV Kupriologikou Sunedriou*, Nicosie, 1986, t. 2, pp. 297 - 302.

17. B. KREKIC, « Le port de Dubrovnik (Raguse), entreprise d'État, plaque tournante du commerce de la ville », dans S. CAVACIOCCHI (dir.), *I porti, cit.*, pp. 656 - 660.

18. J.-C. HOCQUET, « Le système portuaire de Venise », *cit.*, p. 133.

19. L. GROSSI BIANCHI - E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Gênes, 1980, pp. 100 - 105.

20. H. BRESCH, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300 - 1450*, 2 vol., BEFAR n° 262, Rome, 1986, t. 1, p. 321 ; V.C. TRASELLI, « Porti e scali in Sicilia dal XV al XVII secolo », dans *Les Grandes Escales* (Recueils de la Société Jean Bodin, XXXIII), Bruxelles, 1972, p. 257 - 281.

21. H. GOURINARD, « Alexandrie, ville sous haute surveillance ». Voyage et espionnage aux XIVe - XVe siècles, d'après les récits de voyageurs et de pèlerins occidentaux », dans R. BLUMENFELD-KOSINSKI - K. PETROV, *Philippe de Mézières and His Age. Piety and Politics in the Fourteenth Century*, Leiden - Boston, 2012, p. 429 - 435.

22. M. BALARD, *La Romanie génoise, cit.*, t. 1, pp. 216 - 220.

23. B. KREKIC, « Le port de Dubrovnik », *cit.*, p. 655.

24. P. MASSA - PIERGIOVANNI, « Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età moderna », dans S. CAVACIOCCHI (dir.), *I porti, cit.*, pp. 175 - 176 ; V. PIERGIOVANNI, « Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese », *ibidem*, pp. 154 - 168.

25. E. CROUZET-PAVAN, « Le port de Venise », *cit.*, pp. 636 - 637 ; J.-C. HOCQUET, « Le système portuaire de Venise », *cit.*, p. 131.

distance du port, tel celui des Vénitiens à Acre, directement situé sur la rive. Le port attire à lui la plus grande part de la vie économique, des marchands aux courtiers, des notaires à tous les métiers indispensables pour l'entretien des navires et le transport des marchandises<sup>26</sup>.

En effet, l'un des aspects les plus visibles des villes portuaires méditerranéennes est la concentration de la population autour du port. Il s'agit d'abord de tous les métiers concernés par l'armement des navires : maîtres de hache, calfats, menuisiers, charpentiers, artisans du fer, de l'étoupe, des voiles, des rames et des cordages, mesureurs et porteurs, auxquels s'ajoute une population fluctuante de désœuvrés et d'aventuriers, de prostituées, d'étrangers déracinés, une main d'œuvre bon marché qui trouve à s'employer à des travaux précaires ou à s'engager au service des armateurs. Mais à leur côté, les villes portuaires accueillent diverses communautés de marchands étrangers, constituant des colonies organisées en « nations » : marchands vénitiens, génois et pisans à Constantinople, sous l'autorité de bailes, de podestats et de consuls ; communautés catalane, pisane, génoise, florentine à Palerme et à Naples où la toponymie de bien des rues conserve leur souvenir<sup>27</sup> ; immigrés grecs, albanais, dalmates et allemands à Venise et présence à Gênes d'une petite colonie grecque sous la tutelle d'un consul<sup>28</sup>. Toutes ces communautés étrangères, installées dans les villes portuaires ont sans conteste exercé une influence culturelle sur les populations locales : importation de traditions nouvelles, enrichissement du vocabulaire marchand et maritime avec l'apparition d'une *lingua franca*, idiome commun aux hommes d'affaires internationaux, concubinage ou mariage avec des indigènes, modifications de l'habitat dans les quartiers portuaires, toutes les conséquences de la présence de communautés étrangères sont encore en grande partie à étudier. On se doit de signaler aussi la fixation de normes portuaires et maritimes, héritées souvent d'antiques traditions, mais enrichies, perfectionnées et adaptées à chaque milieu local au cours des siècles médiévaux : *lex Rhodia* dans l'empire byzantin, *Tavola d'Amalfi*, *Breve Curie Maris* de Pise, statuts vénitiens des doges Ziani, Tiepolo, Zeno, *Liber Gazarie* à Gênes, autant de codes maritimes, dont les fondements re-

montent à Rome et dont les similarités sont plus nombreuses que les différences<sup>29</sup>.

L'augmentation de la population, en relation avec l'activité du port, se manifeste aussi par le renforcement de l'immigration rurale qui contribue par le phénomène qualifié en Italie d'*inurbamento* à accroître la ville portuaire au détriment de son *contado*. Le cas de Gênes a été maintes fois étudié : l'afflux des habitants de l'Apennin et surtout des villages des *Riviere* met à la disposition des armateurs une main-d'œuvre abondante pour les métiers de la mer. Le même phénomène se vérifie à Venise et à Raguse, porte de la Dalmatie, ainsi qu'à Constantinople qui attire des populations de la Thrace, des rives de la mer Noire et de la zone des Détroits. Souvent ce mouvement migratoire s'effectue en deux phases successives : d'abord une émigration de l'intérieur vers la ville de mer, puis une émigration en Orient qui accroît la population des escales créées par les Occidentaux le long des principales routes maritimes<sup>30</sup>. Dans les comptoirs d'outre-mer s'instaure une véritable division du travail : les orientaux, Grecs ou Arméniens, patrons de petites unités, se livrent au cabotage et font confluer vers l'entrepôt central de la colonie les produits de l'arrière-pays. Les transports de masse sont en revanche dans les mains des armateurs occidentaux qui utilisent nefes, coques et galères pour l'approvisionnement de Constantinople et des grandes villes d'Occident. Les comptoirs génois et vénitiens de Méditerranée orientale et de mer Noire jouent le rôle de ports coloniaux, recevant de l'Occident des produits finis et lui transmettant des matières premières, de valeur diverse.

L'afflux des populations étrangères et rurales vers les villes portuaires méditerranéennes représente un aspect essentiel des relations entre ville et port. La vie maritime et l'activité commerciale ont en effet créé des postes de travail, attiré une main d'œuvre abondante et développé une activité que l'on pourrait presque qualifier d'industrielle. La construction navale et les arsenaux occupent naturellement le premier plan. L'arsenal de Venise, décrit avec précision par Jean de Chambes, représente sans aucun doute le plus gros établissement industriel du monde médiéval<sup>31</sup>. Commencé dans la seconde moitié du XIIe siècle au milieu des marais, mais à proximité de la rive de la Lagune, complété par un *Arsenale nuovo* en 1326, puis par un *Arsenale nuovissimo* à la fin du XVe siècle, il compte près de 25 chantiers couverts et constitue une entre-

26. P. RIETBERGEN, « Porto e Città », *cit.*, pp. 615 - 624.

27. G. GALASSO, *Il Regno di Napoli. Il Mezzogiorno angioino e aragonese (1266-1494)*, Turin, 1999, p. 514.

28. A. DUCCELLIER - B. DOUMERC - B. IMHAUS - J. de MICELI, *Les chemins de l'exil. Bouleversements de l'Est européen et migrations vers l'Ouest à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1992, pp. 143 - 220 ; B. IMHAUS, *Le minoranze orientali a Venezia 1300 - 1510*, Rome, 1997 ; G. PETTI-BALBI, « Le nationes italiane all'estero », dans F. FRANCESCHI - R. A. GOLDTHWAITE - R. C. MUELLER, *Il Rinascimento italiano e l'Europa*, vol. 4 : *Commercio e cultura mercantile*, Trévise-Costabissara 2007, pp. 397 - 423.

29. G. FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il 'Liber Gazarie'*, Gênes, 1974.

30. M. BALARD, *La Romanie génoise*, *cit.*, t. 1, pp. 229 - 264 ; M. GALLINA, « Vicende demografiche a Creta nel corso del XIII secolo », dans IDEM, *Conflitti e coesistenza nel Mediterraneo medievale : mondo bizantino e Occidente latino*, Spolète, 2003, pp. 321 - 371.

31. E. CONCINA, *L'arsenale della Repubblica di Venezia*, Milan, 1984, p. 38.

prise intégrée fabriquant et assemblant tous les éléments des navires armés par la Commune, alors que des *squeri* privés, situés sur les canaux de la Giudecca ou de la partie orientale du Castello, assemblent les navires marchands des armateurs privés. C'est autour de l'Arsenal que se regroupent charpentiers, calfats, cordiers et forgerons, rameurs et marins, de telle sorte que les espaces industriel et portuaire s'intègrent à l'organisme urbain, sans solution de continuité<sup>32</sup>. Les arsenaux de Crète et de Corfou complètent les besoins d'armement de la Sérénissime.

Gênes, la rivale de toujours, n'a en revanche jamais possédé de flotte d'État permanente ni d'arsenal, compris comme lieu de production régulière et pérenne. La construction navale est ici une affaire privée, qui se déroule aux embouchures du Bisagno et de la Polcevera, sur les plages des *Riviere*, comme à Sampierdarena, d'autant que la Commune contraint les communautés sujettes littorales à fournir en cas de guerre – elles sont fréquentes au XIVe siècle – une ou plusieurs galères armées et équipées, selon une liste de conscription obligatoire de leurs habitants. À Gênes même, une première *darsena* est construite vers 1276, au nord du môle, et sert à l'entretien de petites unités, *platee* ou *chiatte*, utilisées pour le cabotage. À la fin du XIIIe siècle, elle est agrandie et fortifiée pour permettre aux galères d'être tirées à sec pour les réparations d'usage. Quant à l'arsenal, il s'agit d'une construction modeste sur piliers et comportant des nefs parallèles qui peuvent abriter chacune une galère ; au temps du gouverneur français de Gênes, le maréchal Boucicault, l'arsenal est restauré, agrandi, sa capacité passe à 14 galères, mais au cours du XVe siècle, l'édifice se dégrade au point qu'en 1503 il est concédé à deux particuliers pour une somme modique<sup>33</sup>. Il a beaucoup moins contribué que les chantiers des *Riviere* et de l'outre-mer génois à la puissance navale de la Commune. Caffa, Famagouste et Chio possèdent en effet un petit arsenal qui construit et répare la galère de garde, mais peut aussi compléter l'armement de la flotte génoise en temps de guerre.

À Constantinople, l'Exartysis, sur la Corne d'Or, reçoit les navires en cours d'armement dès l'époque byzantine et devient à partir de la fin du XIIIe siècle l'arsenal maritime des Génois de Péra. C'est là que s'effectuent tous les travaux de réparation et d'entretien des bâtiments, que l'on tire à terre à la mauvaise saison. Plusieurs galères de la Commune génoise y sont construites à grands frais à la fin du XIVe siècle. L'on armait également des galères au bourg de Lagirio, où se trouvait un second arsenal, près de la tour Sainte-

Croix. Après 1261, par crainte de l'emprise des Latins, les arsenaux impériaux quittèrent la Corne d'Or pour aller s'installer dans les ports de la Propontide, au Kontoskalion à l'Heptaskalon et dans le port de Théodose, où furent construites les grandes flottes de Michel VIII Paléologue et de Jean VI Cantacuzène, sans doute à l'endroit même où l'on a retrouvé, il y a quelques années, des galères byzantines des IXe-XIe siècles. Grecs et Latins disposaient donc de tout ce qui est nécessaire à la vie maritime, appontements, arsenaux et entrepôts, ainsi qu'une main-d'œuvre habituée depuis longtemps aux rudes métiers de la mer.

Cœur de l'activité marchande, les villes portuaires d'Italie et de Méditerranée orientale ont rapidement diversifié leurs activités. « Les fonctions marchandes et industrielles se succèdent, celles-ci entraînant, reprises par celles-là » (F. Braudel)<sup>34</sup>. À côté des métiers de la mer, de toutes les activités qui accompagnent le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que l'organisation du cabotage, se sont implantés des *arti* utilisant les matières premières importées pour produire toiles et futaines, draps de laine et soieries, fer doux, armes et papier qui, s'ils ne sont pas tous produits en ville même, proviennent d'industries rurales strictement contrôlées par les notables urbains : c'est le cas à Gênes où les forges et les « fabriques à papier » sont dispersées dans l'Apennin tout proche et utilisent une main-d'œuvre d'origine rurale<sup>35</sup>. À Venise, l'industrie de la laine imite la fabrication des draps florentins et réussit à exporter ses produits au XVe siècle. Les importations de coton écriu et de soie grège ont permis l'essor de la production des futaines et des soieries. Les industries du verre, du savon et le raffinage du sucre ont également un lien intime avec le trafic des matières premières importées<sup>36</sup>. En Orient, Constantinople a longtemps été le plus grand centre de productions artisanales, en raison des besoins de la cour, du grand nombre d'habitants et de la demande extérieure. Le Livre de l'Éparque recense la plupart des métiers représentés dans la capitale : les soieries à elles seules sont travaillées ou vendues par cinq *systemata* différents. S'y ajoutent les fabricants d'étoffes de lin et de coton, les tanneurs, les teinturiers, les ciriers, les parfumeurs, les fabricants de savons, les travailleurs des peaux et des cuirs, les entrepreneurs et travailleurs du bâtiment, bref, tous les métiers indispensables à une grande agglomération portuaire et qui sont en grande partie tributaires des importations par voie de mer<sup>37</sup>.

34. F. BRAUDEL, *La Méditerranée*, cit., t. 1, p. 293.

35. J. HEERS, *Gênes au XVe siècle*, cit., pp. 218 - 251.

36. G. LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venise, 1961, pp. 190 - 203 ; L. MOLÀ, *La comunità dei Luchesi a Venezia. Immigrazione e industria della seta nel tardo Medioevo*, Venise, 1994.

37. N. OIKONOMIDÈS, « Un vaste atelier : artisans et marchands », dans A. DUCÉLLIER – M. BALARD (dir.), *Constantinople*

32. R. C. DAVIS, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal : Workers and Workplace in the Pre-Industrial City*, Baltimore, 1990.

33. F. PODESTÀ, *Il porto di Genova*, Gênes, 1913, pp. 246 - 247 ; P. CAMPODONICO, *La Marineria genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Milan, 1989, pp. 104 - 106.

Si, comme le souligne Fernand Braudel, l'industrie est comme un second stade de l'activité citadine, la banque en est sans doute le troisième<sup>38</sup> ; avec le change, dont elle tire son origine, la banque s'est particulièrement développée dans la plupart des villes portuaires méditerranéennes. La création du Banco di San Giorgio à Gênes en constitue le meilleur exemple, d'autant que les intérêts versés aux possesseurs des parts de la dette publique (*luoghi*) proviennent majoritairement des recettes des gabelles pesant sur l'activité maritime. En ce sens, les finances publiques entretiennent un lien étroit avec l'activité portuaire<sup>39</sup>. À Venise, la concentration des tables des banquiers sur la place de San Giacomo di Rialto a sans doute favorisé la création d'une monnaie de banque, la pratique de virements de compte à compte, l'usage de la lettre de change et l'exercice par les *banchi de scripta* du crédit nécessaire à l'essor des activités commerciales<sup>40</sup>. Par l'intermédiaire de leur réseau de comptoirs et d'escales, les grandes villes portuaires italiennes ont largement diffusé dans toute la Méditerranée les innovations financières de la fin du Moyen Âge.

L'afflux de populations rurales et étrangères, l'essor des activités commerciales, industrielles et financières ne sont pas les seules caractéristiques des villes portuaires méditerranéennes. La topographie de la ville, le paysage urbain, le réseau des rues et jusqu'à la forme des bâtiments et des maisons ont été transformés par le voisinage du port et marquent la relation intime entre la ville et son port. À Gênes, par exemple, les convois muletiers venus de l'Apennin pénètrent au cœur de la cité jusqu'aux *stationes* et aux funduqs des grands *alberghi*, situés à proximité de la *Ripa maris*, cœur de l'activité portuaire. Les appontements perpendiculaires à la rive portent le nom de la famille qui les a construits ou celui du trafic (bois, vin) qu'ils accueillent. Les différentes *compagnies* qui constituent la Commune ont une orientation perpendiculaire par rapport à la rive, de sorte que chacune a son accès propre à la mer. En ce sens, l'activité du port détermine l'essor urbain, d'autant plus qu'en 1260 le capitaine du peuple Guglielmo Boccanegra a confié au frère Oliverio la construction du *Palatium Communis Ianuae de*

*Ripa*, qui installe le pouvoir public au centre de l'activité quotidienne du port. Un lien étroit s'instaure ainsi entre la ville et la vie économique, lien encore renforcé à partir du moment où le Banco di San Giorgio fait de ce palais son siège central.

Ailleurs on retrouve tout autant l'influence du port sur le développement de l'habitat. À Acre, la rue principale, orientée du sud vers le nord, part du port et longe les limites des divers quartiers de la ville, ceux des Vénitiens, des Génois, des Pisans et des Marseillais, en donnant ainsi à chacun d'entre eux un accès à la zone portuaire<sup>41</sup>. Famagouste, au temps des Lusignan, se développe autour de la rue qui mène de la Porte de la Mer à la cathédrale et au palais du roi, et qui unit ainsi le port et les centres politiques et religieux de la ville<sup>42</sup>. À Constantinople les divers ports impériaux de la Propontide sont reliés à l'axe principal de la ville, la Mésè, tandis que, de l'autre côté de la Corne d'Or, le port de Péra s'étend le long de la muraille maritime de la colonie génoise, d'où partent les rues qui mènent au palais du podestat, cœur de la colonie, ou à la tour du Christ, au sommet de la colline<sup>43</sup>. Le lien topographique entre le port et la ville est encore plus étroit à Venise, tant dans la partie orientale autour de l'arsenal, facteur de peuplement et d'urbanisation, que dans le quartier du Rialto, avec la construction du *Fondaco dei Tedeschi*, centre de réexportation des denrées orientales<sup>44</sup>. Partout les structures portuaires influencent l'urbanisation.

Mais à son tour, la ville portuaire cherche à contrôler son port, à y imposer son pouvoir, ce qui démontre une certaine défiance vis-à-vis du monde extérieur. Les quartiers portuaires sont le lieu de prélèvement des taxes et des gabelles. À Caffa, les navires jettent l'ancre en haute mer et les barques qui déchargent les marchandises arrivent à l'échelle de la douane, face à la porte de la mer, où est perçu l'*introitus pontis et ponderis*, principale imposition sur le trafic commercial<sup>45</sup>. À Famagouste, le *commerc*, héritier du *kommerkion* byzantin, est prélevé à la Porte de la Mer, c'est-à-dire à l'endroit même où les marchands pénètrent dans la ville<sup>46</sup>. Chio possède une seule porte, débouché de la ville vers son port : c'est là que se trouve la *logia commercii*, où est perçu l'impôt principal sur les denrées

1054 - 1261. *Tête de la chrétienté, proie des Latins, capitale grecque*, Paris, 1996, pp. 104 - 135 ; G. DAGRON, « The Urban Economy, Seventh-Twelfth Centuries », dans A. E. LAIOU, *The Economic History of Byzantium, from the Seventh through the Fifteenth Century*, Washington, 2002, t. 1, pp. 393 - 461.

38. F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen*, cit., t. 1, p. 293.

39. E. MARENGO - C. MANFRONI - G. PESSAGNO, *Il Banco di San Giorgio*, Gênes, 1911 ; G. FELLONI, « Ricchezza privata, credito e banchi: Genova e Venezia nei secoli XII - XIV », dans G. ORTALLI - D. PUNCUH (dir.), *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV*, Gênes-Venise, 2001, pp. 295 - 318.

40. F. C. LANE - R. MUELLER, *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice*, 2 vol., Baltimore, 1985 - 1996.

41. D. JACOBY, « Crusader Acre », cit.

42. M. BALARD, « Les Génois dans le royaume médiéval de Chypre », dans IDEM, *La Méditerranée médiévale. Espaces, itinéraires, comptoirs*, Paris, 2006, pp. 144 - 147.

43. R. JANIN, *Constantinople byzantine*, Paris, 1964, pp. 226 - 240 ; M. KAPLAN, « Constantinople et l'économie urbaine », dans J. C. CHEYNET, *Le monde byzantin*, t. 2, Paris, 2006, pp. 255 - 257.

44. E. CROUZET-PAVAN, « Le port de Venise », cit., pp. 640 - 652.

45. M. BALARD, *La Romanie génoise*, cit., t. 1, pp. 214, 409 - 410.

46. M. BALARD, « Les Génois dans le royaume médiéval de Chypre », cit., p. 144.

importées, et la *logia ponderis*, où les hommes d'affaires sont astreints contre paiement à venir peser leurs marchandises<sup>47</sup>. De la même manière, la Commune de Gênes installe la douane et la gestion financière de la ville dans le palais construit par Guglielmo Boccanegra, au centre du port. Bâti avec des pierres enlevées en 1261 au palais du baile vénitien de Constantinople, arborant avec fierté la chaîne du port de Pise, enlevée lors de la bataille de la Meloria (1284), le Palazzo di San Giorgio est une vitrine de la communauté urbaine, un symbole de la réussite et de l'orgueil d'une ville portuaire d'exception<sup>48</sup>.

47. M. BALARD, *La Romanie génoise*, cit., t. 1, pp. 222 - 223.

48. J. HEERS, « Paysages urbains et sociétés », cit., p. 23.

Les quelques exemples ci-dessus évoqués illustrent le double aspect des grandes villes portuaires méditerranéennes au Moyen Âge : ouverture et fermeture les caractérisent. Ouverture, parce que l'essor du port est lié à la vie des grands axes du commerce international, à la vitalité des voies qui le relient à son hinterland, à la croissance démographique et à l'extension urbaine. Fermeture, parce que la ville qui accueille un port se préoccupe de défendre son accès en le fortifiant et de contrôler le trafic, source des revenus indispensables au gouvernement citadin. Hier comme aujourd'hui, la collaboration entre la ville et le port est fondamentale pour la prospérité de la ville portuaire.