

L'Adriatique, Golfe de Venise? Commerce, ports et relations à la fin du Moyen Âge

The Adriatic, Gulf of Venice? Trade, ports and relations in the late Middle Ages

Jean-Claude HOCQUET

Author:

Jean-Claude Hocquet
Université de Lille et Centre National de
la Recherche Scientifique (Lille, France)
jc-hocquet@wanadoo.fr
<https://orcid.org/0000-0001-8503-6181>

Date of reception: 18/06/21

Date of acceptance: 03/12/21

Citation:

Hocquet, J.-C. (2022). L'Adriatique, golfe de Venise? Commerce, ports et relations à la fin du Moyen Âge. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 13-32.
<https://doi.org/10.14198/medieval.20224>

© 2022 Jean-Claude Hocquet

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



RESUME:

Aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles, Venise, placée favorablement en Méditerranée, à proximité des grands fleuves et de cols alpins qui conduisent en Lombardie ou en Allemagne et en Flandre, tente d'imposer un monopole de navigation et de commerce à la mer Adriatique considérée comme son Golfe. Elle bénéficie de son avance technique et de son organisation (l'Arsenal), de ses bateaux (nefs coques, galères), de ses connaissances financières, de sa richesse et de l'expérience acquise par ses marchands sur les places du Levant comme à l'Ouest. Cité sans campagne (ville sans *contado*), elle fait venir de l'extérieur, par la mer ou par les fleuves, tout ce qui est nécessaire à sa population (matériaux de construction, bois de chauffage, et tout le vivre, céréales, vin, huile et bétail) et à son industrie navale ou textile (draperie et soierie), elle craint de manquer et met à contribution une vaste partie de l'Europe. Pourtant, elle se heurte à de graves difficultés en Adriatique même, à la piraterie, aux puissances riveraines, aux ports concurrents, Raguse et Ancône, à l'intrusion du capital et de marchands toscans dans les ports de Dalmatie, elle cherche à appliquer son monopole aux territoires qu'elle domine politiquement et qui constituent son empire, mais, par peur de la contrebande qui ruinerait ses recettes douanières et fiscales, elle

réduit l'activité maritime et commerciale de ses territoires-sujets. Les marchands vénitiens font certes commerce où ils veulent mais dès qu'ils entrent en Adriatique, ils doivent se rendre à Venise avec leurs marchandises et non dans un autre port. Venise semble forte de sa puissance assise sur des points d'appui solides et sur la faiblesse de ses adversaires: si Gênes n'est plus une menace, de nouveaux dangers menacent en Adriatique même, les Turcs ottomans contre qui Venise commence à mener d'épuisantes guerres.

MOTS-CLES: Venise; Adriatique; monopole; concurrence; sel; marchands.

ABSTRACT:

In the 14th and 15th centuries, Venice, favorably positioned in the Mediterranean, near the great rivers and Alpine passes that led to Lombardy, Germany and Flanders, tried to impose a monopoly on navigation and trade in the Adriatic Sea, which was considered its Gulf. It benefited from its technical advance and its organization (the Arsenal), its ships (hulls, galleys), its financial knowledge, its wealth and the experience acquired by its merchants in the places of the Levant as well as in the West. City without countryside (city without *contado*), it makes come from outside, by the sea or by the rivers, all that is necessary for its population (building materials, firewood, and all the food, cereals, wine, oil and cattle) and for its naval or textile industry (drapery and silk), it fears to miss and puts at contribution a vast part of Europe. However, it runs up against serious difficulties in the Adriatic itself. However, it faced serious difficulties in the Adriatic itself, with piracy, with the riparian powers, with the competing ports of Ragusa and Ancona, with the intrusion of capital and Tuscan merchants in the ports of Dalmatia, it tried to apply its monopoly to the territories that it dominated politically and that constituted its empire, but, for fear of smuggling that would ruin its customs and tax revenues, it reduced the maritime and commercial activity of its subject territories. Venetian merchants could trade wherever they wanted, but as soon as they entered the Adriatic, they had to go to Venice with their goods and not to another port. Venice seems strong of its power based on solid points of support and on the weakness of its adversaries: if Genoa is not any more a threat, new dangers threaten in the Adriatic itself, the Ottoman Turks against whom Venice begins to lead exhausting wars.

KEYWORDS: Venice; Adriatic sea; monopoly; competition; salt; merchants.

La mer Adriatique forme un golfe profond de la Méditerranée qui met celle-ci en relation et au contact direct de l'Europe centrale et germanique. Elle forme aujourd'hui coupure entre les peuples italiens et slaves du sud ou albanais et grec (Brogiolo et Delogu). Les religions ignorent cette césure, si l'ouest italien est de re-

ligion catholique, les pays orientaux sont les uns catholiques (Slovénie et Croatie), d'autres orthodoxes (Grèce, Montenegro et Serbie qui n'a plus de contact avec la mer), les derniers sont musulmans (Bosnie et Albanie). Les langues actuelles et les écritures grecque, latine ou cyrillique obéissent aux divisions des religions. Les rivages maritimes sont le plus souvent rocheux car la mer est entourée par des systèmes montagneux, Apennin, Alpes orientales et dinariques, se terminant par de hauts plateaux karstiques, les plaines sont rares, étendues quelquefois comme la Pouille ou formées par les alluvions des grands fleuves, l'Adige et le Pô (Fede) notamment, ou petites plaines côtières drainées par des cours d'eau descendus des montagnes. Les rivages occidentaux sont rectilignes et peu hospitaliers, ceux d'Orient sont extrêmement diversifiés et présentent une caractéristique insulaire originale. Ils sont en effet bordés d'îles de toutes tailles, obéissant à une orientation commune NW-SE, les unes de grande taille (Liesina ou Curzola au sud, Arbe, Veglia, Pago, Ossero au nord, et au centre une poussière de petites îles et îlots. Toutes, séparées du continent par des chenaux (*canali*), forment les ultimes chaînons des Alpes dinariques, elles ont surmonté les transgressions marines qui ont ennoyé les vallées. Autre caractéristique, les littoraux sont fréquemment lagunaires, les fleuves du nord-ouest forment le grand delta qui commence aux lagunes de Cervia et prend fin à hauteur de Grado-Aquilée, la plaine de Pouille se termine au nord par une vaste lagune, de même la côte albanaise ou le nord de l'Istrie, de Piran à Muggia. Les ports sont nombreux et divers. Certains offraient un abri naturel, Cattaro, Raguse, Zara ou Ancône, d'autres ont exigé une action permanente de l'homme comme Ravenne ou Venise, retranchée à l'abri de ses lagunes. Le climat est méditerranéen, l'été, sec et ensoleillé, de plus en plus chaud à mesure qu'on gagne le sud, troublé par de violents orages. L'hiver au nord est froid, refroidi par un fort vent venu du nord, la *bora* qui rend difficile la vie dans les îles et sur le littoral oriental, de Trieste à l'Albanie. En toutes saisons peut souffler le scirocco, vent du sud-est chargé d'humidité. La tectonique joue aussi un rôle important et ravage de nombreuses régions à l'ouest comme à l'est, du Frioul aux Abruzzes, le tremblement de terre a détruit Raguse ou le centre d'Ancône, le volcanisme est absent (Cabanès 2001; Ivetić, 2019, pp. 23-29).

1. LES NAVIRES

La mer offre trois richesses, la navigation, le poisson (Balestrieri et Pasini, 2001 ; De Nicolò, 2004 ; Marzari, 1982) et le sel, sous la dépendance des éléments physiques et météorologiques. En matière de navigation, l'Adriatique est un terminus des navigations méditerranéennes au long cours venues d'Alexandrie, Acre, Constantinople et des ports de la mer Noire, d'Afrique du nord, de Tripoli à Ceuta, de la Tyrrhénienne et des Espagnes, ces navigations de longue durée avaient leurs propres bateaux dont la typologie est complexe, à rames et voile latine, la galère et

la galée, longs, bas sur l'eau, à voile uniquement et le type le plus achevé fut la nef (*nave*). Les uns comme les autres ont connu au long du Moyen Âge de profonds changements techniques qui ont affecté la coque et la voilure ainsi que le système de gouverne (gouvernail axial). Les constructeurs sont demeurés fidèles à la construction à franc bord renforcé de préceintes, mais ils ont scindé la voilure sur plusieurs mâts équipés de voiles latines et carrées grâce auxquelles ils ont abandonné l'hivernage et navigué par tous les temps. La nef a connu de nombreux avatars, de la taride au pamphyle et à la «coque», mais dans la seconde moitié du XV^e siècle elle finit de supplanter les autres vaisseaux à voile au long cours et prend des proportions que l'on ne retrouva plus avant le navire de métal à hélice du XIX^e siècle. Les différents types de navires sont mixtes, aptes à la navigation commerciale et au combat. A ce titre, ils embarquent non seulement des marins mais aussi des soldats, archers puis arbalétriers. La nef est équipée de châteaux en proue comme en poupe et ceux-ci font jeu égal avec les murailles qui protégeaient les ports. La galère est un navire de combat auquel les rameurs obéissant au «comite» et à son fouet peuvent imprimer de la vitesse. Galères et nefs n'appartiennent pas aux mêmes personnes, les unes sont propriété publique (de la Commune), les autres sont privées, de même ces vaisseaux sont, les premiers, construits dans des arsenaux publics, les autres dans des chantiers privés dispersés. Les arsenaux caractérisent les grands ports, les chantiers privés de construction et de réparation s'éparpillent au bord de l'eau. Enfin si la galée (une galère plus grande) est surtout apte à transporter des denrées de valeur (épices, soie, draperie, fourrures), la nef charge des cargaisons plus volumineuses (grains, laine, coton, matières premières) ou pondéreuses (vin, sel et métaux) de moindre valeur. Tous ces vaisseaux parcourent l'Adriatique, de préférence le long des côtes orientales qui offrent de multiples havres, avant d'entrer ou de quitter la Méditerranée à hauteur de Corfou et du canal d'Otrante (Hocquet, 2012, pp. 289-312). Le petit tonnage était le navire de la navigation brève, de port à port. Une multitude de barques dans chaque port monopolisaient les trafics à courte distance (Hocquet, 2012, pp. 314-317). Dans le transport du sel à Venise le petit tonnage et le trafic à brève distance d'une part et le gros porteur et le voyage au long cours d'autre part entretenaient d'étroites relations.

La très grande majorité des bâtiments venait de l'Adriatique proche, de l'Istrie ou de la Dalmatie. En seconde position s'inscrivait la zone du canal d'Otrante (Barletta et Corfou), dont il revenait 25 navires par an. Au-delà, de la Méditerranée, il rentrait à Venise une moyenne de 36 bateaux. La spécialisation du bateau était fonction non de la marchandise transportée mais de la distance à parcourir. De la proche Istrie, il arrivait à Venise un grand nombre de barques qui avaient pris une trentaine de muids de sel, de la Schiavonie voisine, de Pago et de Sebenico, le chargement moyen des bâtiments s'élevait à 43 muids pour Pago et à 74 muids pour Sebenico. De la zone du canal d'Otrante, de chacun des bateaux on déchargeait 118 muids quand le

navire rentrait de Barletta et 172 muids s'il venait de Corfou. Le calcul de l'accroissement marginal du volume de la cargaison du bateau, du supplément de cargaison ajouté quand le bâtiment parcourait une distance majorée, met en évidence l'existence d'une relation quasi-mécanique entre le tonnage du bateau et la distance qu'il était amené à parcourir entre la saline et Venise, d'un rapport fondamental entre le type du bateau et la ligne de navigation sur laquelle il était exploité. Le calcul de l'accroissement marginal de la cargaison, par conséquent de la capacité de chargement et du tonnage, montre les divers points de rupture: l'Istrie et Pago étaient le domaine des barques prenant de 33 à 43 *muids*, mais celles-ci ne s'aventuraient pas même jusqu'à Sebenico, où l'on relevait un accroissement marginal de 72%, première rupture, sur la ligne Venise-Sebenico on exploitait des bâtiments plus gros, auxquels on ne confiait pas les importations de sel en provenance du sud de l'Adriatique, où l'accroissement marginal, par rapport à Sebenico, atteignait 121%, ce qui exigeait des bateaux plus de deux fois plus gros, des vaisseaux proches du navire long courrier qui gagnait les îles méditerranéennes pour lesquelles l'accroissement n'était plus que de 38,7%. Cependant, plus la distance était grande, plus gros était le bateau exploité: le vaisseau revenant de Chypre avait une cargaison représentant 152,3% du chargement pris à Corfou (Hocquet, 2012, p. 316).

Venise se trouvait donc dans la nécessité d'exploiter quatre types de tonnages: la barque, inférieure à 50 *muids* sur les itinéraires brefs, le *navilio*, de 50 à 100 *muids*, sur les distances un peu plus longues, incapable ou interdit de s'aventurer hors du Golfe, le navire de moyen tonnage, particulièrement qualifié pour gagner la sortie du Golfe, enfin le gros tonnage était exploité sur les lignes lointaines qui gagnaient la Méditerranée. C'est évidemment la productivité et la rentabilité de ces moyens de transport qui justifiaient leur utilisation: une barque ne pouvait faire le voyage, très long, de Corfou pour en rapporter 30 ou 40 *muids* de sel, et inversement une nef ne pouvait appareiller de Venise pour gagner Piran, car la brièveté du déplacement aurait rendu son voyage coûteux et superflu. Ces quatre types de navires peuvent être ramenés à deux: petits et gros tonnages, la rupture essentielle se plaçant à Corfou à la sortie de l'Adriatique. Des nefs accostaient à Corfou, pour y compléter une cargaison au retour d'un voyage partiellement infructueux en Méditerranée: cette pratique abaissait le volume moyen de la cargaison de ces bâtiments, ou plus précisément elle diminuait le montant marginal de leur chargement par rapport à celui des barques vouées à l'importation du sel de Piran ou de Pago, et elle justifiait aussi l'utilité qu'il y avait à exploiter des navires plus petits que les grosses nefs, puisque celles-ci ne parvenaient pas toujours à remplir leurs cales, au cours de leur navigation en Méditerranée.

Les barques mandées à Piran ou à Pago pour y charger du sel accomplissaient des voyages très spécialisés. Leur fonction n'était pas limitée au transport du sel; leurs propriétaires les chargeaient de rapporter tantôt du vin, tantôt de l'huile, ou

encore du bois de chauffage, des matériaux de construction au cours de voyages successifs. A l'occasion d'un voyage donné, dont la mission consistait à importer du sel à Venise, aux ordres de l'*office du sel* qui avait affrété le bâtiment, le patron de la barque chargeait cette seule marchandise. Il était facile de trouver rapidement un fret homogène pour une barque jaugeant de 30 à 50 muids.

La distribution des tâches entre les différents types de bâtiments était déterminée par la diversité de leurs aptitudes, sans compter quelques servitudes de caractère administratif: la barque et le *maran* primitif, petit navire à voile latine, en somme le bateau jaugeant moins de 100 *botti* (tonneaux de Venise) étaient cantonnés aux courts itinéraires et il leur revenait d'aller charger le sel de Cervia, Piran ou Sebenico. La *marciliane* à voiles carrées et les navires de sa sorte, entre 200 et 400 *botti* ou davantage, même s'ils étaient parfaitement capables de gagner Chypre, et ils ne s'en privaient pas lorsque les autorités consentaient à fermer les yeux sur ces transgressions des règlements, étaient généralement limités à l'Adriatique; leur mission ne pouvait pas les conduire au-delà de Corfou et de Zante. La Méditerranée était le domaine privilégié du gros tonnage, coque ou nef, navire long courrier, dont personne n'a jamais songé à leur confier le soin de rapporter du sel de Pago ou de Sebenico. Les tâches de chacun étaient donc bien définies, les missions clairement partagées. A partir des années 1280, un flot continu d'échanges relia Venise aux salines de la côte adriatique. Les voyages incessants des barques animaient un intense cabotage dont le résultat macro-économique, la somme des importations de sels menus à Venise, finissait par égaler la masse des importations de sels méditerranéens.

Corfou devait à sa situation d'escale à l'entrée du Golfe, sur tous les grands axes de navigation quittant Venise pour la Méditerranée ou le Ponant, de voir converger à sa saline d'Aleschimo tous les types de navires, nefs rentrant d'une longue navigation ou *grippi* voués au cabotage entre les ports de l'Adriatique. Les barques appartenaient à des gens de Corfou ou à des grecs de Parga, sur le continent face à l'île. Leur destination n'est jamais précisée mais leur navigation ne les éloignait pas. Les tonnages établissent une hiérarchie précise entre les types de navires. De l'escale de Corfou appareillèrent une quinzaine de barques et *grippi*, 25 *saettes* et *marcilianes*, 27 nefs et galions, en trois années, à un moment où aucune limitation n'était imposée au champ d'activités des *marcilianes* qui ne furent jamais exclues de la navigation adriatique. L'importance de ces bâtiments de commerce et l'excellent maintien du gros navire infirment la thèse qui insiste sur la place décisive prise depuis un siècle et demi par la *marciliane* au détriment du gros navire (Hocquet, 2012, pp. 318-320).

À Sebenico plus proche de Venise, la *marciliane* qui semblerait le vaisseau le plus indiqué pour le transport interne au Golfe était pourtant écartée des transports de sel à cause de ses caractéristiques nautiques qui la rendaient peu apte à naviguer dans les étroits chenaux dalmates et en réservait l'usage à la navigation le long de la

côte italienne plate. Cinquante-sept *navili* emportèrent du sel récolté dans les salins locaux: onze prirent la direction du sud, dont sept se rendirent à Cattaro qui souffrait régulièrement de pénurie; les 46 autres vaisseaux gagnèrent Venise. Le bâtiment utilisé était de faible capacité: 43 chargèrent moins de 1 000 *mozetti* de Sebenico, dont 27 en prirent moins de 500, 14 embarquèrent plus de 1 000 mesures (Hocquet, 2012, p. 225).

Les bateaux affectés au transport du sel dans l'Adriatique entre les grands centres de production du littoral oriental proches de Venise et la Dominante présentaient deux caractéristiques induites: leur grand nombre et leur faible capacité. Le 11 février 1410, le collège avait voté l'importation de Piran à Venise de 2 000 muids de sel soit, sur la base du muid de 13 setiers, près de 1 800 tonnes de sel. Pour en organiser le transport, les pouvoirs publics ne pouvaient recourir aux *marani* qui jaugeaient alors 200 *miera* environ (95 tonnes), mais, peu nombreux, tous étaient employés au transport de pierres pour colmater les brèches et consolider les *lidi*. En 1424, Venise n'avait que 16 *marani ad lapides deferendos ad litora nostra* qui pouvaient faire cinq voyages par an sans temps mort (Hocquet, 2012, p. 296). Elle ne pouvait compter que sur de petits bâtiments appelés barques, aptes à accomplir une certaine fonction, car leur grand nombre, leur disponibilité immédiate, l'exigüité de leur taille et de leur équipage en faisaient de merveilleux outils sur les courtes distances. Transporter 1 800 tonnes de sel de Piran à Venise exigeait de mobiliser 180 barques portant en moyenne 10 tonnes ou, à raison de cinq rotations annuelles, 36 barques suffisaient à apporter le sel de Piran dans la Dominante. Piran disposait de sa propre flotille durant le premier quart du xv^e siècle: 108 embarcations de tous types, dont 65 barques, 24 *marcilianes*, un *barchosio* et un *burchi* (Anselmi, 1991).

Etendons ces résultats à l'île de Pago, à Sebenico, Corfou, Cervia, Barletta, Valona, Stagno, salines d'importance semblable, et aux axes de navigation qui reliaient ces salines aux ports distributeurs du sel, Cattaro ou Fiume, San Sergio d'Albanie (Sveti Srdj) ou Ancône, Bari ou la Narenta, Raguse ou Venise, bientôt Trieste, ces transports tenus pour modestes qui se répétaient quotidiennement, cumulés, donnaient au trafic à court rayon empruntant les plus petits tonnages une grande importance.

Raguse disposait de ses propres salines capables de ravitailler la ville et d'exporter. Les barques prenaient trois destinations: les unes gagnaient Slano, où se trouvait une petite escale du sel, en emportant en moyenne 100 muids à la mesure de Raguse, d'autres portaient 4 600 muids à Raguse même, le plus grand nombre, par l'étroit golfe que les Ragusains appelaient «mer intérieure» qui borde la longue péninsule de Pelješac, appareillait pour l'embouchure de la Neretva et Drijeva, le point de rupture de charge sur le fleuve (Krekić, 2007). Toutes ces barques jaugeaient moins de 20 tonnes. Sur une distance deux fois et demie plus longue, entre des ports équipés pour recevoir de plus gros tonnages, les ports de la Marche et Barletta, en 1506 12 barques transportèrent 270 *carra* de sel destiné à Cittanova, Senigallia et Fermo,

soit un port moyen de 38,5 tonnes, tandis que 27 caravelles de Dalmatie à gréement latin transportaient en moyenne 55 *carra*, soit environ 100 tonnes. Le chargement le moins lourd de la caravelle descendait à 30 *carra* mais la cargaison la plus élevée atteignait 78 *carra*, soit 143 tonnes (Hocquet, 2012, p. 320). Le trafic limité à quelques jours de navigation, une semaine au plus, requérait les services de petits tonnages. Mais que de variété dans ces petits tonnages, de la modeste barque qui chargeait vaillamment ses 15 tonnes à la plus moderne caravelle qui en embarquait 150, un écart qui séparait les petits ports sauniers mal équipés, Pago, Piran ou Cervia, d'un port en eau profonde appelé à une croissance prodigieuse au XVI^e siècle, Raguse qui connut une forte expansion autour de 1500.

2. LES POPULATIONS

Sur toute la côte orientale de l'Adriatique, de Capodistria à l'Albanie, les plus gros clients du sel étaient les *morlaks*, une population slave d'éleveurs transhumants qui vivaient sur le continent au bord du canal de la Morlacca, dans les montagnes escarpées bordant le golfe du Quarnero; ces éleveurs semi-nomades étaient appelés *cranci* quand ils venaient de la Carniole et *mussolati* ou muletiers qui se livraient au commerce caravanier dans l'ouest de la péninsule des Balkans. Ils menaient un genre de vie semi-nomade entre le séjour d'estive des troupeaux dans la montagne, l'hivernage au village et le commerce itinérant entre les centres miniers de l'intérieur, Bosnie et Serbie, et les ports de la côte. C'étaient des populations caractérisées par un établissement territorial et un genre de vie à dominante pastorale d'éleveurs qui descendaient régulièrement à la côte avec leurs caravanes pour se livrer au commerce. Les *morlaks* étaient présents tout au long de l'année à Sebenico, quelquefois il en arrivait 500 à 600, la ville en aucune saison n'était désertée par ces clients, mais durant les mois de mai et juin, ceux-ci accomplissaient plus du tiers des achats de sel, l'été était calme, les affaires repartaient à l'automne (un quart des achats) et se ralentissaient fortement l'hiver jusqu'au début du printemps. Les achats de ces éleveurs transhumants, indépendants du calendrier des récoltes de sel, étaient dictés par le rythme saisonnier de leurs activités pastorales. Ces éleveurs de Slovénie, Bosnie et Croatie se contentaient de sel de qualité médiocre, terreux, car, outre la salaison des fromages, ils avaient l'habitude d'en parsemer les pâturages. Ils apportaient le vivre et quittaient les ports avec des marchandises. Surtout ils repartaient avec du sel.

Venise, ville peuplée et industrielle demeurée longtemps une cité sans *contado*, était obligée de tirer tout son ravitaillement du commerce. Le plus clair de ses approvisionnements venait de l'Italie proche, mais toutes sortes de produits provenaient de l'*altra sponda*. Les rapports des envoyés vénitiens ne se lassaient pas de les énumérer et soulignaient leur caractère indispensable pour les populations locales et

pour Venise. Le *podestat* de Capodistria écrivait dans son compte-rendu d'activités au sénat:

«... dans ma jeunesse je m'étais arrêté quelque temps à Capodistria. Concouraient alors dans la cité chaque jour 2 ou 300 chevaux et plus, ce qui faisait 50 000 par an, comme le montre le calcul. La plupart de ces chevaux arrivaient chargés de grains, de fromages, de laine, de toiles, de bois ouvré, de viandes. (Ces gens) vendaient, achetaient et changeaient, investissant tout dans l'achat du sel...».

Certes, ces mécanismes du *corso* ont eu plus d'importance en Istrie parce que, plus proche de Venise, la péninsule triangulaire était aussi la porte d'entrée qui ouvrait aux vastes marchés de l'Europe centrale. Plus au sud, dans la péninsule Balcanique, la géographie limitait débouchés et approvisionnements jusqu'à une zone où le cumul du prix d'achat, des taxes douanières et du coût du transport donnait l'avantage aux produits achetés et transportés depuis l'une ou l'autre façade maritime de la péninsule. Des chaînons montagneux abrupts créaient un obstacle difficilement franchissable, sauf par les vallées encaissées de quelques rapides et brefs cours d'eau, le Drin, la Boiana et la Narenta/Neretva et morcelaient les itinéraires. Pour atteindre la côte dalmate venant de l'intérieur, on ne pouvait même pas utiliser des charrettes, tout était affaire de bêtes de somme, mulets, ânes ou chevaux. Les inspecteurs vénitiens donnaient à leur énumération une touche de caractère colonial: les caravaniers apportaient dans les ports de la côte les produits de la culture du sol (froments), de l'élevage (viande, fromage, laine cuirs et peaux, chevaux), de la cueillette ou de l'exploitation forestière (miel et cire). Ils repartaient avec les productions locales, sel et poissons salés, ou de l'industrie (draps) et du commerce vénitiens (sucre, huile, épices). Les principaux termes de l'échange étaient pourtant le froment contre le sel car celui-ci était omniprésent, dans la conservation du poisson, de la viande, des cuirs et peaux, dans la fabrication des fromages ou dans le traitement initial de la laine. Le commerce d'exportation des dalmates était déficitaire en poids et excédentaire en valeur, ils y gagnaient leur ravitaillement et de l'argent. Il fallait bien en effet que Venise pratiquât l'échange inégal pour faire affluer tant de richesses dans ses entrepôts et ses fondouks. Ces échanges étaient primordiaux pour les particuliers, les institutions religieuses, chacune des cités et pour l'État (Hocquet, 2012, pp. 872-876).

Le 9 août 1394, les prêcheurs du couvent dominicain de Durazzo rappelaient aux autorités vénitiennes qu'ils échangeaient autrefois le sel reçu en aumône contre du drap pour leur bure et du vin. Mais à cause de l'indigence de ces aumônes, ils souhaitaient aussi exporter le sel de leurs salines ou celui qu'ils se procureraient par achat. Dans leur rapport au sel, ces dominicains étaient à la fois mendiants qu'émanant l'aumône, producteurs/propriétaires de salines et marchands de sel (Ducellier, 1981). Le 8 août 1410, le prieur des prêcheurs de Zara se réclamait aussi du maintien des droits acquis sous les Angevins.

Venise vivait dans la hantise de devoir partager le monopole du sel avec d'autres, de laisser s'instaurer une concurrence, de cesser d'être maître des prix monopolistiques du sel. En juillet 1409 le *sénat* répondait au seigneur Demetrios Jonina, qui avait souhaité créer dans ses terres un marché-relais du sel de Durazzo, qu'il n'était pas question de l'autoriser à aller contre les intérêts de la population de Durazzo ni contre les traités (Ducellier, 1981). Le *sénat* utilisait en permanence le sel à des fins politiques, de pression ou de récompense: en 1415, il refusa, malgré les recommandations des *sages aux ordres*, de livrer au seigneur Aydin 1 000 sacs de sel soumis aux taxes vénitiennes alors que celui-ci, selon ses dires appuyés par l'ancien *baile* Blaxio Malipiero, avait toujours entretenu des relations de bon voisinage avec les vénitiens tantôt en leur fournissant du ravitaillement, tantôt en autorisant le transit de produits destinés à Durazzo (Ducellier, 1981). Deux traités conclus vers cette époque avec de plus puissants seigneurs accordaient une grande place au sel. En 1404, de son ambassade à Visok, la capitale d'Ostoja, roi de Serbie et Bosnie, Marco Dandolo rentrait avec un privilège:

«Tous les vénitiens pouvaient librement, en sécurité et franchise de taxes, péages ou gabelle..., faire du commerce de marchandises et d'argent dans tout le royaume. La Neretva et tous les autres fleuves, les eaux douces ou salées dans toute l'étendue du royaume leur étaient ouverts, sans paiement de taxe d'ancrage ou d'entrepôt. (Cependant) ils ne pouvaient intervenir dans les affaires de sel sans le consentement exprès du roi».

3. CORSAIRES ET PIRATES

L'attachement de Venise aux gros tonnages lui était dicté par le souci de lutter à arme égale avec ses ennemis, Gênes puis le Turc, ou avec les corsaires qui se lançaient sur la mer avec de gros bateaux. Il est loin le temps où une expédition commandée par le doge venait à bout des pirates de la Narenta (Hoffmann) et celui des Uscoques n'était pas encore venu. En Adriatique même, Venise entretint une petite escadre de galères commandée par le capitaine du Golfe chargé de faire la chasse aux navires pirates et de faire respecter le monopole vénitien. En 1422, pour lutter contre les pirates en Méditerranée, le sénat ordonna aux *patrons de l'Arsenal* de construire deux nefes de 1 200 *botti* chacune, à deux ponts, rapides et aptes au combat. Il suffisait de quelques pirates puissamment armés, disposant de gros navires, pour entraîner la *Commune* dans une course coûteuse au gros tonnage. Pour rentabiliser cet usage des navires armés, Venise les utilisait à deux missions successives, faire la chasse aux corsaires pour assurer la sécurité de la navigation des autres bateaux circulant en convois quand les nouvelles étaient mauvaises, ensuite aller charger du sel. En 1445, le *capitaine des nefes armées*, Filippo da Canal, devait recevoir de l'État, pour le service accompli en 1444, 500 livres pour la solde des équipages, somme qui serait

honorée par un prélèvement sur le produit de la taxe de 3% imposée sur les nolis des galées des voyages de Beyrouth et d'Alexandrie en 1445. Ce règlement illustre l'étroitesse des liens entre les divers systèmes de navigation des vénitiens. La taxe de 3% constituait une prime d'assurance prélevée par l'État sur les galées dont il renforçait la sécurité par l'envoi des nefes armées qui patrouillant en mer réduisaient le risque. Le 5 octobre 1445, la mer n'était pas purgée des pirates. En 1447, on apprenait que le pirate Juan da Navo avait pris la mer avec un *belingier* (baleinière) de 400 *botti*, une petite *nave*, une galée et deux galiottes armées. Le *sénat* enjoignit au *consul* vénitien à Valence de veiller à la protection des nefes ancrées au *caricatorio* d'Ibiza et à l'organisation de convois de quatre nefes sur la route du retour jusqu'à Otrante. L'affaire était d'importance, onze nefes avaient quitté Venise pour Ibiza et, parmi elles, se trouvaient trois grandes nefes armées de plus de 1 000 *botti*. En 1468, le doge Cristoforo Moro délivra mission à Giovanni Soranzo, capitaine de deux nefes armées, qui patrouilleraient en Méditerranée occidentale à la poursuite des pirates qui avaient attaqué à plusieurs reprises les galées du voyage de Flandre:

«après que nos galées, qui en ce moment sont en Flandre, auront fait la traversée pour rentrer à Venise, et celles qui sont pour partir prochainement en Flandre, auront croisé devant Cadix, (que) la galée appareillée pour Séville aura rejoint (ce port) et les galées de Barbarie et d'Aigues Mortes seront rentrées à Venise, que la mer te paraîtra purgée des pirates...» (Hocquet, 2012, p. 584-585).

Ce fut pire à l'issue de l'interminable guerre turque quand les Ottomans qui avaient conquis l'Albanie s'installèrent durablement dans les ports, à Valona, Durazzo et Dulcigno, tous situés au nord de Corfou. Ils contrôlaient ainsi l'entrée en mer Adriatique et la navigation, le port de Dulcigno devint un nid de corsaires qui écumèrent la mer Ionienne et le sud de l'Adriatique, Venise répliqua en s'emparant des ports de l'autre rive, Monopoli, Bari, Brindisi, Otrante et Trani. On connaît la suite car la nouvelle conquête inquiétait beaucoup de monde et conduisit au désastre d'Agnadel (1509) qui contraignit Venise à se replier sur ses possessions anciennes.

4. LES PORTS CONCURRENTS

Raguse évoque l'image d'un port accroché à la péninsule des Balkans, politiquement isolé, doté d'une puissante marine vouée à des tâches pacifiques, condamné dans les conflits méditerranéens à la neutralité dont il tirait sa force. Un arrière-pays doté de ressources minières variées, des navires nombreux, des marchands entrepreneurs, voilà les fondements de la prospérité ragusaine. A cette prospérité, le sel apporta sa contribution. Les débouchés étaient considérables dans une péninsule où l'élevage occupait des populations pastorales auprès de qui Venise, laissant passer sa chance, a abandonné le terrain aux Ragusains en détournant vers l'Italie le sel de Pago et de Piran et en faisant peser sur la fraction de la production insulaire destinée

à la Croatie une surfiscalité insupportable. Raguse n'eut pas grand-peine à éliminer le sel de Pago de la Narenta et à lui substituer le sel importé sur les bateaux qui dans son port chargeaient métaux, cuirs et cire. Toutefois le sel diffusé par les Ragusains se trouvait bloqué sur des limites au-delà desquelles le coût du transport terrestre rendait plus avantageux l'appel au sel gemme dont est riche la péninsule sur le versant roumain et qui circulait sur un réseau fluvial dense, le Danube et ses affluents qui furent autant de fleuves du sel. Outre les salines de Tuzla (*Ad Salines*) exploitées dès l'Antiquité (Bonfante, Budrovich et Tolomeo, 1983-86) qui suffisaient aux besoins de la Bosnie intérieure, la Hongrie était également riche de mines de sel dont le roi Bela III obtenait, dès les années 1173-1176, un revenu annuel de 16 000 marcs. En 1217, un privilège d'André II autorisait Zagreb, coupée du sel marin de Zara par les montagnes côtières, à faire venir son sel de Transylvanie par voie fluviale. Bloqué à l'est par le sel remontant de Salonique par la vallée du Vardar, au nord par le sel de Tuzla et des minières éparpillées dans la péninsule, le sel distribué par Raguse ne dépassait pas le Lim et la plaine de Kossovo, par la vallée de la Neretva il atteignait Sarajevo. Même dans ces limites étriquées Raguse ne disposait pas d'un monopole, elle rencontrait la concurrence des sels diffusés à partir d'autres escales: Cattaro, la Boiana et Durazzo veillaient à se réserver un marché intérieur. Même bornées à ce petit territoire, les ventes ragusaines de sel de attiraient l'attention des vénitiens qui placèrent Cattaro sous leur contrôle quand Raguse échappa à leur domination.

Raguse située dans le Golfe même était une dangereuse rivale pour Venise. Les deux villes et leur port avaient-ils toujours été rivaux? De 1204-1205 à 1358, Raguse fut placée sous l'autorité vénitienne qui y délégua des comtes et pratiquait l'obstruction à l'autonomie politique et au commerce maritime de la cité. Les traités commerciaux interdisaient aux ragusains de dépasser le golfe de Corinthe. Venise dont la politique ne manquait pas de cohérence autorisait toutefois Raguse à exploiter le commerce terrestre de l'arrière-pays slave mais, appliquant sa théorie de la souveraineté sur le Golfe, elle s'efforçait de dévier vers la cité des *doges* le commerce maritime et de tirer profit de l'activité des marchands ragusains en ces pays. Le traité de 1236 obligeait les ragusains à acquitter à Venise un droit de 5% sur les marchandises de Roumanie, de 20% sur les denrées d'Outremer, Égypte, Syrie et Barbarie, de 2,5% sur celles du royaume de Sicile et rien sur les denrées de Slavonie.

Venise s'efforçait de cantonner les navires ragusains dans une zone d'activité autonome sur les côtes de Schiavonie, Albanie et Grèce. Les Ragusains s'approvisionnaient aux salins de Durazzo puis de Valona et de Pouille. Le 29 juin 1262, le procureur du comte vénitien achetait aux délégués à la gabelle du sel de Barletta 12 000 muids (mesure de Raguse). Au commencement de la décennie 1330, les Ragusains éprouvèrent quelques difficultés à se pourvoir. Le comte vénitien Ludovico Morosini ordonna aux fermiers d'avoir toujours en stock 4 milliers de sel en été et 2 milliers en hiver. Pour éviter le retour de la disette, Morosini s'efforça

d'acquérir la péninsule de Stagno (Ston) en versant au roi de Sclavonie (Serbie) et au ban de Bosnie jusqu'à 8 000 hyperpères et une rente annuelle de 500 hyperpères. L'affaire fut rondement menée et l'empereur Stefan Dušan (1330-1355) donna Stagno et ses salines contre un versement annuel de 5 000 hyperpères, à verser au roi de Rascie (Serbie) et au ban de Bosnie. Les salines administrées en gestion directe par la commune ou affermées fournirent à Raguse une partie de son ravitaillement. Au XIV^e siècle, Raguse s'approvisionnait aux salins de Pouille, d'Albanie et de Corfou et importait aussi du sel de Zara (Raukar), Pago et Sebenico. En 1358, la domination vénitienne sur la Dalmatie et Raguse s'effondra au profit de la Hongrie et le *doge* renonça au titre, conquis dès l'An Mil, de «duc de Dalmatie et de Croatie». De ce moment, Raguse commença à se donner les navires qui firent sa force.

Le développement initial de Raguse au XIV^e siècle reposa sur la possession de coques, puis de nefes apparues dans la marine ragusaine au cours de la décennie 1360, une quarantaine d'années après les premières coques. Indépendante, Raguse s'efforça de conquérir les marchés laissés vacants par le départ des vénitiens, elle s'implanta solidement aux bouches de la Neretva. Lorsque Venise, prospectant de nouveaux débouchés pour remplacer ceux qu'elle perdit en Italie au début du XVI^e siècle, s'intéressa aux marchés slaves, elle trouva la place solidement tenue par les ragusains en Bosnie comme en Croatie. Ceux-ci disposaient d'un avantage sur leurs rivaux: ils se ravitaillaient avec des navires désarmés aux salines proches de l'Apulie. En 1380-1381, le roi de Bosnie, Tvrtko I tentait de doter son pays de deux escales du sel, qu'il installa, l'une au sud à Sveti Stefan, l'autre au nord à Brštanik dans la basse vallée de la Neretva. Cette escale pouvait être reportée à Drijeva, à Ploče, à Usign ou à Gabela. Ouvrir un marché était le droit du roi, l'approvisionnement incombait à la marine de Raguse. Des marchands ragusains avaient acquis avant 1303 la ferme des douanes de Drijeva: en 1362, le recteur de Raguse autorisait son ambassadeur à traiter de la location du marché de la Neretva pour un prix compris entre 1 500 et 2 000 ducats. L'importation du sel sur les navires ragusains gagnait directement l'embouchure du fleuve. Ainsi en 1392, un ragusain s'engageait à y apporter pour 200 ducats de sel de Brindisi et Corfou. Le sel de Corfou destiné à la Neretva était mesuré à la mesure du *moggio* de Pago, très proche de la mesure utilisée à Brštanik, une contamination métrologique due à la position prépondérante du sel de Pago et de Zara sur le marché bosniaque avant que Venise, par la destruction des salines de Zara et l'orientation du sel de Pago vers les marchés italiens, n'ouvrît l'escale fluviale au sel de Corfou ou de Pouille transporté par ses rivaux.

Approvisionner l'important marché de la Neretva n'allait pas toujours sans difficulté pour les ragusains: un contrat de nolis du 8 octobre 1416 fixait que le patron Marin Žižeković ferait avec sa nef escale à Corfou pendant une journée, irait ensuite aux salines de Santa Maura puis à celles de Zante, mais si cette prospection des marchés ioniens, à cause des mauvaises récoltes de 1416, échouait, il gagnerait

Trapani où il passerait quinze jours à charger. Le contrat autorisait la nef, à défaut de sel, à charger des grains et même revenir à vide, sans sel ni grain. En 1429, les officiers des «salines» de la gabelle de la Neretva achetaient une cargaison de 800 à 1 000 muids de sel de Valona et faisaient venir des sels (véniens) de Dalmatie, de Pago et Sebenico. Dès 1421, les ambassadeurs de Curzola recommandaient à la Seigneurie d'envoyer dans les eaux de Curzola une fuste de 20 bancs qui surveillerait l'embouchure. La même revendication fut présentée par des ambassadeurs de Pago, le 3 novembre 1458: ils souhaitaient que Venise renouvelât l'ordre intimé à ceux de Curzola de ne pas laisser entrer les sels de Pouille ni d'autres sels étrangers dans la Neretva, à quoi Venise objecta qu'elle était tenue à certains ménagements envers le roi Ferdinand qui succédait à son père Alphonse d'Aragon dans le royaume de Naples. Envers des princes moins puissants, Venise se montrait moins circonspecte.

Ainsi le 14 mars 1457, le roi Alphonse avait promis 600 chariots de sel au duc de Saint-Sava, Stjepan qui sollicitait l'autorisation des véniens pour l'importer dans les pays de la Neretva. Ceux-ci, hypocritement l'engagèrent à s'adresser plutôt à Pago où leur politique fiscale avait entraîné la sous-production. Stjepan leur représenta que, par trois fois en un an, pour ne pas enfreindre les règlements de Venise, il avait envoyé des bateaux à Pago pour y charger du sel «mais à chaque fois ils étaient rentrés à vide», le comte de Pago manquant même de sel pour la chambre fiscale de l'île, à Sebenico il avait reçu même réponse. Le 15 octobre, il se plaignait de nouveau: deux navires chargés de sel appartenant au prince de Tarente étaient entrés dans son port de Novi (Castronuovo/Hercegnovi) quand survint une galère vénitienne qui s'empara des deux bateaux. Le duc avait refusé de livrer bataille mais le prince de Tarente réclamait son dû: ces navires, dans son port, se trouvaient en effet sous sa protection. La politique brutale de Venise plaçait tout le monde dans l'impasse. En 1455, elle interdisait l'importation de sel de Valona à Novi et en 1457 le duc suppliait de pouvoir importer du sel acheté hors des terres véniennes, puisque celles-ci ne pouvaient lui en offrir, il proposait à Venise de payer sur ce sel la taxe de 5 ducats par cent mesures, comme s'il se fût agi de sel vénitien alors que jamais par le passé il n'avait payé aucune taxe sur le sel de ces régions. Le monopole vénitien était parvenu au point de rupture au cours de la décennie 1450, la crise du sel contraignait Venise à réviser sa politique de fond en comble au début des années 60 mais les erreurs politiques et commerciales de la Seigneurie firent l'affaire de Raguse et des Turcs.

Le sel jouait aussi un rôle dans la balance des échanges entre la côte et l'intérieur. Il était un moyen privilégié d'obtenir à bon compte l'argent des mines de Bosnie, grâce au recours à la vente à tempérament du sel aux valaques (*vlahi*, les éleveurs). Le paiement était gagé sur l'argent, mais le métal qui se prêtait le mieux à cette transaction était le plomb. En février 1403, le marchand Pasqual de'Resti, agissant au nom d'un noble de Bologne établi à Spalato, conclut trois contrats avec

le royaume de Bosnie; il vendit 11 000 muids (mesure de la Neretva) de sel au prix de 26 ducats le cent, 29 ducats pour le troisième contrat de 3 000 muids, rendu à destination. Le paiement était à quinze mois mais les nolis comptés 8 ducats le cent étaient payables immédiatement. Pour le troisième contrat, le nolis serait soldé par une fourniture de plomb livré en juin sur le marché de la Neretva. Comment fixer la valeur du plomb, pour équilibrer les termes de l'échange? La référence était le cours du métal sur le marché vénitien. La valeur de la marchandise était fixée par la place qui disposait du monopole des achats – le plomb gagnerait Venise – et qui pouvait à sa guise peser sur les prix. Les ragusains vendaient le sel à crédit et en demandaient le prix établi par la gabelle de Raguse au jour de la fourniture, ils fixaient le prix du plomb comptant à 20 hyperpères le millier de livres. Les termes de l'échange étaient inégaux, entre un produit de monopole et une denrée en vente libre sur un marché inorganisé, le plomb dont le prix était fixé par référence au cours atteint sur la place qui en monopolisait les achats. En 1398, la cargaison d'un navire fut vendue 26 ducats le cent, mais à l'acte du paiement le sel fut tout simplement échangé contre du plomb évalué 11 ducats le milliaire, mesure de Venise.

La concurrence ragusaine n'était pas limitée à la fourniture de l'arrière-pays slave. La location des services de la marine ragusaine aux ports de la côte de Pouille n'était pas un fait nouveau au milieu du xv^e siècle. La substitution, sur les lignes dalmates ou égéennes, des vaisseaux *pugliesi* – Bari avait joué un rôle actif dans le commerce oriental et la Croisade aux xi^e-xii^e siècles – par des embarcations ragusaines, s'était opérée sous les Angevins au tournant des xiii^e-xiv^e siècles. Les vaisseaux ragusains ne se contentaient pas de prendre en charge le commerce entre la Pouille et Raguse, la Neretva ou Durazzo, ils monopolisaient les échanges sur la côte sud-est de l'Italie, jusqu'à Ancône. Quand Venise n'avait pas encore monopolisé le sel de l'archipel de Zara et imposait des taxes légères à l'exportation du sel de Pago vers les ports de la Marche et des Abruzzes, celle-ci portait sur des quantités considérables: 20 000 muids à la mesure de Pago en 1395, 50 000 en 1403 etc. Mais la crise des salines de Pago obligea ensuite Ancône à recourir massivement aux services des Ragusains pour son ravitaillement (Rokai). Du 22 août 1442 au 18 décembre 1443, un marchand florentin établi à Raguse, Amedeo de'Amidei, *procurateur* d'Andrea de'Sancti d'Ortona, *trésorier* du Roi d'Aragon, et un marchand catalan, Juan Spartier (ou Expartier), habitant Raguse, nolisèrent dix navires pour aller chercher du sel à Brindisi et le porter à Termoli dans le Capitanate, à Vasto, Ortona ou Francavilla dans les Abruzzes, à Ancône, Fermo, Porto Recanati ou Porto d'Ascoli dans la Marche. Certains contrats de nolisement prévoyaient plusieurs voyages: trois transports dans deux des trois contrats établis le 18 mars 1443. Les patrons feraient le voyage sans escale et ne chargeraient que du sel. Cette hâte, le nombre des contrats, la réquisition de bateaux ragusains pour transporter du sel entre Brindisi et les ports au nord de la péninsule du Gargano, confirment la profondeur de la crise qui, plus que

conjoncturelle et provoquée par quelques années de mauvaises récoltes, affectait la structure du monopole vénitien: c'était toute la politique vénitienne qui vacillait, politique fondée sur l'importation des sels méditerranéens par les nefes armées et sur l'asphyxie des salines de l'Adriatique, dont la production était étouffée à Cervia et Pago, strictement contingentée à Piran. La dénivellation des prix et la lourdeur des taxes imposées par Venise provoquait la crise du sel dalmate et l'expansion du sel de Pouille qui s'emparait des positions naguère tenues par les marins de Zara transportant le sel de leur archipel.

De 1350 à 1450, la flotte de Raguse demeura à un rang modeste et ne dépassait pas les îles Ioniennes pour le commerce du sel. Lorsque la ville recevait du sel espagnol, celui-ci était apporté par des *coques* catalanes. Dans la seconde moitié du XV^e siècle, la monopolisation du trafic maritime des ports de la façade adriatique du royaume de Naples et la construction de nouveaux chantiers navals signalaient l'expansion nouvelle, mais l'information manque sur le tonnage et la composition de la marine marchande ragusaine. Celle-ci de plus en plus orientée vers le transport des grains et du sel de la Pouille adopta comme unité de tonnage le *carro*, précieuse indication de ses itinéraires et de ses cargaisons dominantes (Martin, 1993).

Sur la côte basse et sableuse, rectiligne, de l'Adriatique, Ancône offrait un excellent port, ceux de Ravenne, comblés par l'alluvionnement, asphyxiés par l'hégémonie commerciale de Venise, non entretenus depuis leur abandon par leurs utilisateurs déroutés vers Venise, ne pouvaient prétendre à un tel rôle. Ancône était remarquablement placée; c'était le dernier abri, avant les lagunes de Venise, que pouvait trouver un gros navire remontant vers le nord, et Francesco Sforza, vivement intéressé au port de la Marche, s'était emparé de la province. L'activité maritime d'Ancône avait été assez importante et précoce pour susciter l'hostilité des vénitiens. Ancône avait joué un rôle dans la renaissance commerciale des XI^e et XII^e siècles et était devenue un foyer d'opposition au pouvoir de Venise dans l'Adriatique mais la confrontation avec la puissante *commune* du nord qui revendiquait la souveraineté sur «son Golfe» tourna à l'avantage de celle-ci. Venise imposa à sa rivale l'humiliant traité commercial de 1264 qui brisa son développement pour deux siècles et demi. Ancône fut alors reléguée à un rang modeste, pas même un second rôle. La participation de ses marchands au commerce international céda la place, après 1264, à des fonctions régionales dans des relations inter-adriatiques organisées par des traités commerciaux conclus avec Zara en 1288, avec Raguse en 1292, avec Venise elle-même en 1345. Les vénitiens étaient assez réalistes pour laisser subsister une activité qui n'entraînait pas en concurrence avec leur monopole alors centré sur la plaine padane. La perte de la Dalmatie en 1356 renforça les liens unissant Ancône et l'archipel de Zara, gros pourvoyeur de sel de tous les pays de la haute-Adriatique. Les vénitiens laissaient faire. En 1378 encore, Venise sut faire la part des choses: à une ambassade, elle concéda que «nul de la cité d'Ancône n'aille conduire quelque

marchandise ou quelque quantité de sel, de vivres, de bois embarqués en Schiavonie, Dalmatie ou Croatie, dans tout autre port qu'à Ancône, sous peine de 500 ducats». Venise consentait à la marine anconitaine le seul approvisionnement du marché local, le transit et la redistribution étaient réservés à la marine et au patriciat vénitiens.

Ancône, dont les fournisseurs traditionnels, Pago et Zara, avaient réintégré la Seigneurie qui imposait à l'exportation de leur sel vers la Marche une traite de 5 à 10 ducats, commençait d'être considérée comme un territoire intégré au monopole vénitien: la main-mise sur un centre de production suffisait à placer sous la coupe du monopole un territoire politiquement indépendant et hors d'atteinte mais que les courants de trafic plaçaient sous la dépendance commerciale et le bon vouloir de qui contrôlait les sources de son approvisionnement. Or les ambitions de Venise furent ruinées par les contradictions du monopole et la crise de sous-production des salines dalmates. En 1442-1443, les ragusains mirent au service d'Ancône et des ports voisins (Figliuolo) des nefes qui acheminaient le sel de Brindisi chargé de suppléer le produit de Pago. Ancône échappait ainsi au monopole indirect de Venise. La mobilisation des nefes de Raguse montre que, dès cette époque, Ancône tendait à devenir un port sans marine, un port passif, fréquenté par des navires étrangers. Bientôt cependant elle reprit ses échanges traditionnels avec la côte opposée. De 1448 à 1450, des barques commandées par des patrons de Fermo et surtout de Zara y apportèrent quantité de sel.

Par la suite, Ancône s'adressa directement au monopole vénitien qui en 1463 acheta à Novello Malatesta les salines de Cervia et en 1487 monopolisait le sel de Pago, en abandonnant la politique de taxation du sel dalmate maintenu dans un régime de semi-liberté commerciale. Dès le 15 octobre 1482 et jusqu'au 24 juillet 1491, Venise vendit aux «douaniers de la Marche et du duché d'Urbino, pour Sa Sainteté le souverain pontife» beaucoup de sel de Pago au total 175 000 muids, soit 21 500 muids (mesure de Pago) par an; au prix initial de 7 ducats, porté à 8 ducats en 1490. A ce prix d'achat à la saline, Venise ajoutait 2 livres le cent pour la location de magasins à Pago et une traite de 10 ducats. Après 1491 Venise préféra fournir à la Marche du sel de Cervia, et cette situation dura tant que la cité romagnole fut possession de la Sérénissime. En 1509, la Romagne était perdue, rétrocédée au Saint Siège.

5. CONCLUSION

Il ne faut pas se laisser abuser par une confusion entre géographie et histoire, les cartes anciennes appellent la mer Adriatique golfe de Venise ce qui est légitime, les historiens de la fin du Moyen Âge assimilent golfe de Venise et monopole de navigation des bâtiments arborant le pavillon de Saint-Marc, mais c'est une vue qui appelle des nuances. En réalité, Venise et ses organes dirigeants tentent d'imposer

un monopole s'ils contrôlent politiquement et militairement la mer, or le cas intervient rarement. En 1409, le roi de Hongrie accepte de leur vendre la Dalmatie pour 100 000 ducats, mais Raguse et son territoire leur échappent. À la fin du siècle (1479), les Ottomans se sont installés dans les ports albanais qu'ils ont conquis durant une interminable guerre et contrôlent par conséquent les entrées et sorties du golfe. Sur la rive italienne dominant des puissances, le royaume de Naples est gouverné par des souverains aragonais que Venise ménage, et le pape fait valoir par les armes dont il dispose, spirituelles ou guerrières, des prétentions plus au nord, sur la Marche et la Romagne. Ne parlons pas de Trieste et des visées impériales ou archiduciales, les premières ont pourtant déjà joué un rôle au temps de Sigismond au début du siècle. Venise est aussi empêtrée dans les affaires italiennes avec Florence ou Milan. Bref, l'Adriatique n'est pas au XV^e siècle une mer tranquille où Venise imposerait sa volonté partout. En réalité, cette dernière cherche à faire respecter deux revendications qui lui paraissent fondamentales et indispensables à sa richesse et à son activité et se replie au nord d'une ligne imaginaire Ancône-Raguse. La première de ces revendications porte sur les nef armées et le contrôle des estuaires des fleuves qui assurent les communications entre le commerce maritime et l'arrière-pays et dont la surveillance, aisée, se contente d'une barque armée et de patrouilles fluviales voire d'une défense à terre, un château par exemple. Le second monopole concerne le sel et sa vente taxée aux populations riveraines ou de l'arrière: nul entrant dans l'Adriatique avec du sel ne peut décharger sa cargaison ailleurs qu'à Venise. On a vu ce qu'il en était des relations entre Ancône, Zara et Raguse, ou entre Valona/Durazzo ou encore le sel espagnol et Raguse, mais Venise, tout en laissant subsister hors de sa portée un important salin à Barletta en Pouille, a détruit quantité de salines dalmates qui, selon elle, alimentaient la contrebande et nuisaient à ses recettes fiscales, Ce faisant elle a appauvri des populations et préparé une «faim de sel» qui s'avéra au siècle suivant très dommageable à ses intérêts.

Tout marchand vénitien, même établi à l'étranger, à Londres ou Constantinople, à Bruges ou à Alexandrie, faisait librement du commerce (A., 2006 et 2021), ainsi Giacomo Badoer entraînait en société avec d'autres vénitiens et envoyait de Constantinople à Syracuse ou à Palma de Majorque sur nef vénitienne des centaines d'esclaves achetés dans les ports de la mer Noire, les marchands qui s'étaient procuré aux enchères des galées de l'État faisaient commerce en route, aux escales chrétienne de la péninsule Ibérique ou musulmane d'Andalousie et d'Afrique du nord, des denrées achetées en Flandre ou en Angleterre, mais dès l'instant où ils entraient en Adriatique, ils ne pouvaient décharger leurs marchandises qu'à Venise (Hocquet, 2021). Le monopole de navigation dans le Golfe écartait donc la concurrence que d'autres ports fréquentés par les marchands de Venise feraient à la République. Tout bien considéré, ce monopole ne s'appliquait en Adriatique qu'aux vénitiens et à leurs biens.

6. BIBLIOGRAPHIE

- ANSELMINI, S. (1991). *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*. Clua, Ancône.
- ANSELMINI, S. (1991). *Ultime storie di Adriatico, il Mulino*. Bologne.
- BALESTRIERI, D. et PASINI, P. (éds.) (2001). *Pesca e pescatori dal tardo Medioevo alla prima età moderna*. Milan: Leonardo Arte.
- BONFANTE, G., BUDROVICH, A. et TOLOMEO, R. (éds.) (1983-86). *L'eredità di Roma nelle città della Dalmazia durante il Medioevo*, 3 vol., Soc. Dalmata di st. Rome.
- BROGIOLO, G. et DELOGU, P. (éds.) (2005). *L'Adriatico dalla tarda Antichità all'età Carolingia*. Florence: All'insegna del Giglio.
- CABANES, P. (éd.) (2001). *Histoire de l'Adriatique*. Paris: Seuil.
- CESSI, R. (1953). *La Repubblica di Venezia e il problema adriatico*. Naples: Ed. scient. Italiane.
- DE NICOLÒ, M. L. (2004). *Microcosmi mediterranei. Le comunità dei pescatori nell'età Moderna*. Bologne: Clueb.
- DOUMERC, B. (2013). L'Adriatique, une proie dans les griffes du lion vénitien (XIe-XVIe siècle). In Nef A. (Ed.), *Les territoires de la Méditerranée, XIe-XVIe siècle* (pp. 15- 34). Rennes: PU. <https://doi.org/10.4000/books.pur.118916>
- DUCELLIER, A. (1981). *La façade maritime de l'Albanie au Moyen Âge. Durazzo et Valona du XIe au XVe siècle*. Thessalonique: Institute for Balkans Studies.
- FEDE, B. (éd.) (2007). *Genti nel delta da Spina a Comacchio. Uomini, territorio e culto dall'Antichità all'alto Medioevo*. Ferrare: Corbo.
- FIGLIUOLO, B. (2020). *Alle origini del mercato nazionale. Strutture economiche e spazi commerciali nell'Italia medievale*. Udine: Forum.
- HOCQUET, J-C. (2012). *Venise et le monopole du sel. Production, commerce et finance d'une République marchande*, 2 vol. Paris: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti – Venise et les Belles-Lettres. <https://doi.org/10.14375/NP.9782369431169>
- HOCQUET, J-C. (2006). *Venise et la Mer, XIIIe-XVIIIe siècles*. Paris: Fayard.
- HOCQUET, J-C. (2021). *Le marchand de Venise, acteur de l'économie et de la société du Quattrocento*. Paris: Fayard.
- HOFFMANN, J. (1969). Venedig und die Narentaner, *Studi Veneziani*, XI, 3-41.
- IVETIĆ, E. (2019). *Storia dell'Adriatico. Un mare e la sua civiltà*. Bologne: il Mulino.
- KREKIĆ, B. (1997). *Venezia e l'Adriatico*, in *Storia di Venezia, III, La formazione dello Stato patrizio*. Rome.
- KREKIĆ, B. (2007). *Unequal rivals. Essays on relations between Dubrovnik and Venice in the Thirteenth and Fourteenth centuries*. Zagreb-Dubrovnik: Croatian Academy of Sciences and Arts.
- MARTIN, J-M. (1993). *La Pouille du VIe au XIIIe siècles*. Rome: Ecole française.
- MARZARI, M. (1982). *Il bragozzo. Storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'Adriatico*. Milan: Mursia.

- MUELLER, R. C. (1996). Aspects of Venetian Sovereignty in Medieval and Renaissance Dalmatia. In Dempsey C. éd., *Quattrocento Adriatico. Fifteenth Century Art of the Adriatic Rim* (pp. 29-56 et 225-230).. Bologne: Nuova Alfa Editoriale.
- RAUKAR, T. (1977). *Zadar u XV stoljecu. Ekonomski razvoj i drustveni odnosi*. Zagreb: Centar za povijesne znanosti, Odjel za hrvatsku povijest.
- ROKAI, P. (1995). *Dubrovnik i Ankonitanska marka u srednjem veku*. Novi Sad: Filozofski fakultet.